

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C166 – OPE14**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 maart 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kustveiligheidsplan	
Vraag om uitleg van mevrouw Danielle Godderis-T'Jonck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering en realisatie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan	
Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering van de noodzakelijke investeringen om de beveiliging van de Vlaamse kust te optimaliseren	3
Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke komst van Ryanair naar de luchthaven van Oostende	11
BIJLAGEN	17
Bijlage bij de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Bart Caron, mevrouw Danielle Godderis-T'Jonck en de heer Stefaan Sintobin	18

■

Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter

■

Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kustveiligheidsplan

Vraag om uitleg van mevrouw Danielle Godderis-T'Jonck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering en realisatie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan

Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de financiering van de noodzakelijke investeringen om de beveiliging van de Vlaamse kust te optimaliseren

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Voorzitter, minister, goedemiddag, het dreigt een West-Vlaams onderonsje te worden, maar de kust is veel belangrijker dan enkel West-Vlaanderen, gelet op de jarenlange discussie over het eigendomsrecht van de Belgische of de Vlaamse kust. Ik stel voor dat we dat voor eens en voor altijd beslechten en dat we het de West-Vlaamse kust noemen. (*Gelach*)

We stellen met een aantal collega's dezelfde vraag, minister, omdat we geschrokken zijn van die ongelooflijke storm die een tijdje geleden over de Franse westkust raasde en vooral in de Vendée voor ernstige problemen, dodelijke slachtoffers en zeer veel schade zorgde, ook economische schade.

In Vlaanderen is er een recente studie van 'Vlaamse Baaien 2100'. Als ex-Oostendenaar vind ik het fascinerend en aangrijpend hoe je hiermee omgaat. Kan een en ander aan elkaar gelinkt worden voor een oplossing?

In het bestaande kustveiligheidsplan wordt gesproken over 4000 mogelijke slachtoffers en miljarden euro's economische schade als zich bij ons een storm als Xynthia zou voordoen. Ik mag er niet aan denken. Dat veiligheidsplan is van 2007. Het heeft de bedoeling om onze kust tegen 2015 te beschermen tegen stormen die eens in de 1000 jaar voorkomen. In dat verhaal van 2007 zijn er nog heel wat zwakke schakels die al om de 30 tot 40 jaar problemen zouden kunnen opleveren. 3 jaar later zijn deze zones beschermd tegen stormen met een periodiciteit van eens in de 100 jaar. Dit blijft hoe dan ook een enorm risico, als we Vlaanderen of België vergelijken met de marges die Nederland inbouwt. Daar gaat men uit van tijdspannes van 10.000 jaar en streeft men naar 100.000 jaar. Dat is pas vooruitziend.

De klimaatveranderingen zorgen niet enkel voor een stijging van de zeespiegel, maar leiden ook tot drukverschillen in de atmosfeer. Die bemoeilijken de voorspelbaarheid van de stormen en de heftigheid of intensiteit waarmee die over onze kust zouden kunnen razen. En dan staan we hier met een kustveiligheidsplan waarvan de financiering niet rond geraakt. De grootste probleemzones worden wel aangepakt, maar een doorgedreven realisatie van het plan zit er niet in.

Geen wonder dat de ondernemerswereld zelf op de kar springt. Op zich heb ik daar niets tegen. Het is interessant dat ondernemers proberen creatief met deze vragen om te gaan. Het is voor hen een uitdaging op economisch vlak, maar het kan ook bijdragen tot de maatschappelijke discussie. Het plan 'Vlaamse Baaien 2100' heeft als verdienste dat het gemaakt is en dat het zeer ver vooruit kijkt. Mijn eerste indruk is dat het megalomaan is en voornamelijk ontwikkeld is uit economisch belang. Ik ben niet noodzakelijk tegen elk voorstel, verre van, dat erin staat, minister. De uitdagingen moeten we ook als kansen bekijken. Ik wil me niet negatief opstellen, maar wel voorzichtig zijn.

De ondernemerswereld heeft het debat zelf in de politieke aandacht gebracht door verregaande voorstellen te doen en voornamelijk over de financiering van hun plan gedurfde voorstellen te doen. Die veroorzaken bij politici meteen enige schrik of ongerustheid, zoals de term ‘strandheffing’. Ondertussen vind ik hem zeer mooi. Het gaat over de taks om op het strand te komen. Het is erom gedaan om de discussie los te weken en dat is gelukt. De ondernemers van ‘Vlaamse Baaien 2100’ gaan voornamelijk voor pps-constructies en hopen dat dit realistisch wordt.

Minister, klopt het dat onze kust momenteel niet bestand is tegen een superstorm als Xynthia? Wat is uw visie daarop? Hoe ver staat het met de uitvoering van het huidige kustveiligheidsplan? Hoe ziet de concrete planning eruit en wordt de timing gehaald? Zijn er voldoende middelen voor voorzien? Hoe staat u tegenover het plan ‘Vlaamse Baaien 2100’? Hoe ziet u de mogelijke samenwerking met privé-investeerders via pps- of andere constructies? Vindt u het wenselijk dat delen van die aanpak privaat gebeuren? Bestaan er hiervoor al concrete plannen? In hoeverre zouden dergelijke privé-investeringen doorverrekend kunnen worden aan de toeristen of bewoners?

De voorzitter: Mevrouw Godderis heeft het woord.

Mevrouw Danielle Godderis-T’Jonck: Na de doortocht van superstorm Xynthia – het is een mooie naam – in Frankrijk, met als gevolg een aanzienlijke dodentol en grote materiële schade, rijst de vraag of onze Vlaamse kust en de laaggelegen polders landinwaarts voldoende beschermd zijn tegen dergelijke superstormen. Op basis van een studie door de afdeling Kust ‘Het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan’ uit maart 2007 blijkt dat een derde van onze kust onvoldoende beschermd is tegen de zogenaamde 1000-jarige storm. Er is sprake van dat de economische schade in de vele miljarden euro’s kan lopen en dat er minstens 4000 dodelijke slachtoffers kunnen vallen. In de studie werd nagegaan welke beschermingsmaatregelen nodig zouden zijn. Het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan dient als basis voor het ontwikkelen van een veilige kust nu en in de toekomst.

Voor de uitvoering van de werken zal volgens een raming een budget nodig zijn van 300 miljoen euro: 200 miljoen euro voor zand en 100 miljoen voor het vervaardigen van harde constructies. Tot nu toe werden de nodige fondsen om dit te financieren nog niet gevonden.

In het kader van de realisatie en financiering van het Kustveiligheidsplan had ik daarom graag volgende vragen gesteld. Minister, in een eerste reactie verklaart u dat in de voorbije 3 jaren reeds op enkele cruciale zwakke schakels ingrepen werden ondernomen. Kunt u een overzicht geven van deze ingrepen? Over deze problematiek kwam vorige week – ik stelde mijn vraag 4 à 5 weken geleden op – een werkgroep samen. Wat werd daar besproken en/of beslist? Een mogelijkheid om de financiering rond te krijgen is de publiek-private samenwerking. Gaat u hiermee akkoord? Aan welke invulling denkt u? Zijn hier al gesprekken over gevoerd? Onderzoekt u andere financieringsmogelijkheden?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Voorzitter, ik ga niet herhalen wat de collega’s allemaal gezegd hebben. Ik sluit me aan bij de toelichtingen en de vragen.

