

C74 – BUI5

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

23 januari 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR BUITENLANDS BELEID, EUROPESE AANGELEGENHEDEN,
INTERNATIONALE SAMENWERKING EN TOERISME

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over chartervluchten vanop de luchthaven van Oostende	1
Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over initiatieven om Vlaanderen als toeristische bestemming te promoten in China	5

Waarnemend voorzitter: mevrouw Miet Smet, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over chartervluchten vanop de luchthaven van Oostende

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben een beetje jaloers op Wallonië. Wat daar kan, zou ook in Vlaanderen moeten kunnen. Op de regionale luchthavens van Bierset en Charleroi is heel wat mogelijk, ook al wordt gefluisterd dat dit met overheidsgeld gebeurt. Er zijn echter ook elders in Europa goede regionale luchthavens die goed draaien op het vlak van passagiersvluchten. Ik denk bijvoorbeeld aan Gerona, waar een gigantische economische meerwaarde wordt gecreëerd. Het is kleinschalig begonnen, maar geleidelijk aan gegroeid. Dat moet ook mogelijk zijn voor de Vlaamse regionale luchthavens, maar ik heb het gevoel dat die ter plaatse blijven trappelen. Er zijn gelukkig privé-investeerders die er toch muziek in zien en die vooruit willen, zoals de touroperator Jetair.

Jetair zal vanaf de paasvakantie twee nieuwe bestemmingen aanbieden van op de luchthaven van Oostende, meer bepaald naar Kos en Korfoe. Jetair is al sinds 1996 actief op de luchthaven van Oostende en biedt momenteel elf reisbestemmingen aan. De toename van het aantal reisbestemmingen is het resultaat van een goede samenwerking tussen Jetair, de Oostendse luchthaven, Toerisme Oostende en de stad Brugge. Zoals gezegd, vliegt Jetair vanaf Pasen 2007 voor het eerst dagelijks vanuit Oostende naar andere bestemmingen. Het zet hiervoor twee extra toestellen in. Dit resulteert in extra werkgelegenheid voor 110 mensen en 40 piloten. Dat is niet niks voor de lokale economie. Met de kust, Flanders Fields en Brugge heeft de regio West-Vlaanderen heel wat troeven. Vanuit Vlaanderen vertrekken er via Zaventem duizenden mensen op citytrip. De omgekeerde beweging moet ook mogelijk zijn voor Brugge.

Jetair bevestigde mij dat het nog steeds werkt aan een plan om passagiers van Spanje naar Oostende aan te voeren om de kunststeden en de kust te ontdekken, iets wat we alleen maar kunnen aanmoedigen. Ze willen dus niet enkel Vlamingen heen en terug brengen, maar ook aan incoming toerisme vanuit Spanje doen. Volgens Jetair heeft de internationale luchthaven Brugge-Oostende heel wat meer voordelen dan andere luchthavens, waaronder de vlotte bereikbaarheid. Ik heb vroeger in deze commissie al enkele voordelen van passagiers-

vluchten op de luchthaven van Brugge-Oostende aangehaald. Passagiersvluchten veroorzaken op die luchthaven geen problemen, dit in tegenstelling tot bepaalde vrachtluchten. Die laatste vliegen rakelings langs de daken, terwijl passagiersvluchten vrij snel de hoogte in gaan. Ze veroorzaken bovendien geen geurhinder van kerosine en starten hun motoren niet op in de directe omgeving van woonwijken. Vooral de gunstige gevolgen voor het incoming toerisme zijn niet te onderschatten. De luchthaven van Brugge-Oostende ligt op een boogscheut van Brugge en dichtbij Gent. Er zijn luchthavens in buitenlandse steden die veel verder van het centrum verwijderd zijn. Indien de luchthaven van Brugge-Oostende tot citytripvluchthaven wordt uitgebouwd, zullen de kunststeden vlotter bereikbaar zijn voor buitenlandse toeristen, wat een doelstelling is in de beleidsbrief Toerisme 2007.

Mijnheer de minister, deelt u mijn visie dat de uitbouw van de regionale luchthaven Brugge-Oostende tot citytripvluchthaven belangrijk is voor het toerisme in de kust- en kunststeden? Wat is uw visie? Hebt u overleg gepleegd met minister Peeters, bevoegd voor regionale luchthavens, over de toeristische impact van de regionale luchthavens? Indien ja, wat hield dit overleg in? Indien neen, waarom niet?

Hebt u of heeft Toerisme Vlaanderen al contact gehad met andere touroperators en/of chartermaatschappijen en/of goedkope luchtvaartmaatschappijen om gebruik te maken van de luchthaven Brugge-Oostende? Zo ja, met welke? Bij een goedkope luchtvaartmaatschappij denken mensen altijd aan Ryanair. Die biedt voor velen voordelen, maar voor sommigen heeft die maatschappij ook een negatieve bijklank. Ik wil erop wijzen dat er naast Ryanair nog tientallen andere goedkope luchtvaartmaatschappijen zijn zoals Air Berlin, transavia.com en andere. Ook zij zijn misschien wel geïnteresseerd in de Vlaamse regionale luchthavens.

