



Vlaams
Parlement

vergadering **C258 – OPE24**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 juni 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problematiek van de uitbesteding van de uitbating van de regionale luchthavens Deurne, Oostende en Wevelgem

- 1964 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de beheershervorming (implementatie van het LOM-LEM-decreet) bij de Vlaamse regionale luchthavens voor de betrokken personeelsleden

- 1982 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de luchthaven-exploitatiemaatschappij Oostende-Brugge en Antwerpen

- 2004 (2012-2013)

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problematiek van de uitbesteding van de uitbating van de regionale luchthavens Deurne, Oostende en Wevelgem - 1964 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de beheershervorming (implementatie van het LOM-LEM-decreet) bij de Vlaamse regionale luchthavens voor de betrokken personeelsleden - 1982 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de luchthavenexploitatie-maatschappij Oostende-Brugge en Antwerpen - 2004 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega's, de procedure met betrekking tot het uitbesteden van de uitbating van de Vlaamse regionale luchthavens te Deurne, Oostende en Wevelgem loopt al een hele tijd. Naar verluidt zijn intussen de gesprekken met de geselecteerde Franse groep Egis de facto rond en werden er onderhandelingen met het overheidspersoneel opgestart, die ten laatste tegen 26 juni tot resultaat hadden moeten leiden.

Vandaag werd een bericht verspreid dat het probleem ten aanzien van het personeel ontmijsd is, en dat is al een goede zaak. De vakbonden op de luchthaven van Deurne hadden een stakingsaanzegging ingediend, er was ook sprake van bijkomend overleg te Brussel, maar ik veronderstel, minister, dat die staking niet zal doorgaan wegens het resultaat dat deze voormiddag werd behaald. Ik kreeg daar graag iets meer informatie over, want het enige dat ik hierover weet, heb ik online op de krantensites gelezen.

Minister, de vraag blijft of het contract tussen de Fransen en Vlaamse overheid met betrekking tot de uitbating nu voor 100 procent rond is. Dat is mijn allerbelangrijkste vraag. En is er meer nieuws over de gevolgen van de deal voor Wevelgem?

De vragen die ik schriftelijk heb ingediend, vervallen voor het grootste deel, want het probleem ten aanzien van het personeel is ontmijsd. Het is nu vooral belangrijk om van u de informatie te krijgen over wat de verdere stappen zijn en wat de stand van zaken is aangaande de vragen die ik daarnet heb gesteld.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, u weet dat ik een enorm ontzag voor u heb, dus toen u mij vertelde dat ik mijn vraag moest aanpassen, heb ik dat gedaan. Ik geef toe dat mijn vraag om uitleg van vorige week over de staat van ons autowegennet misschien iets te cryptisch was om echt als een goede vraag beschouwd te worden. Mijn fractiesecretaris heeft nu de moeite gedaan om een heel uitgewerkte vraag te schrijven, quid dat er vanmiddag actuele dingen zijn gebeurd, aldus de heer Reekmans. We zullen daar straks wel meer tekst en uitleg over krijgen.

Ik zal me nu dus voor één keer, voorzitter, aan de tekst van mijn fractiesecretaris proberen te houden. En die gaat als volgt.

Op 6 juni 2006 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie met betrekking tot de herstructurering van de Vlaamse regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen, of Deurne zo u wilt, goed. Deze strategische visie impliceerde

onder meer dat er zou worden gezocht naar een voor de toekomst aangepaste beheersvorm, die de luchthavens zou toelaten om, in een erg mededingingsgerichte en sterk evoluerende markt, met meer autonomie en op een bedrijfseconomische basis te functioneren.

Dit leidde tot het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem. Daaraan werd met het decreet van 8 mei 2009, ook de luchthaven van Antwerpen toegevoegd. De in dit decreet vooropgestelde LOM-LEM-structuur gaat uit van de oprichting van een luchthavenontwikkelingsmaatschappij, verder LOM genoemd, voor elk van de drie regionale luchthavens, en anderzijds ook een luchthavenexploitatie maatschappij of LEM, maar straks meer daarover.

Volgens de vooropgestelde timing zou de procedure betreffende de concessies van openbare dienst voor de commerciële uitbating van de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen medio 2013 gegund worden. Met betrekking tot de beheershervorming van de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen werden in het verleden reeds een aantal beslissingen genomen door de Vlaamse Regering. Ik zal ze niet allemaal citeren, minister, u kent ze beter dan ik en de collega's die willen, kunnen ze in mijn verzoek tot vraag om uitleg terugvinden.

De Vlaamse Regering verleende vervolgens op 22 februari 2013 haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van besluit betreffende de oprichting van de LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen.

De LEM is een privaatrechtelijke rechtspersoon die zich uitsluitend zal richten op de exploitatie en commercialisering van de luchthaven. De LEM zal deze commerciële exploitatie uitoefenen op basis van een met de LOM af te sluiten concessieovereenkomst.

Ondertussen is de aanbestedingsprocedure in haar finale fase beland, waarbij er zowel voor Antwerpen als voor Oostende-Brugge onderhandelingen worden gevoerd met een kandidaat-LEM met het oog op de gunning. Een van de vooropgestelde betrachtingen van voorliggende hervorming was om het contractuele personeel de keuze te geven om ofwel over te gaan naar de LEM, ofwel af te vloeien. Voor het statutair personeel – en daarover gaat het in deze vraag – zou een oplossing gevonden worden binnen of buiten het ministerie.