Ik ben blij met de grote belangstelling. Jammer genoeg zijn enkele collega’s verhinderd. Tijdens de vorige legislatuur, na de tsunami in Zuidoost-Azië, toen hier de eerste vragen en interpellaties werden gesteld over een waarschuwingssysteem aan onze kust en over de kustverdediging, werd er nogal meewarig gereageerd. Men begreep niet waarom wij die vragen stelden. Dat kon ons toch nooit overkomen. Ondertussen is het voor iedereen duidelijk dat ook wij daar rekening moeten mee houden.

Onder meer de timing is van groot belang. Een deel van het antwoord daarop ligt in het antwoord van uw voorganger, minister-president Peeters, op een interpellatie van een collega in 2008. Hij lichtte de timing uitvoerig toe. Ik heb het over het masterplan. Het zal afgerond

zijn in 2010. De streefdatum voor de aanvraag van de bouwvergunningen en de uitvoering van de werken van het masterplan is 2010-2015. Afhankelijk van het verkrijgen van de bouwvergunningen zijn de structurele werken, en specifiek voor de beveiliging van Oostende-Centrum, de zee en havenzijde, gepland in 2010-2012. De bouw van de nieuwe internationale Zwindijk is gepland voor 2009-2010. Die datum is al gepasseerd. Ik wil maar aangeven dat de uitvoering van het masterplan toch wat vertraging oploopt. In dergelijke dossiers is dat niet ongebruikelijk.

Naast de concrete planning en timing is de financiering van belang. Ik denk, of ik hoop, minister, dat u vandaag zult bevestigen dat u absoluut niet denkt aan een strandheffing of een toeristentaks. Maar hoe moet het dan wel? Met overheidsmiddelen wordt het moeilijk. Pps-formules hebben in andere dossiers in de afgelopen jaren niet zo'n goede beurt gemaakt.

Ik heb nog een extra vraagje over een deelaspect van de kustverdediging, minister. Dat gaat over de zandbank in Knokke-Heist. U weet dat er daar een ernstig probleem is met de vergroting van de zandbank. Er bestaat twijfel over de veiligheid. Ik heb hier een persbericht van u van 15 januari 2010. U kondigt daarin aan dat u een studie zult steunen over de invloed van de zandbank in Knokke-Heist. Gaat dat over de studie die werd goedgekeurd door de provincie West-Vlaanderen?

Tijdens de vorige legislatuur stelde toenmalig volksvertegenwoordiger De Klerck uit Blankenberge een vraag over die zandbank. Minister-president Peeters antwoordde daarop dat hij voorstander was van het dempen van de geul tussen het strand van Heist en de zandbank die zich ervoor heeft gevormd. Het dempen van de geul zou volgens de minister-president 750.000 euro kosten en is daarmee veel goedkoper dan het uitbaggeren van de geul.

Zo ver zijn we natuurlijk nog niet. In hoeverre doet dit nog ter zake? Dat geldt voor zowel het antwoord van de toenmalige bevoegde minister Peeters als voor de Internationale Dijk in het Zwin: de planning in het algemeen en de financiering.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Eerst en vooral wil ik mijn collega Van Volcem verontschuldigen. Zij is voor een dringende vergadering naar Brugge geroepen.

Uiteraard deelt Open Vld de bekommernis van de collega's. Naar aanleiding van de feiten in Frankrijk zagen wij de interne studie in Vlaanderen en de consultatie van de maritieme dienstverlening, waaruit bleek dat een derde van onze kust niet bestand zou zijn tegen zo'n superstorm en dat dit maar liefst 4000 levens zou kunnen kosten. De vraag is niet of die storm er komt, maar wanneer.

Minister, erkent u dat er een acuut probleem is aan onze kust? U hebt daar zelf al over gecommuniceerd in de pers. U bent zich dus bewust van de gevaren. Volstaat dan het masterplan dat vorig jaar al is opgesteld? Of moet daarin verder worden gegaan? Hoe denkt u de komende maanden de financiering en de timing van de werken aan te pakken?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal een gebundeld antwoord geven. Ik geef eerst voor iedereen een korte stand van zaken.

De voorbije 3 jaar werden op een aantal cruciale schakels werken uitgevoerd die ervoor moeten zorgen dat onze Vlaamse kust, onze eigen kust, beschermd is tegen een honderdjarige storm. Dat zijn zeer theoretische begrippen. Om de kust te beschermen tegen een storm die zich één keer in de 100 jaar kan voordoen, is al in 2004 begonnen met onder meer de aanleg, door een zandopspuiting, van het noodstrand in Oostende. De zeewering ter hoogte van het centrum van Oostende was in 2004 veilig voor een storm die zich één keer in de 25 jaar kan voordoen. Dat was een kwetsbaar punt. Die opspuitingen zijn gebeurd in 2005, 2007 en 2008. Daarna waren er onderhoudszandopspuitingen.

Niet iedereen is gelukkig met deze bredere noodstranden. De mensen die er een eigendom hebben of er hun vakantie doorbrengen, zien graag het water nu en dan eens dicht komen. Hoe breder de stranden, hoe ongeruster de reacties kunnen zijn.

Ook in een aantal andere kustsecties werden zandsuppleties uitgevoerd. Ik zal u een plannetje bezorgen waarop u kunt zien wat er de voorbije jaren is gebeurd. Dat is nuttige informatie om aan de commissieleden te geven.

In de laatste 3 jaren werden ook een aantal zwakke schakels langs onze kust versterkt door de verhoging en verbreding van de stranden. Dat is gebeurd in Koksijde, in Westende, een onderdeel van Middelkerke, in Raversijde, in Mariakerke, de zone voorbij het Groot Strand, op het noodstrand in Oostende, in Wenduine, een onderdeel van De Haan, en in Knokke, dat deel uitmaakt van Knokke-Heist. Dat betekent dat onze kust op dit ogenblik overal beveiligd is tegen een honderdjarige storm.

Volgens de informatie die mij werd verleend, was de storm Xynthia, die de kust van Frankrijk teisterde, te vergelijken met een honderdjarige storm. Volgens de tabellen van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) bedragen de windsnelheden bij een honderdjarige storm, afhankelijk van het meetstation, 140 tot 167 kilometer per uur. Dat is wat de Franse kust in het weekend van begin maart onderging. Als we, theoretisch gezien, de stormtabellen van het KMI nemen, zou onze Vlaamse kust beschermd zijn tegen die windsnelheden van 140 tot 167 kilometer per uur. We zijn dus beveiligd tegen een honderdjarige storm.

