

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

24 maart 2009

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Philippe De Coene tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beheer van regionale luchthavens in Vlaanderen en het afsluiten van een concessieovereenkomst met een private partner voor commerciële uitbating van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem

**Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen**

**Vraag om uitleg van de heer Philippe De Coene tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het beheer van regionale luchthavens in Vlaanderen en het afsluiten van een concessieovereenkomst met een private partner voor commerciële uitbating van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem**

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

**De heer Philippe De Coene:** Mijnheer de voorzitter, deze vraag om uitleg gaat over wat de luchthavenexploitatie-maatschappij-luchthavensontwikkelingsmaatschappijstructuur (LEM-LOM-structuur) van de Vlaamse regionale luchthavens wordt genoemd. Met betrekking tot de luchthaven van Deurne is het de bedoeling diezelfde structuur te implementeren. In West-Vlaanderen gaat het al of bijna om de uitvoering van het decreet.

De minister weet ongetwijfeld dat er met betrekking tot de twee regionale luchthavens in West-Vlaanderen en in het bijzonder met betrekking tot de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem believers en non-believers zijn. Sommige mensen geloven hardnekkig in de mogelijkheden. Andere mensen hebben hier de grootste twijfels bij.

Wie geen rekening met die discussie wil houden en zich op objectieve gegevens wil vastpinnen, gaat op zoek naar cijfers. De minister heeft dit trouwens in de provincieraad van West-Vlaanderen zelf meegemaakt. Op de vraag om verdere ondersteuning van de luchthavens is destijds geantwoord dat het om een eindig verhaal ging. Het kon zo niet blijven duren. Het decreet heeft met betrekking tot de objectivering en de transparantie een nieuwe vorm in het leven geroepen. De voorwaarde van de economische haalbaarheid is hierbij natuurlijk gehandhaafd.

Om de economische haalbaarheid te kunnen aantonen, is het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) gevraagd een businessplan voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem op te stellen. Dit businessplan telt achttien pagina's. Ik heb het nog even doorgenomen. De enige cijfers die erin vermeld staan, zijn niet optimistisch of positief. Ik vrees dat men met een dergelijk businessplan in deze tijden zelfs geen lening meer krijgt om een café open te houden.

De Vlaamse overheid heeft ondertussen een concessieovereenkomst opgesteld en een offerte uitgeschreven. De termijn voor aanvragen is eind vorige maand verstreken.

Ik heb vernomen dat er nog andere cijfers bestaan. Hoewel ze vrij belangrijk zijn, zijn die cijfers blijkbaar

moeilijk te krijgen. Indien we iemand willen vinden die de concessie op zich wil nemen en de LEM-structuur wil invullen en indien we het principe van de marktconformiteit willen toepassen, moeten we weten op basis van welke cijfers de exploitatie rendabel kan worden gemaakt.

Mevrouw de minister, bestaan er, naast het zogenaamde businessplan, nog andere cijferindicaties van de leefbaarheid? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het uitschrijven van de offerteaanvraag voor de exploitatie van de eerste van de drie regionale luchthavens die binnen de LEM-LOM-structuur zouden moeten passen? Welke timing houdt u voor ogen? Wat lijkt u in dit verband realistisch? Ik heb het dossier nog even ingekeken. In 2007 is gezegd dat het een kwestie van maanden zou zijn. We zijn ondertussen twee jaar verder. Het lijkt me nuttig te weten wat in verband met de cijfers en in verband met de timing realistisch is.

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

**De heer Bart Caron:** Mijnheer de voorzitter, ik wil me kort bij de vorige spreker aansluiten. Dit thema houdt mij ook bezig. Ik heb het bewuste document van het VIL hier en tijdens een plenaire vergadering al eens getoond. De minister heeft toen verklaard dat bepaalde cijfers omwille van de concurrentiële positie van potentiële kandidaten voor de invulling van de LEM-structuur beter niet konden worden vrijgegeven.