Het decreet voorziet er evenwel heel uitdrukkelijk in dat alle statutaire personeelsleden die thans op een van beide luchthavens werkzaam zijn, ter beschikking zullen worden gesteld van de LEM's in kwestie. Ik verwijs hiervoor naar de artikelen 35 en 66. Bovendien blijkt uit de memorie van toelichting bij het decreet dat het steeds de bedoeling is geweest om de contractuele personeelsleden die te kennen zouden geven dat zij niet wensen over te gaan naar de LEM, binnen de mogelijkheden – en dan hebben we het over een inspanningsverbintenis – een passende dienstbetrekking zouden aangeboden krijgen binnen de ruime Vlaamse overheid. De contractuele personeelsleden die niet zouden willen overstappen naar de LEM, hebben dus in ieder geval geen garantie dat zij zullen worden tewerkgesteld binnen de LOM.

Volgens een advies van de Inspectie van Financiën van 19 juli 2012 zou in de ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de statuten van de publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen LOM Oostende-Brugge en LOM Antwerpen bepaald zijn dat de raad van bestuur zal bestaan uit negen leden, die op hun beurt maximaal negen onafhankelijke bestuurders kunnen coöpteren.

De Inspectie van Financiën merkt nogmaals op dat een dergelijke constructie en omvang van die raad van bestuur aanleiding geven tot zware structuren, met de administratieve kosten van dien, die te vermijden zijn en niet overeenstemmen met de principes van goed bestuur.

Merkwaardig is dat de Inspectie van Financiën stelt dat een van de vooropgestelde betrachtingen van de voorliggende hervorming was het contractuele personeel de keuze te geven om ofwel over te gaan naar de LEM, ofwel af te vloeien. Hoe valt dat te rijmen met de

memorie van toelichting bij het decreet, die het heeft over een inspanningsverbintenis inzake “een passende (...) betrekking (...) binnen de (ruime) Vlaamse overheid”? Meer nog, de inspectie had ook kritiek op de mogelijkheid dat contractuele personeelsleden niet zouden overstappen naar de LEM, maar zouden kunnen worden tewerkgesteld in de LOM. Ik citeer de inspectie: “Dit zou impliceren dat het nodige personeel nog zou kunnen stijgen, wat niet de bedoeling kan zijn.” Opnieuw, hoe valt een en ander te rijmen met het decreet?

Minister, in 2008 heeft onze fractie ingestemd met uw ontwerp van decreet, omdat we geloofden in de vooropstellingen die u toen maakte. We merken nu echter dat het dossier voor het personeel in een minder gunstige richting evolueert dan wat vijf jaar geleden nog werd vooropgesteld. Bovendien meenden wij dat het decreet toch wel enige zekerheid bood voor het personeel. Vandaag wordt die zekerheid niet meer gehonoreerd. De Vlaamse Luchthavencommissie nam in 2006 trouwens een aanbeveling aan, waarin duidelijk werd gesteld dat finaal zal moeten worden bepaald of een evenwicht tussen overheidstaken en privé-exploitatie politiek en maatschappelijk aanvaardbaar is. De economische situatie is sinds de beginperiode van het LOM-LEM-idee enorm geëvolueerd, in negatieve zin. Verklaringen dat een sociaal bloedbad bij de privatisering zou worden vermeden, zijn voorbijgestreefd. Wat is uw reactie op de terechte bezorgdheden van het personeel, zowel in Oostende als in Antwerpen-Deurne? Welke beleidsstappen hebt u intussen gezet?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, ik zal korter zijn dan de heer Penris. Minister, wij zijn dan ook West-Vlamingen, en geen Antwerpenaren.

Minister, om te beginnen hebben we het gevoel dat heel deze LOM-LEM-zaak toch vrij traag gaat. Als we de voorgeschiedenis bekijken – en de heer Penris heeft al een tipje van de sluier opgelicht –, dan gaat dit alles toch wel bijzonder traag. Wat Oostende betreft, zijn de onderhandelingen voor de exploitatie tussen uw kabinet en de Franse uitbater van luchthavens Egis naar verluidt rond. Persoonlijk vind ik het altijd jammer als weer een buitenlandse speler een taak overneemt die de Vlaamse overheid al die tijd zelf op zich heeft genomen, maar goed, dat is mijn persoonlijke visie. Ik meen dat u ter zake een grondige afweging hebt gemaakt. Als ik het dus goed begrijp, is de keuze voor Egis gemaakt, maar moet u eerst nog het akkoord krijgen van het personeel, via vakbondsoverleg, om vervolgens via de Vlaamse Regering de gunning te doen. Ik dacht dat dit de fase was waarin we ons bevinden. We merken inderdaad dat er ongerustheid is bij de werknemers. Na de ontwikkelingen van vandaag kan er misschien worden gezegd dat er ongerustheid wás.

Minister, dat is geen verwijt dat ik u maak, maar ik heb het altijd een zwak punt gevonden in het dossier van de regionale luchthavens dat er door de jaren heen een gebrek aan langetermijnvisie was: wil men nu op de eerste plaats een zakenluchthaven, een goederenluchthaven, een toeristische luchthaven? Ik hoop echt dat het businessplan van Egis, de nieuwe uitbater in Oostende, nieuwe inzichten biedt wat dat betreft, en ook toekomstgericht is.

