

# V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

6 januari 2004

## HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bereikbaarheid van het Waasland tijdens de werken aan de Antwerpse Ring

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beheersovereenkomst van De Lijn

Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het derdebetalersysteem van De Lijn in kleinere plattelandsgemeenten

Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een centrale dispatching voor de oproepen voor takeldiensten

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de regionale luchthavens

Bijlage



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Dinsdag 6 januari 2004

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Koen Helsen**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 13.59 uur.*

### **Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bereikbaarheid van het Waasland tijdens de werken aan de Antwerpse Ring**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de bereikbaarheid van het Waasland tijdens de werken aan de Antwerpse Ring.

De heer De Meyer heeft het woord.

**De heer Jos De Meyer :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, na de voorbereidende werkzaamheden, starten in juni de werken aan de Antwerpse Ring. Het is uiteraard niet voor het eerst dat daarover vragen worden gesteld in dit parlement en het zal ook niet de laatste maal zijn.

Verschillende minder-hindermaatregelen worden in het vooruitzicht gesteld. Deze maatregelen concentreren zich vooral op het Antwerpse bedrijfsleven en de bereikbaarheid van de stad Antwerpen. Deze prioritaire zorg is begrijpelijk, maar het mag er niet toe leiden dat de gevolgen van de werken elders over het hoofd gezien worden. Vanuit mijn bekommernis voor het Waasland wil ik even stilstaan bij de bereikbaarheid van deze regio.

Uit een enquête van de Kamer van Koophandel blijkt dat twee derde van de bedrijven minder dan een jaar voor de start van de werkzaamheden nog niet echt hebben nagedacht over maatregelen om de nadelige gevolgen zo beperkt mogelijk te houden. Hoe kunnen goederen en personeel tijdens de

werken op een vlotte manier de bedrijven in het Waasland bereiken wanneer zij de Schelde moeten oversteken ? De werkgevers zijn hierin niet de enige betrokkenen : ook vakbonden, gemeentebesturen en dergelijke moeten mee zoeken naar creatieve oplossingen en alternatieve vervoersvormen.

Tijdens de maand juli zal er geen vrachtverkeer toegelaten worden in de Kennedytunnel en moeten alle vrachtwagens omrijden via de Liefkenshoektunnel of via de N16 en dus over de brug in Temse, of een grotere omweg maken via Gent en Brussel. De gevolgen voor Temse mogen niet onderschat worden. Zelfs mét de Kennedytunnel zijn daar dagelijks files. Het is nog maar de vraag of de Liefkenshoektunnel en zijn toegangswegen al dat extra verkeer zullen kunnen verwerken. Bovendien worden de bedrijven op extra kosten gejaagd door de tol die daar zal moeten worden betaald.

Het feit dat het Waasland en de plaats van de werken niet in dezelfde provincie liggen én in een verschillend werkgebied van de AWV, zou tot gevolg kunnen hebben dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de gevolgen van de werken voor het Waasland. Zo plande AWV Oost-Vlaanderen nog een aantal wegwerkzaamheden in het Waasland terwijl enkele kilometers verderop het verkeer op de Antwerpse Ring drastisch ingeperkt zal moeten worden.

Voor de N16, inclusief de Scheldebrug, wordt een streefbeeld opgemaakt. Dit zou kunnen leiden tot de ontubbeling van de Scheldebrug die de regio wenst. Dit kan niet meer worden gerealiseerd voor de werken aan de Antwerpse Ring. Graag had ik hiervan de timing gekend.

Er zijn aanzienlijke verkeersstromen tussen het Waasland enerzijds en de Kempen, Limburg en verder tot Duitsland en Oost-Europa anderzijds. Hoe zal dat verkeer geleid worden tijdens de wer-

## De Meyer

ken ? Zal dat gebeuren via Gent en Brussel of via de Liefkenshoektunnel ?

Wordt er vanuit Antwerpen voldoende rekening gehouden met de gevolgen voor de mobiliteit in het Waasland ? Zal de mobiliteitscoördinator ook oog hebben voor de bedrijven van 'over het water' ? Zal de AWW Antwerpen samenwerken met AWW Oost-Vlaanderen ? Zullen bijvoorbeeld de geplande werken op de gewestweg N70 in Beveren, namelijk de aanleg van een rotonde, afgestemd worden op de werken aan de Antwerpse Ring ? Zullen de werken voor de heraanleg van de N419 tussen Temse en Steendorp afgewerkt zijn wanneer de werken in Antwerpen beginnen ?

Welke maatregelen worden specifiek voor het Waasland getroffen om de mobiliteitshinder te beperken ?

Blijft de minister bij zijn standpunt dat de tolheffingen in de Liefkenshoektunnel behouden moeten blijven tijdens de werken aan de Ring ? Naast de kost van de extra kilometers die chauffeurs moeten afleggen, betekent dit een extra meerkost voor bedrijven én personeel. Wij pleiten er dan ook voor om deze tol tijdens de werken aan de Antwerpse Ring niet te heffen en het verkeer gratis door de tunnel te laten rijden. Wij hopen dat de minister en de Vlaamse regering spoedig deze stelling zullen bijtreden.

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

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer de voorzitter, geachte leden, het streefbeeld dat voor de N16 in opmaak is, voorziet de ontubbeling van de brug van Temse als mogelijke maatregel op middellange termijn. Deze ontubbeling kan in geen enkel geval worden gerealiseerd vooraleer de werken aan de R1 starten. Die start is immers gepland in juni 2004. Het Vlaams Verkeerscentrum, hierbij ondersteund door een minder-hinderstudiebureau, is reeds geruime tijd bezig met alle verkeersstromen in kaart te brengen om na te gaan hoe bepaalde alternatieve wegen kunnen worden bepaald en gesignaleerd via 'rerouting'. Dit geldt niet alleen voor inlands verkeer, maar ook voor verkeer dat van buiten de grenzen komt.

Aan alle betrokkenen zal via een uitgebreide communicatiecampagne worden gemeld welke omleidingswegen best worden genomen. Die campagne start in het voorjaar van 2004, zodra er een bouwvergunning is voor de tijdelijke bruggen. Ze zal

enerzijds gericht zijn op netwerken van bestaande organisaties in het buitenland, buitenlandse transportfederaties, verkeerscentra in het buitenland en in Wallonië, en op de interne vervoersmarkt. Alle middelen worden aangewend om zo veel mogelijk mensen te bereiken.

Voor het buitenland is er een bereikbaarheidsmanager externe relaties aangesteld, mevrouw Somers, die in naam van de projectleiding de gesprekken voert met buitenlandse partners. Voor de coördinatie van wegenwerken en andere verkeershinder opleverende aangelegenheden, van wielervedstrijden tot braderieën en kermis, zal het minder-hinderstudiebureau overleg plegen met alle actoren die verkeershinder kunnen veroorzaken. Daarom is er een bereikbaarheidsmanager lokale besturen aangesteld, de heer De Hondt, die in naam van de projectleiding met de lokale besturen zal onderhandelen om te zorgen voor de coördinatie op het lokale niveau.

Er is ook reeds een centrale vergunningenbank actief. Die heeft tot doel vergunninghouders van nutsleidingen zover te krijgen dat ze ook rekening houden met de noden van het verkeer en slechts werken uitvoeren als dat voor het verkeer mogelijk is zonder zware problemen te veroorzaken. Ik heb een protocol afgesloten met nutsbedrijven inzake het samengaan van openbare werken en werken van nutsbedrijven, om voor een goede coördinatie te zorgen. Uiteraard zullen we ook verder praten met de partners uit Oost-Vlaanderen. Dat is op dit ogenblik bezig. De opdracht van het minder-hinderbureau is zeker niet beperkt tot de provincie Antwerpen.

Op de E34 zullen tussen Antwerpen en Zelzate geen werken worden uitgevoerd, tenzij bij overmacht, tijdens de werken aan de R1, waarbij het aantal rijstroken moet worden verminderd. De brug op de R2 over de Steenlandlaan, evenals de op- en afrit E34/R2, zullen dermate worden verbreed en aangepast dat er 2-maal 2 doorgaande rijstroken zijn in de richting van de Liefkenshoektunnel naar de E34 en omgekeerd. Dat is om de Liefkenshoektunnel beter te benutten tijdens de R1-werken. Die werken starten begin 2004 en moeten voltooid zijn tegen de start van de werken op de R1.

Voor de werken op de N70 en N419 wordt nog nagegaan of er inderdaad problemen zijn. Het is echter duidelijk dat die wegen niet behoren tot de zogenaamde omleidingsroutes. Over de vraag om tijdens de onderhoudswerken aan de Antwerpse Ring de tol aan de Liefkenshoektunnel aan te pas-

**Bossuyt**

sen, moet de Vlaamse Regering nog een beslissing nemen. Het doorvoeren van tariefmaatregelen kan op zeer korte termijn gebeuren, eventueel zelfs in de loop van de werken, in functie van de reële verkeerssituatie.

Het doorvoeren van tariefmaatregelen moet goed worden overwogen. Tariefmaatregelen kunnen een averechts effect hebben en meer verkeer aantrekken op ogenblikken dat dit misschien niet wenselijk is en vice versa. Het risico bestaat dat ondernemingen te veel voortgaan op aangekondigde tariefmaatregelen en dus onvoldoende maatregelen nemen in de richting van een modal shift. Het blijft dan ook nog een open vraag in welke mate tariefmaatregelen bevorderlijk zijn voor de verkeersafwikkeling tijdens de werken.

Er wordt in alle richtingen intens gewerkt aan de voorbereiding. Het zou me verbazen als bedrijven in het Antwerpse die problemen niet ter harte zouden nemen. Dat zou blijk geven van een verregaande slordigheid. Iedereen weet dat die werken zullen gebeuren. We zullen intensieve campagnes voeren om aan te geven wanneer wat zal gebeuren. Alles wordt ingezet om de verkeersstromen zo veel mogelijk in goede banen te leiden. De aangestelde managers zullen op een proactieve manier te werk gaan en openstaan voor alle mogelijke vragen.