Mevrouw de minister, ik heb een aanvullende vraag over de precieze timing in verband met de LEM-LOM-structuur. Welke procedure zal worden gevolgd indien er geen bevredigende kandidaatstellingen zijn? Gaat het dan toch door? Welke criteria zullen worden gebruikt om de kandidaturen te beoordelen? Die criteria staan in elk geval niet uitdrukkelijk in het decreet vermeld.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, toen ik in 2004 lid van het Vlaams Parlement werd, had de heer Bossuyt, de burgemeester van Menen en een voorganger van de minister, net beslist 1 miljoen euro aan de zeer belangrijke luchthaven van Kortrijk-Wevelgem toe te kennen. Volgens voormalig minister van Openbare Werken Peeters ging het om het begin en het einde van de toelagen die de Vlaamse overheid aan de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem zou toekennen.

Ik stel voor dat de minister haar Waalse collega, minister Antoine, eens uitnodigt. Hij zou haar kunnen uitleggen hoe Wallonië met zijn regionale luchthavens

omgaat. Hier wordt de ene dag iets beslist en de volgende dag iets totaal anders beslist. Nu is het de bedoeling een hoop geld te investeren. Destijds is verklaard dat het om een eenmalige operatie ging en dat de Vlaamse Regering hier nooit meer op zou terugkomen.

Ik zou graag eens horen wat eigenlijk het algemeen beleid ten aanzien van de regionale luchthavens is. De meerderheid heeft hier, samen met het Vlaams Belang, net de LEM-LOM-structuur voor de luchthaven van Deurne goedgekeurd. In 2003 heeft onze commissievoorzitter een actuele vraag over de Krijgsbaan in Deurne gesteld. Hij heeft toen verklaard dat deze materie te ernstig is om ze als een soap te bestempelen. Ik stel echter vast dat het luchthavenbeleid, dat destijds door toenmalig minister Stevaert is opgestart en vervolgens door voormalig minister Bossuyt, door de toenmalige minister van Openbare Werken Peeters en door de huidige minister werd of wordt uitgevoerd, stilaan op een soap begint te lijken. Ik heb net de vraag om uitleg van de heer De Coene gehoord en ik heb de indruk dat zelfs de LEM-LOM-structuur niet werkt.

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

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer de voorzitter, ik heb hier opmerkingen gehoord die ik al eerder heb gehoord. Naar aanleiding van de bespreking van het decreet LOM-LEM hebben we dit debat al in plenaire vergadering gevoerd. Veel van de nu gemaakte opmerkingen heb ik toen ook te horen gekregen.

Ik heb steeds verklaard dat we aan de operationalisering van de LEM-LOM-structuur werken. Zonder een LEM zal geen enkele LOM operationeel worden. Dat zal altijd zo blijven. We moeten de procedure volgen. Ik zal even een stand van zaken geven.

In juni 2006 heeft de Vlaamse Regering een strategische visienota over de regionale luchthavens goedgekeurd. Ik probeer de inhoud van die visienota te implementeren. De heer Peumans heeft terecht opgemerkt dat we met betrekking tot de luchthaven van Deurne het geweer van schouder hebben veranderd. Ik vind dit persoonlijk een goede zaak. Anderhalf jaar geleden, toen het dossier met betrekking tot het decreet LOM-LEM op tafel lag, heb ik met betrekking tot de andere twee luchthavens geopperd dat het opportuun zou zijn alle regionale luchthavens op eenzelfde leest te schoeien. Toen is echter een andere keuze gemaakt. Mij lijkt het een goed denkspoor alle regionale luchthavens eenzelfde exploitatiemodel te geven.

In maart 2007 heeft het VIL de door de Vlaamse Regering goedgekeurde strategische visienota uitgewerkt en een businessplan opgesteld. Een regionale werkgroep heeft de opmaak van het businessplan begeleid. Het businessplan toont aan dat er een bedrijfseconomische en maatschappelijke basis voor de verdere duurzame en

rendabele ontwikkeling van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is. U weet dat de luchthaven actief is in aantrekkelijke marktsegmenten zoals de 'business aviation', de medische vluchten en de expresvluchten, die binnen de huidige milieuvergunning verder kunnen aangroeien. De milieuvergunning is het kader waarbinnen een aantal zaken kunnen gebeuren.

