

# De economische impact van de sluiting van Ford Genk

Peeters, L. & Vancauteran, M. 2012. *Studie van de economische impact van de sluiting van Ford Genk*, Verslag opgesteld in opdracht van de Universiteit Hasselt.<sup>1</sup>

***Dit artikel bevat een samenvatting van de resultaten van een recente studie van de economische impact van de sluiting van Ford Genk. De bevindingen van de studie zijn, zoals verwacht, erg verontrustend. Met de sluiting van Ford Genk wordt de grootste economische motor van de provincie Limburg plots weggerukt. Door het wegvallen van Ford Genk gaan in Limburg in totaal zowat 8 200 arbeidsplaatsen verloren (ongeveer 4% van het aantal loontrekkers in de Limburgse privésector) – en bijna 12 000 jobs als de rest van Vlaanderen meegerekend wordt. De Limburgse werkloosheidsgraad neemt hierdoor toe met 2 procentpunten, wat betekent dat het aantal werklozen in de provincie met 30% stijgt. Daarnaast veroorzaakt deze klap een welvaartsverlies van 2,5 à 3% van het Limburgse BBP, en daalt de groei van de arbeidsproductiviteit in de provincie met circa 11%. Tevens is te verwachten dat de ontslagen Fordwerknemers niet zo gemakkelijk terug aan de slag zullen kunnen gaan in eigen streek.***

De sluiting van Ford Genk betekent een zware slag voor de automobielsector en economie. Vooral Limburg deelt in de klappen, maar de gevolgen zijn ook voelbaar in de rest van Vlaanderen. In een recente studie van de impact van de sluiting van Ford Genk werd een inschatting gemaakt van de gevolgen van de fabriekssluiting voor de Limburgse en Vlaamse economie. Hoeveel banen gaan er verloren in Limburg en – bij uitbreiding – in Vlaanderen? Wat zijn de directe gevolgen van het verdwijnen van Ford Genk? Wat zijn de indirecte (afgeleide) gevolgen indien tevens rekening wordt gehouden

met het aantal bedreigde jobs bij de talrijke (on)rechtstreekse toeleveranciers en met de weerslag van het onvermijdelijke koopkrachtverlies? Hoe groot is het welvaartsverlies (in termen van het BBP) dat hiermee gepaard gaat? Wat zijn de directe gevolgen voor de federale begroting? En in welke mate heeft het wegvallen van Ford Genk en de naaste toeleveranciers een invloed op de ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit in Limburg? Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste bevindingen van deze studie. Alvorens over te gaan naar de resultaten van de studie past het drie kanttekeningen te maken. De studie schetst een beeld van het ‘worst-case’ scenario, dit wil zeggen dat er abstractie wordt gemaakt van de natuurlijke

veerkracht van de economie. Het voordeel van deze benadering is dat beleidsmakers zicht krijgen op de initiële omvang van de uitdaging waar zij voor geplaatst staan (en op de middelen die minimaal ingezet dienen te worden voor herstel). Tevens waagt de studie zich niet aan het formuleren van een ferm antwoord op de vraag welke acties nodig zijn om de put te dempen. Ten slotte moeten de uitkomsten van de studie opgevat worden als (voorzichtige) indicatieve ramingen; onoverkomelijke databeperkingen laten niet toe om accurate cijfers voor te leggen.

## Zware slag voor de Limburgse en Vlaamse economie

De sluiting van Ford Genk brengt een zware slag toe aan de Vlaamse economie in het algemeen en de Limburgse economie in het bijzonder, in termen van banenverlies en welvaartsverlies.

Een raming van het banenverlies ten gevolge van de sluiting van Ford Genk werd gemaakt op basis van een input-output (IO) rekenmodel. Een dergelijk model laat ons niet alleen toe een berekening te maken van de directe gevolgen van de fabriekssluiting voor de werkgelegenheid, maar tegelijk ook

een redelijke inschatting te maken van de afgeleide effecten op de tewerkstelling, zowel bij de rechtstreekse als bij de onrechtstreekse toeleveranciers van de autoassemblage in het algemeen en van Ford Genk in het bijzonder. Met andere woorden, de sluiting van Ford Genk veroorzaakt als het ware een 'domino-effect' bij een hele reeks van toeleveringsbedrijven, die in vele gevallen hun volledige activiteit hebben afgestemd op de autoconstructeur (met name de bedrijven die ingeschakeld zijn in het systeem van de *conveyor* transportband).

