

vergadering **C87 – OPE6**

zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 19 december 2013

INHOUD

Verslag van het Rekenhof over de aanstelling van een exploitant voor de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen

- 40 (2013-2014) - Nr. 1: verslag van het Rekenhof

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en het Rekenhof

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe uitbatingsstructuur van de regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende/Brugge

- 136 (2012-2013)

Interpellatie van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problematiek van de nieuwe beheersvorm voor de regionale luchthavens

- 138 (2012-2013)

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

**Verslag van het Rekenhof over de aanstelling van een exploitant voor de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen
- 40 (2013-2014) - Nr. 1: verslag van het Rekenhof**

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en het Rekenhof

**Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe uitbatingsstructuur van de regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende/Brugge
- 136 (2012-2013)**

**Interpellatie van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problematiek van de nieuwe beheersvorm voor de regionale luchthavens
- 138 (2012-2013)**

De voorzitter: Collega's, we beginnen met de uiteenzetting door het Rekenhof.

De heer Neven heeft het woord.

De heer Kris Neven, eerste auditeur-revisor van het Rekenhof: Voorzitter, geachte parlementsleden, het Rekenhof heeft van het Vlaams Parlement de controleopdracht gekregen om een vergelijking te maken tussen de gegevens die hier op 10 oktober jongstleden gepresenteerd zijn in de commissie, en de gegevens in de onderbouwende documenten.

De concrete aanleiding was een toelichting, hier in de commissie, over de regeringsbeslissing over de concessieverlening van de regionale luchthavens Oostende en Antwerpen. Het dossier van die regeringsbeslissing werd als vertrouwelijk beschouwd, maar is in de zomer toch ter inzage gelegd. Daarop heeft het parlement het Rekenhof om een controle gevraagd.

Wat heeft het Rekenhof concreet gedaan? Het heeft de gepresenteerde informatie getoetst aan de stukken die ter inzage gelegen hebben in het Vlaams Parlement, namelijk de regeringsbeslissing van 13 juli 2013, bestaande uit de beslissing zelf, de voorbereidende nota met bijlagen, met onder meer het bestek, gunningsverslag, adviezen, offertes, financieel plan en een kostenvergelijking.

Bij de toetsing hebben wij aanvullende documenten opgevraagd bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Luchthavenbeleid. We hebben dat onder andere gedaan omdat enkele tabellen in het dossier dat hier ter inzage lag, vrij klein gedrukt waren. We hebben de originele documenten opgevraagd om alles te kunnen nakijken.

We hebben voor ons onderzoek in essentie de informatiekwaliteit van de gepresenteerde gegevens beoordeeld. Bijkomend willen wij ook een aantal kanttekeningen formuleren bij de kosten-batenvergelijking tussen de oude DAB-structuur (Dienst met Afzonderlijk Beheer) en de nieuwe LOM-LEM-structuur (luchthavenontwikkelingsmaatschappij - luchthaven-exploitatiemaatschappij). Daarbij wil ik aangeven, zoals wij ook doen in het kader van de voortgangsrapportages van het Masterplan 2020, dat wij geen oordeel geven over de kwaliteit van de ramingen, noch over de toereikendheid van de kostenbeheersing, noch over de rechtmatigheid van de contractsluiting.

In eerste instantie hebben wij gekeken naar de overeenstemming en de onderbouwing van de cijfergegevens. De conclusie daar was alleszins positief: alle gepresenteerde cijfers zijn onderbouwd, hetzij met de nota die is voorgelegd aan de Vlaamse Regering en die hier dus ook ter inzage heeft gelegen, hetzij door publiek beschikbare informatie, of door documenten die wij bijkomend van het departement hebben kunnen inkijken.

Op 10 oktober 2013 zijn hier wel een aantal geactualiseerde cijfers gepresenteerd door de concessienemer, vooral over de algemene bedrijfsinformatie van de concessienemer Egis, die wij niet hebben kunnen verifiëren, doordat die niet in het dossier aanwezig waren.

Alle gegevens waren onderbouwd en de gepresenteerde informatie stemt overeen met de informatie die ook in het dossier aanwezig was. We hebben enkele kleine afwijkingen vastgelegd, die ook zijn vermeld in de bijlage bij ons controleverslag. Het gaat dan onder andere over een verschil in het aantal over te dragen personeelsleden, een nuancering van de eventuele toename in de regionale werkgelegenheid. Ook het budget van de investeringen is licht afwijkend. Een aantal grafieken zijn op een andere manier voorgesteld, enerzijds in de presentatie, anderzijds in de offerte, waardoor wij de exacte vergelijking niet hebben kunnen maken. Maar er is duidelijk wel een gelijklopende trend.

Ik breng nog even de nieuwe beheersstructuur voor de Vlaamse regionale luchthavens in herinnering. Ik spreek dan voor Antwerpen en Oostende. Waar vroeger alle activiteiten geconcentreerd waren in de diensten met afzonderlijk beheer binnen het departement, zullen er in de toekomst drie entiteiten actief zijn. De LOM's staan in voor het beheer en de ontwikkeling van de infrastructuur. Met hen zal de Vlaamse overheid een beheers-overeenkomst sluiten. Daarvoor geeft de Vlaamse overheid ook investeringssubsidies en een basiswerkingssubsidie aan de LOM. De LEM's staan uiteraard in voor de exploitatie en hebben dus een concessieovereenkomst gesloten met de LOM, waarvoor ze aan de LOM een concessievergoeding betalen. De derde relatie is tussen de Vlaamse overheid en de LEM. De Vlaamse overheid draagt het bestaande personeel over aan de LEM en geeft een subsidie voor de veiligheidstaken, die de LEM zal uitvoeren in naam van en voor rekening van de Vlaamse overheid.

In de regeringsbeslissing voor de regionale luchthaven van Kortrijk is een tussenoplossing uitgewerkt, maar die is momenteel niet in onze controle betrokken.

Volgens de concessieovereenkomst moet de LEM dus aan de LOM een concessievergoeding betalen. Daar wil ik enige nuancering bij geven. De concessievergoeding bestaat uit een vast deel, gebaseerd op de gebruikswaarde van de infrastructuur. Dat is een percentage dat vastligt voor de volledige 25-jarige looptijd van de concessieovereenkomsten.

Het tweede is een variabel deel, zijnde een percentage van de omzet. Vanaf het elfde jaar zal dat aanzienlijk hoger liggen dan in de eerste periode. In de eerste tien jaar is dat variabel deel gegarandeerd volgens prognoses in het businessmodel van de concessienemer. Vanaf het elfde jaar is dat variabel deel berekend op de werkelijke omzet, die op dit moment uiteraard nog niet gekend is. Dat geeft het resultaat dat u kunt zien in de grafiek. De secretaris-generaal van het departement heeft die grafiek hier op 10 oktober 2013 gepresenteerd. Die geeft een beeld van de verwachte groei van de concessievergoeding die de LEM zal betalen aan de LOM.

De evolutie van de concessievergoeding heeft misschien een eigenaardige vorm. De eerste tien jaar heeft de concessienemer in zijn offerte de omzet eerder laag ingeschat, om zo het eigen exploitatierisico te kunnen beheersen. Ook het percentage dat is aangeboden is vrij laag gehouden. Bovendien is er bedongen dat de concessienemer in het eerste jaar geen concessievergoeding verschuldigd is als de aeronautische opbrengsten sterk zouden teruglopen in vergelijking met de huidige opbrengsten in de DAB-structuur. Vanaf het elfde jaar zouden de concessie-inkomsten voor de LOM afhankelijk zijn van de werkelijke omzet, waarvan de concessienemer een sterke stijging verwacht. We willen aangeven dat de Vlaamse overheid, en meer concreet de LOM's, door die afspraken een stuk mee deelt in het exploitatierisico.

Specifiek voor de luchthaven van Oostende zijn er nog een aantal extra contractuele bepalingen over de concessievergoeding, die deze verder kunnen verminderen, wanneer er zich specifieke omstandigheden voordoen: als in een eerste periode geen enkele lagekostenmaatschappij

verbindingen zou instellen van of naar Oostende, als de aeronautische ontvangsten aanzienlijk lager zouden zijn dan de prognose in het businessmodel en als gedurende de volledige duur van de concessie bestaande luchtvaartmaatschappijen die actief zijn in de huidige DAB-structuur zouden vertrekken of hun activiteiten aanzienlijk zouden verminderen. Daardoor kan het variabele deel van de concessievergoeding worden verminderd, hoewel het nooit negatief kan worden. Dat zijn verschillende elementen die een invloed kunnen hebben op de hoogte van de concessievergoeding die de LEM aan de LOM zal moeten betalen.

Dat heeft ook een invloed op de kosten-batenvergelijking die hier op 10 oktober 2013 is meegegeven en die ook is toegelicht aan de Vlaamse Regering. Er is berekend dat er gemiddeld over die 25 jaar een jaarlijkse meerkost is van de nieuwe structuur van 1,4 miljoen euro, van de LOM/LEM-structuur ten opzichte van de huidige DAB-structuur dus. Daarbij willen wij als Rekenhof aangeven dat de jaarlijkse meerkost nogal sterk fluctueert volgens de onderliggende informatie en dat die zeker niet parallel loopt met de verwachte passagiers-aantallen en met de omzetevolutie.

Er zijn dus nog andere elementen die een rol spelen, maar daar heeft het Rekenhof op dit moment geen nadere analyse van gemaakt.

Een bijkomend element is dat de concessievergoeding vanaf het elfde exploitatiejaar sterk zou stijgen. Dat is alleszins de verwachting, zeker voor de luchthaven van Oostende. Als die verwachtingen in de praktijk niet worden gerealiseerd, heeft dat natuurlijk ook een invloed op de kosten-batenvergelijking.

Bij onze analyse hebben we ook nog vastgesteld dat er verschillende indexatieparameters zijn gebruikt, enerzijds voor de subsidies en anderzijds voor de verwachte concessievergoedingen. Dit maar om aan te geven dat de vooropgestelde raming van een meerkost van 1,4 miljoen euro per jaar zeker moet worden genuanceerd en dat het niet zeker is dat de werkelijke kostprijs 1,4 miljoen euro zal zijn. Het zou kunnen dat in een eerste periode de meerkost zal toenemen en in een tweede periode, vanaf het elfde jaar, kan de meerkost zowel groter als kleiner zijn.

Tijdens de presentatie is er ook gezegd dat er bij de Europese Commissie, bij de Directorate-General for Competition, nog zou worden onderhandeld over de problematiek van de overheidssteun. We willen toch aangeven dat er op dit moment nog geen definitieve uitspraak is van de Europese Commissie. Er is wel een aankondiging geweest en de besprekingen zouden op dit moment nog altijd aan de gang zijn.

Tot besluit herhaal ik nog even de belangrijkste bevindingen. De cijfers die hier op 10 oktober zijn gepresenteerd, stemmen volgens het Rekenhof op alle hoofdlijnen overeen met de onderbouwende documenten. We vinden het wel jammer dat tijdens de presentatie van 10 oktober wat weinig nuancering is gegeven bij de risico's die verbonden zijn aan de concessievergoeding, namelijk dat die concessievergoeding toch enigszins moet worden genuanceerd en dat er eigenlijk een redelijke bandbreedte kan gelden over de hoogte van die concessievergoeding namelijk door de invloed van een laaggeraamde omzet, contractuele beperkingen en de onzekerheid over de werkelijke omzet. Die elementen hebben natuurlijk ook een invloed op de gegeven kosten-batenvergelijking tussen de nieuwe LOM/LEM-structuur en de bestaande DAB-structuur.

Dat waren de belangrijkste conclusies van ons onderzoek.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, wij zouden eerst de interpellaties willen houden, voor er een repliek komt van de regering. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal al een volledig antwoord geven op het verslag van het Rekenhof, en ik vermoed dat de minister dat standpunt zal delen.

De reden dat de heer Penris en ikzelf het rapport van het Rekenhof hebben gevraagd, was net omdat er in de commissie andere cijfers aan bod kwamen dan er in het dossier stonden.

Conform het reglement, moet nu eerst de interpellatie komen, waar de minister op kan antwoorden en dan kan er een repliek komen van het departement en van Egis zelf.

De voorzitter: Voor mij is er geen probleem. Is iedereen het daarmee eens?

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De enige opmerking die ik wil maken, is dat ik het gevoel heb dat er pogingen worden gedaan om een sfeer te scheppen van ‘je bent niet open’. Ik wil toch wel benadrukken dat iedereen alle stukken heeft kunnen inkijken. In de vorige commissievergadering is er afgesproken dat de interpellanten niet eerst hun interpellatie zouden houden, maar dat er eerst presentaties zouden worden gegeven. Daarna hebt u zelf gezegd dat u uw interpellatie dan niet zou voorlezen, want dat u eerst het Rekenhof wou horen. Het Rekenhof is hier. Ik vind het niet meer dan logisch dat de mensen die de PowerPointpresentaties hebben gemaakt, de kans krijgen om een antwoord te geven en dan zal ik daarna nog een aantal aanvullingen doen. Dat was wat ik wilde zeggen. We hebben in onderlinge overeenstemming goede afspraken gemaakt, ik zou dan ook graag hebben dat men zich eraan houdt.

De voorzitter: Dat is gebeurd toen ik niet aanwezig was en toen mij verweten werd dat ik in het buitenland was. Nietwaar, mijnheer Reekmans? U bent elke week hier, u kunt dat dus rustig zeggen.

We beginnen dus eerst met de interpellaties. Na de interpellaties komen de heer Desmyter en de heer Buelens aan het woord. De politieke antwoorden komen dan van de minister. Dat lijkt me de logica zelve.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, men heeft mij in uw aanwezigheid verweten dat ik een jetlag had. Wij kwamen toen net van een reis naar Cambodja en Vietnam. Minister, u bent daar ook geweest, met succes.

Het Rekenhof heeft ons een heel interessante mededeling gedaan en die wil ik aan de minister en de diensten van haar administratie overmaken. Ik lees letterlijk voor uit het verslag: “Uit de presentaties in de commissie MOW blijkt echter onvoldoende dat de omvang van de concessievergoedingen gedurende de eerste 10 jaar van de overeenkomsten onzeker zijn en in de prognoses van de concessienemer beperkt gehouden zijn. Ook vanaf het elfde jaar is er geen zekerheid over de vergoedingen omdat ze afhankelijk zijn van de omzet. Dat beïnvloedt de ramingen in de kosten-batenvergelijking tussen de LOM/LEM-structuur en de DAB-structuur. Daarnaast kunnen bij de kosten-batenvergelijking enkele andere kanttekeningen worden gemaakt, onder meer bij de evolutie van de gemiddelde meerkost van de LOM/LEM-structuur en het gebruik van verschillende indexatieparameters in de kostprijssimulatie.”

