

C53 – BUI4

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

6 november 2007

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

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

## INHOUD

|  |   |
|--|---|
| Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over aparte promotie voor Oostende door Toerisme Vlaanderen  | 1 |
| Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de reglementering inzake locaties voor kampeerauto's   | 3 |
| Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over een rechtstreekse busverbinding met de luchthaven van Charleroi   | 6 |
| Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over het recente bezoek van de minister aan Polen en de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van de veroordeling van homofobie in enkele EU-lidstaten | 9 |

**Voorzitter: de heer Karim Van Overmeire**

**Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over aparte promotie voor Oostende door Toerisme Vlaanderen**

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

**De heer Stefaan Sintobin:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het begin van deze legislatuur en bij de bespreking van het beleidsplan en de beleidsnota is gebleken dat de promotie van Vlaanderen als toeristische bestemming, zowel voor het binnen- als het buitenland, geënt is op de drie macroproducten: de Vlaamse Kust, de kunststeden en Groen Vlaanderen, waarmee vooral Limburg bedoeld wordt. Iedereen die zich met toerisme bezig houdt, weet dat. Ik was dan ook verrast toen ik enige tijd geleden in een krantenartikel las dat Toerisme Vlaanderen vanaf 2008 in het buitenland een aparte promotie zal voeren voor Oostende.

Ik heb er uiteraard geen problemen mee dat steden gepromoot worden. Die aparte promotie lijkt mij echter niet compatibel met de strategische visie van de minister om promotie te maken voor de drie genoemde macroproducten.

Mijnheer de minister, wat ligt aan de basis van de beslissing om Oostende apart te promoten? Waarom werd precies Oostende geselecteerd? Wat moeten we ons bij die aparte promotie voorstellen? Wat is het financiële plaatje van dit initiatief? Welke middelen worden daarvoor gebruikt? Is hier geen sprake van versnippering van middelen? Die bezorgdheid heb ik ook al in andere dossiers geuit. Hoe moeten we de aparte promotie plaatsen binnen de algemene strategische visie om de Vlaamse Kust als geheel te promoten? Is het de bedoeling om in de toekomst ook andere steden apart te promoten?

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

**De heer Johan Verstreken:** Mijnheer Sintobin – voor alle duidelijkheid – ik heb niet gelobbyd voor dit project. Dit initiatief gaat uit van Toerisme Oostende zelf. Ik heb er wel al meermaals op gehamerd dat de luchthaven van Oostende beter gepromoot kan worden en dat Oostende een belangrijke rol kan spelen als bestemming voor citytrips. Dat zou mijns inziens de hele kustregio ten goede komen.

De mensen van de buitenlandkantoren van Toerisme Vlaanderen in Parijs en Londen vertellen mij dat men

vooral naar centrumsteden gaat en dat de meeste informatie daar ook op gericht is. De activiteiten die men daar organiseert, zoals Cirque du Soleil of het WK Veldlopen, genereren inkomsten, niet alleen voor Oostende, maar ook voor de hele kustregio.

Mijnheer de minister, deelt u de mening dat de promotie van Oostende de hele kustregio ten goede kan komen?

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

**Minister Geert Bourgeois:** Collega's, mijn antwoord moet gezien worden tegen de achtergrond van mijn antwoord op de vraag van de heer Sintobin van 30 januari 2007 over de nieuwe marketingstrategie van Toerisme Vlaanderen voor het buitenland. In mijn antwoord heb ik de principes en uitgangspunten van die nieuwe strategie verduidelijkt.

Het nieuwe strategische marketingplan voor het buitenland dat Toerisme Vlaanderen vanaf dit jaar hanteert, stapt af van de klassieke benadering van de drie macroproducten. In de nieuwe strategie wordt het accent veeleer gelegd op de toeristische beleving van Vlaanderen via de zogenaamde productclusters. Vanzelfsprekend vindt men die belevingsaspecten vaak terug in de steden – zeker in onze Vlaamse kunststeden, maar ook in andere Vlaamse steden.

Oostende heeft zowel een kwalitatief aanbod als een veelheid van aantrekkingspolen die voor een buitenlandse toerist uit de onmiddellijke buurlanden een motivatie kunnen zijn om Oostende te bezoeken. De intensiteit en combinatie van troeven onderscheiden Oostende van de andere badplaatsen aan de Vlaamse Kust. Oostende is in die zin een volwaardig stadsproduct met musea, attracties, evenementen, shopping, enzovoort.

Juist omwille van die troeven bestaan er plannen om Oostende als citytripbestemming te promoten. Het betreft een bijkomend marketingspoor. Dat betekent uiteraard niet dat Oostende uit de kustpromotie stapt. Het bijkomend promotiespoor voor Oostende is ingegeven door het feit dat Oostende zichzelf meer als citytripbestemming wil profileren, en daar ook zelf promotiemiddelen voor wil inzetten.

Oostende heeft in dat kader aansluiting gezocht bij het nieuwe marketingbeleid van Toerisme Vlaanderen op de buitenlandse markten. In de nieuwe buitenlandse marketingstrategie pakt Toerisme Vlaanderen de poolvorming op een meer gedifferentieerde wijze aan, zodat meer partners kunnen aansluiten om promotie te

voeren op bepaalde markten of bij bepaalde doelgroepen die relevant zijn voor het toeristische product dat ze concreet te bieden hebben.

Deze twee bewegingen, enerzijds de marketingstrategie van Toerisme Oostende en anderzijds de gedifferentieerde aanpak van Toerisme Vlaanderen, hebben geleid tot de besprekingen over de promotie van Oostende als citytripbestemming. Toerisme Vlaanderen heeft mij bevestigd dat de besprekingen nog niet afgerond zijn. Ik kan u dan ook nog geen concrete en exacte informatie verschaffen over het financiële plaatje. De budgetten die vanwege Toerisme Oostende worden ingezet, noch de eventuele bijkomende middelen die Westtoer zal inzetten, zijn op dit ogenblik bekend. Toerisme Vlaanderen financiert dus niets extra, maar biedt een basiccampagne voor een bepaald budget. Binnen de reguliere campagnes voor de clusters en in lijn met het marketingplan en de keuzes die daarbinnen worden gemaakt, kan Toerisme Vlaanderen Oostende opnemen in de 'campagne buurlanden'.

Het project bevindt zich in de verkenningsfase voor de marketingcampagne 2008. Het is duidelijk dat Toerisme Oostende sowieso zelf eigen middelen uittrekt op de eigen begroting. Toerisme Vlaanderen zet geen extra financiële middelen in voor de promotie van Oostende. De promotie van Oostende als citytripbestemming past in de reguliere promotiewerking van het agentschap. Er is dus geen sprake van versnippering van middelen.

Oostende heeft een historische en internationale uitstraling die uitstijgt boven die van de gemiddelde badplaats aan de Vlaamse Kust. Toerisme Oostende geeft zelf aan ambitie te hebben om internationaal te investeren. Ik ben ervan overtuigd dat dit project een kans verdient. Een grondige evaluatie over enkele jaren zal moeten uitwijzen of deze investering lonend geweest is.

De promotie van Oostende als citytripbestemming is een strategische keuze van Toerisme Oostende, dat zich daarbij inschakelt in de globale buitenlandse toeristische marketing van Toerisme Vlaanderen. Oostende wordt natuurlijk ook nog steeds meegenomen in de globale promotie voor onze Vlaamse Kust. Alleen al door het feit dat Oostende beschikt over een luchthaven, een treinverbinding met Parijs, Amsterdam en Keulen en ferrydiensten aanbiedt naar Groot-Brittannië onderscheidt de stad zich van de andere badplaatsen. Ik ben ervan overtuigd dat dit project een hefboom kan zijn voor de promotie van de hele Vlaamse Kust.