Om de berekeningen mogelijk te maken, werden de IO cijfers van 2007 voor het Vlaamse gewest

**Tabel 1.**

Samenvatting van de economische impact van de sluiting van Ford Genk

1. Banenverlies						
	Vlaanderen		Limburg		Limburg*	
	(aantal)	(%)	(aantal)	(%)	(aantal)	(%)
Direct effect (Ford Genk)	4 337	36,9	4 337	60,6	4 337	52,9
Indirect effect1 (toeleveranciers Limburg)	2 816	23,9	2 816	39,4	2 816	34,4
Indirect effect2 (toeleveranciers Rest VL)	3 111	26,5				
Geïnduceerd effect1 (koopkracht Limburg)	1 042	8,9			1 042	12,7
Geïnduceerd effect2 (koopkracht Rest VL)	453	3,9				
<b>Totaal</b>	<b>11 759</b>	<b>100,0</b>	<b>7 153</b>	<b>100,0</b>	<b>8 195</b>	<b>100,0</b>
2. Welvaartsverlies						
	Vlaanderen		Limburg		Limburg*	
	(€ mio.)	(%)	(€ mio.)	(%)	(€ mio.)	(%)
Direct effect (Ford Genk)	441,4	50,4	441,4	75,2	441,4	68,5
Indirect effect1 (toeleveranciers Limburg)	145,6	16,6	145,6	24,8	145,6	22,6
Indirect effect2 (toeleveranciers Rest VL)	210,4	24,0				
Geïnduceerd effect1 (koopkracht Limburg)	57,1	6,5			57,1	8,9
Geïnduceerd effect2 (koopkracht Rest VL)	20,6	2,4				
<b>Totaal</b>	<b>875,1</b>	<b>100,0</b>	<b>587,0</b>	<b>100,0</b>	<b>644,1</b>	<b>100,0</b>
<i>in procent van...</i>						
BBP van België		0,25		0,17		0,18
BBP van Vlaanderen		0,43		0,29		0,32
BBP van Limburg				2,63		2,88
3. Federaal begrotingsaldo						
	Vlaanderen		Limburg		Limburg*	
	(€ mio.)		(€ mio.)		(€ mio.)	
Begrotingsaldo	-437,5		-293,5			
Begrotingsaldo*	-466,1				-322,1	

**Noot:** De rubrieken aangeduid met een '+' houden rekening met het koopkrachtverlies.

**Bronnen:** Federaal Planbureau (nationale/Belgische IO tabel, 2005; regionale/Vlaamse IO tabel, 2007); Rijksdienst voor de Sociale Zekerheid (werkgelegenheidscijfers, 2010); Portaal Lokale Statistieken (werkloosheidscijfers, 2012); Instituut voor de Nationale Rekeningen (regionale rekeningen, 2010); eigen berekeningen op basis van methoden beschreven in Flegg & Webber (2000), Dietzenbacher (2005) en Bonfiglio (2009).

voorafgaandelijk 'gereduceerd' tot het niveau van de Limburgse economie, rekening houdend (in de mate van het mogelijke, gelet op de databeperkingen) met de specifieke karakteristieken van het economische weefsel in de provincie, dit wil zeggen met de over- of ondervetegenwoordiging van de verschillende bedrijfstakken in Limburg in vergelijking met Vlaanderen als geheel. De uitkomsten van de berekeningen worden samengevat in tabel 1.

### Banenverlies in Limburg en Vlaanderen

Het totale banenverlies bij Ford Genk en de directe en indirecte toeleveranciers wordt geraamd op 10 300 arbeidsplaatsen (volgens een gemiddelde raming). Ongeveer 42% van dit verlies treedt op in de sector van de autoassemblage (circa 4 300 jobs), terwijl ongeveer 58% (circa 6 000 jobs), verloren gaat bij de toeleveranciers gevestigd in Limburg en elders in Vlaanderen. Dit verlies aan arbeidsplaatsen komt overeen met een banenmultiplicator van -2,4: voor elke 100 jobs die verloren gaan door de sluiting van Ford Genk, worden nog eens 140 jobs vernietigd in Limburg en elders in Vlaanderen.