Minister, hoe evalueert u zelf de uitvoering van het LOM-LEM-decreet voor de diverse luchthavens? Welke timing hebt u voor ogen wat de LEM-gunning betreft? Voor mij gaat het dan op de eerste plaats over Oostende. Welke regelingen komen er precies voor het personeel in Oostende en Antwerpen? We weten dat ze inderdaad de keuze hebben tussen overgaan naar Egis en bij de overheid blijven, maar ik heb toch het gevoel dat er onduidelijkheid blijft bestaan. Welke klemtonen legt Egis in dat businessplan? Dat plan is heel belangrijk, want de toekomst van die luchthavens staat of valt ermee. Misschien is het nog te vroeg, maar kunt u ook al iets zeggen over het kostenplaatje waarmee we hier worden geconfronteerd?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, de beide collega's hebben al gewezen op de personeelsaspecten. Ik zal dat niet opnieuw doen. Minister, ik kijk uit naar uw antwoord daarop.

Wat me echter ook zorgen baart, is de rendabiliteit van die diverse luchthavens. Ik had bij u nog eens de resultatenrekeningen opgevraagd van de regionale luchthaven van Deurne. Daaruit blijkt dat die vorig jaar minder inkomsten, minder opbrengsten heeft kunnen noteren dan het jaar ervoor. Daar zijn goede redenen voor, maar wat me nog meer bezorgd maakt, is dat die opbrengsten ons totaal niet in staat stellen om de kosten te dekken. Er is sprake van aeronautische opbrengsten ter waarde van 1,5 miljoen euro in 2012. Ik ga ervan uit dat die met het vliegverkeer te maken hebben. De totale bedrijfskosten in dat jaar lopen op tot 7,8 miljoen euro. Het is een kostendekkingsgraad die die van De Lijn benadert. Als we rekening zouden houden met de infrastructuurkosten voor ondertunneling enzovoort, dan benadert de kostendekkingsgraad helemaal niet die van De Lijn.

Minister, is er perspectief op het gunnen van een LEM-overeenkomst met het Franse Egis zodat op termijn de dotaties kunnen worden afgebouwd? Is het de bedoeling dat men voor de concessie zo'n vergoeding zal betalen die maakt dat men op termijn de luchthavens hun eigen broek laat ophouden? Het lijkt me toch noodzakelijk voor een economische activiteit dat men die niet 'ad infinitum' moet subsidiëren. Minister, is er een bodem? Broek ophouden, heeft dezer dagen een andere connotatie gekregen. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Het was puur toeval. Vandaar dat ik Bretellen draag om me tegen mezelf te beschermen. Ik had ook kunnen zeggen dat mijn broek afzakt van die resultatenrekening.

Minister, is er een bodem aan concessievergoedingen waar u niet onder wilt? Egis, de enig overgebleven privé-kandidaat voor de LEM-overeenkomst, zit in een zetel en kan op de duur onderhandelen wat ze wil. Daarom zou het niet slecht zijn om een soort bottomline te hanteren voor u de zaak gaat gunnen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, collega's, het was vroeger zo dat onder meer de Kamer van Koophandel bij elke nieuwjaarsreceptie het belang van de luchthaven onderstreepte en dat zal zowel in Oostende als in Antwerpen zijn gebeurd. Men heeft toen ook altijd gezegd dat er voor een deel publieke exploitatie moest blijven, maar dat een private exploitatie ook geen probleem zou zijn omdat de diamantsector en andere privéorganisaties bereid zouden zijn om te investeren in de regionale luchthaven. We zijn erop ingegaan omdat we dachten dat we op die manier de toekomst van de regionale luchthavens konden verzekeren. Minister, u hebt de nodige stappen gezet opdat de luchthavens, ook die van Deurne, verder zouden kunnen worden geëxploiteerd. Op 6 mei hebt u de eerste spadesteek gegeven voor de ondertunneling van de Krijgsbaan. U hebt ook op een positieve manier afgerond met de private exploitant Egis die met de werkzaamheden kan starten.

Wij waren dan ook verbaasd toen we vernamen, eerst in de pers, dat er onrust was bij het personeel. Wij dachten dat het personeel zeer tevreden zou zijn omdat er een private exploitant is die de toekomst van de regionale luchthavens kan verzekeren. Op 27 juni was er het Belgabericht waarin een oplossing voor het personeelsprobleem stond, zowel voor het contractueel personeel als voor het statutair personeel. Het zou goed zijn om meer toelichting te geven bij het akkoord dat werd bereikt.

Minister, ik blijf toch met de vraag zitten wat de bijdrage van Egis is en wat de bijdrage van de Vlaamse overheid is, ook in de toekomst.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Voorzitter, minister, collega's, ik dank de mensen die vragen hebben gesteld. Die vragen kwamen er naar aanleiding van de aangekondigde stakingen. Ik ben blij dat de vakbonden hun gezond verstand hebben gebruikt en dat er duidelijk overleg is geweest. Het is niet de bedoeling om personeel aan de deur te zetten, maar het is net de bedoeling om extra jobs te creëren in de regionale luchthavens. In mijn geval is dat de luchthaven van Oostende, of beter de internationale luchthaven Brugge-Oostende, omwille van de culturele bekendheid van Brugge.