Werden er reeds afspraken gemaakt met de directie van Jetair en/of andere touroperators om op de buitenlandse bestemmingen van Jetairfly promotie te voeren voor de kustregio, Flanders Fieldsregio en de kunststeden zoals Brugge. Indien ja, op welke manier zal dit gebeuren? Is men bereid hiervoor een budget vrij te maken?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik ga zelf heel graag op vakantie en ik begrijp heel goed dat de toeristische sector een economische troef is. Maar er is ook de ecologische draagkracht die steeds vaker overschreden wordt. Ik denk,

zoals de heer Verstreken zegt, dat de chartervluchten op lokaal vlak veel minder belastend zijn dan de vrachtluchten die momenteel ook 's nachts gebeuren vanop de luchthaven van Oostende. Maar er is ook de bredere milieuproblematiek, in de eerste plaats de klimaatproblematiek. Volgens sommigen kan dit op termijn heel positief zijn voor onze Vlaamse kust want die zou de nieuwe Rivièra kunnen worden als gevolg van het opschuiven van de klimaatgordels. Het zou veel te heet worden in Cannes en Nice waardoor onze kust the place to be zou worden. Erkennen dat er een klimaatprobleem is, is één ding, maar er op een efficiënte manier tegen strijden is een ander ding. Ik stel me dan ook de vraag of de overheid niet beter vluchten over een afstand korter dan 500 km zou ontraden, eerder dan extra vluchten aan te trekken, want vooral de CO₂-balans van korte-afstandsvluchten is enorm nefast.

Vlaanderen beschikt over een goed uitgebouwd treinnet en al onze kunststeden zijn goed bereikbaar met de trein. Toen het TGV-netwerk werd uitgebouwd – waar de groenen fel tegen waren omdat het ten nadele ging van de kleine stationnetjes bij ons – was een van de argumenten voor de aanleg dat korteafstandsvluchten binnen Europa overbodig zouden worden.

In welke mate zou u, bij het promoten van onze kunststeden, willen in overweging nemen dat er naast het vliegtuig ook de mogelijkheid van het spoor is?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Als West-Vlaming kan ik de terechte opmerkingen en de vragen van de heer Verstreken steunen, maar ik wil toch pleiten voor doordachtheid wat de eventuele vermeerdering van het aantal vluchten betreft.

Ik heb al een paar keer het geluk gehad om te kunnen opstijgen in Oostende. De luchthaven is uitmuntend op het vlak van bereikbaarheid en klantvriendelijkheid. Maar als men de regionale luchthaven Brugge-Oostende in de toekomst zou uitbreiden, vrees ik dat het niet blijft bij twee vluchten. Integendeel, men zal pleiten voor een steeds verdere uitbreiding. Mijn bekommernis is dat met de uitbreiding en de toename van het aantal vluchten, de attractiviteit van de luchthaven van Oostende misschien in het gedrang komt. Ik pleit dus wel voor uitbreiding maar op een behoedzame en doordachte wijze.

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Geachte collega's, mevrouw de voorzitter, de problematiek houdt ons bezig vanuit diverse aandachtspunten. Bereikbaarheid is heel belangrijk bij de uitbouw van ons toeristisch product. In de toekomst zal de manier waarop nog belangrijker worden, evenals de snelheid waarmee en ook de ecologische draagkracht zal een steeds belangrijker element worden. Ik denk dat we moeten streven naar bereikbaar-

heid op diverse manieren. Een van de mogelijkheden is om dat te doen via luchtvaartverbindingen, maar het kan evenzeer via het spoor. Mijnheer Glorieux, als u hier de voorbije weken de discussie had bijgewoond, zou u weten dat dat een van mijn aandachtspunten is. Ik ben van plan om hierover een overeenkomst te sluiten met de NMBS. Ik heb daarvoor al enkele contacten gehad.

Ik ben ervan overtuigd dat het hogesnelheidsspoor op termijn de vervoersmodus bij uitstek wordt voor relatief korte afstanden binnen Europa. Maar ook daar zal het probleem rijzen van de vlotte bereikbaarheid. Voor de streek waar de heer Verstreken naar verwijst, is er bijvoorbeeld al een probleem met de aansluiting op de HST-verbinding vanuit het Verenigd Koninkrijk. Dat leidt tot grote problemen doordat de verbinding niet afgesteld is op de treinen in Rijsel (waar het bestaan van twee stations de zaken er ook niet bepaald makkelijker op maakt), omdat men geen all-inpakket kan verkrijgen enzovoort. Ik ben zeker met die problematiek bezig.

Mijnheer Glorieux, het siert u dat u toegeeft dat u in uw verzet tegen de HST destijds de verkeerde keuze hebt gemaakt. Het ging toen om een toekomstkeuze. U hebt u daartegen verzet en gezegd dat er meer aandacht moest gaan naar het binnenlandse spoor. Ik denk dat het spoor in de toekomst een van de beste vervoersmodi – zoniet de beste – zal zijn binnen Europa.