Ik ben daar voorzichtig in. Die stormen vind ik moeilijk te vatten. Ik denk toch dat het ervan afhangt wanneer die storm komt en wat de omstandigheden zijn. Maar goed, je moet je aan iets toetsen. Er zijn de voorbije jaren een aantal werken gebeurd die er toch voor hebben gezorgd dat op de zwakste schakels de beveiliging is opgetrokken van een bescherming tegen 25-jarige stormen naar een bescherming tegen honderdjarige stormen.

Vandaag is twee derde van onze kustlijn bestand tegen een superstorm die eens in de 1000 jaar voorkomt. De andere plaatsen zijn beschermd tegen een honderdjarige storm. Om het beschermingsniveau van 100 naar 1000 te krijgen, werd in 2007 gestart met de opmaak van het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan. Dat geïntegreerd plan heeft onderzocht hoe de Vlaamse kust, met inbegrip van de kusthavens, door structurele maatregelen zoals zandsuppleties, onderhoudsbeperkende maatregelen en waterkerende constructies volledig op het minimale veiligheidsniveau van een duizendjarige storm kan worden gebracht. Dat plan dient als basis voor het ontwikkelen en waarborgen van een degelijke en veilige kust tot het jaar 2050. Er zijn mensen die me hebben gevraagd of ik rekening houd met klimatologische elementen. Er is een heel mooie brochure van dat plan. Het is misschien nuttig die eens te bekijken. Er wordt daadwerkelijk rekening gehouden met al die zaken, net als met de mogelijke stijging van de zeespiegel. Men is dus proactief, maar dit is uiteraard altijd theoretisch. Die modellen kunnen niet anders worden gemaakt.

De studie heeft veel studiewerk gevergd. Belangrijk is dat er ook hydraulische proeven op schaalmodellen zijn uitgevoerd, waarbij werd gekeken wat nu eigenlijk het effect is van een bepaald type verdediging. In het kader van die veiligheidstoets zijn er ook proeven op het terrein uitgevoerd. Men heeft grondmechanische proeven gedaan, in het kader van die studie van de stabiliteit van de zeedijken. Men heeft ook onderzoek verricht naar de korrelverdeling van het zand op de stranden. Men heeft dus echt gekeken hoe de vork precies in de steel zit.

Alle gebieden en deelgebieden zijn vastgelegd. Strand en duinen zijn opgemeten. Er is geboord in de dijken, om de stabiliteit van de ondergrond vast te stellen. De frequentie van de golfslagen is geanalyseerd, de korreldiameter is vastgesteld enzovoort.

Vaak wordt de vergelijking met Nederland gemaakt. Nederland scoort slechter op dat vlak. Nederland heeft een zeer grote bescherming op theoretisch niveau, maar wij zijn in de praktijk gaan kijken hoe onze kust in elkaar zit, over welk type zand het gaat, hoe de dijken

eruitzien. We nemen geen theoretische maatregelen, maar zijn alles in de praktijk gaan bekijken.

Het gaat over een geïntegreerde studie: niet alleen de kustveiligheid, maar ook de thema's toerisme en recreatie, natuur, ecologie en ruimtelijke ontwikkeling werden behandeld. Op basis van dit kustveiligheidsplan worden de prioriteiten vastgelegd en wordt een meerjarenprogramma voor het wegwerken van de risico's opgemaakt.

De stand van zaken met betrekking tot het plan is de volgende. Alle risicozones zijn bekend. Ik hoor hier mensen zeggen dat dit plan vorig jaar toch al klaar was. Dat klopt. Het plan is ook publiek voorgesteld. Er moet echter ook een analyse worden gemaakt van de milieueffecten van dat plan. Er moet een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden gemaakt van mogelijke alternatieven. De risicozones zijn ook bekend. De alternatieve maatregelen worden per risicozone geëvalueerd, in het plan-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

De maatregelen waarin wordt voorzien, behelzen hoofdzakelijk zandsuppleties. Het gaat over opspuitingen, waardoor bredere stranden worden gecreëerd. Er is ook een zeevaartse uitbouw van zeedijken, met toepassing van een nieuwe techniek, de golfdempende uitbouw. Ik wist dat vroeger niet, maar u misschien wel: als men bergjes maakt in de zee, dan breken de golven daarop. *(Opmerkingen van de heer Bart Caron)*

Een zandkasteel? In feite is het dezelfde techniek.

Er is de nieuwe inrichting van zeedijken. Er zijn lokale verhogingen. Er zijn de trappen of stenen zitbanken. Er is de aanleg van nieuwe strandhoofden.

Wat het plan-MER betreft, is de kennisgevingsnota ter inzage aan het grote publiek voorgelegd, van 24 augustus tot 23 september van vorig jaar. Ook Nederland en Frankrijk zijn hierbij geraadpleegd. Dat is niet onbelangrijk. We grenzen immers aan twee andere landen. Het plan-MER wordt naar alle verwachting in de eerste helft van april 2010 opgeleverd. We verwachten de goedkeuring kort daarna. De resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse volgen dezelfde timing. Ik stelde daarnet dat er een aantal praktische berekeningen plaatsvinden om de reducties van het overstromingsrisico in kaart te brengen. Die worden ook eind april 2010 verwacht. In de laatste fase van de studie wordt er dan ook een risicoanalyse van het project uitgevoerd. Dan gaat het over kosten, timing enzovoort. Ook al is dat masterplan dus klaar en werd het al vorig jaar voorgesteld, door het bekijken van de milieueffecten voorzien we dat het plan eind juni dit jaar volledig kan worden voltooid en opgeleverd.

Het masterplan loopt van 2010 tot 2015 en het is absoluut de bedoeling tegen 2015 daadwerkelijk heel ver te staan met dat plan en het heel consequent uit te voeren. De uitvoering van de werken is gepland in die periode. In een eerste raming worden de werken begroot op ongeveer 300 miljoen euro. Het plan heeft betrekking op heel de Vlaamse kust, met uitzondering van Oostende centrum en Het Zwin. De kustveiligheid van Oostende wordt bestudeerd in het kader van het OW-plan Oostende. Dat plan is een onlosmakelijk deel van het kustveiligheidsplan. Wat Het Zwin betreft, in het kader van het Zwinproject wordt de bestaande Internationale Dijk in het grensgebied landwaarts uitgebreid. Ik denk dat het de heer Sintobin was die daarnaar heeft verwezen.

Het plan zou dus tegen de zomer moeten worden voltooid. Doel van het OW-plan Oostende is het centrum van Oostende diezelfde bescherming te bieden tegen die 1000-jarige storm. Het sluit aldus naadloos aan bij het kustveiligheidsplan. De drie projecten worden uiteraard ook goed op elkaar afgestemd. Voor het OW-plan heb ik zelf eigenlijk al versneld geld vrijgemaakt. Ik heb daar ook al over gecommuniceerd. De uitvoering van dat plan is immers een voorafname op wat we doen in het geïntegreerd kustveiligheidsplan. We zitten daar immers met een zwakke plek. Daar moeten we eerst ingrijpen. Het kan niet dat er een zwakke

plek is: we moeten eerst overal hetzelfde niveau hebben. Het OW-plan is dus een zeer belangrijke stap in die uitvoering.

