

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C108 – ECO13**
zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

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

van 3 februari 2010

INHOUD

Interpellatie van de heer Frank Creyelman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het ondersteuningsbeleid van de Vlaamse overheid ten aanzien van ondernemers en zelfstandigen in moeilijkheden	3
Met redenen omklede motie	8
Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de situatie bij Opel Antwerpen na het uitlekken van een intern document	
Interpellatie van de heer Lode Vereeck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de verklaring van de minister-president betreffende de door de regering onderzochte piste om Saab naar Antwerpen te halen bij de gebeurlijke sluiting van Opel Antwerpen	
Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de mogelijke terugvordering van staatssteun	8
Met redenen omklede moties	23

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

Interpellatie van de heer Frank Creyelman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het ondersteuningsbeleid van de Vlaamse overheid ten aanzien van ondernemers en zelfstandigen in moeilijkheden

De voorzitter: De heer Creyelman heeft het woord.

De heer Frank Creyelman: Minister-president, collega's, uit een persbericht van UNIZO konden we onlangs vernemen dat in december 2009 50 percent meer ondernemers hulp heeft gezocht bij Tussenstap dan in november van hetzelfde jaar. November 2009 was bovendien ook al een recordmaand. Tussenstap is een organisatie die gefailleerden en ondernemers in moeilijkheden begeleidt. Het is een initiatief van UNIZO samen met het sociaal verzekeringsfonds Zenitor.

Afgelopen maand belden bijna 100 ondernemers in grote problemen de organisatie op. In heel het jaar 2009 belden 647 ondernemers naar Tussenstap, bijna 400 meer dan in 2008. UNIZO verwacht dat de voorspelde stijging van het aantal faillissementen het aantal hulpvragen dit jaar verder zal doen stijgen omdat in 2009 de crisis de financiële buffers van veel Vlaamse kmo's aanzienlijk heeft verminderd. Voor tienduizenden Vlaamse kmo's wordt 2010 het jaar van de waarheid.

Minister-president, in de beleidsnota Economie 2009-2014 zegt u dat u het uitermate belangrijk vindt om aandacht te schenken aan ondernemers in moeilijkheden en hen actief te ondersteunen. Het Vlaams regeerakkoord stelt dan ook dat "de Vlaamse Regering een beleid zal voeren dat een antwoord biedt aan de problematiek van de ondernemers in moeilijkheden ten gevolge van een faillissement en armoede bij zelfstandigen."

De crisis is al een jaar aan de gang. Ik had twee vragen ingediend waarvan een door een actie deels gedateerd is. Die vraag was welke concrete maatregelen u al had genomen om ondernemers in moeilijkheden bij te staan. Intussen hebt u 200.000 euro extra uitgetrokken voor Tussenstap. Ik juich dat toe, maar ik vraag me wel af of het voldoende zal zijn, zeker gezien de toch wel alarmerende cijfers.

Overweegt de Vlaamse Regering bijkomende maatregelen ten gunste van de gefailleerde zelfstandigen, bovenop de maatregelen die ook al worden genomen door de federale overheid? U spreekt in uw persbericht over structurele subsidiëring. Waar mogen wij ons aan verwachten in dit verband?

Verder noemt u in uw beleidsnota de openstelling van het Sociaal Interventiefonds (SIF) voor de doelgroep van de zelfstandige ondernemers een belangrijke stap in het beleid, maar stelt u tegelijkertijd vast dat gefailleerde zelfstandigen de weg naar het SIF niet vinden. U stelt een evaluatie voor om te kijken welke bijstellingen noodzakelijk zijn. Los van het feit dat ook dit rijkelijk laat werd vastgesteld, zou ik willen weten wanneer die aangekondigde evaluatie van start gaat en wanneer wij daar de resultaten mogen van verwachten.

De Vlaamse overheid zou ook onmiddellijk stappen ondernemen om op een efficiënte wijze een dienstverlening te organiseren die tegemoet komt aan de belangrijkste noden van de ondernemers in moeilijkheden. Het Agentschap Ondernemen zou aan organisaties die al ervaring hebben met dergelijke specifieke dienstverlening ondersteuning kunnen geven. Aangezien onmiddellijk niet hetzelfde betekent als onverwijld, zou ik willen weten hoever het daarmee staat.

Als we de beleidsnota Economie verder doornemen, dan zien we dat de regering het aantal faillissementen wil verminderen door de problemen van de bedrijven op tijd te herkennen. Er wordt gepleit voor een preventief bedrijfsbeleid. Zonder me daar laetdunkend over te willen uitspreken, lijkt dit me vrij nutteloos aangezien we volop in die crisis zitten. Dit is veel te laat en kan enkel op langere termijn een nuttig instrument worden om onze bedrijven te helpen.

Een zelftest en een ondernemingsscan naar de financiële gezondheid van de ondernemingen aanbieden is goed, maar toch wel wat weinig. Het toppunt is dat u, indien wordt vastgesteld dat de financiële draagkracht van de onderneming te ver is aangetast, verwijst naar instrumenten die zitten in de nieuwe federale wet op de continuïteit van de ondernemingen. Met andere woorden, Vlaanderen kan niets doen en is volledig afhankelijk van de federale goodwill ter zake. Een beter bewijs dat de Belgische staatsstructuur nefast is voor de Vlaamse welvaart, werkgelegenheid en economie is bijna niet denkbaar.

Minister-president, welke concrete maatregelen, los van die 200.000 euro extra voor Tussenstap, hebt u al genomen om ondernemers in moeilijkheden bij te staan?

Overweegt de Vlaamse Regering bijkomende maatregelen ten gunste van gefailleerde zelfstandigen bovenop de maatregelen die de federale overheid al heeft genomen? Wat is de aard van de structurele subsidiëring die zal volgen? Waar mogen we ons aan verwachten?

Hoe ver staat het met de organisatie van de dienstverlening aan zelfstandigen in moeilijkheden? Wanneer mogen we de evaluatie van het SIF verwachten?

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Minister-president, u kent mijn gevoeligheid voor wat de problematiek van vooral de kleine zelfstandigen en ondernemers betreft. Ik heb het dan vooral over de armoede en over het preventief beleid bij deze mensen.

Het is economische crisis voor iedereen. Gelukkig zijn er heel wat opvangmogelijkheden voor de werkzoekenden, werknemers, arbeiders en bedienden. Daar moet veel aandacht aan worden besteed. We mogen echter ook de ondernemer as such niet in de kou laten staan.

Via het economisch overheidsinstrumentarium beschikken we over een aantal goede instrumenten om maatregelen te nemen die het bedrijfsbeleid preventief en eventueel curatief, achteraf, kunnen benaderen.

Het imago van de succesvolle zakenman dat hem soms belemmert om tijdig ook voor de persoon van de ondernemer zelf hulp te vragen, kan soms leiden tot dramatische beslissingen. Er wordt al eens gezegd dat ze geld genoeg hebben en voor zichzelf moeten zorgen. Van die uitspraken moeten we afstand nemen. Armoede en problemen doen zich immers ook voor bij zelfstandigen. We zouden geen goed beleid voeren indien we een deel van onze burgers in de kou zouden laten staan.

Ik heb u al eerder gevraagd om een goed instrument te ontwikkelen dat armoede bij zelfstandigen kan detecteren. Ik weet niet hoever we staan. U zei ook dat u het sociaal interventiefonds ging openstellen voor de ondernemer zelf, maar dit heeft meer betrekking op de loopbaanbegeleiding en niet zozeer op het psychologische welzijn van de ondernemer. We zien dat zij meer ondersteuning nodig hebben dan enkel maatregelen voor hun bedrijf. Zeer recent hadden we het verlies van een grote zakenman die de druk niet aankon. Het is voor iedereen crisis, zowel voor de werknemer als voor de werkgever.

U hebt in uw beleidsnota al een aanzet gegeven. Dat er ondertussen ook 200.000 euro is vrijgemaakt voor Tussenstap, is zeer goed. Het moet niet eenmalig blijven, en ik ben er ook van overtuigd dat het niet enkel bij Tussenstap moet blijven. Tussenstap is een vzw van UNIZO. Dat is voor beter georganiseerde ondernemers die zich kunnen engageren. Maar er zijn zoveel zelfstandigen die geen lid zijn van werkgeversorganisaties. Hoe kunnen we laagdrempelige opvang en ondersteuning aanbieden aan deze mensen? De oproep die wij hier lanceren om een tweede kans te bieden voor een ondernemer die gefailleerd is, komt niet uit het niets. Ik zag immers in de Small Business Act van 8 december 2008 dat de Europese Commissie de lidstaten heeft opgeroepen om wat dat betreft een aantal maatregelen te nemen.

Twee van die maatregelen zijn zeer concreet en kunnen door middel van een aantal beleidsmaatregelen zeer gemakkelijk worden gerealiseerd. De samenleving moet eerst en vooral begrip krijgen voor het feit dat ondernemers een nieuwe start moet worden gegund,

bijvoorbeeld door middel van publieksvoorlichtingscampagnes. U hebt een aantal instrumenten om te zeggen dat iedereen het recht heeft op een tweede kans. Daarvoor moet bij het brede publiek een maatschappelijk draagvlak worden gecreëerd. Er moet ten tweede voor worden gezorgd dat herstarters op dezelfde wijze worden behandeld als starters, ook wat betreft de steunregelingen. Ik heb er geen zicht op hoe zij nu worden behandeld.

Die 200.000 euro is in deze moeilijke tijden een goed bedrag. Dat is een goed startschot. Maar hoe kunnen we die steun structureel verankeren? Dat moet niet alleen gebeuren via deze vzw, die echt goed werk verricht. Het moet ook nog laagdrempeliger om een nog breder publiek aan te spreken.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, hier worden terecht vragen gesteld over hoe we in het ruimere kader van armoede een beleid moeten ontwikkelen. Ik heb in mijn vorig leven een aantal jaren in de depistagedienst gezeten, de dienst Handelonderzoek van de rechtbank van koophandel in Antwerpen. Ik heb toen in heel wat OCMW's gesprekken gevoerd. Die toestand komt nu, door de crisis, spijtig genoeg opnieuw zeer prominent naar boven. Het is juist dat we daar maatregelen moeten treffen. Met de maatregelen die al genomen zijn, is natuurlijk de kous niet af. Wij zullen constant moeten bekijken welke bijkomende maatregelen moeten worden genomen, welke bijstellingen er moeten gebeuren, enzovoort.