Wanneer daarenboven rekening wordt gehouden met de tewerkstelling die verloren gaat in sectoren die geen toeleverancierrelatie hebben met de autoassemblage of Ford Genk, ten gevolge van het onvermijdelijke koopkrachtverlies (het zogenaamde 'geïnduceerde effect'), dan wijst de teller een totaal banenverlies aan in Vlaanderen van 11 750 arbeidsplaatsen (volgens een gemiddelde raming).

Voor Limburg betekent de sluiting van Ford Genk een verlies van plusminus 8 200 arbeidsplaatsen, waarvan ongeveer een derde bij de toeleveranciers en 13% in andere sectoren. Het verdwijnen van zoveel jobs betekent dat de werkloosheidsgraad in Limburg plotsklaps met 2 procentpunten toeneemt (van 6,8% naar 8,8% van de beroepsbevolking), wat betekent dat het aantal werklozen in de provincie stijgt met maar liefst 30% (gemeten op basis van de werkloosheidscijfers voor het tweede kwartaal van 2012).

### Welvaartsverlies in Limburg en Vlaanderen

Het totale welvaartsverlies in Vlaanderen, gemeten in termen van bruto toegevoegde waarde (in basisprijzen), wordt geraamd op circa € 800 miljoen.

Dit stemt overeen met een verlies van 0,4% van het Vlaamse BBP (2010) of 0,225% van het Belgische BBP (2010). Van dit welvaartsverlies komt € 590 miljoen op rekening van Limburg. Dit bedrag komt overeen met een welvaartsverlies van ongeveer 2,6% van het Limburgse BBP.

### Gevolgen voor de federale begroting

Het welvaartsverlies heeft uiteraard ook belangrijke gevolgen voor het federale begrotingssaldo. De toepassing van een courant gebruikte vuistregel (zogenaamde 50%-norm) op een welvaartsverlies van 0,225% van het Belgische BBP resulteert in een vermindering van de inkomsten voor de staatskas ten belope van 0,1125% van het nationale BBP, of een minderinkomst van ongeveer € 470 miljoen.

### Vertraging van de economische groei?

De sluiting van Ford Genk zal ongetwijfeld drastische herstructureringen met zich meebrengen, zowel in de sector van de autoassemblage zelf als in de aanverwante sectoren – en dus finaal in de regionale economie als geheel. De gevolgen van de fabriekssluiting zullen een ongunstige weerslag hebben op de economische groei, hoewel niet alle sectoren even zwaar getroffen zullen worden. Bedrijven in productievere sectoren zijn wellicht beter gewapend om deze negatieve schok op te vangen.

### Bijdragen van autoassemblage en toeleveranciers aan de productiviteitsgroei

Om de bijdragen van de verschillende sectoren aan de totale Limburgse productiviteitsgroei te kunnen berekenen, werd gebruik gemaakt van een zogenaamde 'decompositiemethode'. Deze methode is een handig instrument om de bijdragen van elk van de afzonderlijke sectoren aan de geaggregeerde productiviteitsgroei te meten. Of, in technische bewoordingen: de verandering in de productiviteit ( $\hat{P} \equiv \Delta P/P_0$ ) van de regionale economie in een bepaald jaar  $t$  ten opzichte van een referentiejaar 0 wordt uiteengelegd als de som van de gewogen productiviteitsgroei in de verschillende sectoren ( $i = 1, \dots, n$ ), waarbij de weging gebeurt op grond van de aandelen van de individuele sectoren in respectievelijk de totale output