Voor 2010 zal voor Oostende de derde fase van de zeedijkrenovatie – de Albert I-promenade – worden aangepakt, ter waarde van 1.230.000 euro. Het Zeeheldenplein is een ander belangrijk project. Daarvoor is dit jaar in 2.500.000 euro voorzien. Voor het bijzonder onderhoud van de stranden wordt in 2010 voor strandophogingen voor het voort verzekeren van de bescherming in een bedrag van 7 miljoen euro voorzien. Daarnaast zijn in 2010 ook projecten in Nieuwpoort, Blankenberge en Knokke-Heist voorzien. De werken voor de bescherming van Oostende tegen overstroming via de haven zijn gepland in 2011.

Zo komen we bij de link met het plan ‘Vlaamse Baaien 2100’. Dat plan heeft een bijzondere vermelding gekregen in het regeerakkoord en maakt deel uit van mijn beleidsnota. Het geeft een visie voor onze kust op een zeer lange termijn, waarbij de zeevering samenhangend wordt gezien met extra natuurlijkheid, aantrekkelijkheid, duurzaamheid en economische ontwikkeling van de kust. Dat is een langetermijnvisie voor de kustzone, waarvan de invulling in eerste instantie nauw samenhangt met de doelstellingen van de Vlaamse overheid.

Op dit ogenblik wordt bekeken hoe we zo veel mogelijk synergieën kunnen krijgen tussen het geïntegreerde kustveiligheidsplan en het plan Vlaamse Baaien. Maar omgekeerd heeft het plan Vlaamse Baaien ook het geïntegreerde kustveiligheidsplan als uitgangspunt genomen. Het is dus niet iets dat plots uit de lucht komt vallen en niets te maken heeft met datgene waar we nu mee bezig zijn. Het is een plan dat voortbouwt op wat wij nu aan het afronden zijn.

Ik ben vrij duidelijk geweest over die taks. Ik wil dat hier gerust nog eens herhalen: ik vind het absoluut geen goed idee. Ik vind het ook niet goed om dat nu zomaar te gaan spuien. Ik heb daar weinig begrip voor. Bij het opzetten van zo’n financieringsplan wordt er gekeken naar alternatieve vormen van financiering voor een geïntegreerd kustveiligheidsplan. Er zijn een aantal klassieke en alternatieve financieringsvormen mogelijk, elk met hun voor- en nadelen.

Daarom, mevrouw Godderis, wordt binnen een werkgroep bekeken wat de mogelijke pistes zijn. Ik geef u een voorbeeld. Je zou het met een DBFM kunnen doen. Dat staat voor design, build, finance en maintenance. Daar heb je al twee problemen. De design is eigenlijk al klaar, dus dat kun je niet meer aan iemand geven. Voor maintenance geldt hetzelfde: we hebben binnen onze eigen administratie heel wat ervaring inzake onderhoud. Is het dan wel zo’n goed idee om dat allemaal afhankelijk te zijn van een ander? Build en finance zijn wel mogelijk. Daar zijn klassieke pps-constructies voor mogelijk. Maar daarover is er nog geen beslissing genomen.

Het plan wordt afgerond. Er is nog geen conclusie getrokken in verband met de juiste financieringsvorm. Maar het is uiteraard niet de bedoeling om de financiering van de investeringswerken door te rekenen door middel van het heffen van extra lasten voor het bezoeken van de kust.

Mevrouw Godderis, er is op 26 februari inderdaad een werkgroep samengekomen, waarin de administratie de mogelijkheden van alternatieve financiering onderzoekt. Men bekijkt daar ook wat de nuttige pistes zijn om te volgen. Maar uiteraard is daar nog geen uitsluitel over. Dat proces loopt op dit ogenblik, daar kan ik nu niet veel meer uitleg over geven.

Wat de vragen over de zandbank van Heist betreft, mijnheer Sintobin, kan ik u een stand van zaken laten bezorgen. Er is daarover gecommuniceerd, maar eigenlijk staat het los van de kustveiligheidswerken die nu gebeuren. Daar is heel wat onderzoek rond gevoerd. Mijn voorganger heeft daar al een aantal antwoorden over verstrekt. Als u dat goed vindt, zullen we u een schriftelijke stand van zaken bezorgen over dit dossier.

Het Zwinproject is een apart project. Als je daar een realisatie krijgt, zou je eigenlijk tot een bescherming komen van 1 op 4000 jaar, en niet 1000 jaar. Op dit ogenblik loopt er een studie. Ik heb de timing opgevraagd. Het gaat over een socio-economische studie, die onder andere komende zomer enquêtes zal houden. Dat proces loopt nu, maar dat zijn activiteiten die niet binnen het geïntegreerde kustveiligheidsplan te plaats zijn.

Collega's, ik zal het kaartje laten opnemen als bijlage bij het verslag. Ik zal ook de mooie brochure laten bezorgen aan de leden van de commissie en aan alle andere geïnteresseerden.

De voorzitter: Mevrouw Godderis heeft het woord.

Mevrouw Danielle Godderis-T'Jonck: Ik dank de minister voor het uitgebreide antwoord.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Minister, we zitten in een fasering en een ontwikkeling. We zullen nog even moeten wachten, enerzijds op het geïntegreerde kustveiligheidsplan zelf, anderzijds op de stappen met betrekking tot de Vlaamse Baaien.

Wij zijn niet gekant tegen een aantal zelfs gedurfde voorstellen die daarin staan, maar ik wil wel de bekommernis uiten dat niet alleen economische motieven aan de basis mogen liggen van de ontwikkeling, en zelfs niet alleen motieven met betrekking tot de veiligheid van de kust op lange termijn. Ook elementen als natuur en milieu tellen mee, alsook een aantal morele vraagstukken. Bijvoorbeeld het opspuiten van een eiland voor de kust, dat financieren via pps, en daar dan weer strand- en kusttoerisme op ontwikkelen, dat zijn vraagstukken die een heel grote draagwijdte hebben. Ik sta daar enigszins terughoudend tegenover. Ik wil niet elke ontwikkeling in die richting uitsluiten, maar ik pleit er wel voor om daar heel voorzichtig mee te zijn. Het biedt kansen voor toerisme, voor natuurontwikkeling, voor veiligheid.