Mijnheer Creyelman, uw eerste vraag is intussen beantwoord. Ik weet niet van wanneer uw interpellatie dateert. Als u graag die verdienste op uw hoed wilt, mij geen probleem. Op 18 december 2009 hebben we aan de vzw Zenitor een werkingsubsidie van 199.316 euro voor 2010 en 2011 toegekend voor de uitbouw van het contact- en informatiepunt Tussenstap. Omdat hier meerdere keren een heel belangrijke organisatie is genoemd, UNIZO, merk ik voor alle duidelijkheid op dat het sociaal bureau Zenitor wat los staat van UNIZO. Iedereen kan daar een beroep op doen, ook wie geen lid is van UNIZO. Het zou sterk zijn mocht dat enkel voor UNIZO-leden zijn. De subsidie is voor 2 jaar toegekend. We zullen het moeten evalueren: zetten we dat voort, breiden we dat uit? Het is een eerste heel concrete stap, die is aangekondigd in de beleidsnota. Ik heb begrepen dat jullie deze stap toejuichen.

Vlaamse ondernemers in nood kunnen kosteloos een beroep doen op Tussenstap voor vragen in verband met: bedreigingen voor het voortbestaan van hun zaak; een gedwongen stopzetting van hun onderneming; knelpunten die specifiek zijn voor tweedekansondernemers. Zenitor zal een oplossing voor de hulpvragers trachten te vinden door het verstrekken van eerstelijnsadvies en -informatie. Zenitor maakt hiervoor gebruik van vrijwilligers die vaak zelf een faillissement achter de rug hebben en dus goed kunnen inschatten waaraan de ondernemer nood heeft en wat hij op dat moment aankan. Al te vaak wordt uit het oog verloren dat de zakelijke moeilijkheden ook veel druk kunnen zetten op het privéleven van de ondernemer. Zo nodig zal Tussenstap advies inwinnen bij gespecialiseerde professionals. Mevrouw Turan, daar is dus ook aan gedacht. Zenitor zal ook evalueren of zelfhulpgroepen een bijkomende meerwaarde kunnen betekenen voor ondernemers in nood. Hiertoe zal een eerste zelfhulpgroep worden opgericht. Ook daar is dus de nodige actie ondernomen.

Ten slotte wil Zenitor via het informeren van welzijnswerkers zoals OCMW's en andere de hulpverlening aan de ondernemers verbeteren. De welzijnswerkers worden slechts in geringe mate met armoedesituaties van ondernemers geconfronteerd waardoor ze onvoldoende kennis hebben en kennis opbouwen over deze problematiek. Door de hulpverleners en adviesverstrekkers te ondersteunen met opleidingen en persoonlijke adviezen wilde Zenitor hieraan iets verhelpen. Hierdoor zal de hoeveelheid aan capaciteit voor de opvang van gefailleerden en ondernemers in moeilijkheden ook verder worden ontwikkeld. Na afloop van 2 jaar financiële ondersteuning zal worden onderzocht of de tot dan opgebouwde capaciteit voldoende is en of er eventueel bijkomende maatregelen moeten worden uitgewerkt. Met dit

initiatief zijn heel wat vragen beantwoord. Dat moet in de realiteit tijdens de volgende twee jaar ook zichtbaar worden.

Het is ook mogelijk dat het preventief beleidsbeleid waar u naar verwijst voor sommige bedrijven op dit moment geen uitweg biedt. Preventie blijft preventie. Als men in de problemen zit, kan men niet spreken van preventie. Toch kan het preventief bedrijfsbeleid bijzonder nuttig zijn, ook in deze moeilijke tijden, maar dan wel voor de doelgroep waarop het in eerste instantie gericht is, namelijk de ondernemingen waarvan de financiële draagkracht nog niet te ver is aangetast zodat een doorstart mogelijk is.

We hebben gesproken over de ondernemingen in de knipperlichtzone. Daar kunnen de grote problemen worden voorkomen. Ingeval de financiële draagkracht te ver is aangetast, wordt de ondernemer in eerste instantie inderdaad gewezen op de mogelijkheden binnen de wet betreffende de continuïteit van de ondernemingen. De faillissementswetgeving is nog altijd een federale bevoegdheid. U hebt gelijk. Dat moet de Vlaamse overheid echter niet beletten om de ondernemers te informeren over de mogelijkheden die de federale wetgever met deze wet heeft voorzien.

De wet betreffende de continuïteit van de ondernemingen vervangt de wet op het gerechtelijk akkoord en omvat enkele nieuwe mogelijkheden. Zo kan een ondernemingsbemiddelaar ingeschakeld worden als tussenpersoon tussen schuldeisers en schuldenaar. Daarnaast is ook een buitengerechtelijk minnelijk akkoord mogelijk, waarbij de onderneming buiten elke gerechtelijke procedure om, met enkele schuldeisers een akkoord kan afsluiten zonder dat de andere schuldeisers daarbij betrokken worden.

Voorts is steun aan ondernemingen in moeilijkheden enkel mogelijk op basis van de communautaire richtsnoeren betreffende de reddings- en herstructureringssteun. Dit veronderstelt de aanmelding van de steun bij en goedkeuring door de Europese Commissie alvorens de steun ten uitvoer kan worden gelegd. Vandaag kan de Vlaamse overheid dus aan de ondernemingen in moeilijkheden waarvan de financiële draagkracht ernstig is aangetast, niet de steun bieden die wel van toepassing is voor de ondernemingen die wel in aanmerking komen voor het preventieve bedrijfsbeleid.

Het opgezette systeem binnen het preventief bedrijfsbeleid zit volop in de aanloopfase en raakt stilaan meer en meer bekend bij de ondernemingen. Het is de ambitie om met deze aanpak jaarlijks 500 ondernemingen te helpen en dus een mogelijk faillissement af te wenden.

In de eerste week van februari 2010 start als onderdeel van de opgezette communicatie-campagne rond preventief bedrijfsbeleid een gerichte mailing naar de intermediairen en de ondernemers in Vlaanderen. Aan de intermediaire organisaties, ondernemersorganisaties, economische vrije beroepen en banken wordt promotiemateriaal rond het preventief bedrijfsbeleid van de Vlaamse overheid ter beschikking gesteld. Binnen deze communicatie-campagne wordt momenteel eveneens een reeks roadshows in Vlaanderen op punt gesteld rond de beschikbare financiële instrumenten binnen de Vlaamse overheid, in samenwerking met de ondernemingsorganisaties en de lokale besturen. Deze roadshows zullen plaatsvinden in de maanden maart en april 2010.

U verwees ook naar het werkgelegenheids- en investeringsplan (WIP). In het WIP zijn er wel degelijk concrete beleidsengagementen genomen om ondernemers in faling daadwerkelijk te assisteren. Momenteel werkt de VDAB samen met SYNTRA Vlaanderen en andere partnerorganisaties aan een sluitende aanpak voor gefailleerden. Deze trajectmatige aanpak zal de gefailleerde toelaten om via bepaalde stappen een loopbaantransitie te maken, zij het naar het statuut van werknemer, zij het opnieuw naar het statuut van zelfstandige.

De verdere uitwerking van dit maatgericht traject wordt momenteel zeer strikt opgevolgd door het VESOC en zal in de loop van februari voor bespreking aan de sociale partners worden voorgelegd.

Uiteraard kan een ondernemer in faling een beroep doen op de reguliere basisdienstverlening van de VDAB en gebruik maken van het aanbod zoals het opmaken van een dossier, CV, informatie over vacatures, het verkrijgen van algemene informatie, oriëntatie, begeleiding en opleiding.

Het Sociaal Interventiefonds is inderdaad een belangrijke stap in de begeleiding van de ondernemer in kwestie. Deze mogelijkheid is intussen gekend door de curatoren die een aanvraag tot outplacement kunnen indienen bij het Sociaal Interventiefonds. Indien blijkt dat er één maand na het faillissementsdossier geen dossier is ingediend, kan de VDAB ambtshalve een dossier opstarten. De VDAB schrijft daartoe de curatoren aan voor zover het faillissement door de VDAB is gecapteerd. Het bestaan van deze mogelijkheid is door de VDAB aan de curatoren gecommuniceerd en is meegenomen in de voor curatoren voorziene opleidingen. Ook de sociale-interventieadviseurs en de outplacementkantoren kennen deze toepassing.

Het Sociaal Interventiefonds is pas sinds 1 maart 2009 ondergebracht bij de VDAB. De raad van bestuur van de VDAB heeft in januari 2010 de opdracht gegeven om de werking ervan te optimaliseren en ervaren knelpunten weg te werken. De uitvoering van deze opdracht is intussen opgestart. Dit zal aanleiding geven tot een aantal voorstellen tot optimalisatie en besluitwijzigingen, waar onder andere ook de aanpassing van de begeleidingsmogelijkheden voor zelfstandig ondernemers in faling onder zal vallen.

Ik heb al verklaard dat deze en de andere acties die ik daarnet heb toegelicht spijtig genoeg geen volledig antwoord vormen op de falingen die op ons afkomen. Ik wil met dit antwoord aantonen dat we het probleem zeer ernstig nemen en snel tot de uitvoering van het aangekondigde zijn overgegaan. Hiermee gaan we in op de vragen die op het terrein leven en die door de heer Creyelman zijn gesteld.

De voorzitter: De heer Creyelman heeft het woord.

De heer Frank Creyelman: Ik dank de minister-president voor zijn antwoord. Het beleid bevat een aantal positieve initiatieven. Die initiatieven worden uitgewerkt of bevinden zich in de pijplijn. Wat ons momenteel zorgen baart, zijn niet enkel de problemen die ondernemingen ten gevolge van de economische crisis ondervinden. Het gaat ook om de weerslag op starters en op nieuwe ondernemingen. Als we de ondernemingen die zich nu in moeilijkheden bevinden of die reeds failliet zijn nu in de steek zouden laten, zou dit ook op langere termijn gevolgen hebben. Steeds minder mensen zouden het lef en de durf hebben om een nieuwe onderneming op te starten. Dit zou gevolgen hebben voor de werkgelegenheid en voor de welvaart in het algemeen.

Wat startende ondernemingen betreft, bengelt Vlaanderen nu al aan de staart. We mogen zeker niet bij de pakken blijven neerzitten. De combinatie van een daling van het aantal starters, een stijging van het aantal faillissementen kan nog eens worden gekoppeld aan een aantal handicaps waar Vlaanderen momenteel mee zit. Ik denk dan onder meer aan de reglementitis, aan de mobiliteitsproblemen, aan de foute diploma's en aan de loonkost. Als we de globale verarming, die we sinds de financiële crisis allemaal hebben gevoeld, hier nog bijtellen, zou deze mix op lange termijn dodelijk kunnen blijken voor onze welvaart.

Het blijft hemeltergend dat de Vlamingen op allerlei vlakken op de goodwill van de ambetante Belgische schoonmoeder moeten rekenen. Daar zouden we op relatief korte termijn komaf mee moeten kunnen maken.