Minister, als u zoiets op uw bord krijgt, als u zo’n advies krijgt van ons Rekenhof, hoe gaat u daar dan mee om? Dat was de vraag van de mensen die destijds, een half jaar geleden, hun interpellaties hebben ingediend: hoe gaat u om met de reactie van het Rekenhof?

De voorzitter: Mijnheer Penris, een jaar bestaat uit twaalf maanden?

De heer Jan Penris: We hebben in augustus onze interpellatie ingediend, u weet dat. We gaan daar nu niet flauw over doen.

De voorzitter: Jaja, dat weet ik. U weet ook waarom.

De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega’s, de discussie die het rapport van het Rekenhof hier vandaag in mijn interpellatie doet voeren, betreft wat er de vorige keer in de commissie is gebeurd. Laten we daarmee beginnen voor ik overga op de inhoudelijke essentie.

Als in een democratie een regering regeert en contracten afsluit, dan heeft het parlement de taak om die contracten en hun inhoud te controleren. Ik vond het een heel spijtige toestand. U hebt inderdaad heel constructief meegewerkt aan het vinden van een oplossing om die recht te zetten zodat er absoluut geen sfeerschepperij zou zijn. Ik heb de moeite gedaan om het dossier te gaan inkijken – en ik heb de kladversie nog bij van de cijfertjes die ik heb opgeschreven – maar daarna zag ik in de commissie op de gepresenteerde slides heel andere staafdiagrammen en cijfers staan. Ik stel me dan een vraag: is de Vlaamse Regering me aan het voorliegen of is dit slordigheid?

Daarom hebben we aan het Rekenhof gevraagd om de cijfers te controleren. En inderdaad, er werden verkeerde cijfers voorgesteld. We kunnen het dan hebben over de vragen of er veel cijfers verkeerd werden voorgesteld en of dat zwaarwichtig was. Maar eigenlijk, minister, gaat het daar niet over. Van een contract waar de Vlaamse Regering zo lang over onderhandeld heeft en waarin wij als parlement pas na het afsluiten ervan, inzage hebben gekregen, daar mogen we van verwachten dat de Vlaamse Regering minstens in staat is om de juiste cijfers in het parlement te komen presenteren.

Het gaat inderdaad over 74 personeelsleden in plaats van 72, maar over die details, die punten en komma's, daar wil ik het zelfs nog niet over hebben. Waar het voor mij vandaag over gaat, zijn de cijfers. De investeringsplannen van de concessienemer werden in de commissie anders voorgesteld dan in de contracten!

Minister, ik kreeg net een nota die straks door het departement zal worden voorgesteld, en daarin verwijst de Vlaamse Regering vandaag zelfs naar Egis om dit te komen vertellen. Het departement kan zelfs nog geen antwoord geven over de fouten. Voor de investeringsplannen die fout werden voorgesteld in de commissie, verwijst u in de nota, die nu al op tafel ligt, door naar Egis. Heeft Egis dat contract alleen gemaakt? Was u afwezig, u kunt er immers niet op reageren? Dit gaat effectief over 1,2 miljoen euro in plaats van over 2 miljoen euro, over 4,3 miljoen euro in plaats van 4,5 miljoen euro!

U kunt dat tikfouten noemen. In een gemeenteraad kan het al eens gebeuren dat er een tikfout staat in een gemeenteraadsbesluit. (*Rumoer*)

Ja, dat kan al eens gebeuren, collega's, omdat we daar over andere bedragen bezig zijn en omdat kleinere gemeentebesturen – en dit is niet denigrerend bedoeld – niet beschikken over dezelfde juridische ondersteuning als waarover de Vlaamse Regering beschikt. Laat dat duidelijk zijn.

Twee. De cijfers met betrekking tot de evolutie van het passagiersverkeer waren niet correct. Laat dat nu net de cijfers zijn waarop het variabele gedeelte gebaseerd wordt! Minister, hoe kan een parlement dan een contract controleren? Ik zeg dit niet alleen, het Rekenhof zegt dit ook. Uiteindelijk heb ik in de commissie moeten vaststellen dat de cijfers niet klopten! De controlefunctie van het parlement is heel belangrijk, maar dat het zo ver moet gaan dat het parlement ook moet kijken of de cijfers kloppen die door de Vlaamse Regering worden gepresenteerd, dat vind ik betreurenswaardig in een parlementaire democratie.

Afsluitend. Minister, wat ik het meeste betreur en waar ik het meeste problemen mee heb, is niet met het feit dat Vlaanderen de luchthavens wou afstoten. Ik heb uw repliek gezien in het VRT-journaal waarin u zich afvroeg of het een kerntaak van Vlaanderen is om die luchthavens uit te baten. Ik volg u daarin: het is inderdaad geen kerntaak van een overheid om luchthavens uit te baten. Wat mijn probleem is, is dat dit de eerste privatisering in dit land is sinds 1830 die meer kost aan een overheid dan als de overheid het zelf doet! Dit is 'du jamais vu'.

U schudt van neen, voorzitter, en ik ken ook nog andere voorbeelden, maar die werden achteraf bijgestuurd.

Hier is er nog een bijkomend probleem, namelijk dat vanaf het elfde jaar het gat nog groter kan worden! Daarover gaat het hier vandaag. Het is duidelijk dat er vanaf het elfde jaar geen

zekerheid is. Het Rekenhof zegt ook dat de cijfers moeten worden genuanceerd. Wat het elfde jaar betreft, is niet duidelijk wat de meerkost zal zijn. We weten wel al duidelijk dat het jaarlijks 1,4 miljoen euro meer zal kosten. Minister, dit is een miskleun van formaat.

Misschien heeft de Vlaamse Regering ons betere cijfers willen presenteren in het parlement. Minister, ik geloof niet dat u te kwader trouw hebt gehandeld. Ik beticht u er in geen geval van dat u leugenachtige verklaringen zou hebben afgelegd. Maar dan blijft er maar één verklaring over, met name slordigheid. Dat typeert heel dit dossier. Dit is een slordig dossier vanaf de eerste dag en dat blijft het ook. Uiteindelijk weet het parlement nog altijd niet concreet wat dit zal kosten. Zelfs de Vlaamse Regering weet dat niet. Eén ding is echter duidelijk: het zal meer kosten dan wanneer we het zelf zouden doen. Er is de o zo mooie Vlaamse spreuk ‘wat we zelf doen, doen we beter’. Welnu, in dit geval zouden we het zelf beter doen.

Waar zit nu het probleem? Ik zal hier niet de discussie voeren over de wijze waarop de onderhandelingen zijn gebeurd. Indien het parlement eerder betrokken was geweest, dus vóór het contract was gesloten en wij inzage onder geheimhouding hadden gekregen, dan hadden we dit kunnen voorkomen. Ik heb ook nooit begrepen waarom ik geheimhoudingsplicht kreeg nadat het contract was gesloten. Normaal gebeurt dat in lopende onderhandelingen. Als we toen dat debat hadden kunnen voeren, dan hadden we dit kunnen voorkomen.

Minister, dit rapport van het Rekenhof is vernietigend voor u en de Vlaamse Regering, en dan is het nog maar een beperkt rapport. Stel u voor dat we het Rekenhof de opdracht zouden geven om heel het contract uit te spitten, dan zouden ze er wellicht brandhout van maken.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Mijnheer Reekmans, ik vind dat u zo heftig tekeergaat. Het Rekenhof heeft inderdaad een aantal kanttekeningen gemaakt, maar zo wereldschokkend zijn die niet. Toch staan er een aantal zaken in die onze aandacht verdienen. Wat mij betreft – en dat zal ook zo zijn voor de collega's die dit dossier hebben ingekeken tijdens de warme zomerdagen – staat er weinig nieuws in. We zagen inderdaad dat de uitbating in de nieuwe vorm meer zal kosten dan wanneer de Vlaamse overheid het zelf doet. Het gaat over 1,4 miljoen euro per jaar. In totaal is dat een kleine 40 miljoen euro over de totale looptijd van 25 jaar. 1,4 maal 25 is natuurlijk geen 40 of geen 39,8, maar dat zal te maken hebben met schommelingen. Het gaat over 19,6 miljoen euro voor de beide luchthavens tegenover 18,2 miljoen euro in de vroegere uitbatingsvorm. Dat kunnen we zien in het dossier.

Het Rekenhof vreest ook dat de inkomsten van de overheid lager zullen uitvallen en dat ze minder zal ontvangen van Egis dan geschat. De inkomsten zouden worden overschat, terwijl de uitgaven van de Vlaamse overheid aan Egis worden onderschat. Daarbij wordt onder meer verwezen naar de verschillende indexvoeten: 2,8 procent versus 2 procent.

Er zitten inderdaad een aantal elementen in de overeenkomst die maken dat de vergoeding die Vlaanderen ontvangt, in werkelijkheid lager uitvalt dan geraamd. Bijvoorbeeld het feit dat Egis verlies kan aftrekken van de te betalen vergoedingen als er geen lagekostenmaatschappij bij komt. Ik concentreer me op de luchthaven van Oostende. Daar zitten nu alleen Jetair Fly en Thomas Cook. Als daar niets bijkomt, dan kan Egis volgens artikel 8 een deel van de vergoeding recupereren. Dat is ook zo wanneer een van de grote partners, die verantwoordelijk is voor 20 procent van de omzet, zou afhaken. Daarvan zegt het Rekenhof dat dit niet met zoveel woorden is gezegd in de toelichting die wij in de commissie al kregen. Minister, het is inderdaad een beetje jammer dat u daar toen niet de aandacht op hebt gevestigd, ook al stond dat ongetwijfeld in het dossier.

In het dossier staat ook de mogelijkheid dat Egis het eerste jaar niets moet betalen. De hoogte van de vergoeding die Egis aan het Vlaamse Gewest betaalt, hangt af van de omzet. Daar maakt het Rekenhof ook wat kanttekeningen bij.

Egis zet hoog in. We kennen de internationale prognoses die bijzonder fors zijn wanneer men het over luchtvaart en vliegverkeer heeft. Ik zie echter dat de luchthaven van Oostende 230.000 passagiers heeft. Dat moeten er 820.000 worden. Vandaag is er 57.000 ton vracht, dat cijfer moet naar 140.000 ton. Dat zijn forse prognoses. Heel veel hangt af van die prognoses. Ik weet niet of die echt realistisch zijn.

Zelf zag ik in het dossier ook nog iets anders. Dat staat niet met zoveel woorden in het rapport van het Rekenhof. Ik mag het zelfs niet zeggen, want dat zit nog onder de geheimhouding. Wat me echter meteen opviel in de laatste rechte lijn van de laatste onderhandeling tussen de Vlaamse Regering en Egis over de best and final offer (BAFO), is dat wat Vlaanderen aan Egis moet betalen, vooraf wordt betaald. De werkingskosten worden betaald aan het begin van het jaar, dus voorafgaand aan het jaar dat komt. De personeelskosten worden telkens betaald voorafgaand aan het kwartaal dat komt. De investeringen worden niet betaald op basis van de afschrijving maar op basis van de factuur. Wat Vlaanderen aan Egis betaalt, betaalt het op voorhand. Wat Egis aan Vlaanderen moet betalen, betaalt het pas het jaar nadien plus één jaar, dus eigenlijk pas twee jaar later. Dat is er in de laatste rechte lijn ingeslopen, heb ik in het dossier gezien. Maar als het misloopt, ben je wel twee keer gezien. Want dan heb je als overheid betaald, maar wat er van de andere partij moet komen, komt niet. Dat is mijns inziens gevaarlijk.

Maar goed, ik ga dus niet zo ver als de collega's en zeg niet dat het een enorme ramp is. Het was een keuze van de Vlaamse Regering. We kennen de voorgeschiedenis. Het heeft jaren geduurd, sinds 2006. Het was de opvatting om er met die LEM/LOM een privépartner binnen te krijgen, in de hoop dat die privépartner een groei tot stand zou brengen die Vlaanderen de voorbije jaren niet tot stand heeft kunnen brengen.

Daarom is de redenering waarschijnlijk ook dat die luchthaven als geheel, met de afgeleide werkgelegenheid en de afgeleide economische effecten, op het einde van de rit die 1,4 miljoen euro per jaar die het ons meer kost wel zal kunnen compenseren. Ik neem aan dat die redenering geldt. Maar inderdaad, het dossier zoals het er ligt, roept toch wel wat vragen op, maar dan wel minder grote vragen dan die die u gesteld hebt, mijnheer Reekmans. *(Opmerkingen van de heer Peter Reekmans)*

Zo is dat.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, collega's, minister, heel wat leden van deze commissie hebben het dossier ingekeken toen u het in vertrouwen aan ons hebt bezorgd. Ik wil u, als politieke verantwoordelijke, een aantal vragen stellen.

Ik heb natuurlijk ook gezien wat er de afgelopen dagen en weken en ook de vorige keer dat het dossier in de media kwam, gecommuniceerd is. Ik heb een aantal vragen voor u.

De eerste en wat mij betreft de belangrijkste vraag is: wat is eigenlijk het nut van een privatisering als de privatisering duurder uitvalt? Dat is voor mij de essentiële vraag. Ik snap dat de Vlaamse Regering op een gegeven moment zegt dat dat het geen kerntaak is van een publieke overheid om een luchthaven te exploiteren. Ik denk dat de heer Vandaele wel degelijk gelijk heeft. Hij heeft een lijst opgesteld van een aantal technieken die in het contract zitten. Minister, als u vaststelt dat er geen grote groep van privépartners is die geïnteresseerd zijn in de exploitatie en u komt in de laatste rechte lijn met één partij, en als u vaststelt dat het ons of de Vlaamse belastingbetaler duurder uitvalt om dit te privatiseren, moet u dan niet de politieke moed hebben om het dossier on hold te zetten en u af te vragen of het wel de juiste piste is? Dat is voor een deel ook mijn tweede vraag: welke les trekt u uit de manier waarop het dossier gelopen is? Dat is wat mij betreft de belangrijkste politieke vraag.

In tweede orde heb ik een aantal dingen gezien in het contract, in het dossier, die mij en ook heel wat andere mensen, niet alleen uit deze commissie, maar ook daarbuiten, die de

middelen leveren waarmee de Vlaamse Regering haar beleid kan voeren, zeer dicht aanbelangen. Ik kan het misschien samenvatten met de technieken die door de beide collega's beschreven zijn. Langs de ene kant worden de kosten gesocialiseerd, ze worden door de gemeenschap gedragen. Langs de andere kant worden de winsten geprivatiseerd. Eigenlijk zit er in het contract nog een mechanisme, beschreven door de heer Vandaele, waarbij een deel van het risico ook wordt afgewenteld op de gemeenschap. Daar heb ik toch heel fundamentele vragen bij, zeker als ik ook het bredere plaatje van mobiliteit bekijk in Vlaanderen, specifiek de luchthavens, spoorwegen en andere dingen.