Daarnaast was het ook mogelijk om, en ook dit is al uitvoerig aan bod gekomen in de plenaire vergadering, de niet-aëronautische inkomsten te verhogen. Het businessplan kwam wel tot de vaststelling dat een duurzame en rendabele exploitatie de oprichting vereist van een Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) die instaat voor de investeringen en het buitengewoon onderhoud, investeringen die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de standaarden van Internationale Burgerluchtvaartorganisatie voor een luchthaven categorie 2B.

Daarnaast werd gesteld dat het Vlaamse Gewest moet blijven instaan voor de kosten verbonden aan de luchtvaartveiligheid en -beveiliging. Dat is vandaag al het geval en zal ook het geval blijven.

Daartegenover staat het feit dat contractueel een concessievergoeding moet worden overeengekomen voor het gebruik van de luchthaventerreinen en -gebouwen. Die concessievergoeding moet worden betaald door een private exploitant, en dat is natuurlijk de LEM-partner waarmee we nu volop in de procedure zitten.

Het businessplan stelde ook dat de luchthaven Kortrijk-Wevelgem de verdere groeidynamiek van de regio op het vlak van innovatie, design en creativiteit kan ondersteunen.

Mijnheer Caron, u merkte terecht op – en ik meen dat ik u ooit al eens een antwoord heb gegeven op die vraag – dat er al onderzoek werd gedaan, maar dat die cijfers niet kunnen worden vrijgegeven. Anderzijds, en dat heb ik ook altijd gezegd, is er op dit ogenblik binnen de Vlaamse Regering een selectiedossier goedgekeurd. Daarin staan de parameters waaraan zal worden getoetst of iemand die zich kandidaat stelt, selecteerbaar is en hoe er kan worden geselecteerd. In het dossier vindt u dus de volledige procedure terug. Ondertussen is de termijn voor de kandidaatstelling voorbij en, ja, er hebben zich kandidaten aangemeld. Er zijn dus kandidaten, maar op de vraag of ze voldoen aan alle selectiecriteria en definitief in aanmerking kunnen worden genomen, moet ik "neen" antwoorden want de screening is nu nog bezig en moet over een relatief korte periode klaar zijn.

Ik kan u ook melden dat de selectie van de kandidaten voor de luchtvaartexploitatie ook gebeurt binnen de overleggroep waarin alle toekomstige partners van de LOM vertegenwoordigd zijn: dit zijn het Vlaamse Gewest, de

provincie West-Vlaanderen, de Intercommunale Leiedal, de stad Kortrijk en de gemeente Wevelgem. De overleggroep komt samen op 30 maart 2009, heel binnenkort dus. Het is de bedoeling dat de overleggroep dan een beoordeling maakt van de kandidaturen die werden ingediend. Dit is het concrete tijdspad dat ik u nu kan meegeven.

Tussen de selectie van de geldige kandidaturen en het afsluiten van een concessieovereenkomst zijn nog een aantal stappen te doorlopen. Op dit ogenblik wordt het bestek opgemaakt. Op basis van dat bestek zal de offerte worden ingediend en daarvan maakt het voorstel van businessplan deel uit. De collega's die deze discussie in het verleden hebben gevolgd, weten dat het businessplan dat aan het bestek gelinkt is, voor mij van bijzonder groot belang is. Het businessplan zal juist aantonen hoe de luchthaven in de toekomst uitgebaat moet worden. Dan zal het cruciale moment aangebroken zijn waarop we kunnen zeggen dat we een kandidaat hebben geselecteerd, dat er bestek is waarover onderhandeld werd of met andere woorden dat we kunnen zeggen dat we iemand kunnen uitkiezen waarmee we in zee willen gaan, uiteraard op basis van een voorstel dat een goed businessplan is en dat rendabel lijkt.

Het bestek in ruwe versie wordt op dit ogenblik opgemaakt. Het moet binnenkort naar de Vlaamse Regering ter goedkeuring. Dit zou ongeveer gelijk moeten sporen met de beoordeling van de kandidaturen waardoor eenmaal de kandidaten geselecteerd zijn, ze heel snel het bestek kunnen krijgen om op basis daarvan het businessplan te maken. Het is met deze kandidaat dat ook de concessieovereenkomst afgesloten moet worden.