Minister-president, het is een goede zaak dat u met betrekking tot de steun aan ondernemingen in moeilijkheden een tandje bijsteekt. Wat dit betreft, kunt u steeds op onze steun rekenen.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Ik heb eigenlijk geen antwoord gekregen op mijn vraag over het voorstel van de Europese Commissie. De Small Business Act bevat twee concrete voorstellen om een maatschappelijk draagvlak te creëren. Het gaat om het tweedekansondernemen en om de gelijke behandeling van herstartende en nieuwe starters. Indien de minister-president die vragen niet onmiddellijk kan beantwoorden, ben ik bereid ze tegen volgende week wat uitgebreider te formuleren.

Minister-president Kris Peeters: Ik dacht dat ik de eerste vraag van mevrouw Turan al had beantwoord. Ik heb verwezen naar de communicatie en naar de roadshow ten aanzien van de intermediairen. Het is de bedoeling op deze manier het maatschappelijk draagvlak te vergroten en te verstevigen. Indien zou blijken dat dit niet lukt, moeten we bijkomende acties nemen.

Ik heb daarnet ook naar de herstarters verwezen. Herstarten is mogelijk. Mevrouw Turan heeft concreet gevraagd of een herstarter van alle steunmaatregelen kan genieten of, indien dit niet het geval zou zijn, van welke steunmaatregelen hij dan niet meer kan genieten. Indien de voorzitter hiermee akkoord kan gaan, zal ik die informatie laten opvragen en bezorgen. We moeten maximaal voor ondersteuning van herstarters zorgen. Ik weet niet uit het hoofd van welke steunmaatregelen mensen die binnen een bepaalde periode herstarten niet kunnen genieten.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Creyelman werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

■

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de situatie bij Opel Antwerpen na het uitlekken van een intern document

Interpellatie van de heer Lode Vereeck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de verklaring van de minister-president betreffende de door de regering onderzochte piste om Saab naar Antwerpen te halen bij de gebeurlijke sluiting van Opel Antwerpen

Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de mogelijke terugvordering van staatssteun

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, tijdens de plenaire zitting van vorige week hebben we een interessant debat over Opel Antwerpen gevoerd. Het is toen duidelijk geworden dat in het halfroond twee stellingen circuleren. Volgens de ene strekking moeten we vechten voor wat er is. We moeten proberen te behouden wat te behouden valt. Volgens de andere strekking heeft dit misschien geen zin meer, en zouden we beter al werk maken van een plan B.

Spijtig genoeg hebben de sceptici de dag na dit debat min of meer gelijk gekregen. Tijdens het debat heeft de minister-president standvastig verkondigd in de toekomst van General Motors (GM) te blijven geloven. Hij had daar een aantal marktconforme argumenten voor. We hebben die argumenten in september al tijdens een vergadering van de ad-hoccommissie besproken. De vestiging in Antwerpen is productiever dan de vergelijkbare vestigingen in

Duitsland en elders. De productie van een kleine sports utility vehicle (SUV) in Antwerpen zou een interessante en concurrentiële aangelegenheid vormen.

Helaas spelen in verband met dit dossier geen marktconforme elementen meer. Dit wordt steeds duidelijker. Hier wordt een politiek spel gespeeld. Dit werd zeer duidelijk de dag na ons debat. De Duitse pers, meer bepaald de Frankfurter Rundschau, heeft bekendgemaakt dat een intern rapport van GM ervan uitging dat er, ondanks de productiviteitsvergelijkingen en de sterke concurrentievoordelen, voor de vestiging in Antwerpen überhaupt geen toekomst meer was. Er was een politieke beslissing genomen, en dat was er een die de doods klok voor General Motors-Opel Antwerpen inluidde. In het rapport zou gestaan hebben: “Selbst wenn ein wirtschaftlicher Erfolg der Geländewagenproduktion in Antwerpen gegeben wäre, ändert sich unsere Absicht nicht, das dortige Werk zu schliessen. Die finanziellen Ergebnisse sind signifikant günstiger, sogar wenn der Typ in einer anderen Europäischen Fabrik hergestellt würde.”

Voilà, daarmee moeten we het doen. Over en uit, zou ik zeggen. Op naar het plan B. Dat plan B kan ambitieus zijn of een beetje gelaten. De gelatenheid vonden we bij uw partijgenoot Eric Van Rompuy, die op zijn blog daarover schreef: “De Vlaamse Regering en de vakbonden leggen zich niet neer bij de sluiting, maar willen een gevecht leveren om Opel open te houden. Het dreigt een uitzichtloze en bittere sociale strijd te worden waar men de werknemers valse hoop geeft, want zoals bij Renault in 1997 staat het verdict vast. Reilly zal evenmin wijken als Schweizer.” Verder schrijft hij: “Ik geloof ook niet in scenario’s waarin men op zoek gaat naar een nieuwe investeerder in de automobielsector in Vlaanderen. Destijds met Renault sprak men ook van interesse van Kia en Daewoo, maar dat werd nooit concreet gemaakt. Nu is er sprake van Chinese autoconcerns die ecovriendelijke wagens zouden komen produceren in Antwerpen. Dat is een heilloos spoor en creëert enkel illusies.”

Ik denk dat zijn pessimisme in dezen evenmin gerechtvaardigd is als uw optimisme. De heer Van Rompuy heeft gelijk, in de zin dat het verhaal van General Motors aflopend is, dat maken de Duitsers en Reilly vandaag wel zeer brutaal duidelijk. Men kan dat betreuren en men kan daartegen in opstand komen of gerechtelijke procedures inspannen, maar de werkelijkheid is wat ze is, namelijk dat Reilly niet meer gelooft in Antwerpen, jammer genoeg.

Dan moeten we op zoek gaan naar een plan B, en dat dient zich vandaag aan – daarmee sluit ik aan bij de actualiteit van de afgelopen uren – want Reilly zegt dat hij met ons op zoek wil gaan naar een nieuwe bestemming voor die plant. Hij wil op zoek gaan naar een nieuwe autoconstructeur. Het zal niet meer General Motors zijn, niet meer Opel, dat auto’s zal assembleren in Antwerpen, maar er is misschien toekomst voor een andere autofabrikant. Dat is een realistischere piste. Die wordt jammer genoeg al wat voorbarig afgeschoten door de vakbonden. Dat is de situatie vandaag.

Minister-president, gelet op het uitlekken van dat geheime rapport enerzijds en op het voorstel dat Reilly doet anderzijds: is uw regering bereid om in dat plan B in te stappen dat een automobielt toekomst voor Antwerpen open houdt, of niet?

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, deze interpellatie geeft de kans om het standpunt van mijn fractie mee te delen.

De problemen in de automobielsector en de industrie in Vlaanderen zijn bekend, maar ook de oplossingen, namelijk structurele maatregelen. Daar pleiten wij nog altijd in de eerste plaats en met volle overtuiging voor. Dat is het plan A: het Vlaamse investeringsklimaat verbeteren. Dat zijn geen magische toverformules, ze zijn gekend en door verschillende van mijn collega’s uitgewerkt. Het is in de eerste plaats de verlaging van de belastingen, vooral op arbeid. De hoge loonkosten blijven onze tewerkstelling bedreigen. Het verhaal vorige donderdag in deze commissie was een beetje verwarrend. Mevrouw Turan heeft daar terecht op

gewezen. 5 percent is loonkost in de assemblage, maar 70 percent is uitbesteding. Daar speelt opnieuw die loonkost een rol.

Minister-president, u hebt gezegd dat u wat betreft administratieve vereenvoudiging een tandje wil bijsteken. Over investeringen in onderzoek en ontwikkeling (O&O) zegt minister Lieten: jammer maar helaas. Wat betreft investeringen in infrastructuur, moeten we onze hoop vestigen op de twee commissies die nu aan het werk zijn, want we staan in de file, niet omdat we niet de ideeën hebben, maar omdat we onze procedures niet rond krijgen.

Wat heb ik zelf gezegd namens mijn fractie? Ik ben zelf geen voorstander van flankerend beleid, dat wil ik nog eens herhalen. In antwoord op een schriftelijke vraag hebt u gezegd dat u daar de afgelopen 10 jaar 175 miljoen euro aan hebt gespendeerd, waarvan 23 miljoen euro de afgelopen 10 jaar, en 27,8 miljoen euro in zijn totaliteit, aan Opel Antwerpen. Dat heeft heel weinig opgeleverd. Zolang en aangezien de Vlaamse Regering in die denkpiste van het flankerend beleid blijft voortwerken en zolang en aangezien minister Muyters 500 miljoen euro onder de vorm van een waarborg en een sale-and-leaseback blijft beschikbaar stellen voor de site in Antwerpen – wij zijn daar niet echt gelukkig mee –, stellen wij voor om niet langer in de logica van General Motors te blijven doorwerken maar te zoeken naar een alternatief, een plan B.

Een mogelijk alternatief, dat ik vorige week naar voren heb geschoven, bestaat erin dat we Saab Spyker naar Antwerpen zouden halen, onder meer met de SUV die nu in Mexico blijft. Voor alle duidelijkheid, dat zijn dus modellen die niet in Zweden worden gebouwd. Het is ons ook niet te doen om Saab Spyker zelf. Dat wil ik duidelijk maken. Er kunnen ook andere constructeurs naar de fabriek in Antwerpen komen. Ze zijn meer dan welkom. Het lijkt ons geen goede aanpak nog langer geld stoppen in General Motors, die Amerikaanse Multinational waarvan u zelf al herhaaldelijk hebt aangegeven dat de topman ervan niet echt te vertrouwen is. Hij komt alleszins terug op gemaakte afspraken.

Als u dan toch doorgaat met uw flankerend beleid, dan mag u ook een vinger in de pap hebben. De doorstart van een Europees merk als Saab Spyker biedt namelijk de mogelijkheid om de autotechnologie die we ontwikkelen in de Vlaamse onderzoekscentra als de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), Flanders' DRIVE en het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM), toe te passen en te commercialiseren. Zonder een lokale industrie is ook de Vlaamse kenniseconomie immers ten dode opgeschreven. Dat is vorige donderdag eigenlijk ook gebleken. Mevrouw Craps heeft toen een heel interessant betoog gehouden, maar als we bekijken waar we de output van Flanders' DRIVE kunnen vermarkten, dan is dat eigenlijk voor 99 percent bij Volvo in Gent. Dat toont nogmaals aan dat Duitse knowhow bij Duitse automerken zal worden toegepast, en Vlaamse knowhow bij automerken met een zeer duidelijke lokale verankering. Ik heb dat ook in de plenaire vergadering gezegd. We kunnen die lokale industrie dus toch niet opgeven.

We zijn dus geen voorstanders van een flankerend beleid, maar als u daar toch mee doorgaat, dan zien we liefst een plan B. U hebt het volgende gezegd in het parlement: "In dit Vlaams Parlement gaan we niet over een plan B beginnen, of over hoe we Saab kunnen overkopen. Dat plan hebben we trouwens al lang bekeken, maar het is te risicovol."