We moeten de hele problematiek bekijken, niet alleen de verbindingen door de low cost carriers. We moeten ook oog hebben voor de spoorverbindingen, zeker voor onze steden.

Mijnheer Verstreken, u hebt gelijk dat het aantrekken van luchtvaartverbindingen belangrijk is. We zien dat zowel op verre als op dichtbij markten. Het voorbeeld van Japan is gekend. Het faillissement van Sabena en het wegvallen van directe luchtvaartverbindingen betekenen een sterke achteruitgang van het aantal Japanse toeristen. Daarom heb ik werk gemaakt van een verbinding met China. Ook een verbinding met India zou een uitstekende zaak zijn.

Het is ook belangrijk om het netwerk van de low cost carriers die nu al op Vlaanderen vliegen, te verbreden. De vraag is of je van retourvluchten van chartermaatschappijen en low cost carriers gebruik kunt maken. Dat is de aanleiding van uw vraag en daarover ging ook het persbericht van Jetair van 6 december 2006.

Verskillende aandachtspunten zijn daarbij van belang. Een eerste punt is het aantal vluchten en de capaciteit van de vliegtuigen. Ik wil erop wijzen dat low cost carriers heel sterk gericht zijn op uitgaand toerisme, en veel minder op inkomend toerisme. Voor het inboundaspect is het voor het Vlaamse toerisme van wezenlijk belang dat die vluchten vertrekken vanuit de steden en

gebieden waar onze klanten zitten en waar we onze marketing doen.

Een ander belangrijk punt is de kwaliteit van de dienstverlening en het onthaal in de luchthaven zelf. Daar moet verder in geïnvesteerd worden. Minister Peeters is daar volop mee bezig, ook concreet voor de luchthaven Brugge-Oostende. Dat staat te lezen in zijn beleidsbrieven. U kunt nu al de realisaties op het terrein zien.

Er konden inderdaad nog heel wat zaken verbeteren, en daar is de Vlaamse Regering nu gelukkig mee bezig. Ze investeert in de incheckbalies en in de vernieuwing en uitbreiding van de transportband voor passagiersbagage, met het oog op het aantrekken van meer passagiersvluchten.

Een ander aandachtspunt is het verbeteren van de aansluiting tussen de kunststeden en de luchthavens en de stations waar de hogesnelheidstreinen aankomen. Het gaat hier vooral om de ontsluiting van de spoorverbindingen tussen de steden en de aankomstterminals.

Uiteraard biedt de luchthaven van Brugge-Oostende een meerwaarde voor de snelle bereikbaarheid van Brugge en eventueel Gent. Voor de andere kunststeden – Antwerpen, Mechelen, Leuven en Brussel – is het belangrijk om te focussen op Zaventem.

We werken nu al op verschillende fronten. Ik ga niets wijzigen aan het samenwerkingsakkoord met BIAC voor wat Zaventem betreft. Voor de luchthaven van Oostende werd er een taskforce opgericht met de luchthavenbeheerder en met verschillende toeristische partijen – de stad Brugge, de stad Oostende, Toerisme Vlaanderen, de horeca en het kabinet Toerisme – voor het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen.

Deze taskforce heeft een analyse gemaakt van de problemen en kwam tot het besluit dat de bereikbaarheid van Brugge en de Vlaamse kust een grote uitdaging vormen. Ze kwam tevens tot de conclusie dat er nood is aan lagekostenluchtvaartmaatschappijen die op Oostende vliegen.

Ze was bovendien van oordeel dat er gewerkt dient te worden op bestemmingen die ook voor Vlaamse toeristen interessant zijn en waar frequent op gevlogen wordt. Hierbij wordt gedacht aan Praag, Barcelona, Carcassonne en andere steden. De taskforce stelde vast dat er slechts twee low cost carriers echt interessant zijn, met name Ryanair en easyJet. Zij hebben echter allebei een eigen strategie. De eerste maatschappij vliegt op secundaire luchthavens, de tweede vliegt op primaire luchthavens.

Hoe het Ryanair in Oostende eerder is vergaan, is u wellicht niet onbekend. Toch staat Ryanair nog steeds open voor suggesties. Om Ryanair te overtuigen is er

echter meer nodig dan een goed onderbouwd dossier en promotie. Zij verwachten verregaande verbintenissen. Het project moet door heel veel toeristische actoren en diensten gesteund worden.

De luchthavenautoriteiten van Brugge-Oostende hebben al herhaaldelijk inspanningen gedaan om easyJet te overtuigen. Voorlopig denkt die maatschappij er echter niet aan om naar België te vliegen. Binnen de taskforce werd vorig voorjaar afgesproken om een 'bidbook' op te maken waarmee verschillende luchtvaartmaatschappijen benaderd zullen worden.