Dan kom ik tot een derde niveau. We moeten ons toch wel vragen stellen over een aantal cijfers. Want ook het Rekenhof stelt vast – de tabel in bijlage is zeer interessant – dat er inderdaad verschillen zijn tussen de cijfers die gepresenteerd werden in de commissie door de concessiehouder en de cijfers die bijvoorbeeld in het 'best and final offer' zaten in het dossier.

Ik stel mij ook vragen wanneer een deel van de prognoses die ons zijn voorgesteld in de commissie gebaseerd zijn op – laat ons zeggen – toekomstbeelden van bepaalde luchthavens die wat mij betreft de toetssteen van de realiteit nauwelijks doorstaan. Zeer specifiek voor Antwerpen vraag ik mij bijvoorbeeld af, bij het bekijken van de cijfers, wat de impact of de zin kan zijn van het investeren in een Diabololijn naar de luchthaven van Zaventem. Op het moment dat de Vlaamse overheid en uiteraard ook de federale overheid daarin een rol spelen, past het dan nog in het mobiliteitsbeleid om de luchthaven van Deurne te laten groeien? Moeten we dan niet de schotten tussen de verschillende dossiers weghalen, naar het globale plaatje kijken en inzetten op de luchthaven in Zaventem?

Is het bijvoorbeeld zinvol, zoals de heer Vandaele heeft aangehaald, en is er draagvlak om van de luchthaven van Oostende bij wijze van spreken een Charleroi bis te maken en naar 800.000 en volgens sommige verklaringen in de pers op termijn naar tien keer zo veel passagiers, namelijk 2 miljoen passagiers, te gaan? Als ik dergelijke verklaringen lees, vraag ik mij af of dit dossier nog past in de bredere mobiliteitsaanpak die de Vlaamse Regering eigenlijk voorstaat.

Voorzitter, collega's, minister, op mijn beurt heb ik dus vragen op drie niveaus. Ik blijf erbij: op het moment dat je als politicus vaststelt dat de efficiëntiewinst, die toch de bedoeling is van een privatisering, niet wordt gehaald, dan moet je de politieke moed hebben om te zeggen dat we het dossier stopzetten.

De voorzitter: De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Egbert Lachaert: Minister, collega's, Open Vld heeft steeds de idee gesteund dat het uitbaten van luchthavens op zich geen kerntaak is van de overheid en dat men inderdaad kan onderzoeken of private partners die exploitatie dan niet moeten overnemen. Maar samen met wat de heer Reekmans heeft gezegd, moeten we toch wel vaststellen dat dit een problematische privatisering is, met een resultaat dat men daar absoluut niet van mag verwachten. De cijfers werden geverifieerd door het Rekenhof.

Daarbovenop kan men zich nog een aantal andere vragen stellen, die niet door het Rekenhof werden onderzocht. U weet dat ik pas recent in het parlement ben gekomen. Ik heb dus de vertrouwelijke informatie niet kunnen zien. Ik moet uitgaan van de publieke informatie. Ik stel toch vast dat in de uitbating van die beide luchthavens, de personeelskost een groot deel van de kosten uitmaken. Voor de luchthaven Oostende-Brugge bedraagt de totale bedrijfskost voor 2012 11,8 miljoen euro, waarvan 6,3 miljoen euro personeelskost, bezoldigingen en sociale lasten. Door van meet af aan de sociale werkomstandigheden vast te leggen, om op dat moment met de beste bedoelingen voor het personeel de loon- en arbeidsvoorwaarden te garanderen, heeft men het, achteraf bekeken, voor toekomstige overnemers of participanten in dit verhaal het misschien wel een pak moeilijker gemaakt om tot interessante concessievergoedingen te komen.

Ik sluit me aan bij wat de vorige spreker heeft gezegd. Als men dat vaststelt, zou men toch kunnen aannemen dat men het schip een andere richting gaat uitsturen. Dat is niet gebeurd. Waarom is dat niet gebeurd? Waarom heeft men niet bijgestuurd? Wat die loon- en arbeidsvoorwaarden betreft, gaat het deels over statutair personeel dat ter beschikking gesteld wordt. Op het ogenblik dat die terbeschikkingstelling eindigt om gelijk welke reden, valt men terug op het statuut dat men heeft bij de Vlaamse Gemeenschap, wat bijkomende kosten zal opleveren voor de Vlaamse Gemeenschap. Is dit mee ingecalculeerd in de totale kostprijs voor de overheid?

We hebben cao 32bis die hier geïncorporeerd is. Men neemt alle loon- en arbeidsvoorwaarden voor contractuelen over, die nog bereid moeten zijn om over te gaan. Dat geeft ook nog wel wat onzekerheid over de bijkomende kosten daarvoor. Wat de hele personeelsproblematiek betreft, zijn er nog een aantal onzekerheden, zowel financieel als praktisch. Mijn voornaamste vraag is: had men op een bepaald moment niet moeten vaststellen dat dit te strenge voorwaarden zijn om tot een interessante concessievergoeding te kunnen komen en hadden we het schip niet van richting moeten doen veranderen?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken is er in het verleden al heel wat gedebatteerd over de luchthavens. We moeten de discussie die we vandaag voeren vanuit dit historisch perspectief voortzetten. Het is duidelijk dat in het verleden, toen we het hebben gehad over de rol van de luchthavens, we hebben gezegd dat dat geen kerntaak van de overheid meer is. We moeten de luchthavens op een andere manier organiseren en laten exploiteren in de toekomst. Over de wijze waarop hebben we een voorstel van decreet ingediend. Er is een opsplitsing gekomen tussen de LOM- en de LEM-structuur.

Het is van belang de vergelijking te maken tussen hoe men in de omliggende regio's omspringt met de regionale luchthavens en hoe we vanuit Vlaanderen kijken naar die regionale luchthavens. We hebben een interessant werkbezoek gebracht aan de luchthaven van Zaventem. Vanuit Vlaanderen kijken wij heel duidelijk naar de regionale luchthavens als zijnde aanvullend voor bepaalde deelfacetten. Voor Oostende ligt dat op het gebied van toerisme en voor de luchthaven van Antwerpen ligt dat op het gebied van zakenvluchten. Daar is niet dezelfde visie en perspectief zoals in Charleroi, waar de heer Rzoska naar verwijst, waarbij we de luchthaven van Zaventem concurrentie zouden aandoen. Voor ons was het misschien beter geweest dat de luchthaven van Zaventem ook geregionaliseerd zou zijn. Ik merk immers dat het effectief een betere hefboom had kunnen betekenen op economisch vlak voor heel die regio, zeker als je ziet welke impact er is en welke belangrijke rol we kunnen spelen in de mobiliteit in en rond de luchthaven van Zaventem. Het Diabolo-project moeten we eventueel in de toekomst op een andere manier organiseren om zo het reizigersvervoer per trein ten aanzien van de luchthaven van Zaventem te organiseren. Dat is ons na dat werkbezoek ook heel duidelijk geworden. Ook is nog eens duidelijk de bevestiging gebleken hoe we in de toekomst moeten omspringen met onze regionale luchthavens en verder op een bescheiden manier moeten omspringen met de luchthaven van Zaventem.

Het volgende heb ik in het verleden gemerkt als de overheid een aantal taken gaat opsplitsen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar wat heel wat gemeenten doen met hun zwembaden of met ziekenhuizen. Dan is de overheid soms verbaasd van wat men op dat moment allemaal investeert en wat daadwerkelijk de kostprijs is van die exploitatie. Veel kosten zitten dikwijls verborgen in de algemene middelen. Ik kan me ook best inbeelden dat bij het bekijken van hoe het geheel moest worden opgesplitst en worden ondergebracht in een aparte structuur, men wel verbaasd is wat voor de overheid de kostprijs van exploitatie is als die deze verder wil ondersteunen.

Het is ook goed dat de meesten onder ons het dossier effectief hebben ingekeken. Dat is trouwens onze rol. Vorige keer waren er ook vragen over een verschil van cijfers. Vandaag

zullen we dan van het bevoegde departement nadere toelichting krijgen over waar het verschil effectief in zit. In tegenstelling tot de heer Reekmans heb ik echter veel minder de behoefte om me daarover op te winden, maar ik heb die behoefte over het algemeen veel minder. Het lijkt me veeleer van belang verdere verduidelijking en toelichting daarover af te wachten. *(Opmerkingen van de heer Peter Reekmans)*

De voorzitter: Heeft er iemand gezien dat de heer Reekmans zich heeft opgewonden?

Al die vergelijkingscijfers, al die stukken, liggen die nu allemaal ter inzage? En als dat zo is, waar kunnen wij die dan inzien? Mijnheer Neven, het principe is dat we ons in dossiers die het Rekenhof bekijkt, altijd mogen komen vergewissen van wat u allemaal hebt gecontroleerd.

De heer Kris Neven: Toen we de opdrachtbrief van het Vlaams Parlement hebben gekregen, hebben we een paar dagen nadien de documenten gekregen die hier – een zestal weken in de zomer, dacht ik – ter inzage hebben gelegen. Die hebben we onderzocht en aangevuld met een aantal documenten van de administratie. Al die documenten bevinden zich nog bij het Rekenhof, achter gesloten deuren.

De voorzitter: Ik vraag dat omdat het kunnen inkijken van vertrouwelijke stukken bij mij heel hoog in het vaandel staat. Mijnheer Reekmans, dat weet u. We doen daar alle moeite voor. Sommige dingen worden ter inzage gelegd en daar gaat men niet naar kijken, maar dat is een andere zaak. Zijn dit allemaal publieke stukken? Ik hoor nu zeggen dat dit niet het geval is. Als u er kennis van wilt nemen, dan zult u naar het Rekenhof moeten gaan. *(Opmerkingen)*

Ik ben de stukken hier niet kunnen gaan inkijken. Er lagen hier vertrouwelijke stukken ter inzage bij de griffier. We hadden dat gevraagd aan de minister, en ze heeft dat toegezegd. Over welke stukken ging het? En welke zijn de stukken die door het Rekenhof zijn bekeken? Vallen die ook onder de vertrouwelijkheidsnoemer? Ik vraag dit omdat ik allerlei discussies achteraf wil beletten.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, ik meen dat, als een instelling als het Rekenhof een dossier controleert en daar ook een rapport over maakt, dat openbaar is, de stukken waarop het zich baseert dan niet meer onder de geheimhoudingsclausule vallen. Met alle respect, maar uiteindelijk is het Rekenhof een instantie dat een publiek rapport heeft gemaakt, dat hier vandaag wordt besproken. Ik heb vóór deze vergadering inlichtingen ingewonnen, en dit impliceert dat dit onder de openbaarheid van bestuur valt, en dat de Vlaamse Regering niet langer de geheimhouding van heel dit dossier kan eisen. Als daarover betwisting bestaat, dan vraag ik als lid van het parlement expliciet een advies van de Juridische Dienst van het Vlaams Parlement over deze vraag. Ik vind dit immers heel belangrijk. Dit gaat over de openbaarheid van bestuur.

De voorzitter: U hoeft daar geen advies over te vragen. Er zijn uitgebreide adviezen van de Juridische Dienst over de vertrouwelijke inzage van stukken.

De heer Peter Reekmans: Ik vraag het voor dit specifieke geval, gebaseerd op het rapport van het Rekenhof.

De voorzitter: Alleen de voorzitter kan dat vragen, dus ik zal zien of ik goedgezind ben.

De heer Peter Reekmans: Ik denk dat dit niets met uw humeur te maken heeft. Ik denk dat dit een recht is dat ik als parlements lid heb en waarop ik me kan beroepen.

De heer Jan Penris: Voorzitter, u ben dezer dagen altijd goedgezind. U bent een heel goedgezind man.

De voorzitter: Gisteren toch niet, hoor.

De heer Jan Penris: Het is Kerstmis.

Ik heb de stukken die mijn collega heeft gezien, ook ingekeken. Men had ons destijds verteld dat er met dat inkijken concurrentienadeel zou kunnen ontstaan, omdat we mogelijkwijze dingen uit het dossier naar buiten zouden brengen. Ik heb het dossier gelezen, van a tot z, samen met mijn collega. Ik kan me geen enkel stuk voor de geest halen dat voor concurrentienadeel zou kunnen zorgen. Ik vraag u dus of die stukken alsnog allemaal openbaar mogen worden gemaakt. Ik ken iets van economie, ik heb Maritieme Wetenschappen gestudeerd. Ik weet wie met wie concurreert, maar in dezen is er geen enkel concurrentienadeel bij de stukken die wij hebben ingekeken. Dat is zelfs niet denkbaar. Maak die dus alstublieft openbaar: dat komt uw instelling ten goede.

De voorzitter: Mijnheer Penris, daar hoeft u mij niet van te overtuigen. U weet beter dan wie ook dat ik daar geen enkel probleem mee heb. Ik verwijs naar mijn vorig leven. In het Oosterweeldossier kregen we zelfs een volksvertegenwoordiger mee die daar als spion optrad, om te kijken of we geen verkeerde dingen zagen. Ik weet niet of u zich dat herinnert. Toen heeft het Rekenhof ons ook met de nodige egards ontvangen. Dat was echt heel aangenaam. Dat waren echter stukken waarvan werd gesteld dat ze vertrouwelijk waren. Men kan ook namen doorschappen. De minister zegt me net dat er wel dingen in kunnen staan over potentiële klanten enzovoort, waar wij eigenlijk strikt genomen... Ik kan zeker ook begrijpen dat dit een zaak van Egis is. Dat is commercieel gevoelige materie.

Ik zal contact opnemen met de voorzitter van het Rekenhof en ook overleg plegen met de minister over het zo veel mogelijk ter inzage leggen. Ik zal u daarvan op de hoogte brengen. Op zich heb ik daar geen problemen mee. Dat weet u.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, er is één ding dat ik niet begrijp.

Minister Hilde Crevits: Ik heb nog niets mogen zeggen.

De voorzitter: Ik ben de minister niet, ik ben de voorzitter van het parlement.

De heer Peter Reekmans: Ik heb één duidelijke vraag. Wij als parlementsleden hebben dit mogen inzien, onder de geheimhoudingsplicht. Dat heeft veel voeten in de aarde gehad, maar goed. De vakbonden hebben het integraal dossier gekregen, met de cijfers doorgeschrapt. Ik heb er een kopie van. Ik vind het echt niet kunnen dat uw regering het dossier wel aan de vakbonden heeft overgemaakt, met alle cijfers zwart gemaakt, en dat wij in het parlement zelfs geen kopie krijgen. Het parlement is in dezen buitenspel gezet, en de vakbonden kregen het wel.

De voorzitter: U brengt nu natuurlijk een nieuw element aan. U mag rustig weten dat ik het ook niet zou pikken dat...