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

**De heer Jos De Meyer** : Mijnheer de minister, ik wil u aanmoedigen om ook over het laatste luik een beslissing te nemen. Ik ben verheugd dat u zegt dat u over de eventuele afschaffing van de tolheffing nog geen beslissing hebt genomen. Enkele maanden geleden had u een ander standpunt.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Aanvankelijk wilden we een bepaald tarief voorstellen. De regering heeft daarover tot vandaag nog niets beslist, omdat we de bevindingen willen kennen van alle mogelijke verkeerssimulaties, die daarover aan de gang zijn. We moeten daarmee rekening houden. We zijn er ons immers van bewust dat het belangrijke werken zijn, en we willen er ook in slagen ze tot een goed einde te brengen. Als we dat niet kunnen, dan is Vlaanderen niet in staat tot werken van enige omvang, en dat is onaanvaardbaar. We willen dan ook zo veel mogelijk troeven in de hand houden.

**De heer Jos De Meyer** : Mijnheer de minister, u weet wellicht dat ervoor wordt gepleit tijdens de werken de tol niet te innen, en dat zowel aan werk-

gevers- als aan werknemerszijde, en door veel belangrijke maatschappelijke geledingen. Ik dring daar nogmaals op aan, en verzoek u ook uitdrukkelijk deze beslissing zo snel mogelijk te nemen. Voor de planning van belangrijke vervoersbedrijven, speelt dit een heel grote rol.

**Minister Gilbert Bossuyt** : We maken er de komende weken werk van.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beheersovereenkomst van De Lijn**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Sauwens tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de beheersovereenkomst van De Lijn.

De heer Sauwens heeft het woord.

**De heer Johan Sauwens** : Mijnheer de minister, in juli werd in de commissie de ontwerpbeheersovereenkomst met De Lijn besproken. Op 3 oktober werd die door de regering goedgekeurd. In artikel 18 van de overeenkomst wordt vermeld dat om tegemoet te komen aan de vraag van het Rekenhof de financiële verbintenissen voor de hele duur van de beheersovereenkomst vast te leggen, de Vlaamse regering het initiatief zal nemen om deze verbintenis in het ontwerp van decreet houdende de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2004 in te schrijven. Kunt u me zeggen waar in de uitgavenbegroting 2004 deze vermelding is terug te vinden ?

Een aantal bedragen in de prefiguratie van de begroting 2004, in bijlage bij de beheersovereenkomst, stemmen niet overeen met de begroting. Bijvoorbeeld bij de opbrengsten is er sprake van 130 miljoen, terwijl in de begroting van De Lijn slechts 110,8 miljoen ontvangsten staan ingeschreven, onder meer uit de verkoop van niet-duurzame goederen en diensten. Vanwaar dit verschil ?

De exploitatiedotatie en de indicatieve prefiguratie 2005-2009 van de beheersovereenkomst zijn, inclusief de eenmalige en uitzonderlijke kosten, nog

## Sauwens

hoger dan in het ontwerp van de beheersovereenkomst. Kunt u me ook daar een uitleg voor geven ?

De in de prefiguratie, bijlage 3B van de beheersovereenkomst, vermelde bedragen van de investeringen stemmen niet overeen met de bedragen in bijlage 11 bij de ontwerpbeheersovereenkomst. Wat is daarvan de reden ? Zal eventueel een deel, en welk deel dan, via de BAM worden gefinancierd ?

In hoeverre is in de prefiguratie rekening gehouden met het Minder-Hinderplan en het Pegasusplan van De Lijn ?

Is er al rekening gehouden met de wijziging die vanaf 2004 wordt ingevoerd, dat de aankoop van de trams maar voor 25 percent zal worden gefinancierd via kapitaalsubsidies, en voor de rest door leningen ? Vroeger werd dat voor 100 percent met kapitaalsubsidies gefinancierd.

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

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer de voorzitter, collega's, ingevolge het advies van de Inspectie van Financiën werd de in uw eerste vraag vermelde passage niet behouden in de uiteindelijke versie van de beheersovereenkomst. De stelling van de Inspectie van Financiën is dat de regering zich niet kan binden aan een meerjarenbegroting en dat dit in conflict is met de jaarlijkse goedkeuring van de begroting door het parlement.

De prefiguratie van de begroting 2004 in bijlage bij de beheersovereenkomst bestaat uit niet-gesplitste kredieten en vastleggingskredieten. De prefiguratie is opgemaakt volgens economische principes, bijvoorbeeld afschrijvingen. De begroting van De Lijn volgens ESR bestaat uit niet-gesplitste kredieten en ordonnanceringskredieten. ESR houdt bijvoorbeeld geen rekening met afschrijvingen, maar met de opname en de aflossingen van investeringsleningen, en met geïnvesteerde bedragen.

Wat betreft de specifieke vraag over de opbrengsten 2004 – 130 miljoen in de prefiguratie en 110,8 miljoen in de begroting van De Lijn – dient, naast de reeds vermelde algemene verschillen tussen economische prefiguratie en ESR-benadering, met het volgende rekening te worden gehouden. De 130,4 miljoen opbrengsten in de prefiguratie is een theoretisch plafond, alsof er geen ontvangstendering zou zijn die via artikel 31.15 wordt gecompenseerd. De 110,8 miljoen is een ontvangstenbegro-

ting volgens ESR-normen, en betreft de geschatte ontvangsten van de klanten. Vandaar het verschil tussen die twee bedragen.

De eerste prefiguraties bij het ontwerp van beheersovereenkomst waren opgemaakt in constante euro, dus zonder de jaarlijkse indexeringen. De prefiguratie bij de goedgekeurde beheersovereenkomst houdt tevens rekening met de goedgekeurde begroting 2004. De raad van bestuur van de Vlaamse Vervoermaatschappij heeft op 19 november 2003 het ontwerp investeringsprogramma kapitaalsubsidie goedgekeurd. Dit programma wordt door de minister al dan niet definitief goedgekeurd. Tegelijkertijd heeft de raad van bestuur een 'indicatief' meerjarenprogramma 2004-2006 besproken.

De studies die werden gefinancierd door de BAM NV zijn niet opgenomen in het fysisch programma 2004. Aangezien het BAM-decreet door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd, worden in dit investeringsprogramma geen middelen meer ingeschreven voor de binnen het Masterplan Antwerpen geselecteerde projecten openbaar vervoer van De Lijn. Op korte termijn zijn dit onder meer de tramlijnverlengingen naar Boechout, Hemiksem en Kontich, een nieuwe tramstelplaats in het zuiden van Antwerpen en de aankoop van 48 gelede trams.

In het Minder-Hinderplan is onder meer de aankoop van 130 gelede bussen vervat, waarvoor de financiering moet worden ingevuld door de BAM in overleg met De Lijn. De versnelde aankoop van een lot van 10 trams voor Antwerpen is eveneens voorzien in het Minder-Hinderplan.

Het Pegasusplan omvat een aantal maatregelen die het openbaar vervoer binnen de Vlaamse Ruit als een alternatief opwerpen voor de toenemende mobiliteit. Uiteraard zijn een aantal onderdelen van dit plan in het fysisch programma 2004 vervat, bijvoorbeeld de verlenging van Flanders Expo in Gent, de doorstroming, de vrije tram- en busbaan Sint-Bernardsesteenweg en de afwerking van een aantal bestaande verlengingen, onder meer in Zwijndrecht en Merksem. Hiervoor kan worden verwezen naar de desbetreffende documenten.

Samengevat kan ik stellen dat de prefiguratie als bijlage bij de beheersovereenkomst van De Lijn een indicatie geeft van de verwachtingen voor de jaren 2005 tot en met 2009. Uiteraard zijn dit geen goedgekeurde of definitieve cijfers, maar weerspiegelen ze de ambitie van De Lijn om verder inspanningen te realiseren ten voordele van het openbaar vervoer.



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

**De heer Johan Sauwens** : Ik heb ook nog een bijkomende vraag gesteld in verband met het nieuwe systeem van kapitaalsubsidies voor de trams.

**Minister Gilbert Bossuyt** : We hebben rekening gehouden met dat nieuwe systeem. Dat heb ik trouwens reeds heel duidelijk vermeld naar aanleiding van de bespreking van de begroting, omdat er natuurlijk een verschil is met de andere jaren. Het nieuwe systeem laat ons toe om meer te investeren.

**De heer Johan Sauwens** : Dat betekent dus dat men effectief meer trams zal kunnen aankopen ?

**Minister Gilbert Bossuyt** : Inderdaad. Het nieuwe systeem houdt in dat we, binnen het kader dat we onszelf hebben opgelegd, aan een betere prijs zullen kunnen investeren. Ik kan verschillende antwoorden geven, afhankelijk van de bedoeling van uw vraag.

**De heer Johan Sauwens** : Ik stel gewoon vragen. Wat mijn bedoeling is, is nog wat anders. Mijn vraag is duidelijk. Enerzijds is er de beheersovereenkomst met een prefiguratie. Ten tweede is er de begroting van de Lijn en ten derde is er de Vlaamse begroting. Ik vraag duidelijkheid omdat er toch een zekere coherentie moet zijn tussen die financiële meerjarenplanning van Vlaanderen en die van De Lijn. In hoeverre is de beheersovereenkomst in haar eerste jaar inderdaad nog coherent en houdt de meerjarenplanning stand ? Dat is de ondertoon van mijn vraag. Het is een puur technische vraag, en daarom had ik ook graag een schriftelijk antwoord gekregen, als dat kan.

**De voorzitter** : Het schriftelijke antwoord zal u worden bezorgd, mijnheer Sauwens.

Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het derdebetalersysteem van De Lijn in kleinere plattelandsgemeenten**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Gardeyn tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken

en Energie, over het derdebetalersysteem van De Lijn in kleinere plattelandsgemeenten.

**Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onder het motto 'trakteer uw burgers' promoot De Lijn in haar infokanalen het zogenaamde derdebetalersysteem, waarbij onder meer de gemeenten de kans krijgen om tussen te komen in de prijs die de klant betaalt voor het openbaar vervoer. Er wordt tevens gemeld dat 66 Vlaamse gemeenten een of andere vorm van derdebetalersysteem zullen toepassen. Het gaat om 19 gemeenten in de provincie Antwerpen, telkens 12 gemeenten in de provincies Oost-Vlaanderen, Limburg en West-Vlaanderen en 11 gemeenten in Vlaams-Brabant.

Een beperkte steekproef leert ons echter dat nagenoeg geen enkele kleine of plattelandsgemeente gebruik maakt van dit derdebetalersysteem. Zeker als men enkel kijkt naar gemeenten met minder dan 10.000 inwoners, is de toepassing nagenoeg onbestaande. Daarvoor worden verschillende redenen aangehaald, bijvoorbeeld het feit dat er te weinig busverbindingen zijn om het systeem aantrekkelijk te maken, zelfs met de belbus. Andere redenen zijn de impact op het gemeentelijk budget en de toch vrij hoge kost in verband met het verwachte effect. Met andere woorden : er is slechts een beperkt effect bij de beoogde doelgroepen.