(Y, omzet of toegevoegde waarde) en het totale arbeidsvolume (L, tewerkstelling) in het referentiejaar (Hughes & Grinevich, 2007):

$$\hat{P} \equiv \frac{\Delta P}{P_0} = \frac{L_0}{L_t} \sum_{i=1}^h \left( \frac{Y_{i,0}}{Y_0} \frac{\Delta Y_i}{Y_0} \frac{L_{i,0}}{L_0} \frac{\Delta L_i}{L_0} \right)$$

$$= \frac{L_0}{L_t} \sum_{i=1}^h \left( \frac{Y_{i,0}}{Y_0} \hat{Y}_i \frac{L_{i,0}}{L_0} \hat{L}_i \right)$$

De voordelen van de decompositiemethode zijn drieërlei. Ten eerste is deze methode mogelijk met een minimum aan gegevens (databeperkingen zijn

minder stringent). Ten tweede biedt zij een zicht op de mate waarin de geaggregeerde productiviteitsgroei wordt gedreven door de specifieke dynamiek van de afzonderlijke sectoren. Ten derde laat zij toe na te gaan wat de weerslag is van belangrijke structurele verschuivingen in de economie (zoals het verdwijnen van de sector van de autoassemblage in Limburg) op de Limburgse productiviteitsgroei. Naast de sector van de autoassemblage werden toeleverende sectoren geselecteerd uit industrie en diensten (zie tabel 2) op basis van een analyse van recente IO-gegevens. De geselecteerde sectoren

**Tabel 2.**

Sectoren gerelateerd aan de autoassemblage\*

Nace rev.1	Sectoromschrijving
<b>Industrie</b>	
34	Assemblage van motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers (autoassemblage)
34.1	Assemblage van motorvoertuigen
34.2	Carrosserieën
34.3	Onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan
28	Metaalproducten
28.5	Oppervlaktebehandeling en bekleding van metaal; algemene metaalbewerking
31	Elektrische apparaten
36.1	Meubelen
<b>Diensten</b>	
74.5	Selectie en terbeschikkingstelling van personeel (uitzendkantoren)
50	Handel enz. van motorvoertuigen; detailhandel in motorbrandstoffen

**Noot:** \* De autoassemblage is zowel afnemer als toeleverancier.

**Tabel 3.**

Bijdragen van sectoren aan jaarlijkse gemiddelde groei van de arbeidsproductiviteit (toegevoegde waarde) in de Top-500 van Limburgse bedrijven (2007/08 – 2010/11)

Sector	2007/08 -2010/11	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11
Autoassemblage	0,244	0,608	-0,095	0,088	0,378
Elektrische apparaten	-0,055	0,005	-0,098	0,033	-0,161
Meubelen	-0,040	0,016	-0,014	0,009	-0,172
Metaalproducten	0,332	-0,223	0,582	0,215	0,754
<b>Totaal industrie</b>	<b>0,911</b>	<b>1,098</b>	<b>0,810</b>	<b>0,572</b>	<b>1,165</b>
Uitzendkantoren	0,278	-0,081	0,026	0,472	0,698
Handel	-0,121	-0,008	0,026	-0,021	-0,483
<b>Totaal diensten</b>	<b>0,089</b>	<b>-0,098</b>	<b>0,190</b>	<b>0,429</b>	<b>-0,165</b>
Industrie + diensten	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
<b>Arbeidsproductiviteitsgroei</b>	<b>0,319</b>	<b>2,228</b>	<b>-5,612</b>	<b>3,793</b>	<b>0,868</b>

**Bronnen:** Top-500 van Limburgse Bedrijven, VKW-Limburg; eigen berekeningen.

vertegenwoordigen circa 68% van de totale intermediaire leveringen aan de autoassemblage. De toegevoegde waarde wordt als outputmaatstaf gehanteerd. Een omvattende analyse voor de Limburgse economie in haar totaliteit is vooralsnog niet haalbaar gebleken. Daarom werd de decompositiemethode enkel toegepast op de Top-500 van Limburgse ondernemingen (samengesteld door VKW-Limburg). Deze lijst, gerangschikt volgens omzetcijfer, bevat nuttige informatie voor de 500 grootste Limburgse bedrijven, die zowat 30% van de totale werkgelegenheid in Limburg vertegenwoordigen.