Ik vermoed dat de onderhandelingen in het najaar afgerond zouden moeten zijn. Ondertussen is het wel zo dat de nodige voorbereidingen, zowel de administratieve als de technische, getroffen zijn om in orde te blijven met de ICAO-verplichtingen (International Civil Aviation Organization) en de daaraan gekoppelde certificaten.

Ik weet niet of de goedgekeurde regeringsnota over het selectiedossier ter beschikking moet worden gesteld, maar wat mij betreft: graag. Het is een nota die al een zestal weken geleden door de Vlaamse Regering goedgekeurd werd. Zij die dit wensen, kunnen de nota krijgen. Na 30 maart zullen we weten of er effectief kandidaten overgehouden werden die voldoen aan het selectiecriteria bestek zoals dat werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

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

**De heer Philippe De Coene:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik blijf toch een beetje op mijn honger zitten. Ik begrijp dat u, wegens bedrijfseconomische redenen, moeilijk een aantal cijfers kunt geven. De reden waarom ik mijn vraag pas nu heb gesteld, is dat

de datum om de dossiers in te dienen, verstreken is. Waar ik het wel wat moeilijk mee heb, mevrouw, is dat in een enkel cenakel waarin over dit dossier wordt gedebatteerd en beslissingen worden genomen – en u verwees naar de begeleidende groep, de stuurgroep, die onder meer een gemeentelijke inbreng heeft – kan worden gezegd wat de cijfers zijn.

U sprak daarnet over het businessplan dat werd opgesteld in samenwerking met een plaatselijke werkgroep. Ik maakte deel uit van die plaatselijke werkgroep. Wij zijn nooit geconsulteerd bij de opmaak van het businessplan. We hebben dat businessplan achteraf gezien en we hadden er vragen bij. We reageerden: “Dit is toch wel heel dunnetjes. Er staan zes auteurs op het businessplan voor welgeteld 18 pagina's informatie en er staat geen enkel relevant cijfer in!” Op basis van dat businessplan kan, met alle goeie wil van de wereld, toch niet worden bepaald of er een leefbaarheid mogelijk is voor dat vliegveld! Men verwijst naar andere cijfers, maar waar we ook naar cijfers gaan vragen, we krijgen telkens nul op het rekest. Ik vind dat niet ernstig, want als er een exploitant wordt gevonden waarmee kan worden onderhandeld, zal er op een zeker moment een prijs op geplakt moeten worden. Er is immers heel duidelijk bepaald dat tegen marktconforme tarieven moet worden gewerkt. Hoe kan men echter een indicatie hebben van die marktconforme tarieven als men niets weet van de daadwerkelijke rentabiliteit en van de economische gegevens van dat vliegveld? Ik vind dit niet ernstig. Ik heb het vermoeden dat men iets probeert in plaats van transparant te zijn.

En nog iets, mevrouw de minister, voor alle duidelijkheid: ik heb niets tegen deze beheervorm. Integendeel, ik vind dat dit een heel goeie beheervorm is, die in staat stelt om een aantal zaken te relativeren. Het gaat me trouwens niet over geloven of niet geloven in dat vliegveld. Dat niveau moeten we overstijgen, we moeten ons puur kunnen baseren op economische gegevens binnen het kader van de milieuovereenkomst, dat destijds in Kortrijk werd gemaakt. Nu blijf ik een beetje op mijn honger zitten. Men komt niet verder dan te zeggen: “Men zou tegen dan dit en tegen dan dat moeten doen.” Als we nu vragen om cijfers, dan kunnen we die niet krijgen en daardoor hypothekeert men zijn eigen dossier. Ik vrees dat het draagvlak in de regio dat u nodig hebt om er verder publieke middelen in te kunnen stoppen, aan het afbrokkelen is: nergens en nimmer brengt men een consistent economisch verhaal.