Bij de schriftelijke versie van mijn vraag heb ik een kleine nota gevoegd, om het concrete voorbeeld te geven van een kleine gemeente als Pittem. Ondertussen hebt u me echter reeds schriftelijk bevestigd dat het programma voor de verbinding tussen Roeselare en Pittem dit jaar in overweging zou worden genomen, mijnheer de minister. Dat zou voor deze gemeente toch wel iets positiefs betekenen.

Mijnheer de minister, ik had van u nog graag een antwoord gekregen op de volgende vragen. Bent u op de hoogte van deze problematiek, vooral wat de kleine gemeenten betreft ? Is er onderzoek gebeurd naar de desbetreffende situatie in de bedoelde gemeenten ? Ziet u andere mogelijkheden om het derdebetalersysteem te promoten of in te voeren bij deze kleinere gemeenten ? Kan de kostprijs voor die specifieke gemeenten niet dalen ? Zijn er nog verdere structurele aanpassingen voorzien voor het aanbod van openbaar vervoer in de landelijke gebieden ?

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Beste collega, ik zal proberen zo volledig mogelijk te antwoorden, niet het

## Bossuyt

minst omdat deze problematiek me na aan het hart ligt. Ik zou niet graag hebben dat de indruk wordt gewekt dat er een tweesporenbeleid wordt gevoerd. Het is natuurlijk wel zo dat de situatie voor de kleinere gemeenten wat moeilijker ligt. Het is geen kwestie van minder aandacht, het systeem is soms gewoon moeilijker te organiseren. Naast het antwoord dat ik u nu verstrek, zal ik u nog een he-leboel schriftelijke informatie bezorgen aangaande deze kwestie.

Van de 66 gemeenten die momenteel een derdebetalersysteem toepassen, zijn er 15 gemeenten die minder dan 10.000 inwoners tellen. Op 1 januari 2004 kwam daar nog de gemeente Retie bij. Een overzicht van de gemeenten die een derdebetalersysteem toepassen, gerangschikt volgens het aantal inwoners, zal ik ter beschikking stellen voor toevoeging aan het verslag.

Volgens de cijfers van het NIS zijn er per 1 januari 2003 van de 308 Vlaamse gemeenten 92 die minder dan 10.000 inwoners tellen. Men kan grosso modo stellen dat deze verhouding ook ongeveer teruggevonden wordt bij de gemeenten die een derdebetalersysteem van De Lijn toepassen.

Begin 2004 versoepelt en vereenvoudigt De Lijn de derdebetalersystemen. Zo wordt een flexibeler toepassing en nog meer maatwerk mogelijk voor de gemeenten. Vanaf dan biedt De Lijn nog zes derdebetalersystemen aan die alle huidige systemen vervangen en/of integreren. Deze zes derdebetalersystemen zijn een percentuele tussenkomst op abonnementen, een tussenkomst op kaarten, een tussenkomst op biljetten, een gratis netabonnement voor bepaalde leeftijdscategorieën volgens de doelgroepen die de gemeenten zelf bepaalt, gratis openbaar vervoer binnen een gemeente en een 3W-Extraabonnement, wat staat voor 'wonen, werken, winkelen'.

Het instappen in een derdebetalersysteem van De Lijn is een autonome beslissing van de gemeente. Het gekozen derdebetalersysteem moet niet worden beschouwd als een alleenstaande maatregel van de gemeente maar moet een aanvulling vormen op andere maatregelen zoals de invoering van basismobiliteit, het nemen van flankerende maatregelen enzovoort. Het moet dus passen in een visie over mobiliteit.

Tevens kunnen de mobiliteitsconsulenten van De Lijn, in samenspraak met de gemeenten, simulaties doen en berekenen wat de meest gunstige formule

van derdebetalersysteem voor de gemeente is. Het is vooral belangrijk voor de kleine gemeenten dat ze inzicht hebben in de gevolgen van de maatregelen die ze nemen, en dat ze deze kunnen bepalen op basis van de financiële middelen die ze daarvoor ter beschikking stellen.

Het decreet van 20 april 2001 op het personenvervoer en het bijhorende uitvoeringsbesluit over basismobiliteit schiep het kader voor de geleidelijke invoering van basismobiliteit in alle 308 Vlaamse gemeenten. Tientallen gemeenten hebben al kennis gemaakt met een uitgebreid aanbod door de invoering van een belbus, de versterking van een stadsnet en/of een uitgebreidere frequentie en bedieningstijd op streeklijnen. Vooral in de beginperiode hoorde men wel eens kritiek op de belbus, maar nu bestaat er veel voldoening over. We moeten wel bereid zijn om, indien nodig, aanpassingen te doen.

Tegelijk met de invoering van basismobiliteit, die we denken te verwezenlijken binnen een periode van drie jaar die nu is ingegaan, werkt De Lijn ook aan het netmanagement voor de verdere invulling en verfijning van het net. We kunnen dit netmanagement pas goed voeren wanneer alle kernen van mobiliteit uitgebouwd zijn. Dan zijn we in staat te kijken waar er nog zwakke punten, anomalieën of mazen in het net zitten en waar er nood bestaat aan extra aanbod.

De opstart van een project in het kader van basismobiliteit is dikwijls de ideale gelegenheid voor een gemeente om in te stappen in een derdebetalersysteem. Door bijvoorbeeld een tussenkomst door de gemeente in de prijs van de rit, wordt het bijkomende aanbod van De Lijn extra gepromoot naar de inwoners. Voor alle betrokkenen, namelijk de gemeente, de klant en De Lijn, is dit een win-winsituatie. Dat is de beste formule om in de landelijke gemeenten een begin te maken met een goede mobiliteit.

Het belangrijkste is dat nu de mobiliteitsconvenants verder worden afgesloten. Deze inspanning, die niet eenvoudig is, moeten de gemeenten doen om een inzicht te krijgen in hun mobiliteit. Wij stellen onze mensen ter beschikking om mee de kostprijs te berekenen en mee te denken over wat mogelijk de beste oplossingen zijn. Ik ben ervan overtuigd dat we op het einde van volgend jaar een groeiend aantal kleine landelijke gemeenten, die vroeger van alle mobiliteit verstoken waren, opnieuw in kaart kunnen brengen.

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



**Mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ook in onze streek, waar heel wat landelijke gemeenten gelegen zijn, is de belbus een vrij goede oplossing. In de streek van Tielt-Roeselare zijn verschillende klinieken gefusioneerd. Hier zou een verbinding zeker een nood lenigen. (*Opmerkingen van minister Gilbert Bossuyt*)

**De voorzitter** : Het overzicht van de gemeenten zal als bijlage opgenomen worden in de Handelingen. Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Didier Ramoudt tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een centrale dispatching voor de oproepen voor takeldiensten**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Ramoudt tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over een centrale dispatching voor de oproepen voor takeldiensten.

De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer Didier Ramoudt** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, het staat buiten kijf dat het niet vlug genoeg wegtakelen van voertuigen na een verkeersongeval zeer dikwijls de oorzaak is van ellenlange files. De vrije doorgang op de wegen verzekeren is een taak van de wegbeheerder. De wegbeheerder moet instaan voor het takelen van de voertuigen en hij moet eveneens aan de politiediensten aangeven op welke takeldiensten een beroep moet worden gedaan. Hiervoor moet door de overheid gewerkt worden met aanbestedingen, want de takeldiensten zijn privé-bedrijven.

In de praktijk blijkt een en ander op het gebied van de snelheid waarmee de takeldiensten soms ter plaatse zijn, niet altijd efficiënt te verlopen. Het is nochtans mogelijk om een systeem op poten te zetten waarbij men na een ongeval een centrale opbelt die onmiddellijk kan bepalen welke firma het best geschikt is en deze firma ook onmiddellijk ter plaatse kan sturen.

Een project in die zin loopt in de provincies Vlaams- en Waals-Brabant onder de vleugels van de VZW Detabel. De resultaten van dit project zijn bevredigend, gezien er een gemiddelde interventie-

tijd van 16,5 minuten is waarbij de voertuigen in minder dan een kwartier weggetakeld zijn. Er zijn vanwege de automobilistenverenigingen en de takelaars zelf nogal wat tegenkantingen tegen een veralgemening van een dergelijk systeem dat werd vooropgesteld. Op die manier is het dus niet altijd mogelijk om het meest geschikte en dichtstbijgelegen takelbedrijf in te schakelen, wat neerkomt op tijdverlies, om nog maar te zwijgen van de economische en menselijke gevolgen van de aldus ontstane files.

Een vergelijkbaar proefproject zou zijn opgezet om op de E17 de coördinatie van de takeldiensten te verzekeren op het grondgebied van de provincie Oost-Vlaanderen, in samenwerking met de verzekeringssector. Het betreft niet alleen het wegtakelen van geaccidenteerde voertuigen, maar ook van achtergelaten of gestolen voertuigen. Een aanbestedingsdossier daarvoor zou lopen bij de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Wegen en Verkeer. Een eerste evaluatie daarvan wordt echter pas verwacht tegen de zomer van 2004. Hoe vlugger een dergelijk of vergelijkbaar systeem zou kunnen worden ingevoerd, hoe vlugger de economische impact voelbaar zou kunnen zijn.

Aangezien het de wegbeheerder toekomt initiatieven ter zake te nemen, aangezien een nationale regeling blijkbaar niet binnen afzienbare tijd te verwachten valt en aangezien de bevoegdheid voor initiatieven ter zake voor de Vlaamse wegen bij u ligt, mijnheer de minister, vernam ik graag van u een antwoord op volgende vragen.

Wat is uw standpunt over het oprichten van een centraal meldingspunt voor Vlaanderen voor wat betreft het wegtakelen van voertuigen op de wegen onder bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap ? Bent u op de hoogte van het project van de VZW Detabel, alsook van het proefproject voor de coördinatie van het takelen op de E17 op het grondgebied van Oost-Vlaanderen ? Zo ja, op welke manier wordt dit opgevolgd op procedureel en op inhoudelijk vlak ? Wat is de huidige stand van zaken van het bedoelde proefproject ? Zijn hierover bezwaren van de automobilistenverenigingen en de takelbedrijven ? Welke stappen kunt u desgevallend nemen om de bezwaren die mogelijk geopperd werden door de automobilistenverenigingen en de takelbedrijven in te schatten en eraan tegemoet te komen ?