Ik vind die uitspraak van u een belangrijk gegeven in dit dossier, temeer daar de Zweedse overheid ondertussen heeft beslist wel mee te doen en die waarborg te verstrekken. Minister-president, kunt u uw uitspraak wat duiden? Kunt u een overzicht geven van de diverse stappen die u in het Saabdossier hebt gezet? U hebt het blijkbaar bestudeerd. Wanneer is dat gebeurd? Met wie hebt u gesproken? Graag kreeg ik een overzicht van de acties van de Vlaamse Regering in dat dossier.

Belangrijker nog, wat waren de resultaten van uw onderzoek? Wie was bij dat onderzoek betrokken? Welke aspecten werden bekeken? Welke elementen hebben geleid tot uw conclusie dat deze mogelijkheid te risicovol is, terwijl de Zweedse overheid blijkbaar tot een

ander inzicht is gekomen? Wanneer is duidelijk geworden dat Saab Spyker voor u geen optie was?

Net als de heer Penris wil ik ten slotte weten of er naast de Saaboptie ook nog andere mogelijkheden en alternatieven zijn bestudeerd. Nogmaals, het gaat me natuurlijk niet om dit specifieke merk. Kunt u ook daarbij een toelichting geven? Rond half acht heb ik alleszins via de website van een krant vernomen dat de heer Reilly zelf met een voorstel voor de dag is gekomen. Gaat u daarop in? Zo neen, blijft u nog steeds bij uw standpunt dat General Motors de enige optie is? Blijft u daarvoor gaan? Ik denk dat het beter is één vogel in de hand te hebben dan tien in de lucht. Het zal dan misschien gaan over een wat afgeslankt alternatief, maar ik zou toch graag horen dat u die plannen B en C toch stilaan met enige ernst wilt bekijken.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Voorzitter, in tegenstelling tot de vorige sprekers zijn wij er wel van overtuigd dat een goed flankerend beleid wel degelijk nodig is en dat we voort daarop moeten blijven inzetten.

Minister-president, wat het dossiertje van Saab betreft, vragen we al de hele tijd dat u voor Opel zou gaan, en niet voor een plan B. Daar staan we nog steeds voor 100 percent achter. Er zijn inderdaad twee strekkingen. Sommigen zeggen dat we de mensen geen rad voor de ogen mogen draaien en met een plan B voor de dag moeten komen. Anderen vinden dat we Opel niet mogen opgeven, dat we een voorbeeld moeten nemen aan de werknemers die er nog elke dag gaan werken en produceren en solidariteit over heel Europa tonen. Die solidariteit zien we jammer genoeg voorlopig nog niet bij de Europese lidstaten. Het is heel belangrijk dat de vakbonden, nu de lidstaten eigenlijk wat tekort zijn geschoten, volop hun rol kunnen spelen.

Alstublieft, mijnheer Penris, tot op een bepaald ogenblik was u ook mee. U stelde dat we niet over een plan B moesten spreken, dat we het de heer Reilly niet gemakkelijk mochten maken, dat we hem niet mochten helpen bij zijn slachtpartij in Antwerpen. We gaan dus voor Opel. We blijven onze werknemers steunen. We blijven de Europese vakbonden steunen. Vrijdag hebben die nog een gesprek, denk ik. We zullen dus zien. Ik denk dat Reilly nu enigszins uit zijn lood is geslagen door de standvastigheid van de vakbonden. Dan moet de Vlaamse Regering zeker geen andere signalen geven.

Wat Saab betreft, als wij ervoor gaan om onze fabriek in Antwerpen te houden, voor de tewerkstelling, voor de haven, voor alles en nog wat, dan mogen we niet over lijken gaan en Saab naar hier halen. Het gaat over ongeveer 4000 werknemers. Dit is geen politiek van 'eigen werknemer eerst'. We willen behouden wat er is, maar het is niet de bedoeling om 4000 andere gezinnen op straat te laten zetten, al is het niet in België. Of men er nu al dan niet gelukkig mee is, die kwestie is nu voorbij. Ik denk dat Saab nu goed gesetteld is en dat dit momenteel geen optie is.

Reilly kondigt een aantal alternatieven aan. Ik denk dat de man het wat moeilijk heeft. We hebben het hem niet gemakkelijk gemaakt. We zullen het hem ook niet gemakkelijk maken. We moeten standvastig blijven ter zake en de vakbonden alle ruimte geven.

Mijn vraag over de mogelijke terugvordering van staatsteun aan Opel, gaat niet over: Opel sluit, dus nu vorderen we terug. Neen, indien GM de intentie handhaaft om tot sluiting over te gaan, ondanks alle onderhandelingen en ondanks de druk die de vakbonden nu opvoeren, moeten wij de vakbonden steunen bij het opvoeren van die druk door eens te bekijken welke steun wij de afgelopen periode aan Opel hebben gegeven.

Sinds 1996 gaat het over ongeveer 28 miljoen euro aan totale staatsteun. Welk deel daarvan zijn Vlaamse middelen en voor welke projecten, voor welke aanvragen heeft Opel de afgelopen periode steun gekregen? Welke projecten werden ondertussen goedgekeurd, maar

krijgen pas uitwerking in de toekomst? Welke middelen die al werden toegekend, kunnen op welke manier terugvorderbaar worden gesteld?

Ik wil daarmee niet zeggen: Opel sluit, ik ben hier met een plan B bezig. Ik stel de vraag om een extra stok achter de deur te hebben. GM heeft dan wel de intentie om iets te doen, maar dat is nog geen evidentie. Zolang de Europese vakbonden hun solidariteit niet opgeven, de 265 miljoen euro niet willen afgeven en de staatsteun waar Reilly zo op rekent, de miljardensteun die hij van de lidstaten verwacht, er niet komt, dan kan zijn plan niet doorgaan.

Ik stel mijn vraag met het oog op een extra stok achter de deur. Ik zal niet al mijn vragen die op papier staan, herhalen. Wat is er gegeven? Wat is men van plan om nog te geven? Welke aanvragen lopen er nog? Wat doen we ermee, bevriezen we voorlopig alles dat al werd toegekend? Op welke manier kunnen we terugvorderen?

Laat dit ook een les zijn. De afgelopen periode heeft Hansen Transmissions een serieuze steun gekregen voor wat de opleidingssteun, de strategische investeringssteun betreft, maar kondigde een dag later aan dat het een aantal werknemers zou laten afvloeien. Het is tijd om alle instrumenten van de Vlaamse overheid goed te gebruiken, maar we moeten ze koppelen aan een tewerkstellingsbeleid en ook aan een resultaatsverbintenis, aan de vraag welke resultaten er worden geboekt. Het is economische crisis, maar ik denk dat het moment is aangebroken, dat hebt u ook al bevestigd, om al die instrumenten eens te evalueren en te bekijken hoe we ze kunnen verbeteren. Als we dan zo veel steun geven aan bepaalde bedrijven, moeten we ook bekijken op welke manier we participatie kunnen hebben om, zonder een overheidsbedrijf te willen worden, bij bepaalde beslissingen van de bedrijven toch een stok achter de deur te hebben.

De voorzitter: De heer Bothuynе heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuynе: Voorzitter, ik hou het kort, want er is al heel veel gezegd over het Opeldossier en alle afgeleiden. Ze dragen, terecht, de belangstelling weg van ieder lid van het Vlaams Parlement en van zowat iedere Vlaming. Er is sprake van een plan A, maar ook van een plan B en zelfs van een plan C en een plan D. Wat onze fractie betreft, is het belangrijk om stap voor stap te gaan en daarbij belang te hechten aan iedere stap die kan en moet worden gezet. “De fabriek is nog altijd niet gesloten en zolang ze niet gesloten is, moeten we ervoor blijven vechten”, dit is een citaat van u, minister-president, en het is de juiste houding in dit kader.

Dit betekent niet dat we niet waakzaam moeten zijn bij elke opportuniteit die zich aandient. Ik begrijp dat voor wat Saab betreft, de Vlaamse Regering waakzaam is en is geweest. Ten aanzien van de heer Vereeck wil ik zeggen dat het over een bedrijf gaat dat de voorbije jaren honderden miljoenen euro verlies heeft gemaakt, dat nog steeds 3000 à 3500 werknemers in Zweden heeft en dat een voldoende productiecapaciteit heeft om zeker 100.000 à 150.000 auto's te maken. Bijna alle modellen worden ondertussen opnieuw in Zweden gemaakt, er is nog één model dat in de fabriek in Mexico gealloceerd is, maar alle andere modellen zijn ondertussen terug naar Zweden gehaald. *(Opmerkingen van de heer Lode Vereeck)*

Neen, dat is niet het geval, ook dat type werd vorig jaar terug naar Trollhätan gehaald.

Het is een bedrijf met een beperkt aantal modellen en waar bovendien nog een heel beperkt aantal modellen in de pijplijn zitten. De investeringen voor onderzoek en ontwikkeling die nodig zijn om het merk Saab een toekomst te geven, lijken me gigantisch te zijn. Overheidsmiddelen investeren om in Zweden mensen af te danken, lijkt me hoe dan ook niet de juiste houding te zijn.

Wat het flankerend beleid betreft, hoop ik dat de 23 miljoen euro goed werd ingezet. In elk geval heeft het goed inzetbare, sterke en goed opgeleide werknemers opgeleverd. Er werd ook een waarde gecreëerd door de investeringen die zijn gebeurd in het bedrijf. De ‘press shop’ werd in het debat van vorige week maandag nog aangehaald. We mogen ook niet naïef

zijn, want mocht er ooit sprake zijn van het afbouwen van het flankerend beleid in het economisch beleid, dan moet dat gebeuren in een wereldkader en in een Europees kader, want elk land heeft een flankerend beleid en probeert op die manier zijn economie zo veel mogelijk te versterken.

Minister-president, ik heb een bijkomende vraag. Is er nieuws over het overleg op Europees niveau? Er werden initiatieven genomen ten aanzien van de Europese Commissie. Zijn er al concrete antwoorden, concrete engagementen? Graag kreeg ik wat meer informatie.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, ik zou graag op dat laatste willen doorgaan, want als het debat vorige week één ding duidelijk heeft gemaakt, dan is het nog een andere zaak. Er is inderdaad een splitsing in het parlement duidelijk geworden: aan de ene kant staat – gelukkig – de meerderheid die zegt voor plan A te gaan, aan de andere kant staat grosso modo de oppositie die voorstelt om – ik probeer het zo objectief mogelijk te verwoorden – in een variatie van plannen B naar een andere piste te zoeken.

Een tweede zaak die toen duidelijk is geworden, is het feit dat we in deze fase, naast het sociaal overleg, alle pijlen op Europa moeten richten. In de motie die woensdag is goedgekeurd, is uitgebreid verwezen naar de rol die Europa en vooral ook onze Belgische en Vlaamse vertegenwoordigers in de verschillende Europese instanties kunnen spelen.