Het is een zeer goede zaak. Met dit akkoord is een flinke stap voorwaarts gezet. We moeten natuurlijk de verdere uitwerking nog afwachten. Ik stel ook vast dat alle politieke partijen in dit Vlaams Parlement tijdens de vorige hoorzitting in deze commissie duidelijk hebben gemaakt dat ze niet tegen de regionale luchthavens zijn en dat ze zelfs een grote voorstander zijn van de ontwikkeling van de luchthaven van Oostende, met de nadruk op passagiersluchthaven en toerisme. Het is dan ook goed om na te gaan wat er kan gebeuren voor 'incoming tourism' maar ook voor 'outgoing tourism'. Het is goed voor de tewerkstelling. Het is een win-winsituatie.

Minister, misschien is het goed om een overleg te hebben – misschien is dat al gebeurd – met uw collega van Toerisme, want het is belangrijk dat Toerisme Vlaanderen, samen met Egis, in andere landen promotie maakt voor onze culturele steden.

Het was een moeilijk dossier en het heeft heel lang geduurd. Nu willen we vooruit met het vliegtuig, willen we kunnen instappen en goed kunnen landen met dit dossier.

De heer Jan Peumans: We zouden met deze commissie eens op bezoek kunnen gaan in de regionale luchthavens van Bierset en Charleroi, een regio waar er ontzettend veel werkloosheid is bij ongeschoolden. Dit jaar zal Charleroi waarschijnlijk meer dan 7 miljoen reizigers hebben. Trouwens, het Vlaams Parlement vliegt altijd met Ryanair om goedkoop te kunnen vliegen.

De tweede luchthaven ligt in Bierset. Ik woon daar vlakbij. Ik ben zeer vertrouwd met de problematiek van het nachtlawaai. Die luchthaven in de Luikse regio is het gevolg van een keuze die de Waalse Regering heeft gemaakt. De Waalse Regering pompt hier 40 tot 50 miljoen euro in. Dat is een keuze die daar is gemaakt. Die luchthaven is een geweldige accumulator van tewerkstelling in een regio die dat trouwens heel hard nodig heeft.

Wat mij verwondert, is dat het LOM-LEM-decreet in 2008 is goedgekeurd. De heer Penris heeft het ook al aangehaald. Pas nu wordt dit decreet uitgevoerd. Het lijkt me dan ook een goede zaak dat deze vragen om uitleg hier nu aan bod kunnen komen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik dank iedereen voor de vele vragen die zijn gesteld. Die vragen komen enerzijds op het goede moment en anderzijds niet op het goede moment.

Ik zal meteen met de deur in huis vallen. Er is me gevraagd om de details van de inhoud van de overeenkomsten en van de businessplannen. Ik kan en mag die informatie momenteel nog niet vrijgeven. Ik kan wel op een aantal andere facetten van de zaak ingaan. Zodra de Vlaamse Regering effectief heeft beslist en de overeenkomsten klaar liggen om te worden ondertekend, kan ik veel zaken vrijgeven. Deze discussie zal in de loop van de komende periode sowieso een vervolg krijgen.

Veel sprekers hebben vermeld dat de nieuwe beheershervorming van de regionale luchthavens al lang wordt gepland. De heer Vandaele heeft gevraagd welke visie hierachter schuilt. Op 6 juni 2006 is een strategische visie betreffende de beheersvorming voor de luchthavens voorgesteld. Dit heeft tot een decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens, het LOM-LEM-decreet, geleid. Dit decreet is op 10 juli 2008 goedgekeurd. Een voordeel is dat ik toen al minister was. De regionale luchthavens vielen toen al onder mijn bevoegdheden.

In 2008 en 2008 is voor de drie regionale luchthavens een gunningsprocedure gestart om een geschikte LEM-kandidaat te vinden. Die kandidaat zou dan de commerciële uitbating op zich kunnen nemen.

De structuur die we tot stand willen brengen, houdt in dat de overheid door middel van een LOM voor de grondgebonden infrastructuur blijft instaan. We vinden de luchthaveninfrastructuur van groot belang. We hebben er dan ook voor gekozen dit te behouden en niet

te liquideren. Ook in de toekomst willen we voor die infrastructuur blijven instaan en op die manier de kwaliteit van de luchthavens op punt stellen.

De exploitatie van de luchthavens vormt geen kerntaak van de overheid. We willen die taak graag in private handen geven. Daarom is heel die structuur opgezet. We moeten een LOM oprichten om de hardware, de harde infrastructuur, verder te verzorgen. De private speler moet dan een LEM oprichten.

Het Vlaams regeerakkoord van 2009 is op dit vlak heel duidelijk. We voeren de verzelfstandiging van de regionale luchthavens door. Begin 2010 zijn kandidaten geselecteerd. Nadat de kandidaten voor de exploitatie van de verschillende luchthavens zijn geselecteerd, hebben ze in september 2010 een eerste offerte ingediend. Daarna is de eerste onderhandelingsfase van start gegaan.

Op basis van de gevoerde onderhandelingen is voor de luchthavens van Antwerpen en van Oostende een 'best and final offer'-bestek (BAFO-bestek) opgemaakt. Dit bestek moet de kandidaat-exploitanten in staat stellen een BAFO te doen. De Vlaamse overheid kan dan op basis van die best and final offers nagaan met welke kandidaat ze al dan niet in zee wil gaan.