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

**De heer Marc Cordeel** : Mijnheer de minister, ik juich een dergelijke aanbesteding toe. Ik stel echter dikwijls vast dat bepaalde takeldiensten niet be-

## Cordeel

schikken over het geschikt materieel om zeer snel te kunnen werken bij een ongeval. Het is mijn bekommernis of er een erkenning bestaat voor de takdiensten opdat deze over de mogelijkheden zouden beschikken om de nodige werkzaamheden uit te voeren.

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Het gaat om een belangrijke problematiek. De laatste maanden waren de gevolgen van ongevallen zeer duidelijk voor de hele bevolking in de vorm van zeer grote files. Dit probleem draagt de belangstelling van de Vlaamse overheid weg. Zij levert inspanningen die men FAST-projecten noemt, wat staat voor Files Aanpakken door Snelle Tussenkost, een zeer ambitieus project. Er was eerst een periode van proefdraaien. Het gaat vooral over het zo snel mogelijk weer vrijmaken van de doorgang op de autosnelwegen.

Dit FAST-project werd vooral toegepast rond de grootstedelijke gebieden en economische poorten in Vlaanderen. Een snelle tussenkost om de plaats van het onheil eerst te beveiligen en, nadat de hulpdiensten hun werk hebben gedaan, de rijweg vrij te maken, kan het best gebeuren door een takelaar die via een algemene openbare marktbevraging werd gekozen. Er zijn bekommernissen, onder andere vanuit het gerecht, om de plaats van het ongeval onaangeroerd te laten. We moeten inderdaad oog hebben voor een goede rechtsbedeling, maar ook voor een vlotte doorstroming van het verkeer. Het beveiligen en zo snel mogelijk vrijmaken van de weg is een prioriteit. Alle diensten en organen worden zich daar stilaan van bewust.

Takelaars zijn en blijven privé-bedrijven. Er zijn echter grote verschillen in kwaliteit. We moeten daarmee rekening houden, ook in de bepalingen van onze marktbevraging. De gemeentelijke politiezones moeten dat ook doen, want die worden eveneens met dat probleem geconfronteerd. Tot voor kort was het niet evident om kwaliteitsnormen te hanteren in aanbestedingen. Nu gebeurt dat wel.

De Vlaamse regering heeft die problemen onderkend en is via de bevraging tot voordelige en transparante prijzen gekomen, in combinatie met een optimale kwaliteit. Door met één takelaar te werken kunnen striktere interventietijden worden gewaarborgd en hogere eisen worden gesteld aan het

materiaal dat ter beschikking moet zijn voor het beveiligen van de plaats van het ongeval.

Door de uitbouw van het Vlaams Verkeerscentrum in de voorbije jaren, is dit centrum het meest geschikt om een rol te spelen als centraal meld- en actiepunt, niet enkel voor het beveiligen en het takelen, maar ook voor andere acties zoals informatieverstrekking, omleidings- of alternatieve wegen uitstippelen en aanbevelen. Dat zal deel uitmaken van de taakbeschrijving van die centra. We beginnen daarmee in de regio Antwerpen en bouwen dat later uit in de hele provincie.

Het FAST-project van de Vlaamse Gemeenschap loopt op belangrijke wegvakken in de provincies Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant. In de provincie Vlaams-Brabant wordt door de provinciale verkeersseenheid van de federale politie ook een beroep gedaan op de VZW Detabel. Dit gebeurt volledig buiten de Administratie Wegen en Verkeer om. Binnen het FAST-project zijn er permanent drie takelwagens aanwezig in de spitsuren en twee daarbuiten.

In Oost-Vlaanderen beperkte de inzet van FAST zich tot op heden tot het kosteloos slepen naar de pechstrook of een veilige plaats onmiddellijk in de buurt. In de nieuwe aanbesteding voor FAST in Oost-Vlaanderen zal ook het takelen en bergen evenals het beveiligen van de plaats van het ongeval worden opgenomen.

Om tot een globale oplossing te komen in de geest van de aangehaalde principes was er overleg met de verschillende betrokken actoren : politie, takelaars, automobielfclubs, verzekeraars en bijstandsverzekeraars. Elk van hen heeft eigen wensen. Het is de taak van de overheid om het algemeen belang, de veiligheid en de mobiliteit op de eerste plaats te stellen. We proberen dat ook te doen.

Het systeem is proefondervindelijk getest en wordt nu uitgebouwd. De centralisatie gebeurt door de verkeerscentra. De kwaliteit wordt gewaarborgd door de marktbevraging. We proberen ook de FAST-projecten uit te breiden, zowel inzake de soort interventie als inzake het bestreken grondgebied.

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

**De heer Didier Ramoudt** : Mijnheer de minister, ik ben verheugd te horen dat u initiatieven zult nemen. Het is me echter nog niet duidelijk wanneer wat zal gebeuren. Dat is nochtans erg belangrijk. Ik begrijp dat het gerecht vraagt om de plaats

## Ramoudt

van het ongeval onaangeroerd te laten om de nodige vaststellingen te doen. Toch wil ik graag een tijdstip horen wanneer u met een centrale dispatching zult beginnen. Het zou goed zijn als naast de officiële diensten, ook de burgers zo'n dienst kunnen opbellen. Ongevallen doen zich niet alleen op grote wegen voor, maar ook op kleine.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer Ramoudt, ik deel uw bezorgdheid. We zullen u een concrete timing van wat al gebeurd is en nog te gebeuren staat, schriftelijk bezorgen. We moeten er rekening mee houden dat we ingrijpen in het privé-gebeuren. Het is altijd iemands voertuig dat wordt weggesleept. In veel gevallen is het de politie die het initiatief neemt. Daarom plegen we overleg met de verschillende actoren. Als de politie niet wil meewerken, staan we nergens. De projecten die op dit ogenblik lopen, zijn heel concreet. De uitbreiding ervan moet ook heel concreet gebeuren.

Mijnheer Ramoudt, u zou als burger niet willen dat een of andere overheid uw wagen wegsleept. U hebt ook recht van spreken. Daar moeten we rekening mee houden.

**De heer Didier Ramoudt :** Mijnheer de minister, ik volg uw redenering tot op zekere hoogte, maar op een bepaald ogenblik primeert het algemeen en niet het individueel belang van de eigenaar van de auto. Als zoiets gebeurt in het buitenland, dan heb je niet eens inspraak. Het voertuig wordt onmiddellijk verwijderd omdat het een wezenlijk gevaar betekent voor het verkeer, zelfs als het op de pechstrook staat. Een eigenaar kan niet meteen alles organiseren, de verzekering bellen, de goedkoopste takeldienst zoeken, enzovoort. Het voertuig wordt weggesleept in het algemeen belang, niet in het belang van de persoon.

In het initiatief dat nu is genomen, moet een aantal prioriteiten worden ingebouwd. In Duitsland en Frankrijk worden wagens weggesleept naar de dichtstbijzijnde veilige plaats. Vanaf dat moment sta je er alleen voor met de verzekering.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Mijnheer Ramoudt, bij ons kan dat ook. De overheid heeft als wegbeheerder een bredere verantwoordelijkheid dan de politie. We proberen daar een structureel antwoord op te geven. Daarbij moeten we rekening houden met alle mogelijke complicaties. De Ring rond Antwerpen en de Ring rond Brussel waren de eerste proefprojecten. Het stand-by houden van takelwagens, medische hulpverlening, enzovoort, moet

goed worden georganiseerd om de kosten laag te houden. Een eerste overleg daarover met de politie is afgerond. De geboden oplossingen zijn structureel en juridisch sluitend, en zijn gebaseerd op de testen van de proefprojecten.

**De heer Didier Ramoudt :** Het spreekt voor zich dat er op dat moment verregaande protocolakkoorden moeten worden gesloten tussen de federale verkeerspolitie en de centrale dispatching. Anders blijven we naast elkaar werken. Als de politie altijd het initiatief neemt en haar eigen contacten aanspreekt, hebben we problemen. De verkeerspolitie heeft nu eenmaal akkoorden met bepaalde takeldiensten. Als we protocolakkoorden afsluiten, dan kunnen we heel wat problemen oplossen.

Zoals de heer Cordeel zegt, is het inderdaad aangewezen om minimumkwaliteitsvoorwaarden op te leggen aan de takeldiensten.

**Minister Gilbert Bossuyt :** Ik wil alle gemeenten en politiezones uitnodigen om hetzelfde te doen, om aanbestedingen te doen volgens kwaliteitsnormen. In vele gemeenten is dat nog niet het geval.

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

## Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de regionale luchthavens

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de regionale luchthavens.

Minister Bossuyt zal tevens antwoorden namens minister Van Mechelen.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het regionaal luchthavenbeleid is in deze commissie een steeds weerkerend onderwerp. We hebben hierover de voor-

## Decaluwe

bije jaren meermaals gedebatteerd. Echter, tot op vandaag is er nog steeds geen beleidsbrief noch een visietekst over de problematiek van de regionale luchthavens Oostende en Antwerpen. Het Vlaams Forum Luchtvaart zou een toekomstvisie formuleren tegen halverwege 2004. Ik heb contact genomen met een aantal mensen daaruit, maar ze komen blijkbaar niet zo vaak bijeen.

Op 31 mei 2002, op het ogenblik dat de helft van deze commissie met een parlementaire delegatie op weg was naar Singapore, zei uw voorganger Stevaert dat ik toch gelijk had over de managementcontracten, nadat hij me bij vijf of zes interpellaties geen gelijk had willen geven.

Op 19 juli 2002 besliste de regering algemeen directeurs aan te stellen. In Oostende is er al meer dan een jaar geleden een directeur in dienst getreden. Vanmorgen was hij nog te horen op Radio 2 West-Vlaanderen, en hij toonde zich ongelooflijk optimistisch. In Antwerpen is er ook iemand aangesteld, maar die wil blijkbaar niet komen vanwege de lopende procedures voor de oprichting van de PPS-constructie die het beheer van de luchthaven op zich zal nemen. Hoe het verder moet met de beslissing om verder te werken met een enveloppenfinanciering, is me niet geheel duidelijk.