Het is geen eenvoudig dossier. Zoals u weet, leggen die luchtvaartmaatschappijen geen euro op tafel. Zij verwachten dat de luchthaven alles zelf betaalt: de landingsrechten, de afhandeling van passagiers en bagage en zelfs de opleiding van de hostesses. Dat is het systeem waarmee de lagekostenluchtvaartmaatschappijen werken.

Zoals ik al zei, werd er onder mijn impuls een taskforce voor de luchthaven van Brugge-Oostende opgericht. Zowel mijn kabinet als dat van minister Peeters maken er deel van uit. Over de luchthaven van Oostende hebben er al een tweetal vergaderingen plaatsgevonden tussen mijn kabinet, het kabinet van minister Peeters en andere betrokken actoren. Aanleiding tot deze vergaderingen was de vraag vanuit de vzw Hotels Regio Brugge om te onderzoeken of er mogelijkheden waren om lagekostluchtvaartmaatschappijen vanuit de luchthaven van Oostende te laten opereren. Ik ben van mening dat losse projecten op termijn weinig soelaas bieden. Er was al het verhaal met Ryanair dat van heel korte duur was. Die maatschappijen stappen gewoon op, ondanks alle inspanningen en ingebrachte middelen. Ik geloof daarentegen wel dat de ontwikkeling van een toekomstvisie op lange termijn met meer privépartners nieuwe mogelijkheden opent voor een aantal Vlaamse luchthavens, zoals die van Oostende en Antwerpen.

Belangrijk is te weten dat luchtvaartmaatschappijen bij het aantrekken van nieuwe luchtlijnen oog hebben voor drie aspecten, althans in de beginfase. Ten eerste is er de grootte van de thuismarkt met het aantal inwoners in de regio rond de luchthaven. Ten tweede kijken ze naar de aanwezigheid van bedrijven: zijn er bedrijven in de buurt die trafiek kunnen genereren? Ten derde is er de concurrentiepositie, waarbij wordt gekeken naar de aanwezigheid van andere luchtvaartmaatschappijen, de hub-positie van de luchthaven en de toeristische aantrekkingskracht van de regio.

Ik heb al werkbezoeken gebracht aan Jetair en Thomas Cook, de twee grootste touroperators gevestigd in Vlaanderen die ook opereren vanuit de luchthaven van Oostende. Tijdens het bezoek vroeg Jetair de mogelijkheid te onderzoeken om vrije zetels in te vullen vanuit de permanente buitenlandse bestemmingen, meer bepaald Alicante, Malaga en Heraklion, en dit

mits de nodige promotie vanuit Vlaanderen. Om strategische redenen worden de Spaanse regio's Catalonië, Madrid, Valencia en Baskenland, en bij wijze van proef en in beperkte mate vanaf 2006 ook Gerona en Navarra, bewerkt door Toerisme Vlaanderen. Die keuze is ingegeven op basis van het actuele potentieel, het groeipotentieel, het volume van de markt en van de mogelijkheid om de beschikbare marketingmiddelen efficiënt in te zetten. De bestemmingen Alicante en Malaga, die Jetair in Spanje aanvliegt, vallen buiten die strategische keuzes van Toerisme Vlaanderen. Diezelfde regio's bieden als bronmarkt een verwaarloosbaar potentieel naar onze bestemming in verhouding tot de Spaanse markten waar Toerisme Vlaanderen nu wel actief is.

Jetairfly vliegt vanaf volgende zomer vanuit Oostende naar Kos en Korfoe. Korfoe wordt vanuit de regionale luchthaven elke maandag van juli en augustus aangevlogen. Naar Kos vertrekt er elke vrijdag tussen 29 juni en 31 augustus een toestel vanuit Oostende. Door deze aanvulling worden nu de vier populairste Griekse bestemmingen vanuit Oostende aangevlogen. Niet alleen de vakantiebestemmingen vanuit Oostende stijgen, maar ook de vluchtfrequentie verhoogt in 2007. De nieuwe bestemmingen en hogere vluchtfrequenties hebben als gevolg dat er voortaan elke dag afreizen zijn uit Oostende. In 2006 waren er slechts drie afreisdata. Om dit mogelijk te maken, investeert Jetairfly in een vlootuitbreiding.

Volgens Jetair ontdekken steeds meer reizigers de voordelen van Oostende en is hun aantal in elf jaar gestegen van 4500 tot 45.000. Uit onderzoek blijkt dat niet alleen West-Vlamingen vanuit Oostende naar de zon reizen, maar dat ook Oost-Vlaanderen sterk is vertegenwoordigd. Er komen ook passagiers uit de andere provincies, Noord-Frankrijk en Zeeuws-Vlaanderen. Vertrekken vanuit Oostende heeft ook financiële gevolgen voor de reizigers. Het voordeel op de vluchten en parking loopt bij Jetair voor een gezin met twee kinderen op tot 205 euro voor één week en 237 euro voor twee weken.