Minister Hilde Crevits: Sorry, maar ik zou toch wel willen antwoorden.

De voorzitter: Een beetje rustig, alstublieft. Als blijkt dat die stukken, met doorgestreepte namen, wel aan anderen zijn bezorgd... We hebben dat hier nog eens meegemaakt.

Minister Hilde Crevits: Ook onder geheimhouding.

De voorzitter: Onder geheimhouding.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Reekmans, ik probeer kalm te blijven. Ik heb hier vragen moeten beantwoorden over wat ik het personeel en de vakbond allemaal zou willen aandoen. Dat is correct verlopen. Het dossier kon door de vakbonden worden ingekeken, onder uitdrukkelijk beding dat de inhoud geheim moest blijven. Voorts is het zo dat het parlement het volledige dossier, dat bij het Rekenhof ligt, heeft kunnen inkijken. Het dossier is aan het Rekenhof overgemaakt, omdat u zei dat u niet wist welke vragen u mocht stellen. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Inderdaad, mijnheer Penris, maar u ging er allemaal mee akkoord om het dossier aan het Rekenhof over te maken. Op dat ogenblik was ik helemaal bereid om de discussie uit te stellen en te onderzoeken wat publiek mocht worden gemaakt, en wat niet. Ik heb toen ook

gezegd dat ik een aantal stukken niet publiek kon maken omdat sommige aspecten te maken hebben met het businessplan van Egis. Wij waren niet zeker of Egis wel blij zou zijn dat alles publiek zou worden gemaakt. Wij hebben het Egis gevraagd, waarop Egis liet weten dat er in het dossier namen van potentiële klanten in staan. Egis had niet graag dat die namen zouden worden bekendgemaakt. De heer Buelens kan het daar straks zelf nog over hebben. Ik heb er geen problemen mee dat dan een en ander in het dossier wordt zwart gemaakt, want het betreft niet-cruciale informatie. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

De vraag is of het document dat bij het Rekenhof ligt, zomaar kan worden verspreid. Het antwoord daarop luidt: neen. Misschien weet u dat niet, maar er is een dossier dat in de databank van de Vlaamse Regering en van het Overlegcomité Federale Regering/gemeenschaps- en gewestregeringen (DORIS) is geïntegreerd: een nota van de Vlaamse Regering, met bijlagen. U kunt dat document inkijken. Daarin staat informatie waar u hier naar vraagt. Eigenlijk zijn die antwoorden al beschikbaar. Ik stel dus voor dat in het dossier dat bij het Rekenhof ligt, wordt nagegaan wat moet worden zwart gemaakt. Het gaat dan over het businessplan, met de documenten van zuiver commerciële aard. Al de rest kan wat mij betreft ter inzage worden vrijgegeven.

De heer Peter Reekmans: Wij hebben niet dezelfde rechten gehad als de vakbonden. Hoe komt het dat een gunstige wind een afschrift van het integrale dossier dat aan de vakbonden is bezorgd – dus met elementen die werden zwart gemaakt –, op mijn kantoor deed belanden? De vakbonden hebben kopieën mogen nemen, maar de parlementsleden zijn met een balpen en blocnote informatie moeten gaan overschrijven. Het kan niet dat de Vlaamse Regering de vakbonden meer inzage geeft dan de volksvertegenwoordigers. Dat is ‘du jamais vu’.

De voorzitter: U mocht geen informatie overschrijven. Ik geef u gelijk: het gaat niet op dat volksvertegenwoordigers stukken moeten komen inkijken die vertrouwelijk moeten blijven, terwijl de vakbonden die stukken – al dan niet met elementen die onleesbaar werden gemaakt – hebben ontvangen. Dat kan niet. Is dat duidelijk? Twee maten en twee gewichten, dat kan niet.

De heer Peter Reekmans: Ik zeg dat al maanden.

De voorzitter: Dat is niet waar, u hebt dat vandaag voor het eerst gezegd.

Minister Hilde Crevits: Ook ik vind dat een ernstige zaak. Er was de verplichting om de informatie vertrouwelijk te houden. Bovendien stel ik dat er geen kopies werden genomen. Ik weet niet wie daarvoor verantwoordelijk is, en hoe dat dossier bij de vakbonden is terechtgekomen. De afspraken waren ter zake duidelijk. Wat gebeurt is, is erg. De vakbonden hebben wel een dossier gezien waarin elementen werden zwart gemaakt, terwijl u het integrale dossier hebt ingekeken. Ergens zijn de afspraken en het vertrouwen geschonden, maar door wie en hoe is mij onbekend. In elk geval: dat kan niet.

De heer Peter Reekmans: Het dossier is meer dan 2000 bladzijden dik. In dat geval krijg ik liever een kopie met elementen die onleesbaar zijn gemaakt dan verplicht te worden om notities in een blocnote te noteren.

Minister Hilde Crevits: Er zijn geen kopies uitgedeeld, mijnheer Reekmans.

De heer Peter Reekmans: Ik heb er eentje in handen.

De voorzitter: Wij sluiten deze discussie af.

De heer Desmyter heeft het woord voor een reactie op het verslag van het Rekenhof. Mijnheer Buelens, u kunt desgewenst het woord vragen. Nadien zal minister Crevits antwoorden, waarop het debat zal volgen.

De heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van Departement Mobiliteit en Openbare Werken: Voorzitter, minister, geachte leden van het Vlaams Parlement, ik zal de repliek van de administratie op het controleverslag van het Rekenhof van 12 december verwoorden.

Een eerste opmerking van het Rekenhof betreft het verschil tussen 74 en 72 statutaire personeelsleden. Er is in de interpellaties ook al over gesproken. Op 19 juli 2013 waren er 74 tewerkgestelden. 2 van deze personeelsleden zullen niet ter beschikking worden gesteld, want eentje gaat met pensioen en de tweede kan niet statutair worden benoemd. In het decreet staat overigens dat het aantal statutairen wordt bepaald op het moment dat de concessie een aanvang neemt. Het gaat dus om een momentopname, wat betekent dat er nog een wijziging mogelijk is.

De tweede opmerking van het Rekenhof gaat over de studie van Ecorys. Wij hebben die vermeld om aan te geven dat men een kosten-batenanalyse voor een luchthaven niet strikt mag opdelen in uitgaven en inkomsten voor de overheid. Ook de maatschappelijke meerwaarde moet in rekening worden gebracht. Ter illustratie is vermeld dat in die studie wordt gesteld dat extra lijnen op onze regionale luchthavens de tewerkstelling van 660 naar 2800 jobs zouden kunnen doen stijgen. Het Rekenhof zegt dat die verplaatsing van activiteiten bijvoorbeeld zou kunnen komen van Eindhoven, Rijsel of Charleroi, maar wij hebben de nadruk gelegd op de toenemende tewerkstelling in de betrokken regio's van Oostende en Antwerpen, waar die regionale luchthavens nu aanwezig zijn.

Bovendien kan worden opgemerkt dat Egis sterk inzet op het aantrekken van toeristen, naar de kust en Brugge. We spreken dan over inbound traffic. Daarop wordt zeker bijkomende indirecte toegevoegde waarde gecreëerd. Ik verwijs nogmaals naar de cijfers van de studie van de Nationale Bank van 2009, waarin wordt aangegeven dat vandaag al heel belangrijke directe en indirecte toegevoegde waarde wordt gecreëerd door de regionale luchthavens.

De volgende opmerking van het Rekenhof gaat over de investeringsplannen van Egis die in de commissie werden voorgesteld: 4,5 miljoen euro voor de luchthaven Oostende-Brugge en 2 miljoen euro voor de luchthaven Antwerpen. De offertes van Egis vermelden respectievelijk 4,2 miljoen euro en 1,3 miljoen euro. De heer Marcel Buelens zal daar straks op ingaan. Hetzelfde geldt voor de evolutie van het passagiersverkeer van 2014 tot 2037, namelijk het niet overeenstemmen van de presentatie met de cijfers die in de offerte voorkomen.

De gemiddelde meerkost van de LOM-LEM-structuur, waarover veel te doen is, bedraagt 1,4 miljoen euro per jaar over 25 jaar. Dat is geen eenvormig beeld van ordegrrootte, maar een fluctuatie van gemiddeld 0,9 miljoen euro per jaar voor de eerste helft, en 1,8 miljoen euro per jaar voor de laatste helft. De meerkost van de LOM-LEM-structuur ten opzichte van de huidige DAB-structuur is voornamelijk gedreven door de evolutie van de kosten, en in mindere mate door de inkomsten. De stijging van de inkomsten heeft maar een beperkte invloed op het algemene kostenplaatje.

In de vorige gedachtewisseling heb ik al aangegeven dat een privé-uitbater werd gezocht, omdat die meer slagkracht en mogelijkheden heeft om nieuwe activiteiten aan te trekken op de regionale luchthavens, met positieve gevolgen voor de tewerkstelling en de economie.

Vorige keer werd ook al benadrukt dat de LEM betere mogelijkheden heeft om in te spelen op het sterk veranderende klimaat in de luchtvaartsector. De voorbije tien jaar hebben we kunnen vaststellen dat er grote fluctuaties waren en dat de Vlaamse overheid zoekt naar een nieuw uitbatingsmodel voor de luchthavens, met als resultaat het LOM-LEM-decreet, dat enkele jaren geleden werd goedgekeurd in het Vlaams Parlement en dat de basis heeft gevormd voor deze onderhandelingen die zijn uitgemond in de aanduiding van Egis.

Het Rekenhof stelt ook dat in de kostprijssimulatie verschillende indexatiepercentages worden gebruikt door de overheid en Egis. De overheid rekent 2 procent per jaar, Egis rekent 2,8 procent per jaar. Ook in andere meerjarenprogramma's gaan we uit van een index- of langetermijnstijging van 2 procent. Egis heeft voor de stijging van de omzet 2,8 procent vooropgesteld. Egis heeft die zaken onder controle en heeft eigen redenen om dat percentage aan te houden in haar prognoses.

Artikel 8 van de concessieovereenkomst doet afbreuk aan de gegarandeerde concessievergoeding gedurende de eerste tien jaar inzake het dragen van het exploitatierisico door de LEM. In de overeenkomst is bepaald dat het variabel deel van de concessievergoeding kan worden verminderd met het eventuele verlies dat is geleden door de LEM indien er geen enkele lagekostenmaatschappij verbindingen instelt van of naar Oostende ten laatste op 31 december 2016, of indien een luchtvaartmaatschappij die instond voor 20 procent van de aeronautische inkomsten, vertrekt of haar activiteiten in die mate vermindert dat dit leidt tot een daling van minstens 20 procent van de totale opbrengsten.

De vermindering van het variabele gedeelte van de concessievergoeding is gepland. Het variabele deel van de concessievergoeding is relatief laag. We spreken over 2,8 procent per jaar in de eerste tien jaar, dat stijgt tot 10 procent per jaar in de laatste elf jaar. De LEM slaagt er niet in binnen de drie jaar na aanvang van de exploitatie een lagekostenluchtvaartmaatschappij aan te trekken. In het akkoord staat dat het variabel deel van de concessievergoeding gedurende maximum vier jaar desgevallend wordt verminderd met het eventueel door de LEM geleden verlies ten gevolge van het niet aantrekken van een lagekostenmaatschappij, tenzij indien op andere wijze bijkomende aeronautische inkomsten worden gerealiseerd.

Over de luchtvaartmaatschappij die instond voor 20 procent van de aeronautische inkomsten staat het volgende: desgevallend kan het variabel deel van de concessievergoeding gedurende maximum vijf jaar (in de eerste tien jaar van de concessieperiode) of gedurende maximum drie jaar (in de resterende vijftien jaar van de concessieperiode) worden verminderd met het eventueel door de LEM geleden verlies ten gevolge van de daling in aeronautische inkomsten, mits de LEM voldoende aantoonde de nodige inspanningen te doen om zo spoedig mogelijk een nieuwe maatschappij aan te trekken. Deze nuance is tijdens de toelichting van 10 oktober 2013 niet vermeld. Ik wil er echter op wijzen dat in de presentatie in deze commissie van oktober 2013 relatief weinig over de concessieovereenkomst stond. We zaten toen net met de vraag welke commerciële gegevens al dan niet bekend konden worden gemaakt. We hebben ervoor gekozen in de presentatie geen commerciële gegevens te vermelden. De minister en wij waren voorbereid. We hadden het volledig dossier bij ons. We waren klaar om op alle eventuele vragen een antwoord te geven. Die documenten staan ter beschikking. Iedereen kan ze lezen. Op het ogenblik dat de beslissing is genomen, kende de Vlaamse Regering deze documenten ook.

Over de aanpassing van artikel 8 is met Egis heel lang en heel hard onderhandeld. Volgens mij zijn daar meerdere weken overheen gegaan. Op een bepaald ogenblik zijn de onderhandelingen zelfs even stilgelegd en is naar de hoofdzetel in Parijs teruggekoppeld.

De situatie was op dat ogenblik zeer wankel. Het was niet duidelijk welke toegevingen we al dan niet nog konden doen. Wat nu in de bepaling staat, houdt in feite een bijkomend risico voor de overheid in. Ten opzichte van de eerste vragen van Egis is dit risico echter zeer sterk afgezwakt.

De resultaten van onderhandelingen kunnen altijd als een halfvol of een halfleeg glas worden beschouwd. Ik heb persoonlijk heel wat ervaring met onderhandelingen in alle mogelijke omstandigheden. Ik kan iedereen verzekeren dat we met betrekking tot dit punt hebben gepoogd er het maximum uit te halen.

We moeten er ook rekening mee houden dat er een wil is om de regionale luchthavens te behouden en een even duidelijke wil om een andere oplossing dan een uitbating door de overheid zelf te vinden. Dat is trouwens in deze commissie al herhaald.

We hebben de discussie over de LEM en de LOM doorlopen. Uiteindelijk is dit uitgemond in de onderhandelingen met Egis. Ik had liever gezien dat de overheid een hogere concessievergoeding zou krijgen, maar we mogen niet vergeten dat de luchtvaart het de laatste jaren moeilijk heeft. Dit geldt niet enkel voor ons land. Ook in andere landen is dat het

geval. Ik kan in eer en geweten verklaren dat we tijdens de onderhandelingen met Egis de belangen van de overheid maximaal hebben trachten te verdedigen.

Indien een andere overheid of een andere organisatie een concessie toekent, zien we vaak dat discussies over eventuele aanpassingen van de afgesproken concessievoorwaarden ontstaan zodra er een economisch probleem ontstaat. Een economische crisis is een goed voorbeeld. We hebben geprobeerd ons al in een zo vroeg mogelijk stadium op mogelijke eventualiteiten voor te bereiden.