De enige geselecteerde kandidaat, Egis Projects, heeft in april 2012 een best and final offer ingediend. De heer Vandaele, die op dit vlak een persoonlijk standpunt heeft ingenomen, vindt het jammer dat het om een buitenlandse speler gaat. Ik verwijs echter naar het bestuursakkoord in Antwerpen, waar zijn partij toch een niet onbelangrijke hand in heeft gehad. In dat bestuursakkoord staat uitdrukkelijk vermeld dat de LOM-LEM-constructie die de Vlaamse overheid wil opzetten er zo snel mogelijk moet komen. Op dat ogenblik was de kandidatuur van Egis Projects al lang gekend. Indien er een zwaar probleem was, had ik dat graag geweten. In het bestuursakkoord wordt hier alvast geen probleem van gemaakt. Hetzelfde geldt trouwens in Oostende, waar de bestuurssituatie natuurlijk een beetje anders is.

Tijdens de finale contractonderhandelingen worden de verschillende bepalingen met betrekking tot de 25 jaar durende concessie in een ontwerpovereenkomst vastgelegd. Het gaat hier niet om een concessie voor 5 of 10 jaar. Het gaat om een concessie voor 25 jaar in een markteconomische situatie die, zoals verschillende sprekers al hebben aangehaald, niet gunstig is. Het zijn dan ook bijzonder moeilijke onderhandelingen.

Er is een kandidaat-exploitant. Ik wil er trouwens op wijzen dat op de beide diensten met afzonderlijk beheer (DAB's) 198 vte's werken. Sommigen beweren dat die luchthavens geen toekomst hebben. Daar werken echter bijna 200 statutaire en contractuele vte's. In totaal gaat het allicht om meer dan 200 mensen.

De beheersvorm voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is complexer. Het grote verschil met de luchthavens in Antwerpen en in Oostende is dat de Vlaamse overheid geen eigenaar of exploitant van de luchthaven is. Het contract met de huidige exploitant is destijds door een intercommunale afgesloten. Aangezien de situatie veel complexer is, bevinden we ons in dit verband in een moeilijker positie. Om met betrekking tot de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem tot een duurzame oplossing te komen, is het voor ons dan ook van belang eerst te zien hoe we met betrekking tot de luchthavens van Antwerpen en Oostende kunnen landen.

De basisprincipes zijn iedereen allicht bekend. Er is een LOM en er is een LEM. De LOM krijgt de verantwoordelijkheid om de overheidstaken in het beheer op zich te nemen en om de basisinfrastructuur ter beschikking te stellen. En de LOM kan daarvoor, op basis van de beheersovereenkomst die ze moet afsluiten, beheers- en investeringssubsidies ontvangen van het Vlaamse Gewest. Het gaat hier dus om kosten die tot de kerntaak van de overheid behoren en die sowieso door Vlaanderen gefinancierd moeten worden. Het zijn kosten die noodzakelijk zijn om de luchthavens te kunnen laten voldoen aan de ICAO-richtlijnen (International Civil Aviation Organisation). Die moeten in eender welke beheersvorm geïnvesteerd worden. Daarnaast is de LOM ook concessieverlener aan de LEM, en het is dus de LOM die van de LEM een concessievergoeding zal ontvangen.

Wat betreft de samenstelling van de raad van bestuur, mijnheer Penris, wil ik u wijzen op het feit dat het advies van de Inspectie van Financiën het heeft over de in het decreet opgenomen maximale samenstelling en de mogelijkheid om externe bestuurders met specifieke luchtvaartexpertise op te nemen. De minimale samenstelling is in dit verband minstens even relevant en bedraagt twee bestuurders. Daar moet nog over beslist worden. Het is een opmerking die relevant is, maar de inspectie wees natuurlijk op de maximale samenstelling.

De LEM, collega's, wordt uitbater van de luchthaven. Om dat te doen, betaalt de LEM een concessievergoeding aan de LOM. Omdat de LEM ook taken uitvoert in het kader van veiligheid en beveiliging – 'safety & security' – ontvangt de LEM ook een subsidie van de Vlaamse overheid. Dat staat ook in het decreet. 'Safety & security'-taken worden sowieso uitgevoerd door de overheid, en dus moet je dat doen via een subsidieovereenkomst. Het Vlaamse Gewest subsidieert de LOM voor de beheers- en investeringstaken en de 'safety & security'.

Wat het personeel betreft, zijn er een aantal uitgangspunten, die vanuit het decreet komen en die contractueel vertaald worden. Verschillende collega's hebben ze al gedefinieerd. Ik probeer ze wat samen te vatten. Alle statutaire personeelsleden – en dat zijn er 129 – worden door Vlaanderen ter beschikking gesteld van de LEM. De contractuele personeelsleden – dat zijn er 69 – krijgen de keuze om al of niet over te gaan naar de LEM. Er werd en wordt nog steeds van uitgegaan dat personen die op een luchthaven werken, dat graag doen en het ook graag zouden blijven doen. Dat lijkt mij de logica zelve.