Dat is allemaal waar, maar we mogen niet blind zijn en we moeten beseffen dat we voor de kostprijs van het nu voorliggende voorstel twintig Lange Wappers kunnen bouwen. Het bedrag is zo astronomisch dat het wel een fantastisch idee is, maar dat we maar stapsgewijs dingetjes zullen realiseren. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Deze laatste opmerking gaat inderdaad over de Vlaamse Baaien.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Enige tijd geleden had ik het voorrecht om een bezoek te brengen aan het laboratorium van de universiteit van Gent dat zich bezighoudt met hydromechanica. Ze hebben daar in de kelders van het wetenschapspark een gigantische proefopstelling voor het simuleren van een 1000-jarige storm. Toen ik aan de professor die het onderzoek leidt, vroeg ten behoeve van wie het onderzoek wordt gevoerd, dan bleek dat niet zomaar een academische zaak te zijn, maar bleek dit te gebeuren in opdracht van de zeehaven van Rotterdam. Ze zijn als studie bureau aangeduid om het juiste borstweringstype te ontwikkelen om de zeehaven van Rotterdam te beschermen tegen een 1000-jarige storm.

Ik geef dus even mee dat er bij de bescherming tegen superstormen toch bijzondere aandacht zou kunnen gaan naar Zeebrugge en naar Antwerpen, want dat zijn twee havens die bij superstormen bedreigd worden.

Minister Hilde Crevits: Dat heb ik gezegd. Ik zei dat het geïntegreerd kustveiligheidsplan niet alleen rekening houdt met de kust, maar ook met de havens. Het zijn immers heel kritische plaatsen. Dat zat mee in mijn antwoord. Ze zijn de basis, daar hebt u voor 100 percent gelijk in.

We hebben in Antwerpen ook zo'n waterbouwkundig laboratorium waar ook allerhande testen kunnen worden gedaan. Het is superinteressant om die simulaties eens te zien. Ik ben nog niet in Gent geweest, ik heb alleen nog maar het laboratorium in Antwerpen bezocht.

Het is evident dat de havens kwetsbare plaatsen zijn waar rekening mee moet worden gehouden, en dat is ook wat hier gebeurt. Mijn excuses indien dit niet duidelijk overkwam.

De heer Sas van Rouveroj: De ‘Vlaamse Baaien 2100’ vind ik ook interessant vanuit het aspect van de baggeraars. Het mag gerust eens worden gezegd dat van de vier grootste baggeraars ter wereld, er twee Vlaams zijn: De Nul en DEME. Ik heb toch goed begrepen dat die ‘Vlaamse Baaien 2100’ van de Vlaamse Regering niet alleen te maken hebben met de aspecten die u hebt toegelicht, maar ook met de onderzoeks- en ontwikkelingskosten die de Vlaamse Gemeenschap nu draagt, maar waarvan de knowhow uiteindelijk wereldwijd kan worden gebruikt, verzilverd en vermarkt door DEME en door De Nul? De technieken die nodig zullen zijn om de Vlaamse Baaien te maken, kunnen overal in de wereld worden ingezet – dat gebeurt trouwens al vandaag, want een van die baggerbedrijven heeft de eilanden opgespoten in Dubai. Er is dus een heel interessant economisch aspect verbonden aan die Vlaamse Baaien, ook los van het verhaal dat u nu bracht. Ik neem aan dat het ook in de belangstellingssfeer van de Vlaamse Regering zit dat die twee baggeraars daar ook mee gediend zijn.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer van Rouveroj, uw opmerking is interessant, maar als het ooit tot een samenwerking komt, moeten alle regels voor overheidssamenwerking worden gevolgd, ook in zulke dossiers. Het feit dat het plan Vlaamse Baaien niet alleen in het regeerakkoord werd ingeschreven, maar ook in de beleidsnota een belangrijke plaats krijgt en dat er ook actief over wordt vergaderd om te bekijken welke zaken al dan niet in samenwerkingsverband realiseerbaar zijn, is een goed teken. Het betekent ook dat we echt wel geïnteresseerd zijn. Uiteraard is het altijd mooi wanneer de expertise en knowhow die aanwezig zijn in een bepaalde regio, ook een voorbeeld kunnen vinden in de regio. Daarmee ben ik het eens, maar als het tot samenwerking komt in zo’n dossier, moet de overheid ook de spelregels volgen. Maar ik denk dat dat niet de teneur van uw opmerking was en dat we elkaar goed begrijpen.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik noteer dat onze volledige Vlaamse kust bestand is tegen 100-jarige stormen en twee derde van de kust tegen 1000-jarige stormen. Dat zal in elk geval de paniekzaaiërij die was ontstaan na het krantenartikel, dat nogal schreeuwerig was, doen ophouden. Gelukkig kunnen we dit meedelen.

Ik noteer ook dat het masterplan eind juni zal worden opgeleverd. Natuurlijk blijft er nog steeds de vraag naar de financiering van de hele zaak. U zegt dat u op een later moment de conclusie zult trekken over de manier van financieren, maar kunt u daar ook een tijdsplan voor uittekenen?

Ik kom ook nog even terug op wat er inderdaad maar zijdelings mee te maken heeft: de zandbank. Bedankt dat u mij extra informatie wilt geven. Ik heb het toch goed dat het over de studie van de provincie West-Vlaanderen gaat? *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

U kunt mij dat samen met het andere laten weten. Nu kreeg ik dan enkel graag het antwoord op de vraag over het tijdstip van de conclusie over de financiering.

Minister Hilde Crevits: Dat zal zo snel mogelijk zijn.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik had u willen vragen tot waar die beveiliging tegen een 100-jarige storm reikt. Ik hoor u in uw antwoord op een vraag van de heer van Rouveroj zeggen dat ze tot Antwerpen reikt. Ik herinner me uit studies van het waterbouwkundig laboratorium in Borgerhout dat het Zeescheldebekken vandaag beschermd is tegen een storm die eens om de 70 jaar voorkomt en na realisatie van het gebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, waar het veiligheidsniveau weliswaar wordt verhoogd, beschermd zal zijn tegen een storm die eens om de 300 jaar voorkomt.

Vandaar mijn vraag: tot waar reikt die beveiliging? Het geactualiseerde Sigmaplan heeft de bedoeling om het Zeescheldebekken te beschermen tegen een storm die eens om de 4000 jaar voorkomt. Daartoe zijn middelen ingeschreven. Ik begin te twijfelen aan de reikwijdte van het Kustveiligheidsplan: in welke mate is het Zeescheldebekken daarin opgenomen?

U zegt verder dat Nederland beschermt tegen een storm die eens om de 4000 jaar voorkomt, maar dat is volgens u eerder theoretisch. Ik herinner me toch dat de dijken aan de Westerschelde een niveau van 11 meter TAW hebben, wat de omgeving moet beschermen tegen een storm die eens om de 4000 jaar voorkomt. Wie met de fiets langs de dijk rond het Verdrongen Land van Saeftinghe Vlaanderen binnenrijdt, stelt vast dat de Vlaamse dijk een paar meter lager ligt dan de Nederlandse dijk. Waar haalt u het om te stellen dat de Nederlandse aanpak eerder theoretisch is?