Tabel 3 geeft een samenvatting van de bijdragen van de autoassemblage en van de belangrijkste toeleverende sectoren aan de gemiddelde jaarlijkse groei van de arbeidsproductiviteit gerealiseerd door de Top-500 van Limburgse bedrijven, over de periode 2007-2011.

In termen van toegevoegde waarde is de bijdrage van de sector *Autoassemblage* steeds belangrijk geweest voor de Limburgse industrie in de periode 2007-2011. De bijdrage van deze activiteit aan de groei van de arbeidsproductiviteit was maar liefst 24,4%.<sup>2</sup> Behalve de autoassemblage hebben ook de sectoren *Metaalproducten* en *Uitzendkantoren* een zeer significante bijdrage geleverd aan de groei van de arbeidsproductiviteit in Limburg, met respectievelijk 33,2% en 27,8%. Anderzijds is de gemiddelde bijdrage van de dienstensector met 8,9% relatief gering te noemen. Concluderend kan gesteld worden dat het belang van de autoassemblage, inclusief de toeleverende sectoren, nauwelijks kan worden overschat. Deze

activiteit is steeds een belangrijke motor geweest van de Limburgse economie, als aanjager van productiviteitsverbeteringen.

### Bijdragen van Ford Genk en rechtstreekse toeleveranciers

Hoe belangrijk zijn deze productiviteitsontwikkelingen geweest als we alleen kijken naar Ford Genk en de voornaamste toeleveranciers? Niet alle toeleveranciers zijn in dezelfde mate gebonden aan Ford Genk. De bedrijven die gevestigd zijn aan de conveyor-transportband rondom de fabriek, zijn exclusief aan Ford Genk gelinkt. Daarnaast zijn er nog een veertigtal andere bedrijven die voor Ford Genk werken als toeleverancier. Een aantal van die toeleveranciers levert uitsluitend aan Ford Genk. Andere bedrijven leveren ook toe aan buitenlandse Fordvestigingen elders in Europa. Enkele onder hen hebben een internationale klantenportfolio en zullen derhalve de negatieve gevolgen van het wegvallen van Ford Genk wellicht beter kunnen opvangen. Ten behoeve van de analyse was een selectie van toeleveranciers noodzakelijk. We selecteerden de Top-5 van Ford-Genk toeleveranciers (volgens aantal werknemers), die ook in de lijst van de Top-500 van Limburgse bedrijven zijn opgenomen.

Wanneer eenzelfde decompositieanalyse als hierboven wordt uitgevoerd op het niveau van deze individuele bedrijven, dan komen we tot de bevinding dat Ford Genk en de toeleveranciers een

**Tabel 4.**

Arbeidsproductiviteitsgroei in Limburgse autoassemblage (2009/10-2010/11); Ford Genk en belangrijkste toeleveranciers

	Tewerkstelling (aantal)	Omzet (€1 000)	Loonkosten (€1 000)	Export (€1 000)	Bijdrage aan totale productiviteits- groei
Ford Genk	4 677	3 035 954	250 068	2 890 228	0,061
SML	407	37 211	17 011	0	0,047
IAC	293	76 934	10 709	5 178	0,015
Lear	272	98 809	10 767	1 788	0,021
Lag Trailers	437	77 956	21 031	45 715	-0,025
Syncreon	290	16 684	11 650	0	-0,010
<b>Totaal</b>	<b>6 376</b>	<b>3 343 548</b>	<b>321 236</b>	<b>2 942 909</b>	<b>0,109</b>

**Bronnen:** Eigen berekeningen; Top-500 Limburgse Bedrijven (VKW-Limburg); Belfirst, jaarlijkse online rekeningen; Kruispunt-databank, FOD Economie.

sleutelrol hebben gespeeld in de Limburgse productiviteitsontwikkeling. De laatste kolom in tabel 4 toont de bijdragen van elk van de geselecteerde bedrijven aan de totale (gewogen) groei van de arbeidsproductiviteit, uitgedrukt in termen van de toegevoegde waarde van de Top-500 van Limburgse bedrijven. De berekeningen wijzen uit dat het meest pessimistische scenario, waarbij Ford Genk en de belangrijkste toeleveranciers volledig uit de markt zouden verdwijnen, aanleiding geeft tot een vertraging van de groei van de arbeidsproductiviteit met 10,9%.<sup>3</sup> Deze forse krimp van de productiviteitsgroei heeft ongetwijfeld belangrijke negatieve gevolgen voor de gehele economie.