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

**De heer Bart Caron:** Mevrouw de minister, ik hoop dat er een goede oplossing komt voor het vliegveld, maar ik moet opmerken dat de berichtgeving vorige week over het verdwijnen van de medische poot in Wevelgem en de verhuis ervan naar Oostende, niet echt

geruststellend is. Dat gebeurt aan de hand van argumenten, die ik zelf altijd heb aangehaald, die aantonen waarom Wevelgem niet zo'n leefbaar geheel is. Ze betreffen de bereikbaarheid, de openingsuren, de veiligheid, de aansluiting op andere wegen enzovoort.

Ik hoop mevrouw de minister, en ik ben bereid om deze vraag op te sparen tot na de paasvakantie, dat we eens inzicht kunnen krijgen in het dossier. De cijfers die bij het businessplan horen van het VIL werden niet vrijgegeven. Op 30 maart vergadert de overleggroep en er is ook een selectiedossier op de Vlaamse Regering geweest. Ik bezit de cijfers van het VIL niet, noch het dossier van de Vlaamse Regering. Ik hoop dat we na de procedure, na de bijeenkomst op 30 maart van de overleggroep, inzicht zullen krijgen in de gehanteerde criteria, in de besluitvormingsprocessen en in de adviezen die de overleggroep opmaakt. Ik begin een bleekblauw vermoeden te krijgen dat alles hier in achterkamers gebeurt en dat kan toch niet.

**Minister Hilde Crevits:** Geachte collega's, mijnheer De Coene, ik heb een dubbel gevoel want uw partij heeft heel uitdrukkelijk de procedure gesteund. Het parlement heeft het LOM-LEM-decreet goedgekeurd, ook de sp.a. Er is de studie van 2006 met de strategische visienota. De heer Caron heeft zich onthouden. Maar heel uw fractie heeft het decreet met vrij veel enthousiasme goedgekeurd. De strategische visienota is door de Vlaamse Regering volledig goedgekeurd.

U spreekt over achterkamertjes. Ik ken de cijfers. Ik heb samen met de mensen van mijn administratie bekeken welke cijfers we kunnen geven en welke niet. Er zijn contracten bij en kortingen. De discussie werd ook al lang voor ik minister werd, gevoerd. Het ei is gelegd. Mijnheer De Coene, u zegt dat u bij niets wordt betrokken. Ik ben zelf ook al eens naar die overleggroep geweest. Wat daar gebeurt, gebeurt allesbehalve in achterkamertjes. Het bestek voor de kandidaatstelling, dat door de Vlaamse Regering is goedgekeurd, is een openbaar document. Mijnheer Caron, u kunt dat krijgen.

Ik heb altijd gezegd dat het uiteindelijk het businessplan is, ingediend door de geselecteerde kandidaat, dat zal aantonen hoe en wat er zal worden geëxploiteerd. Er zijn datarooms met gegevens waaraan je perfect de marktconformiteit van de parameters kunt toetsen. Dat kan gebeuren. Ik kan alleen geen individuele contracten te grabbel gooien. Dat kan ik niet doen. Het businessplan, ingediend door de kandidaatsteller, zal uitmaken of en hoe leefbaar de luchthaven uiteindelijk is. Als blijkt dat er uit de LEM-structuur niets komt, dan kan er ook geen LOM-structuur zijn en dan moeten we ons opnieuw bezinnen over de luchthaven.

Op dit moment zijn er twee kandidaten. U moet mij toestaan om de procedure correct te volgen. Ik moet de

kandidaatstellingen op het selectiedossier leggen. Ik hoop dat deze regering het bestek nog kan goedkeuren, want dat is noodzakelijk om de volgende stap te kunnen zetten. Er zijn op dit moment geen signalen dat dit niet zou lukken. Zowel voor Oostende als voor Kortrijk-Wevelgem loopt alles zoals het gepland is. Het decreet is gestemd, zelfs nog voor het reces. Stap na stap zetten we alle stappen die nodig zijn. Ik hoop dat we kunnen landen met een dossier waaruit blijkt dat er een exploiteerbaar geheel is voor de drie regionale luchthavens. Dat zou de kracht van onze formule aantonen. Maar we moeten de stappen een voor een zetten.