De nieuwe aanpak van de buitenlandse toeristische promotie en marketing biedt ook andere steden en regio's de mogelijkheid voor een aparte promotie binnen het kader van de nieuwe buitenlandmarketing van Toerisme Vlaanderen. Toerisme Vlaanderen garandeert een gelijkwaardige benadering als de minimumvoorwaarden, zijnde de terugkoppeling naar het strategische plan,

gerespecteerd worden. Met andere woorden: ook andere steden kunnen een dergelijk initiatief nemen, maar ze moeten dan wel een aanbod hebben dat zich ertoe leent om als citytrip verkocht te worden. Concreet betekent dat: voldoende hotelcapaciteit, voldoende attracties, musea, evenementen en winkelapparaat van bovenlokaal belang enzovoort. Deze aanbodskennmerken moeten dan ook nog bekeken worden in relatie tot de verschillende markten en mogelijke doelgroepen, om na te gaan of het relevant is er bepaalde promotionele acties te ontplooiën.

Oostende is de eerste stad die in een dergelijk project instapt, maar er worden al veel gelijkaardige initiatieven gerealiseerd. Ik denk bijvoorbeeld aan de promotie van Ieper en omgeving op de Britse markt in het kader van het vredestoerisme.

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

**De heer Stefaan Sintobin:** Ik wil in de eerste plaats zeggen dat ik geen problemen heb met de promotie van Oostende. Het is mij om het even, als het maar toeristen oplevert.

Mijn vraag is vooral informatief bedoeld. U hebt verwezen naar mijn vraag van januari. Ik dacht dat misschien nog andere steden kunnen ingaan op het aanbod. U hebt aangegeven dat dit mogelijk is.

Er is blijkbaar geen versnippering van middelen, maar er bestaat wel wat verwarring over de promotie in het buitenland, niet alleen op Vlaams, maar ook op lokaal niveau. Gisteren las ik nog in de krant dat Brugge apart werkt zijn promotie als citytripbestemming op de Russische markt. Dat lijkt me geen coherent beleid. "Toerisme Brugge voert volgend jaar een promotiecampagne in Moskou om de groeiende Russische markt te bespelen. Dat heeft schepen van Toerisme Jean-Marie Bogaert bekendgemaakt. Dit jaar ontving ik al zeven Russische touroperators." Ik vind het jammer dat ieder op zijn eigen niveau, zonder enig overleg, promotie gaat voeren voor de eigen stad, terwijl er mogelijkheden bestaan om dat samen met Toerisme Vlaanderen te doen. Hetzelfde geldt voor Antwerpen dat promotie gaat voeren op de Chinese markt. Dat bedoel ik met de versnippering van middelen: het niet efficiënt inzetten van budgetten en het niet bundelen van de krachten.

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

**De heer Johan Verstreken:** Ik kan uw redenering deels volgen, mijnheer Sintobin, maar al die initiatieven kunnen alleen maar versterkend werken. Dat is toch logisch. Het gaat in Brugge om eigen stedelijke middelen. De steden kunnen toch autonoom beslissen wanneer ze promotie willen voeren. Ik vind wel dat er nood bestaat aan coördinatie van de acties en aan af-

spraken. In het geval van Oostende is dat ook gebeurd, er is overleg met Toerisme Vlaanderen.

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

**De heer Patrick De Klerck:** Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. In ieder geval ben ik blij dat het budget voor het macroproduct kust niet zal zakken. Ik heb vernomen dat er zal worden onderzocht – dat is nog aan de gang – of Toerisme Vlaanderen en Toerisme Oostende kunnen samenwerken.

U zegt zelf dat Oostende wordt opgenomen in de globale promotie van de kust. Ik wil het ook graag omdraaien. Als Vlaanderen bijkomende middelen zou geven aan Oostende voor de promotie van de stad, kan de kust dan in de marge worden opgenomen?

U spreekt over een volwaardig product. Ik kan niet ontkennen dat Oostende als ‘Stad aan Zee’ over de meeste troeven beschikt van zowel het ‘manmade’ als het natuurlijke apparaat. De stad beschikt zelfs over de luchthaven Brugge-Oostende. De kust heeft nog andere gemeenten met heel wat troeven, zeker in het licht van de voorwaarden die u hebt opgenoemd. Veel steden en gemeenten komen zeker in aanmerking om ook afzonderlijk gepromoot te worden. Ik zal dat verder onderzoeken.

Ik heb een tip voor Westtoer. Misschien is het zinvol om afstemming te zoeken met de andere actoren. Westtoer werkt volop aan een nieuwe marketing, en die zou zeker moeten worden afgestemd op de plannen van Toerisme Vlaanderen.

Er komt misschien een provinciale belasting op tweede verblijven, die een pak geld zou opleveren. Ik wil u vragen dat men daarmee de toeristische infrastructuur zou promoten, dat is nog niet evident.

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

**Minister Geert Bourgeois:** Ik kan natuurlijk niet ingaan op uw bedenkingen over het provinciale niveau en Westtoer, mijnheer De Klerck: dat is een zaak van het provinciale bestuur. Hier is echter geen sprake van bijkomende subsidies van Toerisme Vlaanderen aan Oostende. De stad gaat zelf investeren, en eventueel de provincie. Andere steden die voldoen aan de voorwaarden, kunnen hun provinciale overheid en Toerisme Vlaanderen daarover aanspreken, want Toerisme Vlaanderen gaat nu niet plots een totaal nieuwe buitenlandmarketing ontwikkelen.

Mijnheer Sintobin, er is geen versnippering van middelen. Er is onder meer poolvorming van de budgetten van de kunststeden, waarvoor we een gelijkaardig project hebben. Het is toch evident dat die steden ook zichzelf blijven promoten. Antwerpen doet dat bijvoorbeeld in

China. Brugge en Gent doen dat ook. Zoals de heer Verstreken zegt, werkt dat versterkend. Als Oostende als ‘Stad aan Zee’ wordt gepromoot, moet dat niet ten nadele zijn van de andere steden. Het is een specifiek product, namelijk een citytrip, waar men een apart publiek voor aanboort. Er moeten dus voldoende elementen aanwezig zijn om dat publiek te verleiden. Het gaat om ‘Stad aan Zee’. Wie de stad en de zee wil combineren, kan dat uiteraard. Maar het is een apart product. De stad zegt: wij liggen aan zee, maar we gaan inzetten op een nieuwe niche, we hebben daarvoor voldoende troeven. Ik kan me daarin vinden, ik geef ze alle kansen. Pas over een aantal jaren kunnen we oordelen of het citytripproject gewerkt heeft. Toeristen zijn op vandaag immers uiterst kieskeurig.

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

---

#### **Vraag om uitleg van de heer Patrick De Klerck tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de reglementering inzake locaties voor kampeerauto's**

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

**De heer Patrick De Klerck:** Mijnheer de voorzitter, toerisme en recreatie vormen de levensbron van de kust. Daarom is het verder uitbouwen van het manmade apparaat – de horeca – net zoals het behoud van het natuurlijke apparaat van groot belang. De geesten zijn in die zin verruimd, we zijn niet langer geneigd onze kust helemaal vol te bouwen. We mogen de kip met de gouden eieren niet slachten.

Het aanbod aan verblijfsmogelijkheden is zeer ruim: het gaat van appartementen en hotels over campings tot plattelandslogies. Recent noteren heel wat kustgemeenten tevens een stijgende vraag naar locaties voor kampeerauto's. Vaak doet zich hierbij het fenomeen van wildkamperen voor, met heel wat nadelige gevolgen voor de omgeving, zoals visuele pollutie, allerlei hinder en geluidsoverlast. Ik zag deze zomer bijvoorbeeld hele slierten kampeerauto's langs de jachthavens waardoor het mooie uitzicht werd afgeblokt.