Voor de begrotingen voor de luchthavens wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid. Toch wordt de exploitatiedotatie voor Oostende significant opgetrokken, namelijk voor de creatie van extra staf-functies. Dat bleek uit de toelichting bij de begroting. De vraag is waartoe dat zal leiden. Intussen zijn er, blijkens het antwoord op een parlementaire vraag van de heer Verfaillie, te weinig middelen om de noodzakelijke investeringen te doen. Gaat de uitbouw van een performante luchthaveninfrastructuur dan niet voor op het communicatie- en commercieel management? Is een goed uitgebouwde infrastructuur zelfs geen noodzakelijke voorwaarde voor een commercieel beleid?

Mijnheer de minister, tijdens de begrotingsbesprekingen hebt u uitpakket met zogezegd spectaculaire groeicijfers voor de luchthaven van Oostende. Ook de directeur van de regionale luchthaven van Oostende deed dat deze morgen op de radio. Ik denk niet dat dat de verdienste is van die directeur, maar wel van vice-premier Vande Lanotte. In elk geval is het duidelijk dat er een nieuwe dynamiek is ontstaan in Oostende, althans zo wordt geprobeerd het te verkopen.

Voor het personenvervoer groeit. Het aantal passagiers is spectaculair gestegen, namelijk met 36 procent in september. De vracht steeg met 25 procent. In vergelijking met de eerste negen maanden is er een groei van respectievelijk 40 en 25 procent.

Er is zoals gezegd geen visietekst over de regionale luchthavens. Ik heb altijd begrepen dat het de bedoeling is de regionale luchthaven van Oostende te laten specialiseren in vrachtvervoer. Dat blijkt al uit stukken van zes of zeven jaar geleden. We weten dat deze cijfers geen structurele verbetering aantonen. Het is lucht. (*Opmerkingen/Gelach*)

Gelukkig – althans voor de luchthaven van Oostende, niet voor anderen – is er oorlog geweest in Irak, anders waren de resultaten veel minder. Over Ryanair zijn er ook al verschillende interpellaties geweest, en de moraal van het verhaal is waarschijnlijk dat Ryanair vertrekt. De oorlog in Irak is ook afgelopen. Gelukkig zijn er nog wat vliegtuigen vertrokken naar Bam, want dat trekt de cijfers ook weer wat op. Er is dus al bij al geen structurele verbetering. Ook een visie is er nog steeds niet.

Ondertussen kwam het bericht dat Ryanair de vluchten vanuit Oostende zal stoppen. Daarmee krijgt de positieve dynamiek een fameuze knauw. Het aantal passagiers zal opnieuw spectaculair dalen. Nochtans had de low-costmaatschappij Ryanair een aantal gunstige voorwaarden afgedwongen.

De zaak van de managementcontracten zou nu stilaan afgerond moeten zijn, tenzij er nog rechtszaken zouden zijn omtrent schadevergoedingen. Uw voorganger stelde dat er ten gevolge van de opzegging geen euro schadevergoeding betaald zou moeten worden. In elk geval zijn er consequent voor 2004 ook geen middelen voor ingeschreven. Uit de begrotingsstukken blijkt dat er is voorzien in 3,125 miljoen euro om een nieuwe staf draaiende te houden.

In 2000 werd voor de managementcontracten voorzien in 1,4 miljoen euro. Ze werden slechts voor 5 procent uitgevoerd. In 2001 werd in hetzelfde bedrag voorzien, en werden ze voor 100 procent uitgevoerd. Ook voor 2002 werd hetzelfde bedrag ingeschreven, maar dat werd na de begrotingscontrole tot nul teruggebracht. In 2003 werd na begrotingscontrole 1,5 miljoen euro ingeschreven.

Mijnheer de minister, is het vertrek van Ryanair definitief? Wat is de stand van zaken? Wordt daarover onderhandeld? Zijn er intussen andere maatschappijen geïnteresseerd om de lijn Oosten-



## Decaluwe

de-Stansted over te nemen ? Worden de gunstige voorwaarden die Ryanair had verkregen, gekoppeld aan voorwaarden ? Vervallen door het voortijdig verbreken van het contract de gunstvoorwaarden voor de resterende tijd ? Kunnen de kosten voor de voorbije maanden worden teruggevorderd ?

De nieuwe directeur van Oostende is al enkele maanden aan de slag. Uw voorganger had beloofd de visietekst die hij zou maken, hier te bespreken in het parlement. Heeft de directeur reeds een beleidsplan ? Is er een strategische visie gepresenteerd ? Heeft dat reeds tot concrete resultaten geleid ? Hoe verloopt de samenwerking met het vroegere bestuur van APL ?

Kunt u meer duidelijkheid geven over de concrete cijfers van personen- en vrachtvervoer in Oostende ? Immers het verhaal doet de ronde dat de rondjes die met sportvliegtuigjes worden gemaakt, ook worden meegeteld. Zo kunnen de cijfers natuurlijk spectaculair worden opgetrokken.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de PPS-constructie en de ondertunneling van de luchthaven van Antwerpen ? De directeur in Deurne zou op hetzelfde ogenblik aangeworven moeten zijn als zijn collega. Komt hij nu nog, of niet ? Ik vernam dat hij nog bij Smeets in Hasselt werkt. Zijn komst zal wellicht gekoppeld worden aan de PPS-constructie. Wat zal in de toekomst de rol zijn van de huidige beheerders van de Antwerpse luchthaven in de PPS-constructie ? Zal APL alleen nog de luchthavenbeveiliging verzorgen ?

Klopt het bedrag van 3,12 miljoen euro ongeveer als prijs van de managementcontracten ? Kunt u een overzicht geven van de gemaakte kosten ? Hoeveel werd er reeds betaald voor geleverde diensten ? Om welke diensten gaat het ?

Oostende krijgt in de begroting 2004 extra middelen voor de interne managementondersteuning. Wordt hiermee afgestapt van de enveloppenfinanciering voor de exploitatie zoals was beslist in het luchthavenakkoord van 2000 ?

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

**De heer Johan Malcorps :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, er is een gloednieuw logo voor de internationale luchthaven Oostende-Brugge voorgesteld, en een vernieuwend beleid aangekondigd. Men wil intensief op zoek gaan

naar nieuwe klanten, en er wordt een professioneel sales-en-marketing-departement samengesteld. Dat is ook aangekondigd in de pers.

Het hoofdobjectief van de luchthavendirectie is natuurlijk het genereren van meer trafiek. Momenteel is er immers te weinig voor de bestaande infrastructuur en in verhouding tot de vaste kosten. De heer Decaluwe heeft uitvoerig aangegeven dat de verspreide succescijfers moeten worden gezien in het licht van het definitieve vertrek van Ryanair. Ook zijn inderdaad op een of andere manier de gegevens over de transporten naar Irak en zo verwerkt in de vrachtgegevens, tenzij de minister dat kan weerleggen. Het plaatje ziet er dus bij nader inzien toch niet zo rooskleurig uit.

De opdracht van de nieuwe directeur is het aantrekken van nieuwe trafieken. We moeten de zaak echter wat breder zien. Het gaat in het klein om dezelfde discussie die nu wordt gevoerd omtrent Zaventem of een totaal nieuwe luchthaven voor DHL. We moeten immers ook hier erkennen dat er grenzen zijn aan de groei van de luchtvaart en van regionale luchthavens. Wat kan er nog bij komen aan trafieken, zowel voor vracht als voor passagiers ?

De omwonenden blijven klagen over de overlast veroorzaakt door opstijgende en dalende vliegtuigen, maar vooral over de overlast veroorzaakt door grondbewegingen, het warmdraaien van motoren, de kerosinestank, enzovoort. De luchthaven ligt vlakbij Mariakerke. We moeten ook op dat vlak nagaan of er nog groei mogelijk is.

Moeten we eventueel geen rekening houden met een reconversiescenario, bijvoorbeeld als blijkt dat de luchthaven ondanks de inspanningen en ondanks de zogenaamde nieuwe dynamiek van de nieuwe directie toch onder een bepaalde ondergrens zakt ? Die kans is namelijk niet irreëel. We moeten dan ook met dat scenario rekening houden.

Het verhaal van Ryanair is hallucinant. Kunnen we een overzicht krijgen van alle inspanningen van het stadsbestuur en de Vlaamse overheid om Ryanair daar te krijgen en te houden ? Wat is concreet de meerwaarde geweest van dit kortstondige verblijf ? Hoeveel verblijven werden in Oostende of Brugge geboekt ? Hoeveel opbrengsten, zoals luchthaventaksen, werden extra geïnd ?

Wordt het geen tijd eens te bepalen onder welke voorwaarden de luchthaven nog exploitabel is ?



## Malcorps

We kunnen die discussie niet meer afhouden na dit debacle met Ryanair.

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Er worden hier wel erg gedetailleerde vragen gesteld. Ik hoop dat u begrijpt dat ik die vandaag niet allemaal kan beantwoorden.

Ik wil zeker nog het volgende verduidelijken : het gaat hier om commerciële contracten. In die commerciële wereld gaat het blijkbaar vandaag zus en morgen zo.

Het is alleszins een feit dat het contract met Ryanair niet werd verbroken. Er is op dit ogenblik slechts sprake van een opschorting van de lijn Oostende-Stansted. In het contract is voorzien dat Ryanair een lijn kan opschorten. Dat is momenteel de feitelijke situatie en daarmee moet u vanzelfsprekend rekening houden als u reageert.

Na analyse door juristen blijkt dat er inderdaad slechts sprake is van het tijdelijk stopzetten van de lijn en niet van het verbreken van het contract. Volgens het contract krijgt Ryanair 1 jaar tijd om een alternatieve lijn op te starten of de lijn te hervatten. Gedurende deze periode blijft het contract geldig. Volgens het contract moet Ryanair de afgesproken landingsrechten blijven betalen. Het is dus voorbarig om nu al te spreken over het terugvorderen van kosten.

Zowel Ryanair als andere maatschappijen werden reeds gewezen op de mogelijkheden om passagiersvluchten vanuit Oostende te organiseren. Deze inspanningen worden momenteel nog opgedreven en opgevolgd.

De nieuwe directeur heeft op 23 april 2003 zijn strategische visie met betrekking tot de luchthaven voorgesteld aan de drie ministers van het selectiecomité. Op 1 juni 2003 nam hij vervolgens zijn taak op. Onmiddellijk startte hij met de implementatie van zijn visie. De afgelopen maanden informeerde de algemeen directeur de minister wekelijks over zijn visie en beleidsplannen. Op donderdag 20 november 2003 werden het beleidsplan en de strategische visie, gericht op de duurzame groei, voorgesteld aan de pers en werden met het hijsen van de nieuwe vlag de eerste 6 maanden officieel afgesloten.