Vanmorgen las ik in een krantenartikel dat Vlaanderen een brief aan Commissievoorzitter Barroso zou hebben gericht met de vraag om de zaak degelijk te onderzoeken. Kunt u dat bevestigen? Is daarover ook bijkomend overleg gepland? In de motie vragen we ook om dit thema formeel te agenderen op de Europese top van de ministers van Economie die deze week plaatsvindt, of te vragen aan de heer Herman Van Rompuy, voorzitter van de Europese Raad, om dit thema aan te kaarten. In datzelfde krantenartikel wordt ook gezegd dat de Duitse overheid of overheden al aan het ‘pingelen’ zijn om de staatssteun die aan O’Reilly moet worden gegeven, af te dingen. *(Gelach)*

Ja, ik had het over de heer O’Reilly. Wie iets genoeg herhaalt, vindt met zijn woorden wel ingang. Het is een lapsus.

Hoe staan de zaken er op het Europese niveau voor? De vaststelling is en blijft dat het herstructureringsplan van de heer Reilly niet rond geraakt als de besparing die aan de werknemers wordt gevraagd niet wordt geaccepteerd. Verder is er het unieke feit dat aan de lidstaten geld wordt gevraagd om in een andere lidstaat een fabriek te sluiten. Die aberratie moeten we bestrijden.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, het klopt dat voor deze zaak twee verschillende benaderingen worden bepleit. Het verbaast me dat diegenen die niet van een plan B willen weten, zware gevolgen verbinden aan het ontwikkelen en het bekendmaken van dergelijk plan. Dat laatste zou bijna rechtstreeks leiden tot de sluiting van Opel Antwerpen, als we hen mogen geloven. In het debat van vorige week vroeg ik me af of men werkelijk denkt dat de heer Reilly voor tv zit te wachten tot op het moment dat wij dat plan B aankondigen, om dan de definitieve sluiting aan te kondigen. Ik denk dat het document aantoont dat een plan B voor GM van geen belang is: GM sluit op het ogenblik dat GM dat beslist, of er nu een plan B is of niet.

Maar voor de werknemers is dat wél belangrijk. Zij worden met een drama geconfronteerd. Nu het nog voorstellen alsof men het onmogelijke kan realiseren, getuigt van wereldvreemdheid. De minister-president is nu net geen wereldvreemde man. In het belang van de werknemers die straks werkloos worden, moet er een sociaal begeleidingsplan zijn. Nogmaals: ik hoop dat we het niet moeten gebruiken. Maar we moeten klaar staan voor het geval dat.

Wat dat plan B betreft, zou ik graag vernemen wat de mogelijkheden zijn van de bestaande industriële installaties. Hoe zou men de reconversie kunnen aanpakken? Het is echt wel belangrijk dat men snel naar alternatieve bestemmingen zoekt. We moeten de industriële installaties en de beschikbare competenties valoriseren. En als dat niets oplevert, moeten we nagaan wat er met de site kan gebeuren. Niets doen, is echt onbegrijpelijk.

We moeten zelfs nog verder kijken. Men kan er niet omheen dat er in de automobiellindustrie een enorme overcapaciteit is. Europa heeft ook niet meer de grote marktaandelen van vroeger. Er wordt gesteld dat dergelijke drama's voorspelbaar zijn: op geregelde tijdstippen gaan er automobiefabrieken dicht. Reconversie is nodig, en de denksporen moeten nu uitgetekend worden. Ik ben daarom wél een voorstander van een flankerend beleid, maar dat flankerend beleid moet voorzien in de reconversie van de hele sector.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Voorzitter, de discussie is gestart met een bespreking van het flankerend beleid en de subsidie-instrumenten van Vlaanderen. We komen daar nog op terug, als de heer Hendrickx zijn vraag stelt.

Het koppelen van voorwaarden aan die steun heeft de afgelopen weken de actualiteit gehaald, ook op het federale niveau, in verband met de notionele intrestaftrek. Het is een interessant debat, maar we moeten daar voorzichtig mee omspringen omdat het erg moeilijk is daar objectieve voorwaarden aan te koppelen. Kunnen we het flankerend beleid helemaal opgeven? Daar zijn natuurlijk argumenten voor, zeker binnen de Europese context. Als relatief klein land komen wij niet als sterkste speler op het veld. Ik zou toch voorzichtig zijn om het volledig op de schop te zetten. Voor het aantrekken van buitenlandse investeerders zijn het net die instrumenten die de beslissende druppel kunnen zijn. Vandaar toch enig voorbehoud en enige waakzaamheid om op dat vlak heel voorzichtig te zijn en het flankerend beleid niet volledig overboord te gooien.

De voorzitter: De heer Hendrickx heeft het woord.

De heer Marc Hendrickx: Mijnheer Watteeuw, het is geen kwestie van wereldvreemdheid of naïviteit, het is veeleer een kwestie van uw troeven niet uit handen te geven. Mevrouw Turan heeft er terecht op gewezen dat de heer Reilly nu een beetje knel zit. U gaat hem er toch niet uithalen? U gaat hem toch de argumenten niet geven om eruit te komen? Dat is waar de Vlaamse Regering nu mee bezig is. Het is de enige juiste piste die ze tactisch kan bewandelen.

Mevrouw Patricia Ceysens: Minister-president, met de intentie tot sluiten is er in dit dossier een totaal andere fase ingetreden. U hebt vorige week in de plenaire vergadering voorgelezen wat dat allemaal betekent. Ik heb er alle begrip voor dat er op de juiste plaats wordt gevochten voor wat de staatsteun en Europa betreft. Daar zijn regels die moeten worden toegepast. Wanneer u echter zegt dat het enkel en alleen dat wordt, dan loopt u het gigantische risico dat als er tot sluiting wordt overgegaan, het een koude sluiting zal worden. In deze fase is het uw verantwoordelijkheid om alle mogelijke alternatieven te bekijken. Ik ben met u 'west' gegaan, naar Detroit. Ik denk dat u dringend een keertje 'east' moet gaan.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, bedankt voor deze laatste tip. Ik ga ervan uit dat u niet graag hebt dat ik weg ben.

Mevrouw Patricia Ceysens: Als minister van Buitenlandse Handel hebt u die verplichting. Ik denk: go east.

Minister-president Kris Peeters: Go east maar kom altijd terug.

Mijnheer Penris, het is geen kwestie van pessimistisch of optimistisch te zijn. We moeten met z'n allen realistisch zijn. Het gaat over een heel belangrijk dossier met heel veel betrokken werknemers, direct en indirect. Ik ga ervan uit dat zowel meerderheid als oppositie de ernst van de situatie juist inschat. Op dit moment moeten we de discussie over plan A en plan B

overstijgen en de elementen van het dossier juist inschatten. Daarbij moeten de acties die we hebben ondernomen, juist worden geplaatst.

Mijnheer Vereeck, het flankerend beleid is een Europees beleid. U zult daar blijven op hameren. Ik zal daar straks nog iets over zeggen en ik hoop dat het dan de laatste keer is dat u daar nog een vraag over stelt. Maar u zult dat wellicht blijven doen.

Mijnheer Penris, mijnheer Van Malderen, dit is niet alleen een belangrijk dossier door zijn omvang: het is ook een specifiek dossier. Noch op Vlaams noch op federaal niveau is er tot nu toe een dossier geweest waarin de Vlaamse Regering, de werknemers, Agoria en het management van de vestiging in Antwerpen op een lijn zaten. Dat is vrij uniek. Bij mijn weten is dat nog nooit gebeurd.

Het is ook een specifiek dossier omdat deze multinationale onderneming niet de volledige financiering van deze reorganisatie op zich neemt. Indien men in Detroit zou beslissen dat er een overcapaciteit is en dat er een vestiging moet worden gesloten, en men ervoor zou zorgen dat GM de nodige financiering krijgt, dan zou men kunnen zeggen dat dit een autonome beslissing is waar niet meer op teruggekomen wordt.

In dit dossier is 3,3 miljard euro nodig voor GM Europa. Zij vragen 265 miljoen euro aan de werknemers voor een periode van 5 jaar. De rest moet worden opgehoest door de lidstaten. Dit maakt het niet zo ondernemersminded als op het eerste zicht zou lijken. Een ondernemer neemt risico's en neemt beslissingen en zorgt ervoor dat de nodige kapitalen in de onderneming worden gestopt.

Hier vraagt men een ontzettend groot bedrag van anderen. Ik denk dat dit een tweede heel belangrijk element is dat verschillend is bij andere dossiers. U verwijst naar Renault, maar Renault heeft de Belgische of Vlaamse overheid nooit in die volumes om steun gevraagd. Wie dus zegt dat we beter kunnen opgeven en niet naïef moeten zijn, vergist zich. Het gaat om een unieke situatie die zich niet enkel afspeelt in dat bedrijf en in die sector. Ook in andere sectoren kunnen zich gelijkaardige situaties voordoen.

Het is belangrijk dat we ten aanzien van Europa alles op alles zetten om duidelijkheid te krijgen. Als het effectief zo is dat de lidstaten tegen elkaar worden opgezet, dan zijn de kleine lidstaten of de lidstaten die over onvoldoende middelen beschikken, altijd de pineut. Ook op dat vlak is dit dus een testcase. Zal Europa die weg verder bewandelen, of zal er een bijsturing komen?

Mijnheer Watteuw, u zou Harvard Negotiation Project eens moeten lezen. Het kan u nog van pas komen als u politieke onderhandelingen moet voeren. Als men in het kader van de wet-Renault zegt dat het aan de ondernemingsraad is om vragen te stellen en alternatieven te bespreken met Reilly, dan zou het niet verstandig zijn indien de Vlaamse Regering aan de werknemers en het management van Antwerpen zou verklaren dat zij zich die moeite beter kunnen besparen, dat het toch een hopeloze zaak is en dat de Vlaamse Regering zelf het initiatief zal nemen en tegen Reilly zal zeggen over welke zaken zij bereid is te onderhandelen. Wat de onderhandelingen betreft, ligt Reilly daar inderdaad misschien niet wakker van. Als de Vlaamse Regering echter een andere piste zou bewandelen, dan zou Reilly daar onmiddellijk gebruik van maken. Er zijn signalen dat hij daarop rekt.

De mensen die nog een ultieme poging willen doen, zijn daar dag en nacht mee bezig. Leo Wiels heeft in de Europese Ondernemingsraad toegelicht wat er in die werkgroep is besproken. En dan zou de oppositie in al haar wijsheid zeggen dat we nu publiekelijk met een plan B zouden moeten komen. Dit is van een ongelooflijke lichtheid. Ik pleit ervoor dat we die initiatieven, dat engagement en die vechtlust die er nog altijd zijn maximale kansen geven.

Vier elementen geven dit dossier een andere dynamiek en een ander kader. Ik sta daar, zoals ik in de plenaire vergadering heb gezegd, nog altijd achter.