Verder leidt dit tot oneerlijke concurrentie ten aanzien van campings die plaatsen voor zwerfauto's aanbieden. Veel gemeenten hebben met de beste bedoelingen een eigen beleid uitgewerkt, maar door de mobiliteit van deze verblijfsvorm wordt al vlug gekozen voor een andere gemeente die dan de problematiek anders aanpakt.

Mijnheer de minister, deelt u de mening dat een bovengemeentelijk reglement – met de mogelijkheid voor

gemeentelijke accenten – moet worden uitgewerkt? Kan Toerisme Vlaanderen hiervoor instaan? Zou er bijvoorbeeld een gelijkaardig stramien kunnen worden uitgewerkt als voor de toekomstige ruimtelijke structuurplannen voor de kampeerplaatsen? In het kader van het Kustactieplan III zitten enkele kustgemeenten regelmatig samen rond de tafel. Dat zijn heel constructieve gesprekken. Er wordt een algemeen plan naar voren geschoven waar iedere gemeente haar eigen accenten in kan leggen.

Is het de bedoeling dat Toerisme Vlaanderen in de toekomst zelf dergelijke sites gaat uitbaten? Heeft Toerisme Vlaanderen, naast de site in Westende, nog plannen om in Vlaanderen dergelijke zwerfautoparken aan te leggen? Zo ja, waar?

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

**De heer Stefaan Sintobin:** Dit onderwerp is natuurlijk niet nieuw. Een van mijn eerste vragen om uitleg ging hierover, en ze dateert van 19 oktober 2004. Intussen is er onder uw impuls een en ander veranderd, mijnheer de minister. Zo is er, onder andere, het nieuwe kampeebesluit. Toerisme Vlaanderen heeft tal van initiatieven genomen om de gemeenten en uitbaters te stimuleren om kampeerautoterreinen aan te leggen. Ik heb u vorig jaar nog een schriftelijke vraag gesteld over het aantal terreinen. Er zijn er een aantal bij gekomen, maar niet spectaculair veel. U sprak over veertien initiatiefnemers. Als ik het goed heb, zijn er dit jaar nog twee bij gekomen. Is er sprake van nog andere terreinen?

Ik onderschrijf de vraag van de heer De Klerck. De Campingfederatie pleit voor een uniform beleid inzake aanleg en uitbating van kampeerautoterreinen met respect voor de gemeentelijke autonomie en eigenheid. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat Toerisme Vlaanderen eigen terreinen uitbaat?

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

**De heer Johan Verstreken:** Mijnheer de minister, wordt hierover overleg gepleegd tussen Westtoer en uw kabinet?

Ik begrijp de vraag zeer goed en ik kan erin komen, maar u stelt het allemaal nogal negatief voor, mijnheer De Klerck, alsof camperkampeeders alleen maar overlast zouden willen bezorgen. Ze kunnen misschien iets minder spenderen dan de meer kapitaalkrachtige toeristen, maar ze zijn ook bevorderlijk voor de lokale handel en de horeca. De kampeerautotoeristen krijgen om de haverklap bekeuringen. Ze weten vaak zelf niet meer wat mag en wat niet mag. Overal zijn de regels anders. Het is ook in hun belang dat er een uniform beleid komt.

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

**Minister Geert Bourgeois:** Laat me beginnen bij de laatste opmerking. Ik vind ook dat we dit positief moeten benaderen. Dit is een belangrijke vorm van toerisme met sterke ontwikkelingskansen. Ik heb de cijfers niet bij, maar het aantal kampeerauto's neemt in heel Europa sterk toe. Het gaat om een groep mensen die echt wel wat spendeert en ook aan stedentoeerisme doet.

Daarom wil ik nog eens beklemtonen dat we een onderscheid moeten maken tussen de parkeerproblematiek en de kampeerproblematiek. In de parkeerproblematiek – die natuurlijk minder materiële uitrusting vraagt – kunnen de steden een grote rol spelen, als ze willen dat die toeristen een kans krijgen. De kampeer- of overnachtingssituaties kunnen wel aanleiding geven tot klachten wegens hinder en overlast. We zoeken naar oplossingen, dat is niet eenvoudig.

Mijnheer De Klerck, dit is niet alleen de verantwoordelijkheid van één bestuur of van een lokaal bestuur: het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Het antwoord ligt volgens mij in een drievoudige aanpak: het aanbod, de handhaving van de reglementering en het beteugelen van wildkamperen en de promotie, sensibilisering en communicatie. Alle betrokken overheden moeten een gezamenlijk beleid uittekenen.

Of een bovengemeentelijk reglement – zoals u en andere vraagstellers voorstellen – de oplossing is, weet ik niet. Wat bedoelt u daar trouwens mee? Is dat een reglement voor de tien kustgemeenten samen? Of denkt u aan de federale wegcode? Een wegcode wijzigen blijkt geen makkelijke opdracht te zijn. Ik heb vernomen dat dergelijke federale procedure acht jaar vergt. Een andere mogelijkheid is dat de gemeenten het E9h-bord plaatsen en/of aanvullen met een onderbord '6-22 uur'. Het E9h-bord betekent: parkeren uitsluitend voor kampeerauto's, het onderbord '6-22 uur' zou inhouden dat er na 22 uur geen kampeerauto's meer op die plaatsen mogen staan. Voor alle duidelijkheid: dat betekent enkel overdag parkeren, want wie 's nachts parkeert, is in overtreding. Daaraan is weer een voorwaarde verbonden en daar knelt het schoentje vaak: dit moet samengaan met een handhavingsbeleid. Mijn ervaring is dat niet alle lokale besturen dat als een prioriteit beschouwen.

Zoals gezegd, het kampeerautotoerisme moet vanuit een driedelige invalshoek bekeken worden. De eerste invalshoek is die van het aanbod. Als Vlaamse minister van Toerisme wil ik uiteraard ruimte geven aan een volwaardige beleving van het kampeerautotoerisme. Ik heb oog voor deze groeiende markt. Ze combineert een zekere vrijheid met mobiliteit. Het gaat hoofdzakelijk om medioren met voldoende middelen, vaak kunsttoeristen en zeer welkom in de steden.

We beschikken over een kampeerregelgeving door een wijziging van het Kampeerdecreet. Mits een minimale

investering kunnen overnachtingsplaatsen gecreëerd worden in de buurt van toeristische trekpleisters voor de groeiende groep van kampeerautogebruikers. Zowel privépersonen, rechtspersonen als een gemeente kunnen het initiatief nemen tot de inrichting van een dergelijk terrein.

Ik opende sinds vorig najaar reeds twee specifieke door Toerisme Vlaanderen volwaardig vergunde kampeerautoterreinen, één in Nieuwpoort en één in Brugge. Midden vorig jaar keurde de Vlaamse Regering op mijn initiatief een aangepast kampeerpremiebesluit goed. Voortaan kan Toerisme Vlaanderen ook subsidies toekennen voor de inrichting van een kampeerautoterrein.

Momenteel zijn er in Vlaanderen – zoals al gezegd – twee vergunde kampeerautoterreinen. Dertien reguliere campings beschikken over vergunde kampeerautoplaatsen. Daarnaast mogen echter ook de gewone toeristische kampeerplaatsen op kampeerterreinen niet uit het oog verloren worden. Naast het kamperen op een specifieke kampeerautoplaats staat de kampeerregelgeving toe dat een kampeerauto een gewone toeristische kampeerplaats inneemt. Dat is een plaats voorbehouden voor toeristen op doorreis – ongeacht hun kampeermiddel, bijvoorbeeld trekcaravan, tent – met een minimale oppervlakte van 80 vierkante meter.

Ik weet het, er is nog een tekort. Er kan maar een oplossing komen als ook de twee andere pijlers worden opgezet. De tweede pijler is de handhaving van de reglementering. Bij de uittekening van mijn toerismebeleid blijf ik achter de in 2003 geformuleerde regelgeving staan. De beleving van vrijheid door de individuele consument kan en mag niet leiden tot maatschappelijke overlast voor de overige toeristen of voor de vaste bewoners van een wijk of straathoek in een toeristische enclave van een stad of regio. Het gedogen van wildkamperen is niet de optie die ik wens te volgen.