De nuance die in artikel 8 is aangebracht, heeft in feite geen echt negatieve impact op de vergelijking tussen de kostprijs van een LOM-LEM-structuur en een DAB-structuur. Indien een belangrijke maatschappij de luchthaven van Oostende zou verlaten, is de impact structureel beperkt tot maximaal het variabele gedeelte van de concessievergoeding. Gedurende het eerste jaar zou het om ongeveer 100.000 euro gaan.

Indien de Vlaamse overheid volledig voor de uitbating zou instaan, zou dit risico ook volledig op het conto van de Vlaamse overheid staan. Om die reden hebben we nuancering in artikel 8 in de vergelijking van de kostprijsramingen niet gebruikt. Indien de in artikel 8 opgesomde eventualiteiten zouden plaatsvinden, zou er in absolute termen een vermindering van de inkomsten zijn.

Het Rekenhof stelt het volgende: “Om het exploitatierisico gedurende de eerste tien jaar te beheersen, is de LEM bij de berekening van de concessievergoeding zeer voorzichtig geweest. Zowel de omzet als het percentage op de omzet worden de eerste tien jaar laag ingeschat.” Vanaf het elfde jaar is de prognose van het variabel gedeelte voor beide luchthavens op de omzet in de prognose gebaseerd. Dit impliceert dat het Vlaamse Gewest bij een stijgende omzet een evenredig stijgende concessievergoeding zal ontvangen. Bij een lagere omzet zal de concessievergoeding echter dalen. Dit betekent dat de Vlaamse overheid het exploitatierisico de facto samen met de LEM draagt.

Tijdens de toelichting op 10 oktober 2013 heb ik uitdrukkelijk gesteld dat de inkomsten uit de concessievergoeding gedurende de eerste tien jaar vaststaan. Voor de volgende elf jaar zijn die inkomsten afhankelijk van de omzet. De opzet van de hele LOM-LEM-structuur bestaat er net uit een private partner aan te trekken. Die LEM kan dan beter op de markt inspelen. Dankzij de variabele concessievergoeding zal de LOM mee van de verwachte meerwaarde kunnen profiteren.

Het Rekenhof stelt eveneens het volgende: “Bij de start van de uitbating is het exploitatierisico teruggedruid bij het Vlaamse Gewest. De concessieovereenkomst bepaalt immers dat de LEM in het eerste jaar geen concessievergoeding verschuldigd is indien de aeronautische opbrengsten aan de DAB's gedurende de laatste twaalf maanden voor de aanvangsdatum 25 procent lager liggen dan deze gedurende de laatste twaalf maanden voor het BAFO en indien de aeronautische opbrengsten aan de DAB's gedurende de laatste maand voor de aanvangsdatum 25 procent lager liggen dan deze gedurende de laatste maand voor het BAFO.”

Ik zal even toelichten waarom dit in de overeenkomst is opgenomen. Het BAFO is in april 2012 ingediend. Het is nu december 2013. De LEM zal pas in het begin van 2014 beginnen. Gedurende een periode van bijna twee jaar kan op die luchthavens veel gebeuren. Gedurende de overgangperiode hebben we het risico van de evolutie van de aeronautische inkomsten ten gevolge van wat op de regionale luchthavens gebeurt, bij de Vlaamse overheid gelegd. Egis heeft hier immers absoluut geen impact op. Ik wil opmerken dat 25 procent een hoog percentage is. Het is niet waarschijnlijk dat deze eventualiteit zal plaatsvinden. Deze concessievergoeding is ook gebaseerd op de omzetprognose van het BAFO. Er werd rekening gehouden met een terugval in de activiteiten.

De conclusie van het Rekenhof is dat de cijfers over de kostprijs van de LOM-LEM-structuur die werden aangehaald in de gedachtewisseling van 10 oktober 2013, correct zijn. Er zijn

natuurlijk nog nuanceringsen, die kwamen niet aan bod bij de presentatie maar lagen wel degelijk ter inzage.

De LOM-LEM-beheersvorming betekent een bijkomende kost voor de Vlaamse overheid. Dat is zeker niet onder de mat geveegd. Dat is door de minister en mij zeer duidelijk gesteld. Tegenover deze meerkost staat de creatie van bijkomende toegevoegde waarde voor de regio en het feit dat het exploitatierisico niet meer in handen is van de overheid.

De voorzitter: De heer Buelens heeft het woord.

De heer Marcel Buelens, Egis: Voorzitter, minister, dames en heren, Egis wil reageren op het rapport van het Rekenhof. Het hoofdkantoor heeft me gevraagd om in de eerste plaats te bevestigen dat Egis hier niet zomaar aan begint. De nv wil van de twee luchthavens een succes maken. Alle middelen zullen ter beschikking worden gesteld om dat doel te bereiken.

U kent me misschien van een vorige missie op een luchthaven. We gaan datzelfde niet herhalen. Dat zou een beetje sterk zijn. De pers meldde dat de passagiersaantallen vertienvoudigd zouden kunnen worden. Dat ging over mogelijke capaciteit en niet over het aantal reizigers.

De concessie tussen de Vlaamse Regering en Egis werd getekend op 17 juli. Van toen af is men in Parijs een team beginnen samen te stellen. Ik werd gebeld in mijn toenmalige functie op Zaventem met de vraag of ik interesse had om dat project te leiden. Ik heb toegestemd. Ik heb drie andere mensen uit de industrie aangetrokken. Wij zijn sinds eind juli bezig met de voorbereiding van een lopende start: we gaan geen stilstandstart maken maar een lopende start.

Voor de opmerkingen van het Rekenhof ga ik terug naar de zogezegde investeringen die vermeld zijn in het rapport dat ik u heb voorgelezen op 10 oktober in deze commissie. Het ging over de maximuminvesteringen die Egis wil doen uit eigen vermogen. De 4,5 miljoen euro en de 2 miljoen euro voor Antwerpen zijn maximale investeringen die Egis wil doen vanuit de groep. Over de andere investeringen in de concessie hebt u een lijst gevonden in het dossier. Er is 8,527 miljoen euro gepland. Het verschil tussen de inbreng uit eigen vermogen en de rest is dat de rest van de investeringen moet komen uit operationele opbrengsten die wij hopen met de LEM te realiseren.

Ik kom tot de cijfers. De verwachtingen van passagiers in Oostende en in Antwerpen waren in de BAFO-cijfers opgebouwd vanuit de actuele cijfers van 2011. De cijfers die u gezien hebt op 10 oktober, zijn gebaseerd op de actuele cijfers van 2012. Er zijn relatief beperkte verschillen tussen de basisvolumes. Over een periode van 25 jaar zullen dat wel nominaal grote verschillen zijn. In Oostende gaat het over een verschil van 30.000 passagiers op 25 jaar. Ik hoop dat dat alleen maar onze problemen zullen zijn.

Eind november heeft bmi regional Antwerp Airport verlaten. De luchtvaartmaatschappij bmi is gestopt met zijn vluchten naar Manchester. Van de zeven vluchten waren we er al twee kwijt. We hebben nog vijf dagelijkse vluchten van Antwerpen naar London City. Het team van Egis is meteen aan het werk gegaan om dat verlies goed te maken. Ik ga op 6 januari naar de raad van bestuur van de betrokken airline. Waarschijnlijk kunnen we dan in Antwerpen onze eerste lowcost aankondigen.

U zult ook gezien hebben in de pers dat wij met succes JetairFly met zijn B787 Dreamliner naar Oostende hebben kunnen halen, om dat toestel daar aan achthonderd genodigden uit de industrie voor te stellen. Dat is niet onopgemerkt voorbijgegaan in de industrie.

Wij hebben in de concessie een indexatie en inflatie aangehouden van 2,8 procent. Die geldt ook voor de concessievergoeding die wij zullen betalen aan de overheid.

Ik hoor dat men hier bezorgd is of dit wel allemaal zal lukken. Wij zullen op maandelijkse basis met de LOM en de LEM samenzitten. Ik vertrouw de heer Desmyter er volledig op dat

wij zullen worden aangesproken op eventuele verschillen. Daar worden ook rapporten van gemaakt. Ik neem aan dat die ook bekeken kunnen worden.

Er was een opmerking over de 72 contractuelen die op basis van de cao 32 moesten kiezen om naar de LOM over te gaan. 68 hebben ervoor gekozen om over te komen. 2 mensen in Antwerpen en 2 in Oostende hebben ervoor gekozen om ofwel op pensioen te gaan ofwel een andere job te zoeken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Er is over het dossier van de luchthavens de voorbije weken, maanden en zelfs jaren heel wat geschreven. Ik dank het Rekenhof voor het afgeleverde rapport, dat hier in gezamenlijke afspraak werd gevraagd.

Er is gevraagd hoe het komt dat het statuut van het personeel op een bepaalde manier is overgegaan. Ik wil hiervoor verwijzen naar de basis die we hebben gelegd in het decreet van 10 juli 2008. Dat is in deze commissie en in het parlement ruim aan bod gekomen en met een grote meerderheid goedgekeurd. Daarin zijn alle basisprincipes vastgelegd: de manier waarop de statuten zouden overgaan, de rechten die al dan niet behouden zouden worden. Het klopt dat er de voorbije jaren geen andere decretale keuzes zijn gemaakt. Op deze manier is ook onderhandeld om de hele overgang van het personeel op een zo goed mogelijke manier te organiseren.

U weet dat wij een hele discussie hebben gevoerd over het feit dat wij een aantal taken blijven financieren. Dat is ook de basis van de subsidieovereenkomsten die vandaag bestaan. Het gaat in principe over de taken van Safety en Security, waar het personeel wel tewerkgesteld is bij Egis, maar waarbij de Vlaamse overheid heeft gezegd die zaken te zullen blijven financieren. Wij beschouwen dat als een zaak die van ons is.

De uitvoering van het decreet van 10 juli 2008 is opgenomen in het regeerakkoord. Mijnheer Rzoska, wij hadden de bedoeling een optimale omgeving te creëren die de toekomst van onze regionale luchthavens kan verzekeren. In de voorbije jaren is vaak gevraagd of het een kerntaak is van de Vlaamse overheid om luchthavens te exploiteren, op welke manier dat dan moet gebeuren en of die exploitatie niet op een andere manier kan worden georganiseerd, waardoor de toegevoegde waarde die door die luchthavens wordt gecreëerd, stijgt. Daarbij kun je kijken naar vergoedingen en inkomsten die de overheid krijgt, maar je moet ook rekening houden met het feit dat als er veel trafiek is op een luchthaven, er dan ook veel volk komt, en dat is goed voor het toerisme. De toegevoegde waarde die wordt gecreëerd in de ruime omgeving is zeer groot. Daar bestaan zeer veel studies over. Dat is een van de redenen waarom deze regering ervoor heeft gekozen om de regionale luchthavens in Vlaanderen te laten voortbestaan.

Het LOM-LEM-decreet en de overeenkomsten die vandaag voorliggen, gaan enkel over Oostende en Antwerpen, niet over Kortrijk. Het wezenlijke verschil tussen de luchthaven Kortrijk-Wevelgem en de andere luchthavens is dat Vlaanderen geen eigenaar is van die luchthaven en die luchthaven ook niet uitbaat. Er is daar een apart exploitatiecontract. De structuur is er dus anders, en dat zorgt ervoor dat het contract met Egis vandaag heeft geleid tot de exploitatie van twee en niet van drie regionale luchthavens.

We hebben er dus voor gekozen om die luchthavens zeker te laten voortbestaan. Dat betekent uiteraard ook dat we ervoor moeten zorgen dat de infrastructuur van de regionale luchthavens op punt blijft. De investeringen voor infrastructuurkosten worden verder gedragen door de Vlaamse overheid. Dat staat ook in het decreet. Het grote voordeel van een overeenkomst die 25 jaar beslaat, is dat je een heel nauwgezet overzicht krijgt van alle investeringen die in de toekomst nog moeten gebeuren, je moet die mee verrekenen.

Op basis van dat decreet en van alles wat daarin bepaald is, is er nu een private partner aangesteld, die hier vandaag aanvullende toelichting heeft gegeven op een aantal vragen. De

heer Desmyter heeft een aantal technische zaken verduidelijkt. Er zijn ook vragen gesteld over de PowerPointpresentatie, die een aantal zaken te weinig of te veel heeft geëxpliciteerd. Ik verwijs vooral naar die slide over de 1,4 miljoen euro. Ik vroeg mij aanvankelijk af of we dat niet hadden gezegd. Het staat er duidelijk in. De nota van de Vlaamse Regering is voor iedereen vrij ter inzage.

De discussie leert mij wel één ding: als wij stukken aan het parlement overhandigen en/of ter inzage leggen, moeten wij inderdaad zeer goed bekijken waartoe de vertrouwelijkheid al of niet wordt beperkt. Ik verwijs naar wat u daarnet zei over de vakbonden, mijnheer Reekmans. Ik heb het nog eens laten bekijken. In het decreet staat dat de Vlaamse Luchthavencommissie een advies moet verlenen, dus enkel op de concessieovereenkomst, niet op al de rest. De concessieovereenkomst is effectief aan de VLC overgemaakt voor advies, maar ook dat is vertrouwelijk. Wat de andere zaken betreft, is dat in strijd met alle mogelijke afspraken.

Is de privatisering problematisch? Dat moeten we in een ruimer kader bekijken. We hebben als Vlaamse Regering ook lang gediscussieerd over de vraag of we doorgaan of niet. Er is een bestek in de markt gezet, er hebben zich een aantal kandidaten aangeboden. Uiteindelijk is één kandidaat geselecteerd, zowel voor Antwerpen als voor Oostende. Er zijn ook een aantal afspraken gemaakt, zowel wat de korte als de lange termijn betreft.

De heer Vandaele gelooft niet dat de passagiersaantallen gerealiseerd kunnen worden. Wij zijn er eigenlijk van uitgegaan dat de berekeningen vrij defensief zijn. Als je naar andere regionale luchthavens kijkt, worden daar veel grotere passagiersaantallen gehaald. Wij gaan er dus van uit dat de berekeningen defensief zijn en dat de cijfers de facto positiever zouden moeten zijn.

Ik ga er ook van uit dat het de bedoeling van een private exploitant is om die exploitatie zo rendabel mogelijk te maken. En hoe meer rendabel de exploitatie is – een stukje vast, een stukje variabele concessievergoeding –, hoe groter de variabele concessievergoeding is. Het zou mij vreemd lijken dat het de bedoeling van een private exploitant zou zijn om zo weinig mogelijk concessievergoeding te moeten betalen, zeker als je het net overlaat aan de privé.