Mijnheer Vereeck, natuurlijk zou het onverstandig zijn om geen oog te hebben voor nieuwe opportuniteiten en voor veranderingen in de markt. Saab is er een van. Ik zal u tekst en uitleg geven, want het zou van diezelfde ondraaglijke lichtheid getuigen indien ik dat niet zou doen. Ik zal dus uw vragen beantwoorden.

In december 2009 werd ik gecontacteerd door een groep potentiële Vlaamse ondernemers. Zij vroegen mij of er geen bezwaren waren om de overname van Saab als mogelijk alternatief te bekijken. Wij hebben contact gehad met GM om inzage te krijgen in de verkoopdocumentatie en meer specifiek in het businessplan van Saab. Aangezien het verkoopproces van Saab door GM was uitbesteed aan Deutsche Bank, hebben wij contact genomen met Deutsche Bank. GM en Deutsche Bank wilden immers enkel een non disclosure agreement ondertekenen met een erkende wettelijke instelling en niet met potentiële ondernemers. Begin januari 2010 heeft Deutsche Bank zich ermee akkoord verklaard dat de Vlaamse Regering via het Agentschap Ondernemen een non disclosure agreement kon ondertekenen en zo inzage kon krijgen in het businessplan.

Op basis van het Saab-businessplan heeft deze groep ondernemers een simulatie gemaakt om te weten onder welke voorwaarden een overname van Saab mogelijk zou zijn. Op 19 januari 2010 was er een gesprek tussen deze ondernemers en mijn kabinet over de resultaten van deze simulatie en de haalbaarheid van de overname van Saab. Uit de analyse van dat businessplan zijn conclusies getrokken. Ik heb u vorige week de zeer korte samenvatting van die conclusies gegeven: het is te risicovol. Dit is geconcludeerd op basis van acht elementen.

Ten eerste, om het overnameplan economisch leefbaar te maken, dient met GM een akkoord te worden bereikt om enerzijds de actieven van Opel Antwerpen gratis te verkrijgen en anderzijds, na overname, een gedeelte van de Astra-productie in contract manufacturing te produceren voor GM tegen gunstige transferprijzen.

Ten tweede, er zou een akkoord moeten worden gemaakt met de werknemers van Opel Antwerpen om hun sociaal passief in te brengen als financiering, tegen wellicht een deel van het kapitaal van de nieuwe onderneming.

Ten derde, er zou een akkoord moeten zijn met de Vlaamse Regering voor waarborg en overname van de grond voor een totale waarde van 500 miljoen euro. De voorwaarden die zijn toegekend aan deze nieuwe onderneming zijn veel riskanter dan in het geval van Opel Antwerpen door GM.

Ten vierde, er moet een akkoord zijn met de Zweedse regering en vakbonden om een deel van de productie of heel de productie van Zweden naar Vlaanderen over te brengen en dus om in Zweden een aantal personen te ontslaan.

Ten vijfde, er moet in Vlaanderen voldoende risicokapitaal gevonden worden om deze onderneming op te starten. Men voorzag bij de start een kapitaal van 50 miljoen euro. Dit bleek een te laag bedrag. Men gaf aan dat er behoefte was aan veel meer kapitaal.

Ten zesde, het Saab-businessplan gaat uit van een vrij optimistisch productievolume. Saab heeft de laatste 10 jaar verlies gemaakt en produceerde in 2009 nog 35.000 wagens. Momenteel ligt de productie in Zweden stil. De toeleveranciers vrezen niet betaald te zullen worden.

Ten zevende, de situatie van Spyker is niet dezelfde als die van Vlaanderen. Spyker zal geen productie overbrengen naar Nederland of fabrieken sluiten in Zweden. Dit zou wel het geval zijn indien men Saab naar Antwerpen zou brengen of indien wordt gekozen voor een gecombineerde oplossing. Zo creëer je natuurlijk een probleem in Zweden om er hier mogelijk een gedeeltelijk op te lossen, met de kostprijs die daar, mijnheer Van Malderen, bij hoort.

Ten achtste, Spyker zal wellicht 1 miljard dollar kapitaal moeten vinden om op korte termijn verder te kunnen. Dit was ook de kapitaalbehoefte van het plan dat wij hebben ontvangen. Dit

moest worden gefinancierd met 500 miljoen euro waarborg en 350 miljoen euro via het sociaal passief van de vakbonden. Dit brengt heel wat andere elementen met betrekking tot verkoopsvolume en productiecapaciteit en dergelijke met zich mee.

Ik geef u deze argumenten, die mij, op basis van het businessplan, hebben doen besluiten dat deze mogelijkheid te risicovol was en niet echt een alternatief vormde voor de sluiting van Opel Antwerpen.

Ik kan u bevestigen dat wij elk alternatief op een zeer professionele wijze bekijken, maar dat wij nog altijd in een scenario zitten waarin de werknemers en het management van de vestiging in Antwerpen hun plan aan het verdedigen zijn. Ik heb begrepen dat de heer Nick Reilly vrijdag aan de ondernemingsraad een ander voorstel zal doen. We zullen zien hoe daarop wordt gereageerd.

Nogmaals, diegenen die nu zeggen dat nu met een plan B afkomen geen effect zou hebben op de onderhandelingspositie van wie nu onderhandelt, vergissen zich – en ik druk mij voorzichtig uit.

Mevrouw Turan, sinds 2007 werd aan GM nv slechts één maal steun toegekend in de vorm van ad-hocopleidingssteun. De steunaanvraag werd door de onderneming ingediend op 5 februari 2005. Het dossier werd op 8 december 2005 voorafgaandelijk aangemeld bij de Europese Commissie, en die verklaarde zich op 4 april 2007 akkoord met een opleidingssteun van 2.181.000 euro. De Vlaamse Regering nam de definitieve beslissing tot steuntoekenning op 14 december 2007. De juridische basis voor de toekenning was de verordening nummer 68 betreffende de toepassing van de artikels 87 en 88 van het EG-verdrag over opleidingssteun. De West-Europese automobiemarkt werd toen al gekenmerkt door een overcapaciteit. Dit gaf in 2001 in de Duitse pers aanleiding tot geruchten over de sluiting van GM Belgium in Antwerpen.

Later werd een en ander bijgesteld en kwam men in het GM-hoofdkwartier in Zürich tot het allesomvattende Olympiaplan, dat tot doel had de productiecapaciteit van het model Astra binnen alle ondernemingen van de groep te beperken tot ongeveer 254.000 wagens per jaar per vestiging. Het opleidingsprogramma had betrekking op de productie van de Astra TwinTop en de uitbreiding van de perserijactiviteiten vanaf januari 2006. Hiermee gingen 127 miljoen euro investeringen gepaard en voor 11.991.000 euro opleidingen. Sinds de uitvoering van dit plan werkte GM Belgium in een drieploegenstelsel op één assemblagelijijn met een gezamenlijke nettoproductie van 52 wagens per uur.

Het opleidingsproject werd uitgevoerd in de jaren 2006 en 2007. Een eerste schijf van steun, 60 percent of 1.308.600 euro werd uitbetaald nadat het opleidingsprogramma voor de helft was uitgevoerd. Het saldo, 872.400 euro, werd uitbetaald op 28 februari 2008 nadat de afdeling Inspectie van het Agentschap Ondernemen had vastgesteld dat het opleidingsprogramma volledig was uitgevoerd. Aan de uitbetaling was geen tewerkstellingsvoorwaarde verbonden.

Sinds de laatstgenoemde datum heeft General Motors Belgium geen steundossier meer lopen. Aangezien het programma volledig is uitgevoerd en de werknemers de geplande opleidingen hebben gekregen en aan de steun geen tewerkstellingsvoorwaarden was verbonden, is terugvordering van de opleidingssteun, wat ik al heb gezegd in de plenaire vergadering, niet mogelijk. Het is van groot belang dat elke steun het voorwerp moet uitmaken van een periodieke evaluatie. In de regel is dat elke 3 jaar. Deze evaluatie zijn we volop aan het doorvoeren en wordt tijdens de eerste helft van 2010 een eerste maal geëvalueerd met als doel het steunsysteem aan te passen aan de gewijzigde economische omstandigheden.

We zullen zeker nog terugkomen op dit dossier. Ik ga niet dieper in op de discussie over het flankerend beleid. Het is een Europees beleid dat we in Vlaanderen met succes hebben toegepast waar de werkgevers ook naar vragen, los van de discussie over fiscale instrumenten waarover wij trouwens niet beschikken.

Wij volgen de zaak van zeer nabij op. Voorts heb ik een schrijven aan de heer Barroso gericht. Ik kan u een kopie bezorgen. Op 22 januari heb ik een gesprek met de heer Barroso gevoerd. De hele discussie zullen we verder van gedachten wisselen. Dat zal vrijdag ook aan bod komen in de Staten-Generaal voor de Industrie. We moeten nadenken over onze handelwijze als we met dergelijke problemen worden geconfronteerd. Als er verschillende lidstaten bij betrokken zijn en steun wordt gevraagd aan de verschillende lidstaten voor een reorganisatie, moet daar op Europees niveau de nodige actie aan verbonden worden omdat we anders altijd in een discussie en strijd terechtkomen die niet goed is: noch voor Europa, noch voor de lidstaten, noch voor het bedrijf. Dat hebben we duidelijk aan de heer Barroso meegegeven. Ook de problematiek van 3,3 miljard euro en 2,7 miljard euro aan derden vragen om de herstructurering mogelijk te maken, moet aan bod komen. En dat wij van het bestaan van het businessplan afweten, maar we daarover geen bevestiging hebben gekregen in de brief.

Intussen hebben we aan Nick Reilly laten weten dat we de voorwaarden voor de non disclosure of de vertrouwelijkheidclausule, wensten te kennen. We gingen ervan uit dat we dan toegang konden krijgen tot het businessplan. Reilly heeft geantwoord dat als wij de vertrouwelijkheidclausule ondertekenen, wij toegang krijgen tot het businessplan. Het is toch eigenaardig dat als ik de clausule onderteken, ik geen enkel element mag vrijgeven aan de Vlaamse Regering, de federale regering, aan dit parlement noch aan de Europese Commissie. De ondertekening zou me dus volledig monddood maken, wat ik toch een zeer eigenaardige situatie vind.

Een heel belangrijk punt is de herstructureringssteun, de steun binnen het tijdelijke kader. Die kan zonder meer worden toegekend vooraleer de Europese Commissie zich daarover heeft uitgesproken. Alle elementen blijven relevant. Ik zal u mijn vertrouwelijke brief op uw vraag meegeven. Ik heb de brief niet aan de media vrijgegeven. Ik ben altijd gekant tegen asymmetrische informatie. Dat leidt tot onnodige spanningen. Een van de gemakkelijkste methoden om uw tegenstander te vloeren is hem overtroeven met argumenten die hij niet kent. Dat is zeker van toepassing in de politiek, mocht u dat nog niet weten.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: We hebben een interessant debat gevoerd. Het is inderdaad nog niet beëindigd.