Wellicht kan het gevoel van verlies van vrijheid immers ruim gecompenseerd worden door een goed uitgeruste, veilige plaats op een vergunde kampeerexploitatie. Er moeten voldoende faciliteiten aanwezig zijn, zoals elektriciteit, water, toiletten en dergelijke. Ik ervaar in mijn contacten met de sector dat toeristen zulke zaken enorm appreciëren. Inzake handhaving is bij voorrang een rol weggelegd voor de lokale besturen. Ik weet dat de kustgemeenten een verordening hebben aangenomen die het wildkamperen verbiedt. Volgens mij ligt het probleem dus niet in het feit dat er geen bepalingen zijn; er is echter wel nood aan een uniform politieel beleid. Het zijn de lokale besturen die hier hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Ze zouden daarover beter moeten overleggen. Het heeft geen zin als de ene gemeente wel de regels handhaaft en de andere gemeente een gedoogbeleid voert. Dat leidt alleen maar tot concurrentie en fricties.

Ik kom tot de derde pijler. Er is volgens mij nood aan een degelijk communicatiebeleid gericht op de kam-

peerautogebruikers en de kustgemeenten. Kampeerautogebruikers moeten welkom zijn aan onze kust, we moeten ze kwalitatieve voorzieningen aanbieden, maar er moeten ook duidelijke, gekende, uniforme regels gerespecteerd en gecommuniceerd worden. Het spreekt voor zich dat indien men optreedt tegen wildkampeers, men hen ook een alternatief kan en moet voorstellen, met het doorverwijzen naar het vergunde aanbod. Het ligt voor de hand dat een degelijke promotie van het aanbod onontbeerlijk is. Voor alle duidelijkheid: onder aanbod beschouw ik zowel de vergunde kampeerautoterreinen als de kampeerautovriendelijke campings. Als er voldoende aanbod is verzekerd, sluit ik zelfs een verdere productontwikkeling niet uit.

Ik ontving reeds vragen vanuit de kampeersector voor een kampeerautovriendelijk label. Uiteraard kan ik hieromtrent nog geen uitspraken doen en dient dit verder onderzocht te worden.

Een aantal knelpunten buiten beschouwing gelaten, mogen en kunnen deze drie bovenstaande beschouwingen volgens mij niet los van elkaar gezien worden. Het verleden – de gesprekken die hieromtrent reeds zijn gevoerd en de initiatieven die reeds zijn genomen – toont ons reeds voldoende aan dat indien een van de pijlers ontbreekt, het raderwerk niet draait.

Ik wens dan ook alle betrokken besturen op te roepen om opnieuw rond de tafel te gaan zitten en deze problematiek aan te pakken. Ik vraag het agentschap Toerisme Vlaanderen op korte termijn te overleggen met Westtoer. Het overleg met de kustburgemeesters kan op basis van dat overleg dan opnieuw worden opgenomen.

Ter informatie van deze commissie wil ik wel nog meegeven dat Toerisme Vlaanderen het dossier heeft aangekaart op het door Westtoer georganiseerde 'Overlegplatform Kust', een vergadering met de directeurs Toerisme van de kustgemeenten op 16 november 2006. Deze bespreking resulteerde in een overleg van Toerisme Vlaanderen met de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen en de kustburgemeesters op 13 februari 2007. Als gevolg van dit overleg schreef Toerisme Vlaanderen in juli 2007 een sensibiliserende brief naar alle kustburgemeesters. Toerisme Vlaanderen ontving hierop tot op heden van geen enkele kustgemeente enig antwoord.

Zoals u weet vergunt, erkent en inspecteert Toerisme Vlaanderen kampeerterreinen, kampeerverblijfparken, vakantieparken, kampeerautoterreinen, hotels en verblijven in het kader van 'Toerisme voor Allen'. Daarnaast zal Toerisme Vlaanderen een grote rol gaan spelen in het recent goedgekeurde decreet tot regeling van handhavingsbeleid in de toeristische logiesector. Toerisme Vlaanderen krijgt in dit decreet de mogelijkheid om administratieve geldboetes op te leggen en de onmiddellijke stopzetting te bevelen van onvergunde

logiesexploitaties. Rekening houdend met het rechterpartijprincipe, acht ik het dan ook niet aangewezen dat Toerisme Vlaanderen in de toekomst zelf dergelijke kampeerautoterreinen zou uitbaten.

Bovendien wil ik er u op wijzen dat ook de site in Westende niet uitgebaat zal worden door Toerisme Vlaanderen. Het agentschap financiert het project maar de exploitatie van het terrein zal gebeuren via een erfpachtovereenkomst.

Tot slot kan ik u zeggen dat ik op dit ogenblik niet op de hoogte ben van plannen om naast de site van Westende nog andere zwerfautoparken aan te leggen.

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

**De heer Patrick De Klerck:** Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Het is evident dat men dit onderwerp ook positief kan bekijken. Daar ben ik het helemaal mee eens. Deze logiesvorm is een meerwaarde voor de kust. Hij moet gestimuleerd worden. Het moet echter allemaal in goede banen geleid worden. Er moet inderdaad een aanbodbeleid gevoerd worden over plaatsen voor zwerfauto's. Aan de andere kant moet er echter ook een kader gecreëerd worden. Ik ben dan ook tevreden dat u daartoe een initiatief wilt nemen en dat u samen met Toerisme Vlaanderen en Westtoer wilt overleggen of een dergelijk kader kan worden uitgewerkt. Ik ben blij dat u daar in een volgende fase de kustburgermeesters bij zult betrekken.

Ik ben ook blij dat u het handhavingsbeleid aangehaald hebt, want het gaat over een mobiele sector. Zwerfauto's blijven meestal niet lang op dezelfde plaats, waardoor men her en der in een gemeente zwerfauto's kan tegenkomen. Een bovengemeentelijk kader is in deze context dus heel belangrijk.

Het is evident dat dit goed gecommuniceerd moet worden. Daarnaast is ook een sensibilisering van de sector van belang, zodat ook daar duidelijkheid gecreëerd wordt.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over een rechtstreekse busverbinding met de luchthaven van Charleroi**

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

**De heer Johan Verstreken:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de luchthaven van Charleroi registreerde afgelopen zomer een nieuw absoluut

recordaantal passagiers. Het gaat om een toename van 11 procent. Het succes van de luchthaven van Charleroi is vooral te danken aan een goedkope prijs en een snelle en gebruiksvriendelijke service.

Een nadeel voor de luchthaven van Charleroi is echter de ligging, zeker voor de bestemming Vlaanderen. Daarom besliste de stad Brugge – de bestemming van 16 procent van de passagiers die in Charleroi aankomen – om een rechtstreekse busverbinding tussen de luchthaven van Charleroi en het station van Brugge in te leggen. De bus rijdt viermaal per dag en moet passagiers die in Charleroi aankomen snel tot in Brugge brengen. Aan de andere kant zullen mensen uit de Brugse regio, die via Charleroi een vlucht boeken, snel tot in de Waalse stad geraken.

De busdienst is een gezamenlijk initiatief van Toerisme Brugge en Brussels South Charleroi Airport. De dienst moet Brugge rechtstreeks verbinden met enkele lagekostenbestemmingen. Met de busverbinding wil de stad Brugge meer citytriptoeristen naar Brugge krijgen. Hoedje af voor de mensen van de stad Brugge dat ze zo'n initiatief ondernemen.