Wat Thomas Cook betreft, blijft het aanbod voor 2007 ongewijzigd ten opzichte van 2006. Vanuit Brugge-Oostende vliegt de maatschappij naar Alicante, Mallorca, Antalya, Bodrum, Heraklion en Tenerife.

De mogelijkheden om promotie te voeren op de buitenlandse bestemmingen van Jetairfly werden al eerder onderzocht. Als je hun netwerk erop nakijkt, blijkt dat ze vooral op het zuiden van Europa en de regio rond de Middellandse Zee vliegen. Dat is een charternetwerk dat erg op outbound is gericht. De koopkracht zit in West-Europa, een mature reismarkt met vele miljoenen kapitaalkrachtige consumenten die naar toeristische gebieden in het zuiden worden gebracht. Specifiek voor Oostende wordt gevlogen op de steden die ik daarnet al vernoemde.

Het klopt dat Toerisme Vlaanderen Spaanse toeristen aantrekt, maar dan vooral uit de verstedelijkte gebieden

in Madrid en het noorden van Spanje. Het Jetairflynetwerk biedt weinig perspectief voor de promotie van de kunststeden: de bestreken gebieden lopen bijna niet parallel met de gebieden die geselecteerd werden in het marketingplan Buitenland en er zijn dan ook geen budgetten voor promotie beschikbaar. Het is met andere woorden niet realistisch om ditzelfde netwerk ook te gebruiken voor inbound. Het marktpotentieel van de Vlaamse kust reikt grosso modo niet verder dan de Belgische, Nederlandse, Luxemburgse en Duitse markten. Buiten deze regio is het moeilijk om toeristen vanuit zonzekere gebieden met honderden kilometers kustlijn aan te trekken voor een strandvakantie in Vlaanderen. Toerisme Vlaanderen is van oordeel dat het op dit moment niet realistisch is om Spaanse, Italiaanse, Marokkaanse, Griekse en Turkse toeristen aan te trekken naar de Vlaamse kust.

De toeristische marktpotentie van Flanders Fields en het battlefieldtoerisme situeert zich eerder op de Angelsaksische markt, die op dit ogenblik niet opgenomen is in het Jetairflyaanbod. Wel perspectieven biedt het proefproject dat Jetair heeft lopen voor zijn lijn Brussel-Toulon. In de Zuid-Franse stad Toulon wordt er promotie gemaakt door Jetair om op een goedkope manier naar Brussel te vliegen. In de beleidsbrief 2007 wordt aangekondigd dat het kantoor van Toerisme Vlaanderen in Parijs het marktpotentieel van de regio's rond Marseille en Nice zal onderzoeken en in kaart zal brengen. Het bestaan en de promotie van de charterlijn Brussel-Toulon zal daarin een voorwerp van onderzoek zijn. Ook daar zal de HST zeker in beeld komen als een veilig en snel transportmiddel. Er zal uit dit onderzoek moeten blijken of deze Zuid-Franse regio's marktpotentieel voor Vlaanderen hebben. Op basis hiervan kunnen budgetten uit de buitenlandse marketing worden vrijgemaakt.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer Glorieux, als door de klimaatsverandering Vlaanderen onder water komt te staan, dan hoop ik dat ik nog bootvluchteling in Brussel kan worden. Maar alle gekheid op een stokje, u zegt dat vluchten binnen 500 kilometer moeten worden beperkt. Ik kan daar gedeeltelijk inkomen, maar mijn vraag gaat over vluchten naar bestemmingen die meer dan 1000 kilometer ver liggen. Er is nog geen TGV die over de Pyreneeën naar Spanje rijdt, daarvoor moet men nog het vliegtuig nemen. Ik was er al van in het begin van overtuigd dat de vluchten van Ryanair tussen Oostende en Londen gedoemd waren te mislukken. Ten eerste was er een slecht contract en ten tweede was de afstand te kort. Men raakt sneller met de wagen in Londen, via de Kanaaltunnel. Ik vind het jammer dat er geen verdere stappen worden ondernomen. Ryanair zou in principe nog een schadevergoeding moeten betalen voor het verbreken van het contract. Verdere vluchten naar Gerona en Barcelona zou-

den mogelijk moeten zijn vanop de Oostendse luchthaven.

Ik hoor voor het eerst dat er contact is opgenomen met easyJet. Ik ben nieuwsgierig naar de inhoud van die gesprekken en om te weten hoe ze tegenover een regionale luchthaven als Oostende staan. Zijn er ook stappen ondernomen om te praten met andere maatschappijen? In de door u opgerichte taskforce wordt gesproken over de nood aan lagekostenmaatschappijen, er zou zelfs een bidbook over bestaan. Kunnen wij dat ook inkijken?

Wat me verbaast is dat Toerisme Vlaanderen, maar ook dit parlement, de houding aanneemt van: “We weten niet wat we moeten doen met de luchthaven van Oostende, dus laat maar begaan.” Minister Peeters heeft een onderzoek over de luchthaven besteld, dat zal in de komende maanden hier wel besproken worden. Maar ik vind het vreemd dat wat in Oostende niet lukt, wel lukt in tientallen andere Europese steden. Ik ben persoonlijk een voorstander van meer passagiersvluchten, met respect voor ecologie en de omwonenden. Ik hoop dat daar werk van wordt gemaakt.

