

Opinie - Na vertrek Renault, Opel, Ford ... Pleidooi voor een Belgische economie

Geplaatst op woensdag 31 oktober 2012 | 



Sociaal gezien het meest nare nieuws van de voorbije week, betreft de sluiting van Ford Genk en nog enkele andere bedrijven. Met in totaal meer dan 10.000 mensen die op enkele dagen tijd in dit land hun job verloren. Weggesaneerd vanuit een buitenlands hoofdkantoor.

Toch klonk in de kranten nog altijd de oproep om meer buitenlandse investeerders aan te trekken. Zo voerde De Morgen vorige zaterdag een hele katern-voorpagina Guido Dumarey op. 's Mans "[financiële imperium Punch ging in 2010 tenonder aan financiële problemen](#)". Toch mag hij nu over een volle krantenpagina beweren dat er "[een gezamenlijk charmeoffensief nodig is in de hoofdkwartieren van de multinationals](#)." "[We moeten ons land beter verkopen, in Detroit en de andere grote beslissingscentra](#)." Volgens Dumarey moeten overheden zodra fabrieken dreigen te oud te worden, "[naar de hoofdkwartieren van de multinationals trekken met de vraag: 'wat verlangen jullie voor de komende tien jaar ?'](#)"

"[Wat verlangen jullie ?](#)" Moeten we het personeel dat de multinationals hier tewerkstellen, misschien volledig uit de belastingskas betalen ? Want met een pak subsidies en notionele interest-belastingsvoordelen, nemen multinationals zoals Ford, Opel of Arcelor Mittal al geen genoeg meer.

Wordt het niet juist tijd om te stoppen met belangrijke onderdelen van de economie - zie ook het Frans geworden Electrabel - in buitenlandse handen te geven ? Moeten we niet alles zetten op stevig Belgisch verankerde (KMO-)bedrijven ? Dumarey zelf eindigt zijn interview met de voorspelling dat "[de volgende autobouwer die wegloopt](#)" - er blijven er nog twee in dit land over, Volvo Gent en Audi Brussels, onderdeel respectievelijk van het Chinese Geely en de Duitse Volkswagengroep - "[rond Gent zal liggen. Een Chinees heeft nog minder iets met België dan een Amerikaan](#)."

Dat het anders kan, bewijst bv. de bekende autobusbouwer Van Hool. Die NV uit Lier is nog steeds een Belgisch familiebedrijf.. Van Hool bouwt bussen, touringcars en commerciële voertuigen zoals opleggers en gascontainers. Met Belgisch en internationaal succes.

Maar tien jaar voor de start van Van Hool, in 1947, maakte de Belgische regering al de fatale beslissing om de toen nog bestaande Belgische autosector niet langer te steunen in ruil voor Amerikaanse investeringen in de autoproduktie. In het Belgisch-Amerikaans handelsverdrag hierover hadden de V.S. bedongen dat België **ook geen steun** zou verlenen **aan de eigen filmproductie**. Voor Hollywood was de kleine maar drukke Belgische filmmarkt immers een interessant afzetgebied. In de filmsector staat dit bekend als "**het schandaal van 1937**". Het zou tot 1952 duren voor er toch een beperkte economische overheidssteun voor de Belgische filmsector kwam; steun die gaandeweg uitgebreid werd.

Net zoals we het recht hebben om in België zelf onze films te maken, zo hebben we ook het recht hier zelf de vervoerstuigen te ontwikkelen en bouwen - bij voorkeur collectieve en ecologisch verantwoorde - **die de Belgische bevolking nodig heeft**. Niet die vervoersmiddelen die Amerikaanse of andere multinationals het meeste winst opleveren.

Een echt Belgisch economisch beleid neemt de economie in handen in plaats van haar te verkwanselen aan buitenlandse belangen.

Jan-Pieter Everaerts (ezine De Groene Belg)