Mijnheer de minister, hoe staat u tegenover het initiatief van de stad Brugge om een rechtstreekse busverbinding in te leggen tussen de luchthaven van Charleroi en de stad Brugge? Bent u van mening dat de ligging van de luchthaven van Charleroi een nadeel vormt om citytriptoeristen naar Vlaanderen te lokken? Bent u voorstander van het idee om het Brugse initiatief uit te breiden naar andere toeristische steden? Wordt hiervoor samengewerkt met Toerisme Vlaanderen? Indien ja, is er daarvoor financiële ondersteuning? Worden of werden er initiatieven ondernomen om aan incoming toerisme te doen via de internationale luchthaven Brugge-Oostende? Indien nee, waarom niet? Indien ja, om welke initiatieven gaat het?

De luchthaven Brugge-Oostende wordt mijns inziens ondergewaardeerd op toeristisch vlak. Er wordt te weinig gebruik van gemaakt voor passagiersvluchten. Ik las vanmorgen in een krantenartikel dat het luchtverkeer boven België tussen augustus 2006 en 2007 met bijna 3 procent is toegenomen en dat men tegen 2008 een groei van nog eens 4,5 procent verwacht. De studie die in het artikel wordt geciteerd, stelt dat het aantal vliegtuigpassagiers tegen 2025 wereldwijd zal verdubbelen. De capaciteit van alle luchthavens zal niet volstaan. Ook in Europa zal de toevloed van passagiers tegen 2025 niet meer geslikt kunnen worden. 60 luchthavens zullen volgens de studie zeker in de problemen komen. Men maakt voorlopig niet bekend of Zaventem op die lijst staat. Kunt u ons vertellen of Zaventem op die lijst van 60 luchthavens staat? Het belang van regionale luchthavens zal in de toekomst nog toenemen. Kunnen de luchthavens van Brugge-Oostende en Deurne daar een rol in spelen?



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

**De heer Stefaan Sintobin:** Mijnheer Verstreken, ik heb er alle begrip voor dat u stelt dat de luchthaven van Oostende ondergewaardeerd wordt, maar zo pleit u onrechtstreeks voor een uitbreiding van de luchthaven. Dat zou op termijn ook problemen opleveren.

Mijnheer de minister, ik wil aan de vraag over een busverbinding tussen Charleroi en Brugge een oud dossier koppelen, namelijk dat van de verbinding tussen Rijsel en Brugge. De NMBS zou rond deze tijd een evaluatierapport opmaken over die treinverbinding en beslissen of er al dan niet een vaste verbinding wordt ingelegd. In welke fase bevindt dat dossier zich momenteel? Als u niet meteen op die vraag kunt antwoorden, kunnen we daar ook later op terugkomen.

Ik heb onlangs minister Van Brempt geïnterpelleerd over het Neptunusplan in West-Vlaanderen. Tot besluit van die interpellatie heb ik een met redenen omklede motie ingediend, waarin ik de vraag van de West-Vlaamse gouverneur naar een rechtstreekse busverbinding tussen Rijsel en Kortrijk opgenomen heb. De treinverbinding tussen Rijsel en Kortrijk is immers niet optimaal, zeker niet voor toeristen. Wat vindt u van het idee van de West-Vlaamse gouverneur om een rechtstreekse busverbinding in te leggen tussen Rijsel en Kortrijk? Kunt u in dat dossier in overleg treden met de minister van Mobiliteit?

Mijnheer Verstreken, de stad Brugge is inderdaad een trendsetter wat betreft het inleggen van busverbindingen. Doordat er een probleem was met de rechtstreekse treinverbinding Rijsel-Brugge, hebben Brugse hoteliers enige tijd geleden zelf een busverbinding ingelegd om toeristen vanuit Rijsel naar Brugge te brengen.

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

**Minister Geert Bourgeois:** Collega's, bij het tweede proefproject van afgelopen zomer van de NMBS was Toerisme Vlaanderen nog minder betrokken dan bij het eerste. Ik had daar zelf ook serieuze bedenkingen bij. We kunnen daar op een later moment op terugkomen.

Mijnheer Verstreken, ik heb het krantenartikel over het luchtverkeer ook gelezen. Ik kan uw vraag over de luchthaven van Zaventem echter niet beantwoorden, want ik heb daar geen informatie over. Misschien kunt u beter de bevoegde minister daarover een vraag stellen.

Inzake de mogelijkheden voor de luchthaven van Oostende wachten wij op het advies van de Luchthavencommissie. Dat advies zal binnenkort klaar zijn. Het zou in elk geval de bedoeling zijn het onderscheid te maken tussen de publieke taak en de exploitatie, naar het model van Zaventem. Als dat gebeurt, kan dat het kader zijn

voor nieuwe afspraken en evoluties. Als je een goede exploitant hebt, biedt dat mogelijkheden om partners en maatschappijen te zoeken die op Oostende kunnen vliegen voor het toeristische verkeer.

Wellicht komt er een clustering met de havenbedrijven van Oostende en Zeebrugge en dergelijke meer. Daar komt dan een decretale regeling voor. In principe moet een en ander operationeel kunnen worden in de loop van 2008. Dat kan een mogelijkheid zijn om een nieuwe basis te verschaffen.

De kunststeden zijn van cruciaal belang voor het toerisme, en dus voor ook de economie van Vlaanderen. Zij vormen hét hoofdproduct voor onze internationale promotie en voor ons economisch gewicht. De bereikbaarheid is daarbij een heel belangrijke factor. Het is een randvoorwaarde die in de toekomst – door het dichtslippen van de wegen, doordat bepaalde vervoersmodi onder druk komen te staan, door de milieuproblematiek en zo meer – steeds belangrijker zal worden.

Zoals ik u al naar aanleiding van diverse tussenkomsten in deze commissie heb kunnen verduidelijken, heeft Toerisme Vlaanderen een visienota uitgewerkt over het toeristische onthaal in Vlaanderen. Ik verwijs onder meer naar mijn antwoord op de vraag van midden oktober over de toeristische promotie op onze invalswegen. De realisatie van die onthaalvisie maakt integraal deel uit van de beheersovereenkomst die ik met het agentschap heb gesloten.

Toerisme Vlaanderen wil werk maken van een sterk uitgebouwd netwerk van infokantoren, aan te vullen met antennepunten op invalswegen, in NMBS-stations en in de luchthavens. Dat netwerk heeft een informatie- en doorverwijsfunctie naar de verschillende topattracties in Vlaanderen en de kunststeden. Informatieverstrekking op luchthavens is niet enkel in Vlaanderen noodzakelijk, maar ook op antennepunten in low-cost-carrierluchthavens, zoals Eindhoven en Charleroi.

Toerisme Vlaanderen staat positief tegenover de rechtstreekse busverbinding Brugge-Charleroi. De kunststeden zijn op internationaal vlak ons belangrijkste toeristische product. Een vlotte bereikbaarheid per trein of bus is dan ook noodzakelijk om te kunnen concurreren met de bestemmingen die met budgetvliegers worden bereikt. Een rechtstreekse bus- of treinverbinding is nodig om maximaal te kunnen genieten van de bezoekersstromen die via de luchthavens aankomen. Aan openbare vervoersmaatschappijen, maar ook aan privé-initiatieven zoals taxibedrijven, moet gevraagd worden rekening te houden met het toerisme. Toeristisch onthaal is niet alleen een zaak van publieke, maar ook van privéactoren.

Als men over toeristische bestemmingen spreekt, voor namelijk in een concurrentiële omgeving, heeft men

het steeds vaker over bereikbaarheid. Het comfort, de reistijd en de prijs zijn hiervoor belangrijke parameters. Door deze busverbinding is de stad Brugge onder andere beter bereikbaar voor toeristen uit de regio van Carcassonne, Grenoble, Lyon, Marseille, Nîmes en Pau. Dat zou een stevige opwaardering van de aankomst- en overnachtingcijfers uit Frankrijk naar Vlaanderen kunnen betekenen.