Zowel zakenmensen die naar Vlaanderen komen als toeristen, vloeken op de luchthaven van Zaventem. Ik weet dat dit een federale materie is. Maar ik begrijp nog altijd niet dat een gloednieuwe terminal, die de overheid miljoenen heeft gekost, aan de overkant van de luchthaven kon gebouwd worden. Mensen uit de Schengenlanden moeten soms een kilometer lopen voor ze aan de douane komen. Zakenmensen die hier komen werken, zouden zo dicht mogelijk bij de uitgang moeten landen. Vandaar dat ik denk dat een regionale luchthaven hierin een rol kan spelen.

Drie jaar geleden zegden de touroperators me dat er geen groeipotentieel was in het aantal vertrekkende toeristen vanuit Oostende. In 2006 waren er beduidend meer passagiers in Oostende, hun aantal steeg met 16 percent tot 146.355 personen. Ik merk dat Jetair en Thomas Cook meer en meer bestemmingen willen bereiken vanuit Oostende. Ook incoming toerisme moet mogelijk zijn, want dat is niet onbelangrijk voor de lokale economie.

Minister Geert Bourgeois: U moet niet denken dat ik uw zorg niet deel, maar ik heb ook geprobeerd om de problemen te schetsen.

Ten eerste, het probleem van inbound met onze huidige chartermaatschappijen en touroperators is zeer moeilijk. Ze vliegen mensen van hier naar zuiderse bestemmingen. We kunnen niet zeggen dat we overall een toeristisch kantoor zullen openen om de retourvluchten te boeken.

Ten tweede, nieuwe lagekostenmaatschappijen aantrekken is ook niet zo eenvoudig. Er is een taskforce opgericht. Zoals u weet is easyJet niet geïnteresseerd. Er is de

kostenproblematiek. De maatschappijen verwachten dat de luchthaven alles betaalt, behalve het vliegen zelf. Er zal een bidbook gemaakt worden om dan te proberen op die basis luchtvaartmaatschappijen aan te trekken. We maken er werk van, maar succes is niet verzekerd.

De heer Johan Verstreken: Er is volgens mij echt nog werk aan de winkel voor Toerisme Vlaanderen. Als ik zelf in het buitenland ben, zie ik zo weinig Vlaanderen als toeristische bestemming gepromoot. Daar zit echt groeipotentieel in. Volgens mij neemt men te weinig contact op met touroperators die in andere landen gehuisvest zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Luk Van Nieuwenhuysen treedt als waarnemend voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over initiatieven om Vlaanderen als toeristische bestemming te promoten in China

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Geachte collega's, het verkennen van verre en nieuwe markten staat centraal in de beleidsnota van de minister van Toerisme. Om zoveel mogelijk Chinese toeristen naar Vlaanderen te lokken, is een rechtstreekse verbinding tussen China en Brussel meer dan nodig. Maar vrij recent besliste de luchtvaartmaatschappij Hainan Airlines om die rechtstreekse vluchten terug te schroeven van vier naar twee vluchten. Onlangs is er in Beijing een gloednieuw kantoor van Toerisme Vlaanderen geopend. Dat was het hoogtepunt van een tweede Chinareis, waaraan de minister wegens omstandigheden niet kon deelnemen.

Vanwaar de beslissing van Hainan Airlines om het aantal vluchten terug te schroeven? Is deze beslissing tijdelijk? Heeft de minister daarover overleg gehad met Hainan Airlines? Hoe evalueert de minister de recente Chinareis? Welke initiatieven werden reeds genomen door het nieuwe Toerismekantoor in Beijing en welke plannen staan er nog in de steigers?

De voorzitter: Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Ik ben ook een grote voorstander van het bewerken van de Chinese markt. Ik dacht dat u eens gezegd hebt dat de bezettingsgraad van de vluchten heel hoog was. Vandaar mijn verba-

zing over het terugschroeven ervan. Hebt u enig idee welke directe impact dat zal hebben op de toeristen uit die regio?

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Is er een apart beleidsplan voor de Chinese markt? Hoe en met welke regelmaat worden die initiatieven geëvalueerd?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer de voorzitter, collega's, de berichtgeving in de media geeft de realiteit niet volledig weer. Het is niet zo dat Hainan Airlines besloten heeft tot een halvering van zijn vluchten.