Mijnheer Rzoska, wij hebben als Vlaamse Regering de keuze gemaakt om de regionale luchthavens effectief kansen te geven in de toekomst. Dat is inderdaad een politieke keuze. We hebben ook de keuze gemaakt om zelf als overheid te blijven instaan voor het onderhoud en de aanleg van de infrastructuur, maar de exploitatie zelf uit handen te geven. Wij hebben ons gebaseerd op een aantal onderzoeken, die aantonen dat de regionale luchthavens ook in de brede omgeving extra tewerkstelling, extra economische groei en bloei kunnen genereren, en dus ook zorgen voor een absolute meerwaarde in Vlaanderen. Naar die onderzoeken is trouwens al verwezen in vorige commissievergaderingen.

Personeelsleden zijn duidelijk aan bod gekomen. Het was een beetje koffiedik kijken hoe het personeel van de regionale luchthavens zou reageren op een en ander. Zowel de heer Desmyter als de heer Buelens heeft uitleg gegeven over de verschillen en over de personeelsleden die effectief de keuze gemaakt hebben om naar de LEM te gaan.

Ik denk niet dat in deze commissie beweerd is dat er al een goedkeuring was van Europa. Het dossier is voor goedkeuring voorgelegd aan Europa, maar wij hebben nooit beweerd dat het al goedgekeurd zou zijn. Dat is een opschortende voorwaarde, die uiteraard in de contractafhandeling staat. De overeenkomsten zijn gesloten onder opschortende voorwaarde, en uiteraard moeten ook de subsidieovereenkomsten mee goedgekeurd worden. Die procedure loopt nog.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik trek twee conclusies uit dit debat, voorzitter. Ik heb de N-VA een warm pleidooi horen houden voor de luchthaven van Oostende, waarvoor dank. Ik zal het overmaken aan de mensen die daar betrokken zijn. Anderen waren wat voorzichtiger, wat

onduidelijker. Zeker CD&V was een beetje vaag in dit dossier. Ik had CD&V Antwerpen graag een hard pleidooi horen houden voor de luchthaven van Deurne, quod non. Het was CD&V Brasschaat die het woord moest voeren. En die bleef lichtjes op de vlakte, waarvan akte. Dat zal ook overgemaakt worden aan de achterban van CD&V in het Antwerpse.

Minister, voorzitter, het debat was interessant, maar ik had een beetje de indruk dat u de vis aan het verdrinken was. Met alle sympathie voor de heer Buelens en voor de heer Desmyter, die ik al lang ken en wier werk ik altijd heb gewaardeerd, maar dit waren niet de dingen die wij wilden horen. Uw commerciële praatje, mijnheer Buelens, is mooi meegenomen. U hebt hier rechtstreekse uitzending gehad, dat is schitterend voor u en uw maatschappij. En de heer Desmyter zal in de administratie nog wel een paar stapjes hogerop raken nadat hij hier heeft gezegd wat hij te zeggen had. *(Opmerkingen)*

Maar daar ging het niet over, voorzitter. Wij hebben de minister ondervraagd over de manier waarop zij omgaat met de opmerkingen van het Rekenhof. Minister, het kan zijn dat ik u niet goed heb verstaan, maar het antwoord daarop heb ik niet helemaal gekregen. Ik zal de conclusies van het Rekenhof nog eens herhalen: “Uit de presentaties in de commissie MOW blijkt echter onvoldoende dat de omvang van de concessievergoedingen gedurende de eerste 10 jaar van de overeenkomsten onzeker zijn en in de prognoses van de concessienemer beperkt gehouden zijn. Ook vanaf het elfde jaar is er geen zekerheid over de vergoedingen omdat ze afhankelijk zijn van de omzet. Dat beïnvloedt de ramingen in de kosten-batenvergelijking tussen de LOM-LEM-structuur en de DAB-structuur.” Daar wil ik een antwoord op, minister.

Verder zegt het Rekenhof nog: “Daarnaast kunnen bij de kosten-batenvergelijking enkele andere kanttekeningen worden gemaakt, onder meer bij de evolutie van de gemiddelde meerkost van de LOM-LEM-structuur en het gebruik van verschillende indexatieparameters in de kostprijs-simulatie.”

Minister, het Rekenhof vraagt aan u om politiek te verantwoorden waarom u voor een LOM-LEM-structuur blijft kiezen en geen DAB-structuur blijft verkiezen. Antwoord daar eens op, alstublieft.

De heer Peter Reekmans: Ik wil de sprekers en de minister danken voor de toelichting. Ik wil enkele zaken aanhalen uit het dossier, die naar mijn aanvoelen niet onder de geheimhoudingsplicht vallen, maar die toch opmerkelijk zijn. Die wil ik voorleggen aan beide partijen: enerzijds de Vlaamse Regering als deel van de contractant en anderzijds de uitbater.

Minister, Europa heeft nog steeds geen advies gegeven. Ik heb in de onderhandelingen geen enkel document gevonden waarin beide partijen rekening houden met een eventueel negatief advies van Europa. *(Opmerkingen)*

Het kan bestaan, maar het zit toch niet in het dossier, geloof me. Wat als daar een negatief advies komt? Het gaat effectief over staatssteun, subsidies. U weet, minister, dat Europa onlangs een negatief advies heeft gegeven voor de uitbating van een luchthaven in Italië. De Italiaanse overheid heeft de subsidies moeten terugdraaien, waarop die exploitant heeft afgehaakt. *(Opmerkingen)*

Ja, niet in Italië, in Spanje. En er zijn dan nieuwe onderhandelingen begonnen.

Minister, de Inspectie van Financiën stelt zeer duidelijk de vraag of er een draagvlak is bij de omwonenden voor de door Egis Projects geplande trafieken voor de luchthaven Oostende-Brugge. Dat is een pertinente opmerking van de Inspectie van Financiën, waarop niemand een antwoord geeft: de Vlaamse Regering niet, de stad Oostende niet. *(Opmerkingen van de heer Johan Verstreken)*

Ik zou het graag weten, de omwonenden in Oostende ook, want zij kennen het antwoord nog niet. CD&V Oostende is duidelijker dan CD&V Brasschaat, dat heb ik gemerkt!

Minister, het is een opmerking van de Inspectie van Financiën. We krijgen een presentatie met cijfers voor het variabele gedeelte van een contract, maar er is nog niet afgetoetst of er wel een draagvlak voor is om dat te realiseren, laat staan dat daarop een antwoord wordt gegeven in het dossier. Dat maakt het voor het parlement zeer moeilijk om de haalbaarheid van die ramingen te bekijken, vandaar mijn vraag. De Inspectie van Financiën zegt dat niet zomaar.

Minister, het heeft er niets mee te maken, ik weet het, maar u hebt het er eerst in gestoken. In het oorspronkelijke dossier zat de oprichting van een nv van privaat recht voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, wat zelfs strijdig was met artikel 37 van het decreet. Dat was een onderdeel van de eerste onderhandeling. De Vlaamse Regering en haar diensten, en ik durf er toch van uit te gaan dat die diensten een beetje omvangrijk zijn, duwen in een eerste contract mee een oprichting van een nv van privaat recht, wat in strijd is met het decreet dat de Vlaamse Regering zelf maakt.

Het is eruit gegaan, maar pas na enkele maanden en na een negatief advies ook weer van de Inspectie van Financiën. De Vlaamse Regering had in de contractonderhandelingen zelfs nog niet opgemerkt dat ze in strijd was met haar eigen decreet. Minister, qua slordigheid kan dat tellen, maar het is een randbemerking. Het toont aan dat ik het dossier heel grondig heb gelezen. Eigenlijk kan dat niet. Als de Vlaamse Regering voorstellen doet aan een concessienemer die in strijd zijn met haar eigen decreten, vind ik dat zeer slordig en een regering onwaardig.

Wat Belgocontrol betreft, moet ik opletten wat ik vertel, want dat valt wel onder de geheimhoudingsplicht. Ik wik en weeg mijn woorden. De VLC heeft in een advies van 9 juli 2013 gevraagd om duidelijkheid inzake Belgocontrol, de bevoegdheden van de luchthaveninspectie en de regeling over de luchtvaartdienst. De dienstverlening bij Belgocontrol zou kosteloos zijn voor de LEM, maar ik vind dat nergens. U weet dat Europa het om die reden heeft geschorst, niet in Italië, maar in Spanje. Ik verwacht hier hetzelfde. Ik denk dat Vlaanderen niet gratis die Belgocontrolrechten kan geven. Ik wil u daarvoor maar behoeden. De VLC heeft er bedenkingen bij, die ik niet geef, want dan houd ik me niet aan de geheimhoudingsplicht.

Minister, u zegt dat wat is uitgelekt, komt uit het rapport van de VLC. Dat vind ik heel opmerkelijk, want de VLC heeft zelfs geen advies willen geven. Ik citeer letterlijk uit het dossier: “Op 22 februari 2013 gaf de Vlaamse Regering goedkeuring aan het voorontwerp betreffende oprichting van de LOM Antwerpen en Oostende-Brugge. Via de SERV werd de Vlaamse Luchthavencommissie om advies gevraagd. Op de plenaire vergadering van de luchthavencommissie van 11 april 2013 werd besloten geen advies te verlenen.”

De VLC heeft dus geweigerd om op vraag van de SERV een advies te verlenen. Minister, het is nog nooit gebeurd dat de VLC weigert een advies te verlenen. U weet wat dat betekent, maar ik kan dat niet hard maken omdat het niet met zoveel woorden is gezegd. Men heeft u eigenlijk off the record laten weten: “Dit is geen goede constructie.” De VLC, die voldoende expertise en bekwaamheid heeft, zegt dat het overgaan van de DAB-structuur in de LOM-LEM-structuur een miskleun van formaat is en weigert een advies te geven. Minister, dit is de zwaarste buis: het is erg als we de adviezen en de expertise van zo’n autoriteit niet meer volgen.

Minister, zelfs collega’s van de meerderheid zeggen hier vandaag hetzelfde. Een privatisering zou efficiëntiewinsten moeten opleveren. Dit is absoluut niet het geval. Als ik eminente collega’s van de meerderheid hier hoor zeggen dat het geen goede zaak is, dan vraag ik me soms af wat dan nog de inbreng van de meerderheidsfracties is in het beleid van dit parlement en wat dan nog hun vat op de regering is. Ik denk dat de regering een instituut is geworden dat op zichzelf regeert en eigenlijk alleen maar de groene knop nodig heeft in de wekelijkse plenaire vergadering. Meer kan ik daar niet over zeggen, collega’s, maar dit toont aan dat jullie in de commissie wel zeggen dat het niet goed is, maar in de plenaire vergadering

gewoon stemmachines zijn. Hier hebt u kritiek, maar u duwt wel op het groene knopje. Ik kan dat niet begrijpen.

Minister, ik vind dit een zeer sterke onderhandeling van de Vlaamse Regering. Wij ontvangen twee jaar later, als er iets te ontvangen valt, van Egis, maar wij moeten een jaar op voorhand betalen. In de kering is dat in de balans drie jaar. Ik vind dat straf onderhandelen: zo wil ik ook graag zaken doen met de Vlaamse Regering. In een volgend leven wil ik ook wel eens een firma oprichten die onder die voorwaarden met Vlaanderen zaken komt doen. Ik word dan een jaar op voorhand betaald, maar als ik iets moet betalen, doe ik dat twee jaar later. Met alle respect, maar dat is volgens elke economische wetmatigheid 'kafka'. Je kunt toch niet iets uitgeven aan een private uitbater die op voorhand moet worden betaald, zonder dat je weet wat het resultaat zal zijn. Als er dan al eens iets moet worden betaald wat in jouw voordeel zou zijn, dan krijg je dat twee jaar later. Minister, dit kunt u bezwaarlijk goed bestuur noemen of correct omgaan met belastinggeld. Het Vlaams belastinggeld moet op voorhand worden gegeven en als de Vlaamse belastingkas extra geld moet krijgen, moeten we wachten. De intresten zijn wel niet hoog, maar toch kan dit niet.

Ik wil ook nog kort een reactie op Egis geven. U zegt dat Egis hier niet zomaar aan begint. Dat geloof ik. Ik sluit aan bij mijn repliek van daarnet: het risico voor Egis is bijna nihil. Op basis van deze voorwaarden, op basis van deze blanco cheque, moet het wel een succes worden. Ik hoop het ook, want ik kom geen pleidooi houden tegen Egis. Over de contracten heeft de Vlaamse overheid verkeerd onderhandeld. Jullie waren de enige kandidaat. Jullie hadden dus een heel sterke onderhandelingsruimte. Het is dan aan de andere onderhandelaar om op zijn strepen te staan en maximaal te passen op het belastinggeld waar die mee aan het onderhandelen is. Uiteindelijk krijgt er voor mij maar één de zwartepiet, en dat is de Vlaamse Regering die heel slecht heeft onderhandeld.

Eigenlijk moet ik u en Egis en de directie en het management feliciteren met jullie bekwaamheid en met de wijze waarop jullie dit hebben binnengehaald. Bij mij zou het niet waar zijn geweest, zelfs niet met mijn eigen geld. Mocht ik met mijn eigen geld aan het onderhandelen zijn, dan had u die rechten niet gekregen. Maar goed, u hebt het binnengehaald en ik hoop dat het een succes wordt. Ik meen dit echt, in het belang van het Vlaams belastinggeld dat hieraan wordt besteed. Het kost ons al meer dan wanneer we het zelf doen, laat ons dan hopen dat het welvaart brengt, dat het economische vooruitgang brengt in de regio's waar jullie actief zijn. Dat is het minste wat we mogen verwachten. Ik hoop dat er dan toch alsnog op die manier efficiëntiewinsten worden geboekt.

Minister, ik heb geen antwoord gekregen op uw reactie op het Rekenhof. U zegt daar niets op. U verstopt zich achter het advies van het departement, maar ik vind dat u als politiek verantwoordelijke, een antwoord moet geven. Klaar en duidelijk, en iets duidelijker dan de CD&V van Brasschaat, meer zoiets als de CD&V van Oostende. Zo'n antwoord zou ik graag krijgen, vooral over de cijfers, want dat stoort me mateloos. Het departement zegt in een reactie op het controleverslag: "Het Rekenhof stelt vast dat er verkeerde cijfers zijn: 4,2 in plaats van 4,5 miljoen euro, 1,2 in plaats van 2 miljoen euro. Wat in het contract staat: duiding dienaangaande zal worden verstrekt door Egis."

Dat vind ik het strafste citaat van alle. Ik weet dat het de Vlaamse Regering is die het departement dat doet schrijven. Minister, u komt hier met slides die niet overeenstemmen met het contract. Dat betekent dat u ofwel het contract niet kent, ofwel dat het een zeer slordig contract is. Uiteindelijk kom ik weer bij 'slordigheid' uit. Ik ga ervan uit – en ik geloof u, want ik ken u als een correcte minister – dat u het parlement niet bewust bent komen voorliegen, maar dan is er maar één antwoord: slordigheid. Als u zich vergist met enkele cijfers van enkele miljoenen euro, dan is dat moeilijk goed bestuur te noemen of is dat moeilijk correcte informatie te noemen. Het ergste element in dit dossier, naast mijn inzagerecht dat gefnuikt is, is dat wij als controleorgaan geconfronteerd werden met verkeerde cijfers. Dat is een zware fout.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, het is genoeg geweest. Ik heb u al veel te veel tijd gegeven. Ik zal u straks eens iets zeggen over inzagerecht.