Ik ben niet van mening dat de ligging van de luchthaven van Charleroi een nadeel vormt om citytriptoeristen naar Vlaanderen te lokken. Alle invalspoorten die de bereikbaarheid van Vlaanderen bevorderen zijn een voordeel om toeristen naar de Vlaamse bestemmingen aan te trekken. Overigens is de luchthaven van Charleroi in de visie van Onthaal van Toerisme Vlaanderen geselecteerd als een belangrijk onthaalpunt en invalspoort op weg naar Vlaanderen. Uit het cijfermateriaal dat Brugge zelf citeert, blijkt dat nu al 16 procent van de inkomende passagiers van de luchthaven van Charleroi Brugge als bestemming of nevenbestemming hebben. Mochten deze luchthaven en de bewuste carrier er dus niet zijn, zouden een aantal van die klanten Vlaanderen dus wellicht niet bereiken.

Alle initiatieven die de bereikbaarheid van toeristisch Vlaanderen bevorderen, verdienen ondersteuning. Een grondige kennis van enerzijds de kenmerken van de bezoekersstromen en anderzijds het gewenste gebruik van transportmodi van de poort Charleroi is een voorafgaande voorwaarde.

Ik wil niet op de feiten vooruitlopen. Ik wil eerst de evaluatie van het Brugse project afwachten vooraleer verdere stappen te ondernemen. Ik wil u er voor alle duidelijkheid op wijzen dat het hier een initiatief van Toerisme Brugge en Brussels South Charleroi Airport betreft. Een goed initiatief kan inspirerend werken voor andere steden of regio's.

De initiatiefnemers hebben Toerisme Vlaanderen geïnformeerd. Toerisme Vlaanderen is dus niet rechtstreeks bij het initiatief betrokken. Er is evenmin een financiële ondersteuning vanwege Toerisme Vlaanderen. Dit initiatief creëert wel een uitdaging voor de buitenlandkantoren van Toerisme Vlaanderen. Zij moeten dergelijke kansen aangrijpen om de regio's die via de verbinding ontsloten raken, via de pers en met acties met commerciële partners te bewerken.

Op dit ogenblik worden in uitvoering van de nieuwe onthaalvisie nog geen concrete acties opgezet, maar het plan streeft een goede samenwerking na met de verschillende aanbieders van diensten die een rol ambiëren in de verdere reisafwikkeling en vaak vertegenwoordigd zijn in de aankomstruimten van de poorten.

Voor het antwoord op uw vraag over de luchthaven Brugge-Oostende verwijst ik naar het antwoord op uw

vraag om uitleg over de chartervluchten vanop de luchthaven van Oostende van 23 januari 2007. We hadden toen uitgebreid de gelegenheid om van gedachten te wisselen over de mogelijkheden van de Oostendse luchthaven inzake onder meer het incoming toerisme.

Ik wil voor alle duidelijkheid nog even stellen dat de touroperators en luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de luchthaven Brugge-Oostende, zich uitsluitend richten op bestemmingen rond de Middellandse zee. Het voornoemde scenario dat wellicht kan slagen in Frankrijk, kan om begrijpelijke redenen niet geprojecteerd worden op Alicante of de Canarische eilanden. Ryanair heeft in het verleden een poging ondernomen op de luchthaven Brugge-Oostende, maar heeft daar blijkbaar om commerciële redenen – ondanks ernstig lobbywerk – haar netwerk afgebouwd. Ryanair weet, net als andere actoren, dat het meer dan welkom is, maar een dergelijke beslissing is de resultante van een pure kosten-batenanalyse. Als betrokken overheid kunnen we enkel de randvoorwaarden faciliteren.

**De heer Johan Verstreken:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Mijnheer Sintobin, u zegt dat een uitbreiding van de luchthaven Brugge-Oostende problemen zal opleveren. Dat is mijns inziens een compleet foute benadering. Het zou net heel wat voordelen en mogelijkheden opleveren, denk maar aan de werkgelegenheid, de lokale economie, de horeca. Een uitbreiding zou bovendien ten goede komen aan de hele regio en zelfs aan de Vlaamse kunststeden.

Een uitbreiding moet natuurlijk gebeuren met respect voor de omgeving. Het gaat hier enkel over passagiersvluchten, en daarmee zijn er hoegenaamd geen problemen. De actiegroep WILOO, die de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven bewaakt, heeft geen probleem met de passagiersvluchten. Die toestellen gaan immers niet over de daken, stijgen veel sneller dan vrachtvliegtuigen en zorgen niet voor reukhinder.

Mijnheer de minister, er wordt mijns inziens te weinig gebruik gemaakt van de luchthaven Brugge-Oostende om aan incoming toerisme te doen. Het duurt veel te lang voor er iets gebeurt. U verwijst begrijpelijkerwijs naar minister Crevits, die verantwoordelijk is voor de luchthavens.

Ik kijk uit naar 2008, maar ik hoop dat Toerisme Vlaanderen en de luchthaven van Oostende alvast de handen in elkaar zullen slaan, samen met u en met minister Crevits. Mevrouw Verdyck, de nieuwe administrateur-generaal van Toerisme Vlaanderen, heeft bij onze bijeenkomst duidelijk gezegd dat er moet worden uitgekeken naar andere bestemmingen en dat er proactief moet worden gewerkt, wat tot op heden nog niet gebeurd is. Men moet

praten met carriers en met partners die bereid zijn om naar Oostende te komen. Daar is nood aan.

**Minister Geert Bourgeois:** Ik wil contact opnemen met minister Crevits, maar zij zal wellicht ook zeggen dat we beter kunnen wachten op de nieuwe exploitatie.

Ik wil het probleem niet doorschuiven, maar je moet een actieve, geïnteresseerde luchthavenuitbater hebben om daar werk te kunnen van maken. In Zaventem is dat gebeurd met het aantrekken van Hainan Airlines en Jet Airways. Je moet vanuit de exploitatie een drive hebben. Er is ook nood aan allerlei faciliterende maatregelen.

Het is nu kwestie om zo snel mogelijk de nieuwe uitbatingformule te hebben. Als er een privé-uitbater is die bovenop de infrastructuur van de overheid de taak op zich neemt om de luchthaven commercieel sterk uit te baten, is er een nieuwe kans en een nieuw elan. We moeten nu wachten tot de structuur uitgetekend is en de exploitatie vergund is. In afwachting wil ik dat gerust eens bespreken met minister Crevits.

**De heer Johan Verstreken:** Ik ben het met u eens, maar ik weet niet hoelang het allemaal zal duren. Er is sprake van 2008. Ik hoop dat er niet eerst nog een aantal studies zullen gebeuren die nog eens vijf jaar kunnen aanslepen, en dat men er pas nadien werk van zal maken. Ik hoop dat dit al in de loop van 2008 kan worden gerealiseerd.

U hebt gezegd dat er voor de exploitatie zal worden samengewerkt met het havenbestuur van Oostende en Zeebrugge. Dat gaat dan vooral om vrachtvervoer. Ik zou het waarderen mochten u en Toerisme Vlaanderen aan de exploitant én aan de bevoegde minister duidelijk maken dat het toeristische aspect en de passagiersvluchten voor incoming toerisme van minstens even groot belang zijn.

**Minister Geert Bourgeois:** Voor de exploitatie volgt er een ontwerp van decreet dat hier in het Vlaams Parlement goedgekeurd zal moeten worden. Als het goedgekeurd wordt, moet er op een objectieve manier een call komen voor een uitbater. Pas dan kan het hele proces starten. Dat zal in 2008 gebeuren, maar ik kan niet zeggen wanneer precies. Ik zal in elk geval al een afspraak maken met minister Crevits.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over het recente bezoek van de minister aan Polen en de houding van de Vlaamse Regering ten aanzien van de veroordeling van homofobie in enkele EU-lidstaten**

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

**De heer Jan Roegiers:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 10 juli 2007 keurde het Vlaams Parlement met grote meerderheid de resolutie betreffende het veroordelen van homofobie in enkele EU-lidstaten goed. We hebben die resolutie hier vrij uitgebreid besproken. Dat werd gekoppeld aan een hoorzitting waarop een spreker kwam bevestigen dat het beleid en de situatie in Polen ter zake niet bepaald rooskleurig zijn.