Tijdens het bezoek in december van vorig jaar is er contact geweest met de directie van Hainan Airlines. De luchtvaartmaatschappij is tevreden over de bezettingsgraad van de lijnvlucht Beijing-Zaventem, die op dat moment 73 percent haalde. Hainan Airlines heeft dan meegedeeld dat het een zomer- en winterschema hanteert, zoals van meet af aan de bedoeling was. Vanaf 16 december 2006 is de vlucht op zaterdag geschrapt. Bij de start van het nieuwe seizoen, op 1 april, gaat Hainan weer over naar het zomerschema. In 2007 worden dus tijdens het hoogseizoen, van 1 april tot en met 30 september, 4 vluchten per week uitgevoerd. Tijdens het laagseizoen, van 1 oktober tot 31 maart van het volgende jaar, wordt op een schema van 3 vluchten per week gevolgen. Hainan Airlines heeft bevestigd dat het zijn ambitie is om in het hoogseizoen over te gaan naar dagelijkse vluchten. Het is dus niet de bedoeling om terug te schroeven, men is integendeel zeer ambitieus.

Het gebruik van een zomer- en winterschema heeft ook te maken met de beperkte bezetting op internationale vluchten van en naar China in het laagseizoen. Op dit moment is het in China immers hoogseizoen voor de binnenlandse vluchten. Ter gelegenheid van het Chinese Nieuwjaar gaan miljoenen Chinezen op familiebezoek en reizen ze veel minder naar het buitenland. Hainan Airlines stelt zijn beleid daarop af en zet de vliegtuigen die het anders gebruikt voor buitenlandse vluchten in op de enorme binnenlandse markt van dat moment.

Hainan blijft dus zeer ambitieus en heeft zelfs aangekondigd dat het 2 nieuwe vliegtuigen heeft besteld om in te zetten op de lijn Zaventem- Beijing. De 2 nieuwe Airbus A330-toestellen worden in december 2007 geleverd, met een nog betere dienstverlening voor de passagiers tot gevolg.

Uw tweede vraag gaat over de evaluatie van de zending. Die zending had een dubbele bedoeling: enerzijds het in contact brengen van de Vlaamse private en publieke reissector met de Chinese reisindustrie en anderzijds de officiële opening van het kantoor van Toerisme Vlaanderen.

Ik heb tot mijn genoegen vastgesteld dat de Vlaamse toeristische sector goed vertegenwoordigd was op de missie. De delegatie bestond uit een vertegenwoordiging van de Vlaamse kunststeden Antwerpen, Gent, Mechelen en Leuven. De Vlaamse reisindustrie was met een tiental deelnemers vertegenwoordigd. Die delegatie bestond zowel uit vertegenwoordigers van de hotelindustrie als uit vertegenwoordigers van de reisagenten, die onder andere gespecialiseerd zijn in inkomend toerisme. Dat wijst erop dat er binnen de Vlaamse toeristische sector duidelijke interesse bestaat voor het toerisme uit China.

Op de eerste dag van het bezoek werd een seminarie gehouden over de trends en de uitdagingen op de Chinese markt van het uitgaande toerisme. Tijdens dat seminarie kwamen vier Chinese gastsprekers een toelichting geven over de mogelijkheden van de Chinese toeristische markt.

Uit het seminarie kunnen drie belangrijke besluiten getrokken worden. Eén: om voorbereid te zijn op de evolutie van de ADS-toerist, de Approved Destination Status, die in groep reist, naar de individuele Chinese toerist, zal Vlaanderen moeten inspelen op de interesse van deze reiziger voor themareizen. Twee: wegens de grootte van de Chinese markt zal Vlaanderen verstandige keuzes moeten maken voor wat de regio's betreffen en de doelgroepen die bewerkt worden. Drie: Vlaanderen zal zijn toeristisch product voor een stuk moeten aanpassen aan de Chinese markt.

Op de eerste dag werd ook een bezoek gebracht aan het toerismekantoor van Nederland in Beijing, waarbij de delegatie werd ingelicht over de wijze waarop Nederland aanwezig is op de Chinese markt en de manier waarop Nederland deze markt bewerkt.

Zoals ik u al in het antwoord op uw eerste vraag vermeldde, was er ook een bezoek aan Hainan Airlines. Tijdens dit bezoek werd een samenwerkingsakkoord ondertekend waarin Toerisme Vlaanderen en de luchtvaartmaatschappij promotionele afspraken hebben gemaakt.

Op de tweede dag van het bezoek van de Vlaamse missie werd het nieuwe kantoor van Toerisme Vlaanderen officieel geopend in aanwezigheid van de Chinese media en de Chinese reisindustrie. De plechtige opening ging gepaard met een persconferentie, waarop de grote lijnen van de strategie van het nieuwe kantoor werden voorgesteld.

De Chinese toeristische markt is bijzonder groot en groeit enorm snel. De World Tourism Organisation voorspelt dat tegen 2020 100 miljoen Chinezen naar het buitenland zullen reizen. We moeten dus keuzes maken en een duidelijke doelgroep definiëren. Om die doelgroep te kunnen definiëren, heeft Toerisme Vlaanderen bij Sinomotors International, een gespecialiseerd

researchbedrijf, een studie aangekocht over de 'new rich in China'.