De volgende 6 maanden zal de bestaande ploeg, aangevuld met een aantal nieuwkomers, een eerste aanzet geven tot het uitwerken van het beleidsplan. Na analyse bleek dat de verbeteringen onmogelijk konden worden doorgevoerd met het beperkte bestaande personeelsaantal. Zo moesten dringend twee boekhouders, een directiesecretaresse en een sales-medewerker worden aangeworven.

Daarnaast werd bij het vertrek van de vroegere commandant beslist om hem te vervangen door een ingenieur en deze tevens hoofd van de technische diensten te maken.

In het verleden werd enkel het in stand houden en eventueel het verder uitbouwen van de infrastructuur beschouwd als de taak van de overheid. De rest viel onder de commerciële uitbating. Een goed beheer dient echter ook oog te hebben voor de bedrijfseconomische realiteit en het management. Dat is minder tastbaar en zichtbaar, maar zorgt meestal wel voor de echte waardebeoordeling van de luchthaven of, zo u wilt, 'de infrastructuur'. Een goede infrastructuur met een gebrekkig management is met andere woorden niets waard.

De infrastructuur van de luchthaven is op dit ogenblik zeker niet gebrekkig. Wel moeten in de toekomst voldoende fondsen worden vrijgemaakt voor onder andere de verlenging en de verbreding van de taxiweg, wat 6 miljoen euro zal kosten, en voor andere noodzakelijke verbeteringswerken.

Daarom heb ik besloten om ook financieel de nodige impulsen tot verbetering te geven opdat een aantal stafmedewerkers zouden kunnen worden aangeworven. Op die manier kan de vicieuze cirkel worden doorbroken.

Bij het nieuwe beleid wordt de volgende 'missie van de luchthaven' naar voren geschoven : de luchthaven mikt op duurzame groei en probeert hierbij de principes van duurzame ontwikkeling in de praktijk te brengen. Dit betekent dus dat de luchthaven wel degelijk mikt op meer trafiek – dat is ook nodig – maar met respect voor de omgeving op het vlak van milieu en op sociaal vlak.

U moet ook weten dat er een kader is uitgewerkt met de afspraak dat de activiteiten moeten kunnen plaatsvinden. Het is dus niet zo dat men daar maar wat aanmoddert, er is wel degelijk, via de vergunningen die men heeft bekomen, een bepaald kader waarbinnen men moet werken.

De luchthaven wenst te functioneren als motor voor de regionale ontwikkeling en wenst zowel het

## Bossuyt

vrije ondernemerschap op en om de luchthaven als de rechtstreekse en onrechtstreekse werkgelegenheid op de luchthaven aan te zwengelen, zonder daarbij de principes van deugdelijk bestuur en uitmuntend commercieel beheer te verloochenen. De luchthaven mikt vanzelfsprekend in de eerste plaats op cargo maar stelt haar infrastructuur daarnaast ook open voor passagiersvluchten – zowel lijnvluchten als charters –, voor general aviation en voor de overheidsdiensten die nodig zijn voor de uitbating van een luchthaven, zoals loodswezen, douane en politie.

De luchthaven wenst ook uitdrukkelijk haar verantwoordelijkheid op te nemen als alternatieve luchthaven voor andere te druk bevlogen luchthavens in West-Europa en profileert zich ook als dusdanig. Ze neemt bovendien haar verantwoordelijkheid op wanneer andere nabijgelegen luchthavens zoals Zaventem, Charleroi, Rijsel, Manston en Schiphol tijdelijk geen vliegtuigen kunnen ontvangen, bijvoorbeeld door weersproblemen of andere tijdelijke problemen.

Ten slotte wil de luchthaven actief de opleidingscentra gevestigd op de luchthaven steunen – ik denk hierbij aan de vliegscholen en de gespecialiseerde ingenieursopleiding van de KHBO – en het cultureel erfgoed van de luchthaven bewaken.

Dan wil ik even inzoomen op de concrete resultaten, ten eerste op het vlak van sales en marketing. Na een grondige marketinganalyse en een analyse van de mogelijkheden werd reeds in juni 2003 de aanzet gegeven om een departement 'sales en marketing' op te zetten dat rechtstreeks onder leiding van de algemeen directeur proactief aan klantenwerving zou gaan doen. Sales tools en imago werden hertekend en de benodigde staf werd aan mij voorgesteld en door mij goedgekeurd. Momenteel wordt nog een medewerker gezocht, terwijl samenwerkingsverbanden met andere luchthavens, shippers en afhandelaars worden opgestart. De directeur slaagde erin om te onderhandelen met een aantal belangrijke potentiële klanten uit Rusland, Polen, België, de Verenigde Staten, Engeland, Israël en een aantal Arabische landen. Een aantal bijkomende trafieken vloeiden hieruit voort.

Op het vlak van de communicatie werden de volgende concrete resultaten bereikt. Een professioneel communicatiemanagement werd geïnstalleerd. Op proactieve wijze profileert de luchthaven zich als een moderne dynamische entiteit. Een nieuw logo, een nieuwe proactieve aanpak en een

nieuw imago worden nagestreefd. Een grondige analyse wordt doorgevoerd om de imago-problematiek van de luchthaven in kaart te brengen, waarna via een professionele communicatieaanpak de nodige bijstellingen zullen worden uitgevoerd. De pers wordt professioneel te woord gestaan en geïnformeerd. Dat zowel communicatie als sales en marketing op zich al meer dan een dagtaak vergen om aan te sturen is overduidelijk, te meer daar hier een inhaalbeweging moet worden uitgevoerd.

Ook op financieel vlak werden heel wat concrete resultaten bereikt, er werd met name een enorme inhaalbeweging gerealiseerd. Het boekhouddepartement werd hertekend en een correcte opvolging van debiteuren werd ingevoerd. Marktconforme prijzen werden ingevoerd en correct geïnd. Een financiële rapportage werd ingevoerd. Een correcte stafinvulling werd doorgevoerd. Het personeel moest worden begeleid in dit cultureel veranderingsproces en moest worden getraind in de nieuwe aanpak.

Dan wil ik het hebben over de concrete verwezenlijkingen op personeelsvlak. Na een grondige analyse werd het organogram hertekend. Zo werd onder meer de functie van luchthavenmeester –inspecteur – opgewaarderd. De interne communicatie wordt verzorgd. Zo wordt het personeel via personeelsvergaderingen ingelicht. Een correcte stafinvulling wordt nagestreefd.

Ook op juridisch vlak waren er concrete realisaties. Diverse dossiers worden proactief in een stroomversnelling gebracht, onder andere inzake wanbetalers en het opruimen van wrakken. Ik hoop u niet uit te leggen welke situaties er zich daar in het verleden voordeden.

Wat de bedrijfseconomische structuur van de luchthaven betreft, zijn er nog geen echte concrete verwezenlijkingen. Wel worden momenteel diverse mogelijkheden inzake beheersformule in detail bestudeerd. Een nieuwe werkbare bedrijfseconomische structuur wordt voorbereid.

Wat de concrete realisaties inzake cultuurverandering betreft, kan ik het volgende meedelen: dagelijks worden impulsen gegeven om over te gaan van een star overheidsapparaat naar een dynamisch overheidsbedrijf.

Met betrekking tot de samenwerking met de dienst personenvervoer en luchthavens kan ik toelichten dat de nieuwe algemeen directeur geregeld contacten heeft met de heer Vanderheyden, directeur-generaal AWW, die hem met zijn staf en zijn team

## Bossuyt

volop steunt bij het operationeel in een stroomversnelling brengen van een aantal veranderingsprocessen. Ook de personeelsdiensten, de juridische dienst en de plaatselijke afdeling van Wegen en Verkeer zijn hierbij een grote steun. Ook het personeel van de luchthaven steunt de nieuwe aanpak en werkt dagdagelijks mee om de verbeteringen te implementeren.

Een aantal ambtenaren van PVL verzorgen, net zoals voorheen, hun taak in zowel de luchthaven van Oostende als van Deurne, zowel op het vlak van de coördinatie van de werken en van de veiligheid als van de administratieve behandeling van de dossiers.

U stelde ook nog een vraag over de concrete cijfers inzake personen- en vrachtvervoer. Hierover is enige verwarring ontstaan naar aanleiding van een eerdere vraag in deze commissie. Ondertussen heb ik het resultaat vernomen van het bijkomend onderzoek dat ik naar aanleiding van de betrokken vraag door de administratie heb laten uitvoeren. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersstatistieken van de luchthaven Oostende steeds op dezelfde wijze werden opgemaakt, volgens de regels die reeds van toepassing waren bij de Regie der Luchtwegen.

De vrachtstatistieken geven het werkelijk gewicht weer van de aan- of afgevoerde vracht of van de vracht in transit. De diensten van de luchthaven kunnen de passagiers- en vrachttransit van de voorbije jaren opzoeken. In de statistieken zijn de transitvracht en de transitpassagiers steeds bij de vertrekkende passagiers of vracht gevoegd. Er is geen verband tussen het werkelijke gewicht van de vracht en de berekening van de landings- en opstijgingsvergoeding en van de parkeervergoeding. Deze laatste vergoedingen worden berekend op het 'maximum take-off weight', zoals aangegeven in het ministerieel besluit. Dit is de maximummassa die het vliegtuig mag hebben om op te stijgen. Deze maximummassa wordt gevormd door het eigen gewicht van het toestel, het gewicht van de brandstof en van de lading en het gewicht van de passagiers en de bemanning en hun bagage op te tellen.

Verder blijkt uit het onderzoek dat het transitverkeer vooral wordt gegenereerd door fuel stops. Fuel stops komen vooral voor in het oost-westverkeer. In het verleden was het transitverkeer steeds vrij beperkt en betrof dit hoofdzakelijk passagiersvluchten. Het spreekt voor zich dat de zogenaamde Irak-vluchten wel degelijk in de statistieken waren

opgenomen. Het ging hier trouwens om burgerluchtvaart uitgevoerd door commerciële luchtvaartmaatschappijen, weliswaar in opdracht van het Amerikaanse leger of de Amerikaanse posterijen.

Vertrekkende van deze toelichting kan ik dus voor alle duidelijkheid de volgende cijfers verstrekken.