Ik ben het gedeeltelijk met u eens. De hele situatie is zeer specifiek. We zitten in een tijd van nieuw economisch denken. Ik noem het Obamakapitalisme. Als het slecht gaat met de nationale industrie, maar deze industrie heeft nog bedrijven in het buitenland, is het zaak de nationale industrie te redden op kap van de buitenlandse bedrijven en als het even kan, ook op kosten van de belastingbetaler waar de buitenlandse bedrijven gevestigd zijn. Dit systeem is erin geslaagd, helaas, om Europa uit elkaar te spelen. U hebt dus gelijk dat u de situatie goed wenst op te volgen omdat dergelijke situaties zich in de toekomst nog kunnen voordoen. We moeten dus gewaarschuwd zijn.

Als u de oppositie verwijt het dossier met een zekere lichtheid te behandelen, volg ik u niet langer. Wij zijn bezorgd, nog bezorgder dan u, over het lot van de werknemers in de Vlaamse industrie. Wij beschikken over dezelfde informatie als waarover u beschikt en spreken hier dus niet asymmetrisch. In de brief uit Duitsland staat dat Antwerpen in ieder geval moest sluiten, of dat nu marktconform is of niet. Er spelen politieke elementen mee die blijkbaar belangrijker zijn dan de economische logica. De site gaat sluiten, welke stelling wij ook innemen. Uw vechtlust siert u. Maar vechten tegen de bierkaai is nog zotter dan Don Quichot. Don Quichot vocht tegen windmolens en won nog af en toe. Tegen de bierkaai kan men niet winnen.

Wij pleiten niet voor lichtheid, maar voor realisme. Als zich een opportuniteit aanbiedt, zou ik ze met beide handen aangrijpen, zoals de heer Vereeck al zei. Beter één vogel in de hand

dan tien in de lucht. Er zitten immers kapers op de kust in dit dossier. Er is een heel interessant stuk grond aan de Opelsite verbonden. Het ergste wat ons zou kunnen overkomen, is dat deze grond verkaveld zou worden en er allerlei kleine ondernemingen en industrieën hun ding doen. We hebben een goede site die altijd gediend heeft. Als er geïnteresseerden zijn die daar industriële automobiellactiviteiten willen uitbaten, mogen we deze kans niet verloren laten gaan. Ik kondig een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Ik heb twee punten. Wat het flankerend beleid betreft, weet de minister-president dat dit niet functioneert. Politiek is dat een instrument waar je kunt mee uitpakken, en daarom zal geen enkele Vlaamse politicus dat opgeven.

Ik zal een metafoor gebruiken. De Belgische en zeker de Vlaamse economie is een verzwakte patiënt die met een zware rugzak rondloopt vol stenen, de fiscale en administratieve lasten. En dat flankerend beleid is een stok. De minister-president geeft de patiënt een stok om met die zware rugzak te kunnen rondlopen. Ik probeer mijn aandacht te focussen op de zak met allerlei lasten. Ik zou die liever wat lichter maken dan lapmiddelen te verstrekken.

Wat de onderhandelingen betreft, zit de minister-president met een prisoner's dilemma. De heer Reilly en hij rijden met een rotvaart op elkaar af. De vraag is wie het eerst met de ogen zal knipperen en zal afslaan. De minister-president heeft op dit vlak geen geloofwaardig parcours afgelegd. Hij heeft al eerder met mensen oog in oog gestaan. Aangezien de andere partij toen 'non' heeft gezegd, is er uiteindelijk niets uit de bus gekomen. Ik weet niet of de confrontatiestrategie zal werken. Uiteindelijk staat hij daar met lege handen. Ik zou alvast een andere strategie voorstellen. Ik ben ervan overtuigd dat de heer Watteeuw hierover nog meer kan vertellen.

Wat Saab betreft, wil ik mevrouw Turan even duidelijk maken dat de arbeiders van Opel er zelf niet meer in geloven. Ik ben zelf uit Antwerpen afkomstig. De arbeiders geloven niet meer in een doorstart met GM. De vakbonden geloven er misschien nog in. Dat is ook hun taak. De arbeiders geloven er niet meer in.

Het is natuurlijk niet de bedoeling met dit voorstel jobs in Zweden te gaan halen. Ik heb vooral gemikt op de SUV die in Mexico wordt geproduceerd. De heer Bothuyne heeft overigens terecht opgemerkt dat de cabrio die tot voor enkele weken in Oostenrijk werd geproduceerd nu in Zweden wordt gebouwd. Dat voertuig had eventueel ook naar de vestiging in Antwerpen kunnen komen. Het is in elk geval niet de bedoeling de huidige productie in Zweden af te bouwen. De belofte van Opel had overigens ook betrekking op die SUV. Ik hoop dat niemand die mogelijkheid wil afwijzen omdat we op die manier tewerkstelling in Korea zouden weghalen. Op die manier zouden we natuurlijk bezig blijven.

Wat Saab betreft, heeft de minister-president acht elementen aangehaald. Hij is uiteraard beter geplaatst om dit te beoordelen. Deutsche Bank heeft de potentiële Vlaamse ondernemers het businessplan van GM voor Saab bezorgd. De conclusie is dat dit plan te risicovol is.

Ik wil nu niet op die elementen ingaan. Ik wil me beperken tot de veelgehoorde opmerking dat Saab verlieslatend is. Dit is natuurlijk aan het slechte management van GM te wijten. Ik veronderstel dat iedereen het hierover eens kan zijn. Ook in de Verenigde Staten heeft GM de boot gemist. Ze zijn in zeer grote, energieverstrijdende wagens blijven investeren. Ook nu zijn ze nog niet helemaal mee. Ford, dat ook geen succesverhaal is, is er beter aan toe. Het management van GM heeft Saab gedurende 10 jaar niet in staat gesteld om een nieuw model te lanceren. Hierdoor komt een autobouwer binnen de kortste keren in de problemen. Dat is mijn reactie op de stelling dat Saab verlieslatend is.

Minister-president, ik begrijp uiteraard dat het businessplan niet beschikbaar is. Kunt u echter de rapporten, op basis waarvan u een beslissing hebt genomen, ter beschikking stellen?

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Ik blijf het oneens met de twee vorige sprekers. De heer Vereeck heeft net vermeld dat hij van Antwerpen afkomstig is en dat de arbeiders er niet meer in geloven. Ik ben zelf de dochter van een gepensioneerd werknemer van Opel. Ik heb familieleden en burens die daar vandaag nog werken. Dit leeft in mijn omgeving echt. *(Opmerkingen)*

Ze geloven er zelf in. Dit is al jaren aan de gang. Voor die mensen is het een emotionele thriller. Ze hebben het echter nog niet opgegeven. Ze geven het nog steeds niet op. Die mensen staan elke dag om vijf uur 's ochtends op om aan hun shift te beginnen. Ondanks alles, blijven ze erin geloven. We mogen niet in doemdenken vervallen. Indien die arbeiders het eens zouden zijn met wat de oppositie hier vandaag vertelt, zou het allang gedaan zijn.

Ik ben het niet eens met de heer Penris. Ik weet dat hij steeds plan A heeft verdedigd. Nu kan het niet snel genoeg gaan. Nu wil hij snel werk maken van plan B en van een doemscenario. We moeten dit juist voorkomen. Volgens de heer Penris moeten we snel reageren omdat er met betrekking tot het terrein van de haven kapers op de kust zijn. Dit lijkt me overdreven. De Antwerpse gemeenteraad heeft twee weken geleden beslist dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een voorkeepsrecht heeft. Ik denk bijgevolg niet dat er gevaar is dat deze gronden zullen worden verkaveld en verpatst.

Ik ben het absoluut oneens met de twee vorige sprekers. We gaan voor Opel. Onze industrie heeft nood aan een heropleving, aan innovatie en aan transformatie. De minister-president heeft afgelopen vrijdag naar de Staten-Generaal voor de Industrie verwezen. Komende vrijdag zal die voor het eerst samenkomen. De leden van deze commissie weten echter nog niet wat er op de agenda staat. Dit geldt trouwens ook voor bepaalde sociale partners.

Ik wil dit voorzichtig formuleren. Ik ben een nieuwkomer in het Vlaams Parlement. Als ik al weet dat de sociale partners de agenda niet kennen en de bedoeling van de Staten-Generaal voor de Industrie niet kennen, zou de minister-president in mijn ogen best nog wat toelichting geven. Van die Staten-Generaal voor de Industrie wordt immers veel verwacht. We moeten weten wat dit juist inhoudt.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik ben verbaasd dat de minister-president suggereert dat hij het volgens de oppositie beter zou opgeven. Dat is niet het geval. Ik heb vorige week al verklaard dat we al zijn inspanningen waarderen. We zullen hem ook blijven steunen tijdens toekomstige inspanningen om Opel te behouden.

Wat het plan B betreft, vind ik het mooi dat de minister-president naar het Harvard-Onderhandelingsproject verwijst. Hij kent ongetwijfeld het Beste Alternatief Zonder Overeenkomst (BAZO), volgens professor Fisher een kernelement van onderhandelingen. Als we streven naar een overeenkomst die inhoudt dat Opel moet blijven, kunnen we op zijn minst ook ons beste alternatief ontwikkelen. Dit is niets anders dan een plan B. Als de minister-president naar het Harvard-Onderhandelingsproject verwijst, pleit hij eigenlijk voor een plan B.

Volgens professor Fisher moeten onderhandelaars het BAZO van de tegenpartij omschrijven. De heer Reilly is misschien geen sympathiek man, maar hij is waarschijnlijk wel een slim man. Hij zal al hebben onderzocht wat het BAZO voor Vlaanderen is. Hij heeft allicht al nagedacht over de vraag wat ons plan B zou kunnen zijn. Waarschijnlijk heeft hij dat zelf al omschreven. Er is bijgevolg geen enkele reden om niet met dit plan B uit te pakken.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Ik zal het kort houden. Mijn fractie concludeert uit het uitgebreid antwoord van de minister-president dat de Vlaamse Regering dit dossier op een zeer consciëntieuze wijze behandelt. Dit is niet enkel belangrijk voor Opel, het is ook belangrijk omdat dit dossier een precedentwaarde kan hebben.

Dat we ons plots allemaal als vakbond of als ondernemer willen gedragen, lijkt me enigszins gevaarlijk. Elk heeft zijn rol. We moeten de vakbonden en de ondernemers hun werk laten doen. Waar mogelijk, moeten de Vlaamse Regering en de politiek hen steunen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Ik ben het daarmee eens. Ik zal even een spreekwoord gebruiken. Schoenmaker, blijf bij uw leest. Ik heb hier al mensen zich in de plaats van het sociaal overleg horen plaatsen of voor een sociaal plan horen pleiten. Dat is de verantwoordelijkheid van de onderneming. De ondernemingen moeten hun eigen daden op een verantwoordelijke wijze inschatten. Het sociaal overleg heeft op dit vlak de prioriteit. We moeten niet in de plaats van het sociaal overleg treden.