### Lokale vacatureaanbod moeilijk bereikbaar voor Fordwerknemers

Voor de Fordwerknemers die zonder werk vallen zal het erg moeilijk zijn om in hun omgeving een nieuwe job te vinden die aansluit bij hun ervaringen en competenties. Dit is vooral een probleem in het oostelijke deel van de provincie: het vacatureaanbod (arbeidsmarktvraag) is er relatief klein en de onderlinge competitie tussen de getroffen Fordwerknemers (arbeidsmarktaanbod na de sluiting van Ford Genk) is er relatief groot. Velen zullen genoodzaakt zijn om over langere afstanden te pendelen – of te verhuizen – voor een gepaste baan. Om een beeld te schetsen van de Limburgse arbeidsmarktsituatie werd gekeken naar het online vacatureaanbod van de VDAB (website bezocht op 9 november 2012).<sup>4</sup> Op dat ogenblik waren er zowat 6 200 openstaande betrekkingen. Uit het totale

vacatureaanbod werd een selectie gemaakt van beroepsprofielen die nauw aanleunen bij deze van de Fordwerknemers (aankoop, verkoop en distributie; algemene administratie en human resources; arbeiders, operatoren en productie; bouw, hout en constructie; logistiek en transport; metaal, mechanica, elektriciteit en elektronica). Na deze selectie zijn er nog 4 400 openstaande betrekkingen (70% van het totale vacatureaanbod) die potentieel in aanmerking komen voor de Fordwerknemers. Er werd gekeken naar de geografische spreiding van dit vacatureaanbod in de Limburgse gemeenten. Dit plaatje legden we vervolgens naast de geografische spreiding van de Fordwerknemers volgens hun woonplaats (96% van de Fordwerknemers woont in Limburg).

Op basis van deze informatie werd een 'bereikbaarheidsindex' berekend (hier kortweg B-index genoemd), volgens een methode beschreven in Shen (1998):

$$B_i = \frac{V_i}{C_i} + \sum_{j \neq i} \left[ \frac{V_j/D_{ij}}{C_j} \right]$$

met

$$C_i = F_i + \sum_{k \neq i} \left[ \frac{F_k}{D_{ik}} \right]$$

$$C_j = F_j + \sum_{k \neq j} \left[ \frac{F_k}{D_{jk}} \right]$$

waar  $B_i$  de bereikbaarheid van geschikte vacatures in de Limburgse gemeente  $i$  voortelt,  $V_i$  en  $V_j$  het

**Tabel 5.**

Illustratief voorbeeld van de bereikbaarheidsindex

	Lokaal	Omliggende gemeenten	Totaal
<b>Hasselt</b>			
Vacatureaanbod [a]	942	284	1 226
Fordwerknemers [b]	211	363	574
B-index [a/b]	4,464	0,784	<b>2,135</b>
<b>Bilzen</b>			
Vacatureaanbod [a]	63	326	389
Fordwerknemers [b]	393	376	769
B-index [a/b]	0,160	0,868	<b>0,506</b>

**Bronnen:** Stad Genk; eigen berekeningen op basis van Shen (1998).

aantal vacatures in respectievelijk de gemeenten  $i$  en  $j$ ,  $D_{ij}$  de geografische afstand tussen de gemeenten  $i$  en  $j$ ,  $C_i$  en  $C_j$  de 'competitie' van Fordwerknemers in respectievelijk de gemeenten  $i$  en  $j$ ,  $F_k$  het aantal Fordwerknemers in gemeente  $k$ ,  $D_{jk}$  de geografische afstand tussen de gemeenten  $j$  en  $k$ . De B-index houdt rekening met het vacatureaanbod en het aantal Fordwerknemers in elk van de Limburgse gemeenten en de 'omliggende gemeenten' (volgens de inverse van de geografische afstand tussen gemeenten). De B-index varieert tussen de uiterste waarden 2,135 (dit is de hoogste bereikbaarheid) en 0,506 (laagste bereikbaarheid). Ter verduidelijking vatten we in tabel 5, bij wijze van voorbeeld, de situatie samen voor de gemeenten met de uiterste waarden, namelijk Hasselt en