Alles wat ik u kan geven, zal ik u geven. Op 30 maart is er een vergadering van de overleggroep. Ik zal erop toezien dat ook daar de procedure correct verloopt. Het is een bestek en men moet de kandidaturen op het bestek leggen. Dat zal in alle zorgvuldigheid gebeuren. Op 30 maart zal de keuze worden gemaakt om met een of twee door te gaan.

**De heer Philippe De Coene:** Mevrouw de minister, u zegt dat u een dubbel gevoel hebt over mijn houding. Ik denk dat dat volledig onterecht is. Ik heb gezegd dat ik een voorstander ben van de structuur zoals die in het decreet is beschreven.

Ik spreek niet over achterkamertjes. Wat ik zeg – en ik blijf daar bij –, is dat je dit, in alle ernst, geen businessplan kunt noemen. Dit werkstuk wordt blijkbaar wel gebruikt. Op 30 maart moeten mensen dit beoordelen. Ik vraag u geen bedrijfseconomische gegevens die een onderhandeling kunnen verstoren. Wat ik wel vraag, is dat zij die namens de publieke sector, op welk niveau dan ook, moeten beslissen over de toewijzing van de concessie, in staat moeten zijn om te weten wat de normale prijs is, rekening houdend met de rendabiliteit, het economische kader enzovoort. Mijn vaststelling is dat tot op vandaag, en al sedert jaren, er nooit enige klaarheid is geweest.

Telkens men vraagt of er meerdere cijfers zijn en of er meerdere indicaties over economische rendabiliteit zijn, blijft men het antwoord schuldig en verwijst men naar documenten die niemand heeft. Men heeft ze niet in Wevelgem, men heeft ze niet in Kortrijk. In Vlaanderen krijgt men ze niet te pakken. Dat is mijn enige bekommernis.

De heer Caron heeft een aantal vragen gesteld waarop het antwoord bestaat. Je kunt de voorwaarden van de concessie van de website halen. U hebt geantwoord op mijn vraag 'Wanneer?', maar niet 'Op basis van welke cijfers?'. Ik bedoel niet de cijfers die in het businessrapport van een kandidaat-exploitant staan, maar de cijfers die namens de publieke sector kunnen worden gehanteerd om te weten welke positie men in de onderhandelingen zou kunnen innemen. U kunt toch niet

zeggen dat dit confidentieel is. Als men dat onnodig confidentieel houdt, dan vrees ik dat het resultaat zal zijn dat men de indruk krijgt dat men bepaalde dingen niet kan zien.

Ik heb een aantal vragen niet gesteld die de heer Caron heeft gesteld. Waarom heb ik ze niet gesteld? Omdat de antwoorden op het internet te vinden zijn.

**Minister Hilde Crevits:** U wilt iets tastbaar en dat is heel moeilijk. Het gaat over een bestek. Het kader wordt heel duidelijk vastgelegd. Op het moment dat het businessplan er komt, kan je perfect binnen dat plan alles gaan aftoetsen. Op dit moment lopen er een pak contracten met cijfers. Die cijfers zitten in een dataroom die kan worden gecheckt. Er zijn parameters waaraan je elk onderdeel kunt toetsen. Het is perfect mogelijk, die contracten zijn er. Ik kan u die contracten nu niet geven. Eens de toewijzing er is, zal men perfect kunnen nagaan op basis van welke parameters dat is gebeurd. Dan zijn ook de onderhandelingen voorbij.

U zult op de hoogte worden gehouden van elke stap. Als ze allebei worden geselecteerd, dan zal er een selectieverslag zijn. Als ze niet geselecteerd zijn, zult u weten waarom ze niet geselecteerd zijn. Ik denk dat ik al vaak geprobeerd heb om aan te tonen hoe de procedure zal lopen, waar de data zitten of niet zitten. Voor Oostende is dat hetzelfde, ook voor Antwerpen. Die dataroom bestaat dus en kan perfect als toetsing worden gebruikt.

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

---