In het jaar 2002 werd er in totaal 57.131 ton vracht gerealiseerd, waarvan 2.330 ton transitvracht dewelke eenmaal werd geteld bij het opstijgen. Concreet werd er dus 54.801 ton effectief gelost en geladen op de luchthaven. In het jaar 2002 waren er 103.375 aankomende en/of vertrekkende passagiers op de luchthaven, waarbij passagiers in transit slechts eenmaal worden geteld, met name bij het vertrek. Het aantal transitpassagiers voor het jaar 2002 bedraagt 8.981.

In het jaar 2003 werd er tot en met 11 december 2003 reeds 73.371 ton vracht verscheept, waarvan 23.151 ton transitvracht dewelke eenmaal werd geteld bij het opstijgen. Concreet werd er dus 50.220 ton effectief gelost en geladen op de luchthaven. In het jaar 2003 was er tot en met 11 december 2003 een totaal aantal passagiers van 141.900, waarvan 35.077 Ryanair-passagiers. Het aantal transitpassagiers voor het jaar 2003 tot 11 december bedroeg 5.889.

Ik hoop dat hiermee nu alle onduidelijkheden uit de weg zijn geruimd.

Zoals ik reeds eerder heb toegelicht, heb ik de administratie opdracht gegeven om in de toekomst de cijfers meer te detailleren, zodat hierover geen misverstanden meer kunnen ontstaan. Het is zeker niet de bedoeling om de mensen op het verkeerde been te zetten.

Inzake het dossier betreffende de PPS-structuur voor de luchthaven van Antwerpen werd de Vlaamse minister van Financiën en Begroting Van Mechelen door de Vlaamse regering gelast om in overleg met PMV de onderhandelingsprocedure op te starten voor de selectie van de partners die onder commerciële voorwaarden willen deelnemen aan de PPS-vennootschap.

De onderhandelingsprocedure werd opgestart op 25 augustus 2003 en is lopende. In het kader hiervan hebben zes partijen hun kandidatuur gesteld en werden er drie geselecteerd om een voorstel in te dienen. Deze kandidaten hebben het lastenboek ontvangen, op basis waarvan zij een voorstel zullen moeten formuleren.

## Bossuyt

De door de Vlaamse regering aangestelde algemeen directeur voor de luchthaven Antwerpen heeft uiteindelijk beslist zijn functie niet op te nemen. Gelet op de lopende procedure inzake de PPS heb ik het niet opportuun geacht om thans een nieuwe wervingsprocedure op te starten. Het lastenboek voor de PPS bepaalt dat de luchthavenbeveiliging verder door het Vlaams Gewest en voor rekening van het gewest zal worden georganiseerd.

Op uw vijfde vraag kan ik het volgende antwoorden. Voor de kosten en uitgaven verbonden aan de verbreking van de managementcontracten is in de begroting 2003 een bedrag gereserveerd van 1.564.000 euro. Dit bedrag zal voldoende zijn om alle uitgaven en kosten te dekken die voortspruiten uit de afgesloten dadingen met BIAC en met Ernst & Young ETM, net als voor de vergoeding van de Participatiemaatschappij Vlaanderen, die door de Vlaamse regering werd aangesteld met het oog op de selectieprocedure en de voorbereiding van de managementovereenkomsten. De externe managers ontvingen in 2002, vóór de verbreking van de overeenkomsten, reeds een bedrag van 603.981,08 euro voor geleverde diensten. Daarnaast werd nog een beperkt bedrag van 15.000 euro installatiekosten aangerekend, daar de managers hun activiteit dienden uit te oefenen op de luchthaven zelf. Het totaalbedrag belooft dus ongeveer 2,18 miljoen euro en niet 3,12 miljoen euro zoals in de vraag werd vooropgesteld. De externe managers hebben hun opdracht uitgevoerd gedurende 6,5 maanden. Ze werden vergoed voor de geleverde diensten. Daarbij werd rekening gehouden met het feit dat sommige diensten, waarvoor zij de nodige middelen hadden ingezet, niet konden worden gepresteerd omwille van het feit dat de daarvoor noodzakelijke bevoegdheden niet konden worden toegekend. De externe managers ontvingen geen schadevergoeding. In de dading werd wel een vergoeding overeengekomen voor de winstderving voor de periode tussen de verbreking en het einde van het contract, dat voor een periode van vijf jaar was afgesloten.

Ik hoop hiermee uw vragen te hebben beantwoord. Ik zal u de schriftelijke versie laten bezorgen, zodat u dit alles kunt nakijken. Ik besef immers dat dit een vrij uitgebreid en technisch antwoord was.

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

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw gedetailleerde antwoord. Over de cijfers is er nu tenminste duidelijkheid. Tijdens de

begrotingsbesprekingen waren de vliegtuigen die landden en vertrokken naar Irak immers blijkbaar niet meegerekend.

Ik hoor dat onze vrienden van de PMV in Antwerpen deze onderhandelingen moeten voeren. Dat zijn de mensen die ongelooflijk hebben geblunderd bij de regionale managementcontracten. Ik zie de jurist van de PMV hier nog voor me zitten. Mijnheer de minister, u moet erover waken dat er geen nieuwe fouten worden gemaakt. Die mensen en dat bedrijf hebben op mij immers niet de minste indruk gemaakt.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Mijnheer Decaluwe, ik wil u erop wijzen dat het hier gaat over een nieuwe PMV.

**De heer Carl Decaluwe** : Geen probleem. Ik wilde u gewoon waarschuwen, te goeder trouw.

Ik heb vandaag ook de directeur aandachtig beluisterd met betrekking tot Oostende en de strategie. Eerlijk gezegd : dit is commerciële peptalk. Ik ben daar niet van onder de indruk. Ik zou die man hier wel eens willen ontmoeten, zodat hij zijn visie kan geven. Uw voorganger heeft dat trouwens beloofd. Ik zou graag eens van hem vernemen hoe Oostende zich gaat positioneren ten opzichte van Rijsel. Wat Zaventem betreft is er het altemeren tussen Parijs en Amsterdam. Maar hoe zit het met onze regionale luchthavens Antwerpen en Oostende ? Er is niet alleen Rijsel, maar ook Rotterdam. Er zijn de nieuwe HST-verbindingen. Hoe rijmt men dit alles ? Wat is de visie daarop ? Als hij daar geen visie op heeft, dan mag hij meteen zijn operatie opdoeken. Dit plan is reeds voorgesteld aan de pers. Ik vind dat dit parlement het plan na 4 jaar wachten ook eens mag bekijken.

Ook vernam ik graag zijn en uw visie op de niet-erkende regionale luchthaven van Wevelgem. We kennen dit dossier allebei zeer goed, maar maakt dit deel uit van een totaalvisie ? Het is belangrijk daar duidelijkheid over te krijgen.

Ik hoor dat het financieel niet zo denderend gaat met de luchthaven van Oostende. Misschien kan die man, wanneer hij naar hier komt, de balansen toelichten en kunnen we de problematiek ten gronde bekijken. Ik geef toe dat de regering al inspanningen heeft geleverd. Maar het zou toch goed zijn om vanuit bedrijfseconomisch oogpunt de balansen, de liquiditeiten en de cashflows eens in ogen-schouw te nemen in deze commissie. Het gaat hier immers over een DAB die onder uw verantwoor-



**Decaluwe**

delijkheid staat en verantwoording moet afleggen aan dit parlement.

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

**Minister Gilbert Bossuyt** : Het zal u niet verbazen dat ik bekommerd ben om de toekomst van de luchthavens, zeker die in West-Vlaanderen, namelijk de luchthavens van Oostende en Wevelgem. Ik heb dan ook de opdracht gegeven een studie te maken over de mogelijkheden van die twee luchthavens, zodat na 20 jaar eindelijk eens de mist optrekt met betrekking tot wat er mogelijk is. Men moet ophouden al die verhalen op te hangen over de toekomst van de luchthavens. Anders wil ik ook wel eens teruggrijpen naar het onmiddellijke verleden. We willen duidelijkheid ter zake. Ik had gehoopt eind december een verslag te krijgen ter zake. Dat is niet gelukt, maar het is nakend. Ik zal dit verslag toetsen aan de opvattingen van al wie daarbij betrokken is in de regio. Dat zal niet onbelangrijk zijn. We hebben in de ene of de andere richting immers hoe dan ook een belangrijk draagvlak nodig. Ik had daarnaar verwezen in mijn uitgebreide antwoord, mijnheer Decaluwe, zij het in meer omfloerste termen. Dat was u misschien ontgaan. Er wordt dus zeker gewerkt aan de toekomst.

U kunt zich niet voorstellen wat er ondertussen zoal is rechtgetrokken. Ik heb u een overzicht gegeven. U vreest dat er geen visie is. Ik wil die man eerst zijn werk laten doen. Ik beschouw de studie die ik heb laten maken als een aanvulling op zijn beleidsvisie. Ik verkies het dat we dit eerst gezamenlijk met hem bespreken, alvorens hij naar het parlement komt. Ik ben niet bang voor zijn gesprek met het parlement. U zult al wel hebben gemerkt dat hij beslagen ten ijs komt. Vergeet ook niet dat dit meteen ook het proces van het verleden maken betekent. Daar kunnen we niet onderuit. En dat zal geen fraai gezicht opleveren.

**De heer Carl Decaluwe** : Uw partij heeft ter zake ook verantwoordelijkheid gedragen.

**Minister Gilbert Bossuyt** : Ja, maar ik moet zeggen dat deze man op relatief korte tijd heeft getracht waar hij kon orde op zaken te stellen. We moeten kiezen. Wij hebben de luchthaven. Wij zorgen voor de infrastructuur. Wat er daar gebeurt, is een bedrijfseconomisch gegeven. Daar moet de regering, maar ook het parlement, rekening mee houden. Laat ons dus voorzichtig zijn met het verspreiden van geruchten, tot zelfs in het parlement, als we ze niet hebben geverifieerd. In de privé-sector is dat

immers niet gebruikelijk. Dat is nefast. Men kan niet zomaar allerlei geruchten verspreiden over de financiële situatie van zijn concurrenten. Ik vind dat zeer ongezond, temeer daar het onze taak is om controle uit te oefenen. Ofwel weten we het, ofwel weten we het niet. In dat laatste geval moeten we dit onderzoeken. Maar laten we dit soort verdachtmakingen achterwege laten. Dat is niet nodig.