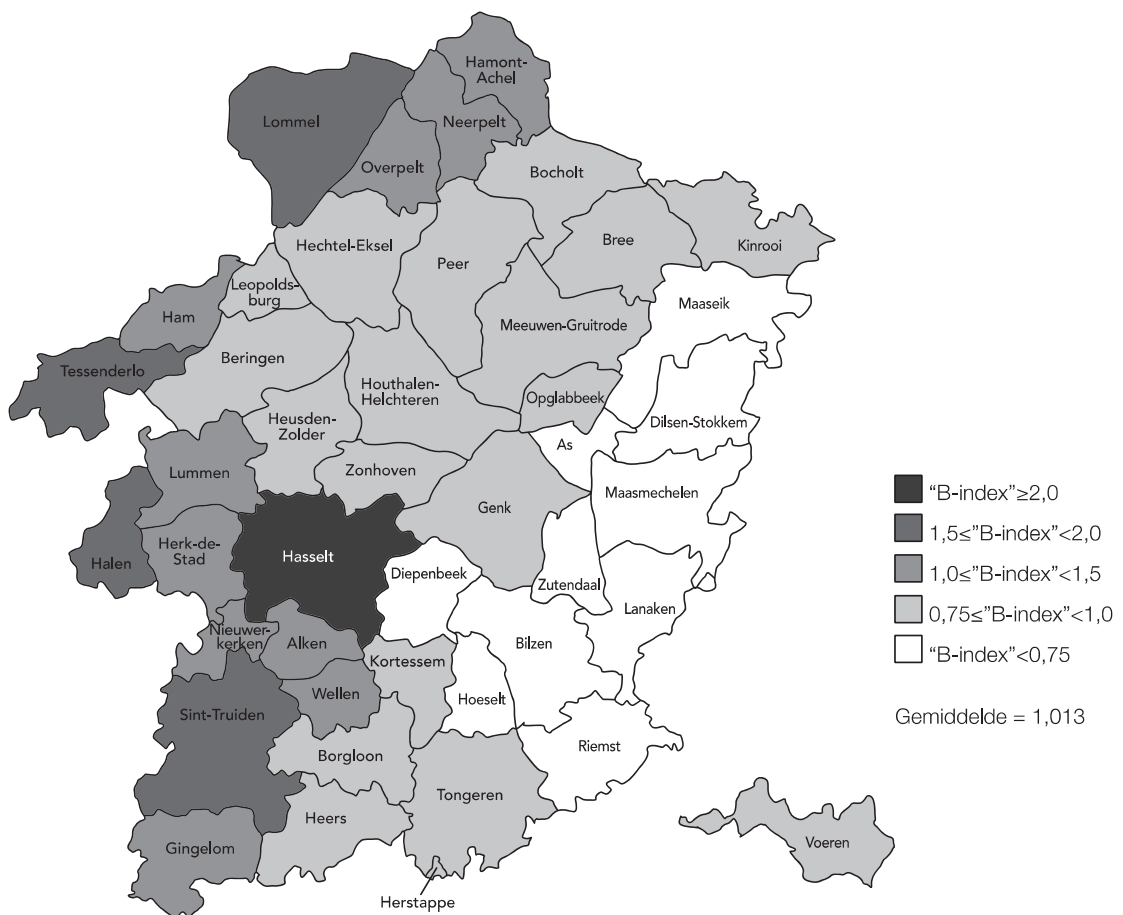
Bilzen. In Hasselt en omliggende gemeenten is de verhouding tussen het vacatureaanbod en het aantal Fordwerknemers groot, terwijl deze in Bilzen klein is.

De situatie voor alle Limburgse gemeenten wordt samengevat in figuur 1. Deze kaart toont een opmerkelijk ruimtelijk patroon van de bereikbaarheid van het Limburgse vacatureaanbod voor de Fordwerknemers. Er wordt een zekere geografische mismatch vastgesteld tussen vraag (vacatures) en aanbod (werklozen) in dit segment van de Limburgse arbeidsmarkt.