Toerisme Vlaanderen wil in China duidelijk gaan voor de 'kwaliteitstoerist': de Chinese toerist die een brede culturele interesse heeft, een goede opleiding genoot en bereid is om tijd en geld te spenderen aan een buitenlandse reis. Deze toerist is niet geïnteresseerd in het bezoeken van tien landen in twaalf dagen, maar wil minder landen bezoeken en echt de tijd nemen om die te leren kennen. Het is een toerist die geïnteresseerd is in themaproducten zoals wijnproeverij, trips, biertrips, wellness enzovoort.

Het kantoor in Beijing zal in de eerste plaats samenwerken met de Chinese touroperatoren, niet alleen met de traditonele, maar zeker ook met de online touroperatoren, die een steeds groter marktaandeel innemen. Daarnaast zal het kantoor ook de Chinese media bewerken, zodat er regelmatig reportages over toeristisch Vlaanderen en de Vlaamse kunststeden verschijnen in de gespecialiseerde magazines en weekbladen.

De persconferentie werd gevolgd door een tradeworkshop voor de Vlaamse toeristische sector. Heel wat geïnteresseerden van de Chinese toeristische sector kwamen daarop af. De officiële opening werd afgesloten met de voorstelling van de nieuwe Vlaamse brochure voor de Chinese markt en de Chinese website van Toerisme Vlaanderen. Tussendoor kregen de aanwezigen een voorstelling van de Vlaamse mode en kregen zij de kans om kennis te maken met onze Vlaamse keuken.

Op de laatste dag van de zending werd kennisgemaakt met de toeristische strategie van Duitsland op de Chinese markt en werd een bezoek gebracht aan de toeristische dienst van Beijing, waar een toelichting werd gegeven over de impact van de Olympische Spelen in 2008.

Zoals u uit mijn antwoord kunt vaststellen, ben ik tevreden over de Chinareis. De banden met China werden aangehaald door de opening van het kantoor Toerisme Vlaanderen en de ondertekening van een samenwerkingsovereenkomst met Hainan Airlines.

Het kantoor van Toerisme Vlaanderen in Beijing werd officieel geopend op dinsdag 5 december 2006 in aanwezigheid van de Chinese pers en vertegenwoordigers van de Chinese en de Vlaamse reisindustrie. Tot dan toe legde Toerisme Vlaanderen zich uiteraard toe op de administratieve afhandeling van een heel aantal praktische zaken: bankrekening, verzekering, huurcontracten, het arbeidscontract van de Chinese medewerkster enzovoort.

Parallel daaraan werd in december 2006 ook al begonnen met de verspreiding van de nieuwe brochure in het Chinees en werd de Chinese website online gezet. In

maart 2006 kwam een journaliste van het glossy reis-magazine Travel & Leisure, met een oplage van 200.000 exemplaren, naar Vlaanderen, wat leidde tot een artikel van 40 pagina's in het novembernummer van het tijdschrift.

In het voorjaar van 2007 zal een filmploeg van de nationale televisie CCTV een reportage maken over de Olympische Spelen van 1920 in Antwerpen. Die reportage zal herhaaldelijk in heel China te bekijken zijn en wordt op vier verschillende stations uitgezonden. Ze zal ook aandacht besteden aan de huidige toeristische en economische troeven van Antwerpen.

Het ligt in de lijn van de verwachtingen dat de Chinese media en de Chinese reisindustrie nog initiatieven zullen nemen om de naambekendheid van Vlaanderen in China te verhogen. Het kantoor in Beijing werkt op dit ogenblik aan de afronding en uitvoering van het marketingplan 2007. Tevens wordt volop werk gemaakt van de integratie van dit marketingplan met de online strategie van de consultant I-Merge en de concrete invulling van het samenwerkingsakkoord met Hainan Airlines.

Momenteel wordt het kantoor nog geleid door de heer Karel Ooms, de medewerker van Toerisme Vlaanderen die tevens de start van het kantoor voor zijn rekening heeft genomen. De eerstkomende weken wordt het team van het nieuwe kantoor aangevuld met een directeur en een administratieve medewerker. Daarvoor loopt de selectieprocedure.

In het hoofdkantoor van Toerisme Vlaanderen in Brussel wordt onder andere gewerkt aan een educatief parcours voor de Vlaamse toeristische sector over China en de Chinese reiziger. Zo werd op 14 november 2006 een vormingsdag gehouden voor de sector. Gisteren, op 22 januari, was er een workshop van de Gentse hotelvereniging over China, waar Toerisme Vlaanderen een lezing heeft gegeven over de mogelijkheden van de Chinese markt.

Kortom, alles is gestart, de medewerkers zijn er of worden verder aangeworven, de marketing is gestart en loopt op diverse manieren. Mijnheer Verstreken, het is uiteraard nog veel te vroeg om te evalueren. We zijn nog maar net bezig met de uitbouw, de opstart en de promotie.

De heer Stefaan Sintobin: Gezien het gevorderde uur en onze verdere agenda, stel ik voor om op een latere datum nog eens op China terug te komen. Het onderwerp blijft immers actueel.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