Minister Hilde Crevits: We moeten twee zaken onderscheiden, en misschien ben ik daarover niet duidelijk geweest. Het geïntegreerd kustactieplan houdt rekening met de kusthavens. Voor Antwerpen is het Sigmaplan bedoeld. Wat de haven van Gent betreft, moet ik nog eens bekijken hoe het daarmee zit. Ik heb de vraag van de heer van Rouveroj opgevat als een vraag over de havens aan de kust. Ik heb het enkel over de kusthavens gehad, in het kader van het geïntegreerd kustactieplan.

De heer Sas van Rouveroj: Als er een superstorm komt, dan zal hij zich niet beperken tot de kust, maar de hele Westerschelde en vervolgens de Zeescheldebekken, wellicht tot in Gentbrugge waar de Zeescheldebekken eindigt, met een opstuw confronteren. Ik denk dus dat Antwerpen in rekening moet worden gebracht. Zowel de haven van Gent als die van Terneuzen zitten achter sluizen. Een gedeelte van de Antwerpse haven is echter tijgebonden, zoals het Deurganckdok. Daar zal een superstorm overheen walsen.

Minister Hilde Crevits: De hele regio Antwerpen, inclusief de haven, wordt bediend met het Sigmaplan. Daarvoor worden al vele jaren inspanningen geleverd. Die inspanningen worden voortgezet.

De heer Bart Martens: Ik had het over de Zeescheldebekken. De studies van het Waterbouwkundig Laboratorium tonen aan dat het Zeescheldebekken een niveau van 1 op 70 bereikt.

Minister Hilde Crevits: Wat betreft de twee havens die niet in het kustactieplan zitten, wil ik de dossiers eens rustig bekijken. Ik zal daar nu geen verklaringen over afleggen en dat met uw akkoord in een andere discussie aan bod brengen.

Ik wil helemaal geen kritiek op Nederland leveren. Nederland is enorm bezig met kustwering en kustbeveiliging. Men meldt me wel dat het een van de goede zaken van Vlaanderen is dat alle testen praktijkgebonden gebeuren. Men houdt zelfs rekening met de korrelstructuur van het zand, om na te gaan wat de aanwezige natuurlijke weerstanden zijn. Soms zijn we wat beschroomd om iets goeds over onszelf te zeggen. Dat wou ik doen: onze erg praktische aanpak in de kijker zetten, zonder kritiek op Nederland te leveren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke komst van Ryanair naar de luchthaven van Oostende

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Voorzitter, minister, collega's, Ryanair komt misschien terug naar Oostende. Ik zal duidelijk zijn, want sommigen denken dat Groen! tegen elke vorm van economische groei en zelfs van elke vorm van luchthavenontwikkeling is. Wel, wij zijn daar voorstanders van. Wij zijn ervoor gewonnen dat Ryanair naar Oostende komt. Dat zou een

goede stap in de richting van de uitbouw van Oostende als een passagiersluchthaven zijn. Er is echter een maar. Het probleem is niet het milieuaspect, want Ryanair heeft ongeveer de modernste vloot van West-Europa. Het probleem is ook niet de frequentie – toch in het begin niet. Het probleem is evenwel de financiering.

Inzake de komst van Ryanair moet men waakzaam zijn. Veel collega's verwijten de PS dat de partij met erg veel overheidsgeld Ryanair en andere maatschappijen naar Charleroi lokt en ze daar ook houdt. We zijn gealarmeerd door wat we via de vzw Toerisme Oostende en de gemeenteraad van Brugge vernamen. Op de gemeenteraad is het dossier-Ryanair rondgedeeld. Ik heb het bij. De cijfers die afgelopen zaterdag in De Morgen stonden, komen uit dat dossier. Die cijfers komen uit documenten die in het dossier van de Brugse gemeenteraad zaten. In principe zijn dit openbare documenten. Ik wil me op deze documenten baseren.

Dat voor de toeristische promotie vzw's worden opgericht, is niet de bevoegdheid van de minister. Dat is de bevoegdheid van minister Bourgeois. Ik wil hier dan ook geen uitspraken over doen. Bovendien kan ik leven met het idee dat incoming toerisme moet worden gestimuleerd. De kust, Brugge en zelfs de rest van Vlaanderen zijn hiermee gediend. We zijn daar op zich niet tegen.

Dit is echter een heel andere zaak. Het gaat hier niet louter om incoming toerisme. Het initieel dossier bevat een zeer merkwaardige tabel. Die tabel bestaat uit twee delen, met name de kosten van Ryanair om in Oostende te vliegen en de wijze waarop die kosten worden betaald. Dat is het ongelooflijke element van het verhaal.

De eerste tabel beschrijft wat Ryanair gedurende een periode van 3 jaar zou moeten betalen. Alles is zeer exact berekend. De afhandeling van valiezen zou 695 euro per rotatie kosten. Op jaarbasis zou de handling dus 108.420 euro kosten. Voor drie rotaties per dag zouden de landings- en opstijgingstaksen jaarlijks 69.120 euro kosten. De passagierstaks zou jaarlijks 204.880 euro kosten. Aangezien het om een Vlaamse luchthaven gaat, bevinden we ons helemaal op het terrein van de Vlaamse bevoegdheden. Als we al deze bedragen optellen, komen we uit op 382.420 euro per jaar. Voor een periode van 3 jaar zou het afgerond om 1.147.000 euro gaan.

We kunnen ons natuurlijk afvragen of er een relatie is met de bedragen aan de inkomstzijde. De andere tabel, die in dezelfde map zit, beschrijft de financiering van de twee routes. Minister Bourgeois financiert de afhandeling, de vrijstelling van de landings- en opstijgingstaks, de bijdrage in de passagierstaks voor Ryanair en de bijdrage in de passagierstaks voor de luchthaven van Oostende. Verder leveren ook de provincie West-Vlaanderen, Toerisme Brugge, vzw Hotels Brugge, Toerisme Oostende en Toerisme Gent een bijdrage. Ik kom hier nog op terug.

Toevallig komt het totaal van deze inkomsten uit op 382.420 euro – wat een toeval. Het is precies hetzelfde bedrag als het totaal van de kosten die door Ryanair zijn uitgerekend. Ryanair wil dit bedrag terugkrijgen om in Oostende te komen vliegen. Dat is het funeste element van het verhaal. Ryanair wil wel komen vliegen, maar wil niet alle taksen en alle afhandelingskosten betalen. De heer Sintobin heeft minister Bourgeois hier al vragen over gesteld. Onder het mom van toeristische promotie wordt Ryanair eigenlijk 382.000 euro staatssteun verstrekt.

Verder springen twee bedragen in het oog. Jaarlijks zal vzw Hotels Brugge 2859 euro bijdragen. Dat is de inbreng van de private sector. Dat is minder dan 1 procent. De bijdrage van Toerisme Gent bedraagt eveneens 2859 euro. Blijkbaar verwachten de Gentenaars niet veel incoming toerisme. Anders zou hun bijdrage misschien groter zijn. (*Opmerkingen*)

Indien de terugverdieneffecten voor de private en de publieke sector groot zouden zijn, zou ik kunnen leven met het idee van een vzw die de promotie van het inkomend toerisme als oogpunt heeft. Het ongelooflijk toeval dat beide bedragen exact identiek zijn, laat echter niet

de minste twijfels bestaan over de intenties waarmee deze onderhandelingen zijn gevoerd. Het is de bedoeling alle kosten aan Ryanair terug te betalen.