Die bedrijven moeten soms in moeilijke omstandigheden werken. We mogen die luchthavensector niet onderschatten. Na die tegenvaller van Ryanair begint iedereen hier meteen te meesmuilen. Dat past niet. Het gaat hier over commerciële akkoorden, met voordelen en tegenslagen. Ik ben steeds bereid de rol van onze luchthavens te bekijken.

Ook wat de situatie van Antwerpen betreft hebben we hier in dit parlement een zeer duidelijk kader geschetst. Een luchthaven in Deurne kan, vanaf het ogenblik dat er een duidelijke PPS-overeenkomst op tafel ligt, waarbij de helft wordt ingebracht door de privé-sector en de andere helft door de publieke sector. Dan zullen we daarover discussiëren. Laten we niet beginnen met beschuldigingen heen en weer. Ook voor Deurne zijn de zaken wat ons betreft zeer duidelijk : ofwel komt er een gedegen, gedragen voorstel, volgens de wijze die wij allen hier hebben bepaald, ofwel komt er niets.

Deze man heeft dus krediet, na een aantal maanden. Hij heeft orde op zaken gesteld. Ik moet vaststellen dat hij dit grondig heeft gedaan. Ik verheug me over de medewerking van de mensen ter plaatse. Wij brengen dan de regionale luchthavens op één lijn. Dat is mijn inbreng als minister. We zullen dit hier bespreken in het parlement, op basis van een verslag dat ik weldra hoop te krijgen. Maar voor ik naar het parlement kom, zal ik dit verslag natuurlijk eerst voorleggen aan de partners van de sector, zodat ik wanneer de tijd rijp is een volledig verhaal kan voorleggen aan het parlement.

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

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de voorzitter, we hadden de intentie een motie aan te kondigen. We gaan dit echter niet doen. We gaan wachten tot de minister zijn werkzaamheden heeft afgerond en we dit kunnen bekijken in het parlement.

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

– *Het incident wordt gesloten om 15.49 uur.*

---



**BIJLAGE**

**Overzicht van de in totaal 66 gemeenten die een derdebetalersysteem De Lijn toepassen,  
gerangschikt volgens aantal inwoners (\*)**

Gemeente	Ent	Start- datum	Syst.	Soort tussenkomst	Aantal Inwoners op 1.1.2003
Herstappe	Lim	21.12.2002	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit voor een verplaatsing van Herstappe naar Tongeren en omgekeerd	87
Linkebeek	VBr	1.9.2002	4	-12-jarigen	4.797
Kluisbergen	OVI	1.9.2000	1	33% tussenkomst op Buzzy Pazz	6.082
Zutendaal	Lim	1.9.2003	4	60- tot 64-jarigen	6.861
Boutersem	VBr	1.7.2000	4	60- tot 64-jarigen	7.452
Sint-Amands	Ant	11.2.2002	3	reiziger betaalt 0,70 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Bornem, Puurs en Sint-Amands	7.604
Schelle	Ant	1.7.2000 1.9.2000	4 1	60- tot 64-jarigen 25% tussenkomst op Buzzy Pazz	7.670
Kruishoutem	OVI	1.3.2003	3	reiziger betaalt 0,5 euro per rit op grondgebied gemeente	8.012
Niel	Ant	1.5.2000	4 1	60- tot 64-jarigen 25% tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas	8.590
Oudenburg	WV l	1.3.2000	4	60- tot 64-jarigen	8.781
Holsbeek	VBr	1.9.1999	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz	8.960
Sint-Lievens- Houtem	OVI	1.8.2002	1	50% tussenkomst op Buzzy Pazz	9.160
Hoeselt	Lim	1.7.2002	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op belbus lijn 707	9.231
Hemiksem	Ant	1.6.2001	4	60- tot 64-jarigen	9.319
Ham	Lim	1.5.1999	4	-12-jarigen en 60- tot 64-jarigen	9.530
Borgloon	Lim	1.6.1999	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied gemeente	10.023
Hoeilaart	VBr	1.1.2000	3	reiziger betaalt niets op grondgebied gemeente	10.051
Berlaar	Ant	1.10.2001	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied gemeente en afstaphalte in Heist o/d Berg	10.286
Nieuwpoort	WV l	1.9.1999 1.6.2000	1 4	25% tussenkomst op Buzzy Pazz 60- tot 64-jarigen	10.595
Nevele	OVI	1.7.2000	4	60- tot 64-jarigen	10.982
De Haan	WV l	1.8.2000	4	60- tot 64-jarigen	11.644
Machelen	VBr	1.7.2002	4	60- tot 64-jarigen	12.067
Kortemark	WV l	1.7.2003 1.9.2003	4 1	60- tot 64-jarigen 50% tussenkomst op Buzzy Pazz	12.079

Gemeente	Ent	Start- datum	Syst.	Soort tussenkomst	Aantal Inwoners op 1.1.2003
Bocholt	Lim	1.9.1999	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas	12.104
		1.4.2000	4	60- tot 64-jarigen	
Ichtegem	WV l	1.6.2000	4	60- tot 64-jarigen	13.429
Tremelo	VBr	1.5.2000	4	60- tot 64-jarigen	13.601
Bonheiden	Ant	1.4.2002	4	60- tot 64-jarigen	14.241
Beernem	WV l	1.2.2000	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas	14.540
Bredene	WV l	1.7.1999	4	60- tot 64-jarigen	14.605
Kruibeke	OVI	1.5.1999	4	-12-jarigen en 60- tot 64-jarigen	14.730
Boom	Ant	1.5.1999	4	60- tot 64-jarigen	15.330
		1.5.1999	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas	
		1.7.2003	1	100% tussenkomst op WIGW-netabonnement	
Putte	Ant	1.9.2000	1	50% tussenkomst op Buzzy Pazz	15.399
		1.2.2003	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied gemeente	
Puurs	Ant	11.2.2002	3	reiziger betaalt 0,70 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Bornem, Puurs en Sint-Amands	15.859
Tessenderlo	Lim	1.8.2000	4	60- tot 64-jarigen	16.331
Essen	Ant	1.9.2002	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Essen en Kalmthout	16.697
Middelkerke	WV l	1.9.1999	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz	17.217
		1.6.2001	4	60- tot 64-jarigen	
Kalmthout	Ant	1.9.2002	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Essen en Kalmthout	17.410
Diepenbeek	Lim	1.9.2003	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente	17.464
Kortenberg	VBr	4.5.2003	3	reiziger betaalt niets op grondgebied gemeente	17.681
Blankenberge	WV l	1.2.2000	4	-12-jarigen en 60- tot 64-jarigen	17.897
Torhout	WV l	1.6.2000	4	60- tot 64-jarigen	18.841
Sint-Katelijne- Waver	Ant	1.6.2000	4	60- tot 64-jarigen	19.245
		1.9.2000	1	50% tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas	

Gemeente	Ent	Start-datum	Syst.	Soort tussenkomst	Aantal Inwoners op 1.1.2003
Bornem	Ant	11.2.2002	3	reiziger betaalt 0,70 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Bornem, Puurs en Sint-Amands -12-jarigen	19.939
		1.9.2000	4		
Oostkamp	WV l	1.7.2001	1	33% tussenkomst op Buzzy Pazz	21.320
Scherpenheuvel-Zichem	VBr	1.7.2001	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente	21.733
Merelbeke	OVI	1.7.2000	1	50% tussenkomst op Buzzy Pazz	22.003
Willebroek	Ant	11.2.2002	3	reiziger betaalt 0,20 euro per rit op grondgebied gemeente	22.687
Ronse	OVI	1.1.2003	5	nultarief binnen de gemeentegrenzen	23.870
Aartselaar	Ant	1.8.2000	1	25% tussenkomst op Buzzy Pazz	27.664
Deinze	OVI	1.1.2002	4	60- tot 64-jarigen	27.718
Asse	VBr	1.9.2001	4	-12-jarigen en 60- tot 64-jarigen 50% tussenkomst op Buzzy Pazz	28.539
		1.7.2002	1		
Tongeren	Lim	21.12.2002	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente	29.690
Geraardsbergen	Ovl	1.12.2001	3	reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente	30.859
Mol	Ant	1.7.2000	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Geel en Mol	32.170
Geel	Ant	1.7.2000	3	reiziger betaalt 0,60 euro per rit op grondgebied van de gemeenten Geel en Mol	34.350
Vilvoorde	VBr	1.10.1999	3	reiziger betaalt 0,50 euro voor een heen-en-terug biljet op woensdag en zaterdag, opstap in welbepaalde zones en afstap zone 68 in Vilvoorde	36.033
Sint-Truiden	Lim	1.6.2000	3	reiziger betaalt € 0,60 per rit op grondgebied gemeente	37.501
Dendermonde	OVI	1.9.1999	4	-12-jarigen	43.136
Genk	Lim	1.2.2000	4	60- tot 64-jarigen 25% tussenkomst op Buzzy Pazz en Omnipas reiziger betaalt 0,50 euro per rit op grondgebied gemeente	63.197
		1.9.2001	1		
		1.7.2000	3		
Oostende	WV l	1.5.1999	1	25% tussenkomst op Omnipas 50% tussenkomst op Buzzy Pazz 60- tot 64-jarigen	68.065
		1.9.1999	1		
		1.3.2000	4		
Sint-Niklaas	OVI	1.7.2000	1	50% tussenkomst op Buzzy Pazz	68.663
Hasselt	Lim	1.7.1997	5	nultarief binnen de gemeentegrenzen	68.931

Gemeente	Ent	Start-datum	Syst.	Soort tussenkomst	Aantal Inwoners op 1.1.2003
Mechelen	Ant	1.1.2000 1.7.2002	1 2&3	33% tussenkomst op Buzzy Pazz biljetreiziger betaalt 0,60 euro per rit, kaartreiziger betaalt 0,50 euro per rit (10-rittenkaart)	76.485
Leuven	VBr	1.5.1999 1.1.2000	4 3	-12-jarigen 1,20 euro per rit heen en terug op zaterdag, op- of afstaphalte is gelegen op grondgebied gemeente	90.406
Gent	OVI	1.9.1999 1.9.2001	4 4	-12-jarigen 12- tot 14-jarigen	228.016

(\*) toestand op 1 december 2003

Systeem 1: procentuele tussenkomst op abonnementen

Systeem 2: tussenkomst op kaarten

Systeem 3: tussenkomst op biljetten

Systeem 4: gratis netabonnement voor bepaalde leeftijdscategorie(ën)

Systeem 5: gratis openbaar vervoer binnen een gemeente