Het meest dramatisch is de toestand in het Maasland en de omliggende gemeenten (ten oosten en ten zuiden) van Genk. Het is bijgevolg te verwachten dat een flink aantal Fordwerknemers op zoek

**Figuur 1.**

Bereikbaarheid van het vacatureaanbod in Limburg



zal moeten gaan naar een geschikte job buiten de eigen streek. De omstandigheden zijn overigens nog ongunstiger indien in aanmerking wordt genomen dat er een zekere (natuurlijke of anderszins) drempel bestaat om aan de slag te gaan in de provincie Luik of over de landsgrens, met name in Nederlands-Limburg. Er zullen bijgevolg heel wat inspanningen nodig zijn om vraag en aanbod op de arbeidsmarkt voldoende op elkaar te laten aansluiten en een dreigende structurele werkloosheid te vermijden.

## **Zal de sluiting van Ford Genk nog lang blijven nazinderen?**

Kan Limburg spoedig herstellen van dit Forddebacle? Die vraag is moeilijk te beantwoorden. Er wordt nogal eens verwezen naar de jaren 1980. Limburg werd toen ook zwaar getroffen (door de sluiting van de steenkoolmijnen), maar een reconversie heeft gaandeweg geleid tot een sterke groei van de werkgelegenheid in de provincie. Hoe het ook zij, het is wenselijk dat Limburg de sluiting van de Fordfabriek zo snel mogelijk te boven komt en bouwt aan een nieuwe toekomst.

De uitdagingen voor de provincie zijn bijzonder groot. Het SALK actieplan is alvast hoopgevend. Het in het SALK eindrapport gehanteerde V<sup>2</sup>O principe gaat er terecht van uit dat naast het creëren van jobs in 'nieuwe' sectoren (biotech/medtech, ICT, innovatieve zorg, ...) tegelijk ook aandacht moet gaan naar het versterken van 'traditionele' sectoren (maakindustrie, logistiek en transport, bouw, ...), dus eveneens jobs creëren die in voldoende mate aansluiten bij het scholingsniveau en de beroepservaring van de werknemers van Ford Genk en de toeleveranciers. Enkel op die manier kan de spanning (of mismatch tussen vraag en aanbod) op de lokale arbeidsmarkt binnen aanvaardbare perken gehouden worden en kan, middels een gepaste

herscholing en begeleiding, het perspectief op het vinden van een nieuwe job voor vele werkzoekenden gevrijwaard worden.

Ludo Peeters  
Mark Vancauteran  
Universiteit Hasselt

### **Noten**

1. <http://www.uhasselt.be/Documents/KIZOK/Impactstudie.pdf>.
2. De maakindustrie als geheel heeft voor 91,1% bijgedragen aan de groei van de arbeidsproductiviteit van de Top-500 van Limburgse bedrijven. Dit onderstreept nogmaals het grote belang van de industriële sector voor de Limburgse economie.
3. De berekende productiviteitsdaling houdt geen rekening met de eventuele vervangende toegevoegde waarde en tewerkstelling die worden gegenereerd.
4. Aangezien er geen meldingsplicht bestaat voor vacatures, weerspiegelen de door VDAB gerapporteerde vacatures slechts een deel van het totale aantal vacatures in de regio.

### **Bibliografie**

- Bonfiglio, A. 2009. On the parameterization of techniques for representing regional economic structures. *Economic Systems Research*, 21 (2), 115-127.
- Dietzenbacher, E. 2005. More on multipliers. *Journal of Regional Science*, 45 (2), 421-426.
- Flegg, T.A. & Webber, C.D. 2000. Regional size, regional specialization and the FLQ formula. *Regional Studies*, 34 (6), 563-569.
- Hughes, A. & Grinevich, V. 2007. *The contribution of services and other sectors to Australian productivity growth 1980-2004*. Report prepared by the Centre for Business Research, University of Cambridge, UK.
- Shen, Q. 1998. Location characteristics of inner-city neighborhoods and employment accessibility of low-wage workers. *Environment and Planning B*, 25 (3), 345-365.