De contractuele personeelsleden die overgaan naar de LEM, doen dat met behoud van alle arbeidsvoorwaarden die ze hebben als werknemer bij de Vlaamse overheid. In de onderhandelingen die zijn gevoerd, probeert men echt zeer goed te zorgen voor het personeel dat op de luchthavens werkt.

Aan de contractuele personeelsleden die ervoor opteren om niet over te gaan naar de LEM, wordt een trajectbegeleiding aangeboden. De bedoeling daarvan is om een passende betrekking te kunnen aanbieden. Als er echter gedurende een bepaalde periode geen passende betrekking kan worden verkregen, kan die trajectbegeleiding één keer verlengd worden met maximaal drie maanden, met de bedoeling om toch een betrekking te kunnen aanbieden.

Dat was voor de vakbonden bijzonder belangrijk: dat mensen die beslissen om niet over te stappen, toch ook in een traject kunnen stappen. Ik hoop dat ik daarmee de onduidelijkheid heb weggenomen. Het is geen garantie, het is wel een trajectbegeleiding, die gedurende een bepaalde periode loopt en waarin gezocht wordt naar een goede oplossing voor de mensen.

Als na die verlengde trajectbegeleiding nog geen betrekking kan worden gevonden, kunnen er situaties ontstaan waarbij de arbeidsovereenkomst niet verlengd wordt. Maar er is dus wel in een heel traject voorzien ter begeleiding. Stel dat de contractuele verhouding niet blijft bestaan, dan wordt, zoals in het decreet bepaald, in verdere outplacementbegeleiding voorzien voor de personeelsleden.

Ik denk niet dat er een stijging van het aantal personeelsleden zal komen. Alle personeelsleden worden overgedragen, tenzij ze er zelf voor kiezen om dat niet te doen. Zij die ervoor kiezen om het niet te doen, worden begeleid bij de zoektocht naar een nieuwe vacante job, zoals daarnet toegelicht.

Over de overeenkomsten die betrekking hebben op het personeel is meerdere keren teruggekoppeld naar de vakbondsorganisaties, die zelf hun delegatie samenstelden en altijd voor de verschillende luchthavens tegelijk spraken. Na voorbereidende informele contacten zijn de overeenkomsten een eerste keer formeel besproken op het sectorcomité van 28 mei 2013. Vervolgens is het LOM-LEM-dossier ook besproken met de vakbonden op 14 juni, 17 juni, 24 juni en 26 juni 2013. Er is dus tot gisteren heel intens over overlegd.

Er is ook, om een zo goed mogelijk antwoord te kunnen bieden op de bekommernissen en zorgen van het personeel, overleg georganiseerd met de vakbondsorganisaties en Egis zelf

betreffende de syndicale structuren bij Egis. Er is in de voorbije weken dus een escalatie geweest van vergaderingen, waarin ook getracht is om maximale openheid te bieden.

Gisterenavond pas is met de vakbonden een protocol van akkoord afgesloten. Ik ben bijzonder tevreden dat alle drie de vakbonden hun goedkeuring hebben gegeven. Dat was niet evident, maar voor mij als minister is dat wel van belang om, vooraleer je een dossier voorlegt aan de regering, een akkoord te proberen bereiken met de vakbonden. Het is onlogisch om eerst te beslissen en dan pas te onderhandelen. Mijnheer de Kort, u noemde het verwonderlijk, maar het blijft sowieso een nieuwe situatie. Ik heb er alle begrip voor dat mensen die op een luchthaven werken, willen weten hoe het in de toekomst zal verlopen en wat hun rechten zijn. We moeten daar zo transparant mogelijk in proberen te zijn.

Het is voor mij momenteel onmogelijk om in detail in te gaan op het businessplan, want ook na een gunningsbeslissing zal er nog bijkomend overleg volgen tussen de vakorganisaties en de beheerspartner. Dat overleg zal ook parallel verlopen met de andere voorbereidende procedures die de partners nog moeten doorlopen, onder andere moet ook het ICAO-certificaat (International Civil Aviation Organization) worden aangevraagd.

Met het protocol van akkoord op zak, collega's, kunnen we nu wel de laatste besprekingen aanvatten. Het is ook voor Egis van belang dat we die inspanningen hebben gedaan. Het is wel mijn bedoeling om de komende weken met een dossier naar de Vlaamse Regering te kunnen stappen. Daarvoor was het akkoord van gisterenavond uiteraard ook van groot belang.

Collega's, wat het personeel betreft, heb ik geprobeerd om duidelijk te zijn. Naar de andere facetten als de concessievergoeding en de subsidieovereenkomst kunt u mij vragen, maar daar kan ik vandaag niets over zeggen. Zodra wij een beslissing hebben genomen, zult u daarover zeer uitgebreid mee kunnen debatteren, zoals dat in alle dossiers het geval is trouwens.

De heer Peter Reekmans: Minister, de stappen die zijn gezet en het akkoord dat is gesloten, gaan in de goede richting, maar u begrijpt dat ik vanuit mijn hoedanigheid als lid van deze commissie vooral geïnteresseerd ben in dat businessplan. Ik begrijp dat u dat vandaag niet te grabbel kunt gooien, maar ik zou me daarom willen richten tot de voorzitter van de commissie, tevens parlementsvoorzitter, om volgens het artikel bepaald in het reglement dit onder de geheimhoudingsplicht van de parlementsleden te kunnen inkijken. Het gaat over een heel belangrijk dossier voor Vlaanderen. We hebben onze portie 'miserie', laat ik het zo zeggen, met die luchthavens wel gehad.