De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Egbert Lachaert: Voorzitter, ik blijf toch met vragen zitten. We blijven, zoals de heer Reekmans heeft gezegd, over met één kandidaat die onderhandeld heeft, maar we moeten toch eens kijken waarom er uiteindelijk maar één kandidaat overgebleven is. Volgens mij is de reden daarvoor toch te vinden in de contouren van de manier waarop we de privatisering hebben aangepakt.

Ik had natuurlijk verwacht dat men zou terugkeren – zij het op een heel beleefde en vriendelijke wijze – naar 2008 en het decreet dat toen werd goedgekeurd. Tussen 2008 en 2013 is de wereld echter grondig veranderd en de luchtvaartsector ook. Dit is een sector in crisis en in die periode hebben bedrijven – dat weet ik uit mijn professionele context – cao's gesloten met de vakbonden om de lonen en de arbeidsvoorwaarden te verlagen. Dat gebeurde met akkoord van de vakbonden, omdat het heel slecht gaat in die sector. Maar hier betonnen we eigenlijk de loon- en arbeidsvoorwaarden voor de toekomst. Men maakt het dus heel moeilijk voor een concessienemer om te bieden aan een interessant tarief. Men zit hier dus eigenlijk contouren te creëren die men door de jaren heen niet aangepast heeft, ondanks de gewijzigde omstandigheden. Men is het spel blijven spelen volgens oude spelregels, met dit gevolg.

Ik keer even terug op wat de heer Rzoska heeft gevraagd: waarom heeft men dan niet op een bepaald moment vastgesteld dat men het over een andere boeg moest gooien of de procedure moest stopzetten? Men heeft verder gedaan en dit is het resultaat. Dit is misschien een mooi resultaat voor de vakbonden, want de arbeidsvoorwaarden liggen vast. Het is ook een mooi resultaat voor de concessiehouder, maar het is geen mooi resultaat voor de belastingbetaler die de factuur gaat betalen.

En dan, voorzitter, met alle respect, begrijp ik eigenlijk ook de houding van de N-VA in de regering niet, want zij heeft dit mee goedgekeurd. Ik had niet verwacht dat ze dergelijke cadeaus aan de vakorganisaties zou geven.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, je zou verdorie schrik beginnen te krijgen als parlamentslid om hier je werk te doen als je toevallig in de meerderheid zit. Ik neem dit niet.

Ik begrijp ook niet waarom we hier op onze kop krijgen van de oppositie – dus niet van de minister, maar van de oppositie – omdat we een paar kritische vragen stellen over een dossier dat door de regering, en niet door het parlement, is goedgekeurd. En we maken inderdaad deel uit van de regering, we maken er loyaal deel van uit. Maar alstublieft, als ik hier het recht opeis tegenover de meerderheid om hier mijn job te doen, dan eis ik dat recht ook op tegenover de oppositie! *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Ik heb het tegen iedereen. *(Opmerkingen van de heer Peter Reekmans)*

Ik denk dat dit minstens zo sterk is als uw betoog, collega.

Ik heb nog een paar bedenkingen en een paar vragen. Ik heb natuurlijk niet zo goed naar mijn pleidooi geluisterd als u, mijnheer Penris, maar ik heb mezelf niet horen pleiten voor Oostende of tegen iets. Ik meen dat ik dit niet gedaan heb, want daar gaat het in dit dossier natuurlijk niet over. Het gaat er niet over of we tegen of voor zijn. Het gaat er zelfs niet eens over of we tegen de LOM-LEM-structuur zijn, want die beslissing is al eerder genomen, het gaat over de uitvoering van de LOM-LEM-structuur, over dit concrete dossier en over de rol van de Vlaamse overheid versus de rol van Egis, en of we die goed vinden. Daar gaat het over, niet over het feit of we voor of tegen de luchthaven zijn. Dat is vandaag niet aan de orde. Ik wil daar wel eens over discussiëren, maar vandaag is dit niet aan de orde. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Ik ben blij dat er toch iemand naar mij luistert.

Ik heb daarnet even het verschil aangehaald tussen de cijfers, maar misschien ligt het aan mijn gebrekkige rekenkunde. De Vlaamse Regering legt dus gemiddeld 1,4 miljoen euro per jaar bij. Het Rekenhof zegt dan – ik had deze vraag beter aan het Rekenhof gesteld – dat het in het totaal over 39,8 miljoen euro gaat over de totale looptijd, maar als ik vermenigvuldig met 25, dan kom ik daar niet op uit. Ik heb daarnet al zelf gezegd dat dit te maken zal hebben met schommelingen, maar het zou toch niet slecht zijn om hier een technische uitleg over te krijgen.

Voorzitter, de Vlaamse overheid betaalt vandaag meer aan de luchthaven met Egis dan voorheen in eigen beheer. Dat wisten we, dat is hier ook gezegd in de toelichting en het stond ook in het dossier: gemiddeld 1,4 miljoen euro. De minister zegt dat het onder meer voor de veiligheidstaak is, maar het is toch meer dan vroeger. De argumentatie daarvoor is dat we een groei verwachten, een groei die goed is voor de regio met afgeleide tewerkstelling, economische effecten en zo meer. Dat is een verdedigbare redenering, maar dit is misschien zo in de beste der werelden, maar wat als het niet gebeurt? Wat als de groei niet komt? Wat als de economische effecten en de extra werkgelegenheid er niet komen? Dan betaalt de Vlaamse overheid natuurlijk evengoed die 1,4 miljoen euro per jaar. Met een modewoord zouden we kunnen zeggen dat er een inspanningsverbintenis is vanwege Egis, maar geen resultaatsverbintenis. Omgekeerd is er natuurlijk wel een resultaatsverbintenis voor de Vlaamse overheid, want die moet ervoor zorgen dat de bedragen er zijn, los van wat er gebeurt. *(Opmerkingen van de heer Peter Reekmans)*

Ik hoop, mijnheer Reekmans, dat ik dit mag zeggen en dat ik straks niet te veel op mijn kop krijg van u.

De minister zegt dat de prognoses onderschat zijn, dat het in werkelijkheid nog meer kan zijn. En dan hebben we het niet over het draagvlak in de omgeving, laten we dat even buiten beschouwing laten – de heer Verstreken is al weg, merk ik. Maar goed, de prognoses zijn onderschat. Toch blijf ik daar wat argwanend tegenover staan. Dat komt, minister, omdat ik dit dossier toch al een jaar of twintig opvolg en ik al redelijk veel prognoses heb zien passeren. Ik denk niet dat er door de jaren heen al één van die prognoses effectief is uitgekomen. Ik blijf dus wat argwanend.

Ik heb dan nog een vraag. Waarschijnlijk richt ik me het beste tot de heer Buelens, hij moet dan maar zelf beslissen of hij hierop antwoordt of niet. Egis zal uiteraard een bedrijf willen runnen dat winst oplevert, dat goed draait, anders zou het dit niet doen. Er moeten dus inkomsten komen, er moeten meer inkomsten gegenereerd worden dan vandaag het geval is.

Klopt het, mijnheer Buelens, dat Egis om dat te kunnen doen, om dat leefbaar te houden, dan toch een flinke verhoging zal moeten doorvoeren van een aantal kosten, rechten en fees in vergelijking met wat nu geldt? Ik denk dan aan de landingsrechten, parking fees, passenger fees, handling commissions, fueling commissions. Als al die zaken in de toekomst duurder worden dan vandaag, dan zet dat misschien wel een extra rem op een verdere groei van die luchthaven.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, ik vond uw antwoord nogal mager. Ik begrijp dat voor een deel wel. Ik kan een deel van de analyse die sommige collega's maken, volgen.

Dit is absoluut geen evident dossier. Ik heb het inspectieverslag Financiën bij u opgevraagd, en ik heb dat ook gekregen. Ik wil dat ook benadrukken.

De voorzitter: Het is spijtig dat de heer Reekmans hier niet is.

De her Björn Rzoska: Ik wil dat ook herhalen voor de heer Reekmans. Ik heb het inspectieverslag gekregen en ik heb zelfs het antwoord van het kabinet op de opmerkingen gekregen.

De voorzitter: De minister is niet verplicht om dat te geven.

De heer Björn Rzoska: Vandaar ook mijn waardering. Zowel het Rekenhof als de Inspectie van Financiën is heel kritisch voor het contract dat is afgesloten. Het gaat hier toch over zeer gewaardeerde instellingen. Beide geven in hun analyse aan dat hier wel degelijk heel grote risico's in zitten langs de kant van de Vlaamse Regering en van de Vlaamse Gemeenschap. Ik geef de heer Vandaele gelijk dat ook hij dit dossier kritisch bekijkt. Ik vind het zeer goed dat parlementsleden van de meerderheid ook kritisch kijken naar een dossier.

In de verslagen van het Rekenhof en van de Inspectie van Financiën staat heel duidelijk dat de Vlaamse overheid risico's neemt in dit dossier en dat de lusten volledig bij de privé-exploitant liggen. Een deel van het risico wordt zelfs ook op de gemeenschap afgewenteld. Op mijn vraag wat het nut is van privatisering, bent u niet veel verder gekomen dan te zeggen dat het een beslissing was. U en de Vlaamse Regering hebben in mijn ogen niet de politieke moed gehad om dit dossier on hold te zetten op het moment dat u doorhad dat de LOM-LEM-structuur meer zou kosten dan de DAB-structuur.

Ook ik volg wat er gebeurt in de luchthavenstructuur en op verschillende luchthavens. En dan vind ik het een beetje merkwaardig, en dat is het Rekenhof en de Inspectie van Financiën niet ontgaan, dat we hier gedeeltelijk op basis van prognoses contracten aan het afsluiten zijn. Die prognoses zijn louter een hypothese. Dat woord valt ook in het verslag van het Rekenhof. Als ik vandaag vaststel dat de cijfers rond Antwerpen 2012 opnieuw een pak lager liggen dan het jaar voordien, dan is het duidelijk dat die luchtvaartsector het moeilijk heeft. Ik heb de recente cijfers bij me. In 2013 verliezen we ongeveer duizend passagiers ten opzichte van 2012.

Wat Oostende betreft, stel ik vast dat ongeveer 15 procent van de vracht het afgelopen jaar is weggefallen. Ik stel me dan ook grote vragen bij de prognoses waarop u onder meer dat variabele gedeelte hebt bepaald.

Minister, u hebt daarnet gezegd dat er ook moet worden gekeken naar de meerwaarde die de regionale luchthaven heeft. Volgens de prognoses zou de groei van de regionale luchthaven van Oostende onder andere op het vlak van toerisme een aantal zaken versterken. Ik zou graag weten hoeveel die inbound- en outboundcijfers vandaag bedragen. Hoeveel toeristen komen via Oostende binnen om echt Oostende en het hinterland te bezoeken? En hoeveel toeristen vertrekken vanuit Oostende? Het is belangrijk om te weten of de luchthaven van Oostende effectief een potentie heeft om meer toeristen naar Vlaanderen te trekken. Of zijn het integendeel Vlaamse mensen die de luchthaven van Oostende gebruiken om weg te geraken? Daar zou ik graag meer duidelijkheid over krijgen.

Mijnheer Buelens, ik heb u goed beluisterd. Ik vind uw antwoorden aan de magere kant. Als ik het lijstje zie dat het Rekenhof opmaakt van de verschillen die worden aangegeven tussen de offerte en wat in het dossier staat en de presentatie die er is geweest, dan heb ik daar heel weinig verklaringen voor gekregen. De facto vind ik dat zelfs van een niet-politieke orde. U hebt het contract gesloten met de Vlaamse Regering. En het is de volledige verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering dat zij op basis van dergelijke slordigheden een contract heeft afgesloten. Daar heb ik het moeilijk mee.

We hebben een heel interessant werkbezoek afgelegd aan de luchthaven van Zaventem. Ook daar maakt men zich niet enkel zorgen over wat er in Charleroi gebeurt. Men keek in de wandelgangen ook met argusogen naar wat de plannen waren van Egis in Oostende. Wanneer men denkt dat er bijkomende trafiek en passagiers komen in tijden van een financieel-economische crisis, dan worden daar concurrentieposities gemaakt tussen verschillende overheden. Er zal dan wel degelijk een verloop zijn van passagiers. We zien wel in de long run wie aan het langste eind trekt.

Wanneer ik de luchthavensector van de afgelopen jaren bekijk, dan overtuigt u mij absoluut niet dat we een meerwaarde creëren boven op wat er nu al bestaat.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik zal spreken namens mijn fractie. Ik wist niet dat wij in onze fractie werden opgesplitst naar gelang de plaats waar we vandaan komen om dan enkel vanuit die invalshoek vragen te stellen. Maar ik heb de laatste tijd al gemerkt dat de heer Penris het niet kan laten om het woord te voeren en te denken dat ik enkel interesse zou hebben in Brasschaat. De meeste mensen weten dat mijn belangstelling voor mobiliteit en openbare werken veel ruimer is dan dat.

Hebt u een idee wanneer Europa een definitieve ‘go’ zal geven? Dat lijkt mij belangrijk wanneer bepaalde zaken worden aangekondigd voor de toekomst. Voor ons is het eerder van belang om te weten wanneer Egis effectief van start zal gaan en wanneer we de meerwaarde zullen kunnen meten die Egis naar voren zal brengen. We weten dat het in de luchthaven niet meteen big business is. We hebben niet meteen een ‘wauw’-gevoel bij wat er gebeurt. Met de DAB-structuur was het hetzelfde. We hopen dat we in de toekomst de meerwaarde kunnen zien van de nieuwe structuur en de activiteiten van Egis. We hopen een antwoord te krijgen op de vraag wanneer Egis van start kan gaan.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Mijnheer Desmyter, in uw betoog zegt u op een bepaald moment, op bladzijde 7: “Bovendien kan worden opgemerkt dat Egis voor de luchthaven Oostende-Brugge sterk wenst in te zetten op het aantrekken van toeristen, waardoor bijkomende indirecte toegevoegde waarde wordt gecreëerd.” Dat criterium en andere, vergelijkbare criteria komen geregeld terug om een aantal dingen te beargumenteren. Stonden die criteria, zoals bijvoorbeeld “wat betekent het eventueel voor de omgeving naar het aantrekken van vreemdelingenverkeer?”, in de aanvankelijke offerte of redeneert u nu, op basis van wat Egis heeft aangebracht, omgekeerd om een bepaalde logica te doen kloppen?