Ik zou me schamen indien ik de inspanningen van die mensen vandaag wereldvreemd zou noemen. *(Opmerkingen)*

Dat woord is hier vandaag gevallen. *(Opmerkingen van de heer Filip Watteeuw)*

Mijnheer Watteeuw, ik raad u aan het verslag goed te lezen.

En dus: schoenmaker, blijf bij uw leest. Laat de onderhandelingen over aan degenen die ze moeten voeren binnen het bedrijf waar men vandaag volop inzet op plan A. Daarbij moeten we vaststellen dat de rekening van Reilly niet klopt. De minister-president heeft er zeer terecht naar verwezen dat een zeer belangrijk deel verwacht wordt van de staatssteun. Dat heeft wel te maken met de kerntaak van het parlement. We moeten er alles op inzetten dat de regels worden nageleefd, maar we moeten regels soms ook in vraag durven stellen. Een daarvan zit op het Europese niveau. Als u het vandaag hebt over asymmetrie van informatie, is dat een belangrijk feit. Dat Europa dat toelaat, zet een hypotheek op verdere dossiers. Minister-president, u hebt gezegd dat dit een precedent zou kunnen vormen. Zoals we uit de sluiting van Renault maatschappelijke conclusies hebben gepuurd in het kader van de wet-Renault, moeten we vandaag ook uit dit dossier proberen een aantal conclusies te trekken, die zich misschien meer op het Europese niveau bevinden. Ik denk aan een informatieplicht bij transnationale herstructureringen. Het Europees voorzitterschap zou een zeer geschikt kader zijn om deze discussie aan te zwengelen.

U hebt verwezen naar de op stapel staande herziening van de strategische opleidings- en investeringssteun. In de economische fase waar we nu zitten, moeten we erover waken dat we tewerkstelling zeker meenemen bij de beoordeling van dergelijke dossiers. Als parlementsleden moeten we onze taak ter harte nemen. Het is niet omdat iets zich op het Europese niveau bevindt, dat we het niet kunnen aankaarten.

Nogmaals: schoenmaker, blijf bij uw leest. Ik zal niet ingaan op alle technische onzin die ik hier heb gehoord. Men heeft het over Saab. Saab was verlieslatend, maar ook Spyker is al sinds zijn oprichting verlieslatend. Economisch is het mogelijk om via een fusie van die twee het bedrijf winstgevend te maken, maar als de rekening van Reilly vandaag niet klopt, dan is het omdat hij geen centen heeft om de sluiting van Antwerpen gefinancierd te krijgen. Hoe je het draait of keert: een sluiting in Zweden en een sluiting in Mexico zijn kosten die een dergelijk project zodanig verzwaren dat dat wellicht niet levensvatbaar is.

Ik ga niet in op de reconversie van die site. Als u weet dat de plaatstampmachine die er is, de verdere toekomst zodanig zal hypothekeken, omdat dat deel van de fabriek daaromheen draait, getuigt het van een schaamtelijke lichtheid om hier dergelijke uitspraken te doen. De woorden die daarnet gebruikt zijn, vind ik echt niet kunnen.

De voorzitter: Wij hebben een motie aangekondigd. De heer Watteeuw en de Vlaams Belangfractie hebben dat ook gedaan.

Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Iedereen heeft gezegd wat hij dacht te moeten zeggen. Mijnheer Penris, u verwijt me een donquichot te zijn en te vechten tegen de bierkaai. Een politicus kan daar tegen, ik dus ook. Ik ga ervan uit – zo heb ik u altijd ervaren – dat u ook respect hebt voor de mensen die nu proberen te onderhandelen met Nick Reilly om nog een oplossing te vinden binnen GM. Ik hoop dat u die mensen alle kansen geeft en niet van hen zegt dat ze tegen de bierkaai vechten. Ze verdienen onze steun en ze krijgen in ieder geval mijn steun, zoals trouwens in de wet-Renault is voorzien.

U weet zeer goed dat wat de gronden betreft, de stad en in afgeleide de haven, een voorkooprecht heeft dat in artikel 9 van de notariële akte uit de jaren zestig is overeengekomen. De Vlaamse overheid heeft nog mogelijkheden om iets te doen in het kader van bodemsanering enzovoort. Het is niet zo dat men die grond maar zou kunnen verpatsen of verkavelen. Die bezorgdheid deel ik met u. Wij zullen dat van dag op dag opvolgen.

Mijnheer Vereeck, uw beeldspraak over de stok en de rugzak lijkt nergens op. Ik ben het met u eens dat we die rugzak, namelijk de administratieve lasten en dergelijke, zo licht mogelijk moeten maken, maar de stok, die u als een steunstok beschouwt, is wat mij betreft een estafettestok, waarmee we bedrijven de mogelijkheid geven om door te groeien om de nodige investeringen in Vlaanderen te krijgen. Het is een estafettestok die trouwens in alle Europese landen wordt gebruikt. Als u de 4 maal 100 meter moet lopen en u hebt geen estafettestok in de hand, dan kunt u dat niet doen.

Wat betreft Saab, ga ik ervan uit dat u geen inzagerecht hebt gekregen in het businessplan. Dat kon ook niet aangezien u geen instelling vertegenwoordigt. Een aantal zaken die u de wereld instuurt, worden door het businessplan en het onderzoek dat is uitgevoerd, weerlegd. Ik hoop dat u begrijpt dat wanneer zich een opportuniteit aanbiedt, we die serieus nemen en onderzoeken. We hebben dat ook gedaan met Saab. U moet opletten dat u niet de ene contradictie na de andere de wereld instuurt. U zegt dat u geen voorstander bent van flankerend beleid en van steun, maar mochten we ingaan op het Saab-verhaal, dan zou er afgerond 1 miljoen euro van de Vlaamse overheid gevraagd worden om dat mogelijk te maken. Daarbij komt nog de problematiek of het wel rendabel kan zijn met een aantal van 55.000 wagens die van de band rollen. Ik neem u dat niet kwalijk omdat u geen inzage hebt in het businessplan. U kunt ervan uitgaan dat we dat met ondernemers en met de nodige deskundigheid hebben onderzocht. De resultaten heb ik u kort meegegeven. Ik zal nagaan of ik u de ons bezorgde slides kan overmaken, mocht u ze al niet hebben.

Mijnheer Watteuw, ik denk dat we het eens moeten hebben over het Harvard Negotiation Project, dat u blijkbaar kent, en over BATNA (Best Alternative To A Negotiated Agreement) of BAZO, al naargelang de taal die u wilt gebruiken. U begrijpt toch dat voor Nick Reilly de beste en gemakkelijkste oplossing is om die fabriek in Antwerpen te sluiten. Als de Vlaamse Regering met een alternatief komt, springt hij een gat in de lucht. Hij wil alleen maar zo snel mogelijk met zo weinig mogelijk kosten de fabriek sluiten. Als de Vlaamse Regering een plan B heeft dat hem die mogelijkheid geeft, zal hem dat heel gelukkig maken. De vraag is niet zozeer: wat is het BATNA voor Nick Reilly? De vraag is: wat is het alternatief voor de werknemers? Wat is de toekomst van de werknemers van Opel en van de toeleveranciers? Daar gaat het over.

Vanuit die invalshoek moeten we in het onderhandelen de stappen respecteren, volledig conform de wet. Begeleiding kan maar nadat de fase van de wet-Renault is afgelopen. Men kan niet vroeger een tewerkstellingscel oprichten. Het is heel duidelijk vastgelegd wanneer we dat moeten doen. Ik hoop dat u dat heel goed weet. Ik heb u mogelijk daarstraks verkeerd begrepen omdat u een andere positie innam.

Ik ga ervan uit dat wij alle alternatieven die zich aanbieden, ernstig nemen. Ik heb het voorbeeld van Saab gegeven. We moeten nu alles op alles zetten om die onderhandelingen die door het management en de werknemers in Antwerpen met Nick Reilly worden gevoerd,

niet te hypothekeren en om ze alle steun te geven. We mogen niet te optimistisch zijn en mensen valse hoop geven, maar anderzijds moeten we ook niet naïef zijn.

Mevrouw Güler Turan: Minister-president, kunt u nog een woordje uitleg geven over uw Staten-Generaal van de Industrie van nu vrijdag? Of liever niet? Volgende keer is het immers te laat.

Minister-president Kris Peeters: Ik heb begrepen dat sommigen er misschien een actuele vraag over zullen stellen.

De voorzitter: Ik verneem dat de voorzitter van het parlement dat niet toelaat.

Mevrouw Güler Turan: Vreemd. Hoe komt dat? Voorzitter, u hebt mijn vraag ontvankelijk verklaard.

De voorzitter: Ja, maar ik heb u toen gezegd dat u er een actuele vraag van moest maken voor vandaag, over wat er vrijdag zou gebeuren. Die was vandaag op zijn plaats. U had een algemene vraag om uitleg over iets waarover we nog niets hadden. Ik heb begrepen dat de agenda nu ook op de website staat. Ik heb u aangeraden vandaag een actuele vraag te stellen. Dat was het juiste instrument voor wat u wou bereiken.

Minister-president Kris Peeters: Er is met enige snelheid gehandeld, omdat ik een duidelijke visie wil, niet alleen over de automobielenindustrie, maar ook over alle andere industrietakken. Elke dag telt hier.

Op 11 februari vindt die Europese top plaats, waarnaar werd verwezen. Het is heel belangrijk dat we naar aanleiding van die top een duidelijke visie hebben op dat industrieel beleid. In juli 2010 zouden een aantal concrete trajecten moeten zijn geselecteerd, die dan voort kunnen worden geconcretiseerd. De snelheid heeft sommigen wat verbaasd.

Er werd gevraagd of dat samen met de vakbonden zou gebeuren. Ik heb daar een akkoord over: ook de vakbonden kunnen dat proces vanaf het begin meemaken en kunnen hun bijdrage leveren. Het is heel belangrijk dat we dat op die manier aanpakken. Vrijdag zal dat gebeuren met de diverse sectoren, met werkgevers en werknemers, die nu allemaal op dezelfde golflengte zitten. Vrijdag zullen ze zich kunnen uiten.

De voorzitter: Ik had u daarover graag deze middag ondervraagd, maar ik zal de voorzitter van het parlement laten weten dat ik mevrouw Turan had aangeraden een actuele vraag te stellen. Toen was er nog geen echt feit, maar nu staat er wel een agenda op de website van het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI).

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris, door de heer Vereeck, door de heer Watteuw en door mevrouw Ceysens werden tot besluit van deze interpellaties met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

■