Ik wil de belangrijkste passage uit deze resolutie even in herinnering brengen. Er staat: "In deze resolutie vraagt het parlement aan de Vlaamse Regering om bij een mogelijk bezoek door een van haar leden aan EU-lidstaten die een homofob beleid voeren – en in het bijzonder aan Polen – deze thematiek uitdrukkelijk op de agenda te zetten bij ontmoetingen met officiële gezagsdragers aldaar."

Mijnheer de minister, op 14 en 15 oktober hebt u een werkbezoek gebracht aan Polen om er de Vlaamse Vertegenwoordiging in Warschau te openen. Uit het verslag dat u als mededeling aan de Vlaamse Regering voorlegde, blijkt dat u twee ontmoetingen gehad hebt met leden van de Poolse regering. Concreet ontmoette u staatssecretaris Janicki van het ministerie van Sport en Toerisme en staatssecretaris Mikula van het ministerie van Regionale Ontwikkeling. Bovendien sprak de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, de heer Tarka, de genodigden toe bij de plechtige opening van het Huis van de Vlaamse Vertegenwoordiging. Dat was een derde mogelijkheid om het onderwerp aan te kaarten.

Het ambtsgebied van de Vlaamse Vertegenwoordiging is Polen, Estland, Letland en Litouwen, vier landen die een bedenkelijke reputatie hebben met betrekking tot homofobie, zoals trouwens ook geschetst wordt in de bovenvermelde resolutie. Het lijkt dan ook vanzelfsprekend, mijnheer de minister, dat u de aangehaalde problematiek ter sprake hebt gebracht.

Hebt u de thematiek inderdaad op de agenda geplaatst ter gelegenheid van uw eigen toespraak of in de gesprekken die u gevoerd hebt met de Poolse gezagsdragers? Zo ja, hoe reageerden de betrokken gezagsdragers? Bent u van plan om de Vlaamse Vertegenwoordiger in Warschau inzake zijn ontmoetingen met officiële gezagsdragers in Polen, Estland, Letland of Litouwen specifieke instructies te geven met betrekking tot het aankaarten van de kwestie van de homofobie?

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

**De heer Johan Verstreken:** Collega's, ik zag enkele dagen geleden op BBC World een interview met de nieuw verkozen premier van Polen. Enkele kijkers stelden toen een vraag over homofobie en zijn beleid op dat gebied. De premier probeerde de vraag diploma-

tisch te omzeilen en zei dat er eigenlijk niet veel aan de hand was. Dat verbaasde mij.

Mijnheer de minister, hebt u enig idee hoe de toekomstige, nieuwe Poolse regering over deze thematiek denkt? Zijn er daarover contacten geweest?

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

**Minister Geert Bourgeois:** Collega's, tijdens de eerste jaarthelft hebben het Vlaams Parlement en deze commissie zich meermaals gebogen over waargenomen ontwikkelingen in verband met de garanties voor en de toepassing van de rechten van de mens in een aantal landen van Europa. Het ging meer bepaald om homofobe tendensen in het beleid van enkele nieuwe lidstaten van de Europese Unie, waaronder Polen. Op 10 juli heeft het Vlaams Parlement een resolutie goedgekeurd waarin de Vlaamse Regering onder meer wordt opgeroepen om daarover bij bezoeken aan de bedoelde landen en bij officiële contacten, haar bezorgdheid uit te drukken.

Gevolg gevend aan de resolutie van het Vlaams Parlement heb ik na het zomerreces, in september, een gesprek gehad met de ambassadeur van Polen in Brussel. De resolutie van het Vlaams Parlement, en de zorg die daarin wordt uitgesproken, werden met de ambassadeur besproken. De reactie van de Poolse ambassadeur, die pas deze zomer op post in Brussel is aangekomen, vertoonde zekere elementen van onbegrip. De Polen voelen zich door de resolutie enigszins geïrriteerd. Want hoewel ze het in de titel heeft over 'enkele landen van de EU', wordt alleen Polen in de tekst meermaals expliciet bij naam genoemd.

Het gesprek met de Poolse ambassadeur vond plaats nadat de Poolse premier Kaczynski op 14 augustus de Poolse minister van Onderwijs, samen met drie andere leden van zijn regering, had ontslagen. Sinds die dag leidde premier Kaczynski een minderheidsregering. De minister van Onderwijs was wegens zijn uitspraken en de strekking van een wetsvoorstel in voorbereiding, de meest uitgesproken belichamer van de toenemende homofobe ondertoon in het Poolse overheidsdiscours.

Inmiddels is de hele Poolse minderheidsregering ontslagnemend na de verkiezingen van 21 oktober 2007. De Poolse parlementsverkiezingen van 21 oktober werden op overtuigende wijze gewonnen door het meer pro-Europese Liberale Burgerplatform, ofwel Civic Platform, geleid door Donald Tusk. De verkiezingen werden door het Liberale Burgerplatform gewonnen bij een historisch hoge opkomst van 55 percent, de hoogste opkomst sinds de val van het communisme in 1989.

Nog tijdens de nacht van de verkiezingsoverwinning, en voor alle stemmen waren geteld, heeft Donald Tusk aangekondigd dat Polen, onder zijn regering, onmiddellijk zou overgaan tot de erkenning van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie dat bij het EU-hervormingsverdrag is gevoegd. U weet dat de regering-Kaczynski samen met de Britse regering gekozen had voor een 'opt out' met betrekking tot dit charter. Deze aankondiging van Tusk werd in de Europese Unie op vele plaatsen op applaus onthaald, en vrijwel meteen gevolgd door een positieve verklaring van Commissievoorzitter Barroso.

Na mijn gesprek in Brussel met de ambassadeur van Polen, naar aanleiding van de resolutie van het Vlaams Parlement van 10 juli, heb ik deze kwestie niet kunnen aankaarten tijdens mijn verblijf in Warschau naar aanleiding van de opening van de nieuwe Vlaamse Vertegenwoordiging. Die opening vond plaats op 15 oktober, dit was de laatste maandag voor de Poolse parlementsverkiezingen, de dag waarop de Poolse burgers naar de stembus werden geroepen om zich uit te spreken over het beleid van de Poolse regering. Tijdens de voorbereiding van mijn zending werd wel alles in het werk gesteld om een aantal politieke contacten te plannen in Polen, ook met vertegenwoordigers van de oppositie. Het zal u echter niet verwonderen dat op enkele dagen voor belangrijke parlementsverkiezingen, nauwelijks politieke gesprekspartners beschikbaar waren. De kiescampagne draaide op volle toeren.

De Poolse staatssecretaris voor Buitenlandse Zaken, Wieslaw Tarka, heeft de opening van de Vlaamse Vertegenwoordiging wel bijgewoond. Hij gaf 'acte de présence' namens de Poolse regering. Wij hebben elkaar kort kunnen spreken tijdens de openingsplechtigheid, maar er was aansluitend geen bilateraal onderhoud mogelijk. De twee onderstaatssecretarissen met wie ik wel een gesprek heb gehad, Maciej Janicki bevoegd voor Sport en Toerisme en Janusz Mikula bevoegd voor Regionale Ontwikkeling, zijn geen politieke mandatarissen, maar behoren tot de ambtelijke top. De benaming 'onderstaatssecretaris' wordt in nog andere landen gebruikt, maar slaat niet op een politieke functie.