Minister, ik zal de rest van mijn tekst niet voorlezen. U weet heel goed dat bestemmingen als Malaga en Girona niet enkel zijn bedoeld om het incoming toerisme te regelen. We storen ons bijzonder erg aan deze verkapte vorm van staatssteun. Ik wil dan ook duidelijk weten hoe het zit.

Welke concrete eisen stelt Ryanair om naar Oostende te komen? Is dit bedrag van 382.420 euro de jaarlijkse prijs per luchtlijn?

Welke overheden of overheidsinstellingen leveren bijdragen om deze eisen in te willigen? Dit is eigenlijk een heel eenvoudige vraag. Klopt deze tabel? Meer is het niet. Is het volgens u de taak van dergelijke organisaties hierin te investeren?

Moet deze steun aan de Europese Commissie worden gemeld? Zo ja, is dit reeds gebeurd? Het gaat om een belangrijke geldsom. Ik weet dat dit de praktijken van Ryanair zijn. Het is geen toeval dat ze in Europa op kleine, meestal verlieslatende, regionale luchthavens vliegen.

Volgen er als tegenprestatie concrete garanties in verband met tewerkstelling en arbeidsvoorwaarden? Dat zou nog het minste zijn. Ik heb het niet enkel over jobs, maar ook over de arbeidsvoorwaarden. Het merendeel van het personeel van Ryanair werkt niet onder de Belgische sociale wetgeving, maar onder de veel zwakkere Ierse sociale wetgeving.

Zijn er garanties dat het verblijf van Ryanair in Oostende ditmaal langer zal duren dan de vorige keer, met de lijn naar Londen, het geval was?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Minister, ik heb in de commissie Toerisme en gisteren in de plenaire vergadering gelijkaardige vragen gesteld, vanuit een andere ingesteldheid dan de heer Caron, die het verhaal heel kritisch benadert, zeker wat betreft de staatssteun, zoals hij het noemt. Onze fractie staat daar op zich niet negatief tegenover, zeker omwille van de meerwaarde voor het inkomend toerisme. Minister Bourgeois heeft gisteren nog bevestigd dat hij enkel geld zou vrijmaken als het inderdaad over inkomend toerisme gaat. Wij steunen dit ook omwille van de ontwikkeling en ontplooiing van onze regionale luchthavens. U weet dat wij grote voorstanders zijn van de regionale luchthavens, niet alleen in Oostende, mijnheer Caron, maar ook in Wevelgem.

Gisteren heb ik ook gezegd en bleek ook uit het antwoord van minister Bourgeois dat dit hele dossier verkeert in een waas van geheimzinnigheid. Het enige wat wij vragen, is een volledige transparantie in dit dossier. De heer Caron heeft verwezen naar de tabellen en de concrete cijfers. Het lijkt allemaal wat toevallig. Ik was gisteren heel verbaasd dat minister Bourgeois zei dat hij zelfs niet op de hoogte was van deze tabellen, die in het dossier van de Brugse gemeenteraad zaten. Kunt u dit bevestigen of ontkennen? Die cijfers zijn niet zomaar uit de lucht gevallen, zowel de bijdrage van het kabinet Toerisme als uw bijdrage zal toch ongetwijfeld tot stand gekomen zijn na onderhandelingen. Minister, was u op de hoogte van deze cijfers en tabellen, in tegenstelling tot minister Bourgeois? Dat zou me verbazen.

Mijnheer Caron, als men Ryanair naar Oostende haalt, is tewerkstelling moeilijk meetbaar. Als het een succes wordt, en er komt inkomend toerisme, kun je dat niet meten in de rechtstreekse tewerkstelling bij Ryanair. Dan wordt er ook in Gent bijvoorbeeld door de toeristen bijkomende tewerkstelling gecreëerd.

Gisteren heb ik het volgende ook gevraagd aan uw collega Bourgeois, maar ik heb er ook geen echt antwoord op gekregen. Minister, welke garanties vraagt de Vlaamse Regering aan Ryanair in ruil voor steun zodat ze in tegenstelling tot in 2003 langer dan enkele maanden in Oostende zullen blijven?

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Er zijn twee redenen voor deze milde bijdrage van de dienst toerisme van de stad Gent. De West-Vlamingen vormen de grootste allochtone bevolkingsgroep in onze stad en we houden van West-Vlamingen. Dat is een emotioneel element.

Ik heb het dossier in Gent niet gevolgd, maar ik weet zeker dat onze dienst Toerisme dat zeker heeft onderzocht en ervan overtuigd is dat een veelvoud van opbrengsten tegenover deze bescheiden uitgave zal staan. Ik ken het onderzoek niet. Ik uit maar een vermoeden, maar het is ook maar een heel klein bedrag. Ik ben ervan overtuigd dat we dat terugverdienen. Die mensen zullen allicht Brugge aandoen, maar daarna naar Gent komen, en dan zien wat het verschil is.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, de vragen die hier gesteld zijn, grijpen terug naar de vragen die gisteren aan minister Bourgeois gesteld zijn. Ik sta volkomen achter het antwoord dat minister Bourgeois gisteren gegeven heeft in de plenaire zitting. Hij heeft niets gezegd waar ik me niet in kan vinden.

Met het oog op de bevordering van de passagierstrafiek met als doel de promotie en stimulering van het inkomend toerisme hebben de stad Brugge, de vzw Toerisme Oostende en de vzw Westtoer een nieuwe vzw Toeristische Ontsluiting West-Vlaanderen opgericht. Het Vlaamse Gewest en de luchthaven Oostende, die tot het Vlaamse Gewest behoort, zijn geen lid van de vzw. Het is aan de vzw om te beslissen of zij, op basis van een concreet project, wil bijdragen tot het bevorderen van de passagierstrafiek naar de luchthaven Oostende en dat dus beschouwt als een investering met potentieel hoog rendement in de toeristische infrastructuur en lokale economie. Dat zal uiteraard afhangen van de luchtverbinding die Ryanair wil realiseren.

Ryanair heeft blijkbaar interesse om de luchthaven Oostende opnieuw aan te doen en er werd aan Ryanair gemeld dat ook zij, net zoals elke luchtvaartmaatschappij – en dat benadruk ik – die een nieuwe lijn aanbiedt, een beroep kunnen doen op de aanloopbijdrage van de luchthaven Oostende. Dat is een opstart- en aanloopsteun die beperkt is in de tijd en niet concurrentievervalsend mag zijn.