We gaan in de goede richting, denk ik, maar het parlement moet kunnen controleren welke stappen er worden gezet. Daarom wil ik expliciet vragen om dit dossier, zeker het businessplan, nog voor het reces te kunnen bekijken, anders worden we na de zomer geconfronteerd met een verhaal waarbij alles beslist is en wij als parlement geen enkele reactie hebben kunnen geven, laat staan een vraag stellen. Minister, u weet ook dat zelfs de schriftelijke vragen worden opgeschort in het reces. Het gebeurt met gevoelige dossiers dikwijls dat wij ze krijgen onder voorwaarden. Dan kan ik nog voor het reces over de samenstelling en de voorwaarden in het businessplan schriftelijke vragen indienen.

De voorzitter: U kunt mij daarover een mail sturen.

De heer Jan Penris: Ik moet de heer Reekmans een beetje bijtreden. Bij het begin van uw antwoord was ik een beetje ontgoocheld, minister, want ik dacht dat we niets te horen zouden krijgen. Ik heb er begrip voor dat we dat businessplan nog niet kunnen of mogen inzien. Het hele personeelsdossier maakt trouwens een essentieel onderdeel uit van eender welk businessplan dat zo'n groep wil opstarten. Ik geef u voorlopig het voordeel van de twijfel.

Ik ben wel tevreden met het antwoord op mijn vragen naar de personeelssituatie. Ik ga mijn licht opsteken bij de mensen die mij hebben geïnspireerd en hen vragen of ze inderdaad tevreden zijn met het akkoord dat gisteren werd bereikt, maar ik durf er niet aan te twijfelen dat dat het geval zal zijn.

Mijnheer Vandaele, u hebt natuurlijk gelijk. Ik heb het ook moeilijk met de overname van Vlaamse luchthavens door een buitenlandse groep, maar de minister heeft even groot gelijk wanneer ze fijntjes opmerkt dat uw partijvoorzitter het daar minder moeilijk mee heeft. We zijn het stilaan gewoon aan het worden, de N-VA danst soms op twee benen. Deze keer volg ik u liever dan uw voorzitter De Wever.

Mijnheer Martens, is een voetpad kostendekkend? Is een fietspad kostendekkend? Is een weg kostendekkend? Is een autosnelweg kostendekkend? Is een kanaal kostendekkend? Is een spoorlijn kostendekkend? Het antwoord is telkens neen, maar de vraag is: moet dat? Natuurlijk moet dat niet, het zijn diensten die wij als overheid aan al onze mensen aanbieden om mobiel te zijn en te blijven. Alleen is het een beetje schijnheilig dat u voor de vliegpleinen vraagt dat ze kostendekkend zouden zijn.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, de minister verwijst inderdaad een beetje venijnig naar Antwerpen. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Minister, u zegt dat de voorzitter van mijn partij LOM-LEM omarmt. Ik heb op geen enkel moment gezegd dat ik problemen heb met de LOM-LEM-structuur. Ik heb enkel gezegd dat ik het persoonlijk jammer vind dat een buitenlandse firma zijn intrede doet.

Mijnheer Penris, als u zegt dat u liever mij volgt dan voorzitter De Wever, pas dan begin ik mij zorgen te maken.

De heer Verstreken legt de nadruk op passagiersvervoer en op toeristisch vervoer, maar ik herinner me toch dat Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het departement, toen hij hier was bij de gedachtewisseling begin februari 2012, erop wees dat Oostende de enige luchthaven is die in aanmerking komt voor goederenvervoer. We weten dat rond de luchthaven in Oostende de nodige infrastructuur en terreinen zijn aangelegd om die goederen te behandelen.

Minister, u zegt dat er een geldstroom zal zijn, dat Egis wel iets zal betalen, net als de LEM en dat ook de LOM subsidies zal krijgen, maar u geeft weinig indicaties. We kennen de cijfers vandaag: 2,3 miljoen euro voor investeringen en 5 miljoen euro voor de werking van de luchthaven in Oostende. U zegt niet welk deel in de toekomst van wie naar waar gaat. Ik vrees dat het in elk geval niet zo zal zijn dat Egis pakken geld zal aanslepen. Integendeel, er zal vanuit de Vlaamse overheid een subsidiëring richting Egis en de LEM gaan, al is het maar voor de veiligheidstaken, dat hebt u ook toegegeven.

Jammer, minister, dat u over dat businessplan niets wilt zeggen, want daarmee staat of valt het hele verhaal. We kunnen niet anders, en dat is dan ook weer zoiets, in het vooruitzicht van de vakantie, dan u blindelings te vertrouwen in deze zaak. Dat is niet gemakkelijk, maar we zullen niet anders kunnen.