Enkele dagen voor de opening, op 12 oktober, zonden verschillende Poolse tv-zenders een druk bekeken verkiezingsdebat uit tussen premier Kaczynski en de leider van het Burgerplatform Donald Tusk. Door zowat alle politieke analisten werd de laatste tot de duidelijke winnaar van het debat uitgeroepen, waarna hij de laatste week van de campagne inging als de favoriet voor de verkiezingsoverwinning.

Zoals ik eerder al heb aangehaald in deze commissie is het mijn overtuiging dat het in een democratische samenleving – zoals Polen er een is – in de eerste plaats de kiezer toekomt het beleid van zijn regering te beoordelen, het gevoerde regeringsbeleid te ondersteunen of af te keuren, te kiezen voor de voortzetting ervan of voor een alternatief beleid. Naar mijn aanvoelen moe-

ten wij de fundamentele dynamiek en de interne veerkracht van de democratie in Europa niet te erg onderschatten, en blijven vertrouwen op de inherente sterkte van het democratische systeem.

“In zijn internationaal optreden laat Vlaanderen zich leiden door universele basiswaarden en mensenrechten.” Aldus luidt de laatste regel van de missiebepaling voor het Vlaams buitenlands beleid, zoals die werd verwoord in mijn beleidsnota Buitenlands Beleid en Internationale Samenwerking. Om die reden meen ik van alle vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering te mogen vragen gevoelig en alert te zijn voor de problematiek van de naleving van de rechten van de mens op de plaatsen waar zij Vlaanderen vertegenwoordigen, en daarover ook te rapporteren aan hun departement, of zij nu hun standplaats hebben in Europa, Amerika, of Afrika. Ik heb echter niet het voornemen om de Vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering in Warschau te belasten met een specifieke instructie om bij zijn contacten met officiële gezagsdragers in de landen van zijn ambtsgebied, systematisch de thematiek van de gelijke rechten voor holebi's aan te kaarten.

Net zoals vele burgers, verenigingen, mensenrechtenorganisaties, en het Europees Parlement, heeft het Vlaams Parlement met zijn resolutie van 10 juli een duidelijke boodschap uitgestuurd, die ik zelf ook met de ambassadeur van Polen heb besproken. Dat waren even vele nuttige signalen die hebben bijgedragen tot de voeding van het internationale en van het nationale democratische debat in Polen over de noodzakelijke gelijke kansen en rechten voor holebi's.

Ik ga ervan uit dat de Vlaamse Vertegenwoordiger in Warschau, gelet op de geschiedenis van de afgelopen maanden, in zijn rapportering aan het Departement oog zal blijven hebben voor de ontwikkelingen in zijn ambtsgebied in verband met het beleid en de maatschappelijke bejegening van holebi's, en het respecteren van hun fundamentele rechten en gelijke kansen. Maar ik ben er niet van overtuigd dat een systematisch daarop aanspreken van de verschillende overheden in dat ambtsgebied door onze diplomaat ter plaatse, daar een positieve bijdrage toe zou kunnen leveren, zeker nu een nieuwe regering in de steigers staat. Bovendien hebben we vandaag in de pers nog kunnen lezen dat de president van plan is Donald Tusk aan te wijzen als de nieuwe premier. Zoals gezegd heeft hij bij zijn verkiezingsoverwinning meteen aangekondigd dat hij met het charter van de grondrechten een breuk in het beleid zou verwezenlijken.

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

**De heer Jan Roegiers:** Mijnheer de minister, het zal u allicht niet verwonderen dat uw antwoord me enigszins ontgoochelt. Het doet me plezier dat u de ambassadeur

hebt aangesproken. Het is een goede zaak dat u hier kort verslag over dat gesprek hebt uitgebracht. Naar mijn aanvoelen voelt de ambassadeur zich ten onrechte geïsoleerd. Maar goed, dat is zijn eigen overtuiging. Uw antwoord ontgoochelt me echter omdat de met een vrij grote meerderheid door dit Vlaams Parlement goedgekeurde resolutie u uitdrukkelijk vraagt dit onderwerp tijdens gesprekken met officiële Poolse gezagsdragers effectief op de agenda te plaatsen.

Volgens u komt het in de eerste plaats de kiezers toe een regering te evalueren. Dat klopt uiteraard. U hebt tevens verklaard dat de hele Vlaamse Regering en uzelf zich door algemene waarden, zoals de mensenrechten, laten leiden. Volgens mij kan zelfs een minister van een deelstaat een krachtig signaal geven door dit onderwerp tijdens het bezoek aan een lidstaat van de EU op de agenda te plaatsen. Hij kan zo het signaal geven dat deze thematiek in delen van Europa aandachtig wordt gevolgd. U hebt dat eigenlijk niet gedaan.

U hebt daarnet toegelicht dat u eigenlijk geen gesprekken met politieke gezagsdragers hebt gevoerd. U hebt enkel met twee onderstaatssecretarissen gesproken. De resolutie heeft het evenwel duidelijk over officiële gezagsdragers. Als ik het goed heb begrepen, hebben die onderstaatssecretarissen een hoge rang in de administratie. Het lijkt me dan ook belangrijk die boodschap eveneens aan hen mee te geven. Ze kunnen dan zelf oordelen of ze dit aan de minister van de huidige of van de volgende regering moeten doorgeven.

Ik heb trouwens vandaag in de krant gelezen dat de Poolse premier pas gisteren zijn ontslag heeft ingediend. De president moet de heer Tusk nu tot formateur aanstellen. Ik neem aan dat het minder lang zal duren dan hier voor een regering op poten kan worden gezet.

Ik vind het jammer dat u de resolutie van het Vlaams Parlement niet hebt opgevolgd en dit onderwerp tijdens uw bezoek aan Polen niet ter sprake hebt gebracht. Ik vind dit echt bijzonder jammer.

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

**Minister Geert Bourgeois:** Misschien ben ik niet voldoende duidelijk geweest. Ik heb niet de kans gekregen het onderwerp op de agenda te plaatsen. Ik kan dergelijke boodschappen niet kwijt aan een ambtenaar. Dit geldt ook voor buitenlandse ministers die contacten met een van onze ambtenaren hebben. Ambtenaren zijn geen aanspreekpunt voor mensen die een politiek gesprek willen voeren. De confrontatie met een politieke discussie plaatst ambtenaren zelfs in een delicate positie. Ze kunnen immers niet antwoorden.

Ik heb in het kader van mijn buitenlandse contacten al veel dergelijke gesprekken gevoerd. Het gaat hier veel-

al om puur technische contacten. Ik heb ditmaal alles in het werk gesteld om ook politieke gesprekken te kunnen hebben. Ik heb geprobeerd een onderhoud met een minister te hebben. Indien het om gesprekken in een groter kader gaat, gaat het meestal om een apart voorafgaand bilateraal onderhoud. De verkiezingsomstandigheden hebben dit nu verhinderd.

Mijnheer Roegiers, u gaat ook voorbij aan het gevolg dat ik wel aan de resolutie heb gegeven. Ik heb het onderwerp bij de Poolse ambassadeur, bij uitstek de vertegenwoordiger van de Poolse regering, aangekaart. Ik moet zeggen dat dit geen aangenaam gesprek is geweest. Ik heb dus wel degelijk gevolg gegeven aan de resolutie. Het heeft echter geen zin dergelijke onderwerpen tijdens gesprekken met ambtenaren aan te snijden. Een onderstaatssecretaris is in de Poolse context een ambtenaar, vergelijkbaar met een administrateur-generaal bij ons. Ik heb niet de mogelijkheid gehad dit onderwerp op de agenda te plaatsen. Dit heeft niets met de positie van Vlaanderen te maken. Ik hoop dat dergelijke contacten in de toekomst wel mogelijk zullen zijn. Dit heeft alles te maken met de heftige verkiezingscampagne, die zich toen net in de laatste rechte lijn bevond. Het was absoluut niet mogelijk om contact met de politieke verantwoordelijken te hebben.

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

---