De Europese Commissie heeft de principes van een aanloopsteun voor programma's van geregelde luchtverbindingen vanaf de luchthaven Oostende goedgekeurd. Je kunt daar niet aan twifelen. Het betreft de steunmaatregel EU 377/2009 die voorziet in een vrijstelling van landings- en opstijgingsvergoedingen en een bijdrage op basis van de geïnde passagiersvergoeding, en dit op degressieve basis en voor maximum 3 jaar. De Europese Commissie heeft deze aanloopsteun getoetst aan – en ik citeer – “de communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven”.

In die richtsnoeren, die dateren van 2005, worden een aantal voorwaarden opgesomd waaraan dergelijke aanloopsteun moet voldoen om verenigbaar te zijn met de gemeenschappelijke markt. Die steunmaatregelen zijn bedoeld voor het openen van verbindingen of nieuwe frequenties die het netto aantal passagiers van de betrokken luchthaven doen toenemen. De steunverlening is dus rechtstreeks afhankelijk van het effectieve gebruik van de luchtverbinding, dus het aantal opstijgingen en landingen, en uiteraard ook het aantal passagiers. Die steunmaatregel is ook voor andere luchtvaartmaatschappijen beschikbaar, als zij vanaf de luchthaven van Oostende een gelijkaardig programma willen opstarten. Een dergelijke aanloopsteun is dus toegankelijk voor elke luchtvaartmaatschappij.

Ik heb het in het verleden herhaaldelijk gesteld: niet alleen Oostende, maar ook Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen zijn belangrijke economische poorten, waarvoor de mogelijkheden van extra inkomsten, hoe bescheiden ook bij aanvang, belangrijk zijn. Naast die kansen op inkomsten spelen ook de mogelijkheden van extra tewerkstelling op de luchthaven een rol. Ook kunnen we uiteraard niet voorbijgaan aan de toeristische meerwaarde die de komst van

extra passagiers met zich kan meebrengen. Als er dus op een of andere manier steun zou gaan naar de vzw Toeristische Ontsluiting West-Vlaanderen, zoals trouwens al is gebeurd bij de aanloopsteun, is het belangrijk dat de Europese regels en de concurrentieregels worden gerespecteerd. Sowieso, los van die vrijstelling, moet er worden aangemeld aan Europa. De aanloopsteun is geregeld. Daarvoor kan een programma worden ingediend, en dat is voor iedereen gelijk.

Wat het artikel betreft waarna hier werd verwezen: wat mij betreft, heeft het afgedrukte document geen status. Ik kan ook bevestigen dat ik als vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest absoluut niet van plan ben om in die vzw te stappen. Daar kunnen we zeer duidelijk in zijn. Als er een bijkomende vraag tot steun wordt gesteld, moet die vraag worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Dan moet worden gekeken of er aan de regels is voldaan en dergelijke. Dat staat dus los van de aanloopsteun waarnaar ik heb verwezen.

Ik denk dat ik zo ongeveer heb geantwoord op de vraag over de tewerkstelling. De EU-richtsnoeren van 2005 zijn net bedoeld voor het openen van nieuwe verbindingen of nieuwe frequenties die het netto aantal passagiers op de luchthaven kunnen doen toenemen. Worden die verbindingen niet gebruikt, dan is er geen steun. Er wordt uiteraard verwacht dat het verwezenlijken van die nieuwe luchtverbinding tot extra tewerkstelling zou kunnen leiden, maar de effecten hangen uiteraard af van het programma en van het gebruik dat ervan zal worden gemaakt.

Mijnheer Caron, momenteel is er geen overeenkomst. Er is nog geen contract. Als er een commerciële transactie komt, hoopt iedereen daarbij te winnen, maar uiteraard berust het commerciële risico bij de kandidaat die een nieuwe luchtverbinding wil aanleggen.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Wat die steunbijdrage betreft, denk ik dat het gaat over de landings- en opstijgtakken, over de passagierstakken. Ter zake kan er een vrijstelling worden gegeven, in het kader van die aanloopsteun. Geldt dat echter ook voor het afhandelen van de tegemoetkoming door minister Bourgeois? Dat zie ik hier immers staan. Dat lijkt me niet zo te zijn, maar misschien kunt u dat verduidelijken.

Minister Hilde Crevits: Gisteren heeft minister Bourgeois in de plenaire zitting gezegd dat het document voor hem geen status heeft. Voor mij geldt hetzelfde. Het spijt me, maar het document heeft voor ons geen status.

De heer Bart Caron: Ik ben blij dat u zegt dat het geen status heeft, maar ik wil aangeven hoe funest dat is opgesteld. Het degressieve karakter van de toegelaten steun wordt telkens gecompenseerd door hogere bijdragen van de vzw's die met toerisme bezig zijn. Het spijt me, maar dat is geen goedbedoelde constructie. Dat is zo doorzichtig. Ik wil u geloven: wat voor de EU kan, moet kunnen. Dit toont echter aan wat de echte achtergrond is. Ik voel me gesteund door de reactie van de luchthavensector. De jongste 10 dagen heeft die sector tweemaal zeer fors gereageerd. U zult het straks uitleggen. Ik weet hoe. Die steunmaatregelen gelden voor reguliere lijnen, niet voor aanbieders van chartervluchten, zoals Jetair en Thomas Cook. Zij gebruiken daar ook Oostende voor. Dat zal wel de verklaring zijn. Als zij een dergelijke aanval doen, begrijp ik dat ze zich zeer oneerlijk behandeld voelen. Dit is een kwestie van eerlijke concurrentie en een eerlijk omgaan met die middelen.

Minister, ik sluit af met de volgende bedenking. Los van wat mag of niet mag, op die manier de luchthaven en het luchtverkeer proberen te promoten, is absoluut geen goede werkwijze. Dat is niet vol te houden.

De heer Stefaan Sintobin: We kunnen daarover natuurlijk blijven doorbomen. U bevestigt wat minister Bourgeois gisteren heeft gezegd: dit document heeft geen status. Het is een discussie voor een andere plaats, maar de beslissing is genomen door de Brugse gemeente-

raad, op basis van een dossier waarin die cijfers staan. Ik veronderstel dan dat die beslissing van de gemeenteraad eigenlijk ongeldig is.

Wie heeft die cijfers en die tabellen dan opgesteld? Ze moeten toch ergens vandaag komen. Er wordt mij gezegd dat er contacten zijn geweest met plaatselijke actoren en de kabinetten om die cijfers op te stellen. U ontkent allebei het bestaan van die cijfers. Ik blijf dat eigenaardig vinden. Ik heb het gisteren ook gezegd. Ik heb een andere visie over de steun dan de heer Caron. Het hele dossier steekt niet goed in elkaar. Vanavond zal al dan niet bevestigd worden of de toetreding van de provincie West-Vlaanderen tot de vzw volgens de wettelijke regels is verlopen. Minister, het hangt met haken en ogen aan elkaar.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

BIJLAGEN

Bijlage bij de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Bart Caron, mevrouw Danielle Godderis-T'Jonck en de heer Stefaan Sintobin