De voorzitter: U kunt de voorzitter van de commissie te allen tijde vragen om de commissie bij elkaar te roepen, ook tijdens het zomerreces. Tijdens het eerste jaar van deze legislatuur was ik voorzitter van een ad-hoccommissie. Die is vanaf begin augustus elke week bij elkaar gekomen. Het kwam sommige leden de strot uit, maar dat kan dus perfect. U moet dus geen rekening houden met het reces. De minister wordt gewoon teruggeroepen uit haar vakantie. Dat is geen enkel probleem. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits en de heer Wilfried Vandaele*)

De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, ik was eigenlijk niet van plan om het woord te voeren, maar de heer Penris daagt mij uit. Ik denk dat er een groot verschil is met de kostendekkingsgraad van een voetpad, een fietspad of het openbaar vervoer. Het gaat om publieke diensten. Openbaar vervoer wordt ter beschikking gesteld aan het breed publiek in de strijd tegen vervoersarmoede enzovoort. Investeringen in openbaar vervoer, in fietspaden enzovoort moeten ook niet onder de staatssteunregels aan Europa worden overgemaakt.

Hier gaat het om een economische activiteit: zakenvluchten, goederenluchttransport enzovoort. Dat valt onder totaal andere regels.

Minister, ik wilde gewoon het signaal geven dat we moeten oppassen voor een scenario waarbij de kosten worden gesocialiseerd en de winsten geprivatiseerd. U zegt dat taken in verband met safety en security op kosten van de LOM worden genomen, net als alle infrastructuurrekeningen. De bedrijfswereld is ons komen vertellen dat een regionale luchthaven economisch rendabel is, dat ze er mee in zou investeren en dat onder de vorige legislatuur het principe van ‘een euro voor een euro’ gold. Uiteindelijk zijn de constructies publiek-private samenwerking nooit rond geraakt. Als puntje bij paaltje kwam, trok de privésector zelf zijn staartje in. Blijkbaar geloofde die zelf niet in de economische rentabiliteit van de regionale luchthavens.

De enige boodschap die ik wilde geven, was: zorg er alstublieft voor dat de concessievergoeding die zal worden betaald door de LEM-exploitant substantieel is en ons op langere termijn in staat stelt om alle investeringen die de belastingbetalers in de luchthaven hebben gedaan grotendeels te kunnen terugbetalen.

De heer Jan Peumans: Ik vind het goed dat er een regeling is met het personeel, maar ik stel andermaal een discriminatie vast tussen statutaire en contractuele personeelsleden. Ik zie dat in ons gemeentebestuur ook: contractuele personeelsleden krijgen minder pensioen, minder van dit en minder van dat, en kunnen zomaar op straat worden gezet, terwijl statutaire personeelsleden in een veilige omgeving zitten. Ik vind dat discriminerend.

De Waalse Regering is samengesteld uit socialisten, groenen en christendemocraten. De Waalse overheid heeft een heel andere keuze gemaakt inzake de regionale luchthavens. Ik stel dat gewoon vast, in het federale België. U kunt daar voor of tegen zijn. Die luchthavens zijn een katalysator binnen die regio.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, wij hebben er een aantal jaren geleden natuurlijk voor gekozen een LOM-LEM-decreet te maken omdat we zagen dat het niet het meest geslaagde huwelijk is wanneer de Vlaamse overheid zelf instaat voor de exploitatie van die luchthavens.

Mijnheer Martens, de reden dat we kiezen voor een LOM-LEM-model, dat we een private speler laten opereren, is dat we hopen dat dat zuurstof zal geven aan die regionale luchthavens. Vandaar onze keuze.

Ik probeer ook duidelijk te zijn: de Vlaamse overheid blijft de basisinfrastructuur in stand houden. Ik heb nooit gezegd dat die basisinfrastructuur naar de privé gaat. Wij vinden het belangrijk dat die blijft. De exploitatie moeten wij zo duurzaam mogelijk door een private speler laten doen, maar het is nooit de bedoeling geweest de volledige infrastructuur te laten betalen of onderhouden door die private speler. Wij stellen die ter beschikking en er wordt uiteraard een concessievergoeding voor betaald.

Mijnheer Reekmans, ik zal uw voorstel bekijken. Ik heb er geen probleem mee dat we tijdens het reces over dit dossier discussiëren. Maar businessplannen die de basis vormen voor onderhandelingen, kan en mag ik niet publiek maken. Als het van mij afhangt, gaat het over een of misschien twee weken. Ik ben daar doorgaans soepel in, dat weet u. Ik stel alles wat gevraagd wordt ter beschikking. Er is nog nooit misbruik gemaakt van die vertrouwelijkheid. Ik zal het in dit dossier pas doen op het moment dat het kan. Het zal niet zo lang duren. Indien u dat wenst, discussiëren we daar begin augustus of misschien zelfs nog in juli – ik weet niet hoe snel het zal gaan – over. Ik heb er geen belang bij om dingen geheim te houden. Het is een dossier dat maximale transparantie nodig heeft. Ik vind het belangrijk dat we zeer binnenkort kunnen landen.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik heb ondertussen de voorzitter via e-mail – en niet via aangetekende duif – het verzoek gericht inzage te krijgen onder de vorm van vertrouwelijkheid, conform het reglement, en liefst nog voor het reces. Het duurt nog een kleine twee weken vooraleer het 11 juli is. We zijn nog aan het werk tijdens die week. Ik hoop daar tijdens die week inzage in te krijgen. Ik kan begrijpen dat bepaalde onderdelen nog het voorwerp zijn van onderhandelingen. U kunt die onderdelen er dan uit laten. Maar ik zou toch graag wel het businessplan, de samenstelling of voor een groot stuk de totaliteit ervan kunnen inkijken.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, ik heb uw e-mail inderdaad ontvangen.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■