Dat is mijn vraag, naast een aantal bedenkingen die de collega’s al hebben gemaakt.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Buelens, ik volg sinds 1998 of 1999 het dossier van de cargoluchthaven Bierset. Ik heb ook met veel belangstelling uw activiteiten gevolgd in de luchthaven South Airport, zoals we ook Wevelgem-Brugge of Kortrijk-Brugge hebben.

U kent die markt het beste. U kunt niet ontkennen dat de Waalse overheid tot hier toe een zeer offensieve politiek heeft gevoerd met de regionale luchthavens. Ik heb Bierset van niets zien groeien. U moet dat maar eens bekijken wanneer u de autosnelweg naar Namen neemt. Welke keuzes heeft de Waalse overheid gemaakt? In totaal hebben ze daar 53 miljoen euro voor uitgetrokken. We hebben van de CEO van Brussels Airport vernomen dat men een klacht heeft ingediend bij Europa. Ik heb de indruk dat Europa flink op de rem heeft gestaan vooraleer ze daar een uitspraak over deden. Dat heb ik tenminste onthouden uit dat bezoek. Europa weet al jaren dat de Waalse overheid fors subsidieert.

Wallonië voert dus een offensieve politiek, zowel op het vlak van cargo, vooral in Bierset, als op het vlak van passagiers, bijna uitsluitend in Charleroi.

U hebt veel ervaring in het runnen van een luchthaven. U kent ook de politieke strategie die gevolgd wordt door de Waalse overheid. Ik neem het voorbeeld van de cargo. Ik denk dat de luchthaven van Oostende ook ’s nachts open is. Het aantal vluchten zal dan waarschijnlijk wel beperkt zijn. Op Zaventem zijn er jaarlijks 16.000 vluchten, die van de koning uitgezonderd. In Bierset is dat gewoon onbeperkt. Men vliegt daar af en aan. Men kan daar bij wijze van spreken met een Tupolev landen, zonder dat iemand daar iets over zegt. Of een Antonov, weet ik veel.

Mijn punt is: is de offensieve strategie van Wallonië geen zwak punt in vergelijking met de defensieve strategie die men in Vlaanderen wil volgen?

Al zolang ik hier in dit parlement zit en het dossier over de regionale luchthavens volg, is het altijd wat geklungel geweest met die twee luchthavens. Ik wil daarmee het personeel niet

beledigen of zo. Er zijn mensen die veel inspanningen leveren. Het is er echter nooit van gekomen. Wallonië investeert daar geld in. Die luchthaven groeit. Men zal zelfs een tgv-verbinding maken om Luik te verbinden met het grote net. Er komt een heel groot station in Charleroi. Als ik me niet vergis, is de burgemeester van Charleroi de voorzitter van de PS. Dat zal er wel iets mee te maken hebben. Maar goed, dat doet er nu niet toe.

Mijn vraag is: is de defensieve houding van Vlaanderen geen zwak punt ten opzichte van de zeer offensieve houding van Wallonië? Ze richten zich beide tot dezelfde niches: enerzijds cargo en anderzijds passagiers.

Ik vind dat wel een heel moeilijk punt in heel de discussie over de regionale luchthavens. Ik heb dat hier overigens al vaak gezegd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De heer Desmyter zal de meer technische vragen beantwoorden.

Wat de discussie over de DAB-structuur en de LOM-LEM-structuur betreft, pik ik in op wat de voorzitter daarnet zei. Hoe hebben wij de luchthavens in de voorbije decennia geëxploiteerd? We deden alles zelf met de administratie. De vraag is of dat het ideale scenario is. De heer Penris vindt van wel. Wij zijn ervan overtuigd dat dat scenario niet ideaal is. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Ik probeer u te antwoorden, u hebt mij de vraag gesteld. Wij zijn ervan overtuigd dat dat scenario niet ideaal is. De keuze die de Vlaamse Regering nu maakt, is niet defensief, maar offensief. Want wat zeggen we? We sluiten een contract met een private partner om die exploitatie te doen. We denken dat die beter geschikt is. Het kader is natuurlijk overal de milieuvergunning. Dat is evident. We zullen die niet wijzigen. Die zijn daar beter voor geschikt en zullen dat op een veel dynamischere manier kunnen doen. Ik weet niet hoeveel middelen de Waalse overheid nog in de regionale luchthavens investeert. Ik zal er nu geen uitspraken over doen. Het betekent dat wij de komende jaren drastisch zullen investeren. We hebben ook zo transparant mogelijk proberen weer te geven wat onze investeringen nog zullen zijn.

Wat heb ik vermeld onder het woordje ‘defensief’? Wij hebben de prognoses op basis waarvan het contract gesloten is, defensief gehouden. We hebben niet gezegd dat we naar een hoerascenario gaan om kunstmatig de vergoedingen te gaan opkrikken. We hebben gezegd dat we het proberen defensief te houden. Dit is de betekenis van het woord defensief: realistisch-defensief, rekening houdende met de economische omstandigheden die er zijn. In dat geval kom je tot het gemiddelde van 1,4. We kunnen gerust technisch nog een beetje ingaan op die cijfers. U kunt daar uitleg over krijgen. Dat schommelt, is altijd gezegd.

Waarom geen DAB? Juist omdat de knelpunten die door iedereen aangehaald worden, er vandaag zijn. Wij zijn er als overheid van overtuigd dat de knelpunten die er vandaag zijn, op een betere en soepelere manier kunnen worden behandeld in de toekomst.

Daarbij komt de situatie van het personeel. Ik hoor de heer Lachaert graag zeggen dat dat maar gewijzigd had moeten worden. Wat moet je dan doen? Het gaat hier over statutaire personeelsleden van de Vlaamse overheid. Moet je dan zeggen: gedaan met al die statutaire personeelsleden, ga maar weg, mensen? Dat kunnen wij gewoon niet doen. Wij moeten dat doen op een manier waarbij de rechten van die mensen gevrijwaard worden. Er is een verschil tussen statutairen en contractuelen. Ik heb daar van jullie al vragen over gekregen. Het waren moeilijke onderhandelingen met het personeel, dat geef ik graag toe. Het vraagt een omschakeling. Wij hebben dat geprobeerd te doen op de best mogelijke wijze.

Onder andere de heer Vandaele zegt dat hij het nog nooit heeft geweten dat het beter is dan je het ziet. Het businessplan is gemaakt door Egis, de vergoedingen zijn daarop bepaald. Wij hebben dat op een defensief-realistische manier gemaakt om ervoor te zorgen dat duidelijk blijkt wat de risico's zijn, wederzijds. Wij moeten als overheid ook nog investeren. Het is

evident dat de vergoeding die betaald wordt, vast en variabel met de concessievergoeding, ook te maken heeft met investeringen die we al of niet gedaan zullen hebben.

De contouren voor Egis om te exploiteren zijn de milieuvergunningen en een maatschappelijk draagvlak. Het is de vergunning die bepaalt wat je mag doen, die vormt het kader. Ik ga ervan uit dat Egis inspanningen zal doen om het draagvlak intact te houden.

Er was de vraag naar de oprichting van de nv van privaat recht. Ik heb het advies van de VLC van 9 juli. De heer Reekmans heeft eruit geciteerd. Het formuleert een aantal bezorgdheden die voor een deel ook terecht zijn. Maar zeggen dat er geen advies is verleend, is niet juist, want ik heb het hier bij me en het zat ook bij het dossier, denk ik.

Wat als Europa geen advies geeft? Het contract is gesloten onder opschortende voorwaarde van een positieve uitspraak. Een opschortende voorwaarde is geen ontbindende voorwaarde. Er kan dus maar effectief worden gestart als Europa ook het licht op groen zet.

Waarom subsidieovereenkomsten? Ik heb daar al duidelijk een antwoord op gegeven. De taken van Safety en Security worden door de Vlaamse overheid verder behandeld. Het personeel werkt bij Egis, maar wij betalen de kosten in de vorm van een subsidie.

Wat betreft Belgocontrol, wordt vandaag voor de regionale luchthavens niets betaald. We kunnen moeilijk zeggen dat ze moeten betalen als er geen vergoedingen voor moeten worden betaald. Wat de toekomst zal brengen, zullen we zien. Op een moment dat er moet worden doorgerekend, zal dat uiteraard moeten gebeuren door de private exploitant.

Ik kom tot de vragen van de heer Rzoska en anderen. Ik probeer rustig te blijven bij alle vragen. Het is ook de eerste keer dat we een dergelijke overeenkomst sluiten. Daar is heel lang over onderhandeld. Men vraagt wat vandaag de verhouding is tussen binnenkomende en buitengaande passagiers. We zitten weer in een DAB-situatie. We willen meer mensen, niet alleen mensen die van hier wegvliegen, maar ook mensen die naar hier komen. Dat is voor mij van belang en dat staat ook in het businessplan van Egis. Als je ook de omgekeerde beweging bij ons krijgt, creëert dat ook een toegevoegde waarde.

Mijnheer Rzoska, ik vind die tabel ook bijzonder nuttig. Maar in tegenstelling tot u lees ik in die tabel niet direct grote kritiek op de Vlaamse Regering. Ik zie wel een aantal zaken, cijfers die het Rekenhof heeft aangevuld. Het zijn zaken die wij ook kennen. De heer Desmyter heeft zeer duidelijk uitgelegd hoe de cijfers opgeteld moeten worden en hoe ze in elkaar zitten. U kunt me verwijten dat ik dat niet zelf uitleg, maar mijn administratie heeft alle onderhandelingen gedaan. Het komt haar toe om uitleg te geven over de openstaande vragen. Het gaat over punt 62. Ik heb ze ook allemaal overlopen. De toevoegingen van het Rekenhof zijn zeer nuttig en interessant, maar ik zag ze niet als zware kritiek maar wel als nuttige aanvullingen.

De heer Björn Rzoska: Het ging ook over de punt 22 en volgende. Dat valt natuurlijk ten laste van Egis, maar u moet daar als politieke overheid natuurlijk controle op houden.

Minister Hilde Crevits: De heer Reekmans zei dat hij het erg vindt dat Egis dat moet komen uitleggen. Men heeft mooi uitleg gegeven over de investeringen op basis van het vermogen. Ik vind dat het aan hen is om te duiden hoe het komt dat er twee verschillende cijfers zijn. Ik vond die uitleg vrij duidelijk. Ik kan ook vragen aan de heer Desmyter dat hij dat uitlegt, maar het gaat wel over wat zij denken mee te kunnen investeren in infrastructuur, uit hun eigen vermogen of de omzet of de winsten die ze denken te zullen boeken.

Dan was er nog de vraag van de heer Lachaert en anderen waarom we niet zijn gestopt in 2010 of 2011, aangezien ook de luchtvaart in een crisis zit. Dat is natuurlijk een keuze die op een bepaald moment moet worden gemaakt. Als op dit ogenblik bijvoorbeeld in Antwerpen een maatschappij beslist om te vertrekken, dan dragen we het verlies daarvan volledig. Een privé-exploitant heeft rechten en plichten en moet inderdaad de eerste jaren opstarten en zijn weg zoeken. Als een maatschappij vertrekt, dan dragen we maar een stukje van het verlies,

omdat dit een impact heeft op de variabele concessievergoeding die wordt betaald. Dat maakt het plaatje voor de overheid ook enigszins verschillend. Na rijp beraad heeft de Vlaamse Regering dus dan toch beslist om door te gaan, omdat we erop vertrouwen dat Egis zelf voldoende ervaring in de luchtvaartsector heeft, en dat het businessplan voldoende weegt om ervoor te kunnen zorgen dat de toegevoegde waarde voor Vlaanderen van die regionale luchthavens in de komende decennia gewaarborgd is.

De voorzitter: Mijnheer Desmyter, wilt u nog iets zeggen?

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik denk niet dat het aan de heren Desmyter en Buelens is om nu nog verder een uiteenzetting te geven. We hebben het noch op de heer Desmyter, noch op de heer Buelens voorzien, we hebben het op de minister voorzien. We hebben politieke vragen gesteld. Het is zo dat dit technisch onderbouwd mag worden, maar dat kan ook via schriftelijke vragen gebeuren. Noch de heer Buelens, noch de heer Desmyter moet zich hier politiek verantwoorden. Ik wens de heer Buelens en ook de heer Desmyter alle succes met de operaties die ze nu zullen moeten leiden.

Minister, de essentie van het politieke debat hebben we meegekregen van het Rekenhof. Wij stellen dergelijke vragen niet zomaar. Het Rekenhof geeft aan dat wij niet over de elementen beschikken om te kunnen oordelen dat een LOM-LEM-constructie interessanter is dan een DAB-constructie. U hebt in de loop van dit debat op die essentiële vraag geen antwoord gegeven. Dat vind ik enigszins betreurenswaardig. U kende immers uiteraard het advies van het Rekenhof, en u wist dat die vraag op u zou afkomen. U had zich daarop kunnen voorbereiden, met de heer Buelens, met de heer Desmyter en iedereen die u hiervoor had kunnen mobiliseren.

Voorzitter, ik betreur dat we van de minister in dezen geen antwoord hebben gehad. Minister, op het einde van uw legislatuur – ik had ‘op het einde van uw carrière’ willen zeggen, maar dat mag ik niet zeggen – is dat niet echt de mooiste beweging die u hebt gemaakt. Antwoord op onze vraag en op de vraag van het Rekenhof, en u stijgt opnieuw in onze achting.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik wou daarnet interveniëren, toen u reageerde over die verkeerde cijfers, toen u stelde dat het maar normaal was dat u Egis liet vertellen waarop die gebaseerd waren. Neen, minister, u zat daarbij. In het parlement werden cijfers voorgesteld die niet strookten met de cijfers die in het contract stonden. Ik heb gezegd dat de cijfers niet kloppen. U, als verantwoordelijke binnen de Vlaamse Regering, die mee het contract heeft afgesloten, zou dat contract moeten kennen. Dat waren immers de belangrijkste cijfers in het contract, namelijk het deel dat de concessienemer zou investeren. Als u als minister, die mee over dat contract heeft onderhandeld en dat contract heeft afgesloten, nog niet eens weet welke bedragen de concessienemer moet investeren... Als ik een contract afsluit, dan zijn de bedragen die een ander me verschuldigd is, de bedragen die ik altijd het best onthoud. Dat geldt toch voor iedereen, denk ik, maar blijkbaar niet voor de Vlaamse Regering. Goed, ik zal er niet te veel woorden meer vuil aan maken.

Ik heb mijn mening over dat dossier. Ik denk dat het parlement zijn mening heeft daarover. Niet alleen de oppositie is scherp over dit contract. Er waren zelfs leden van de meerderheidsfracties die scherp waren over dit contract. De Inspectie van Financiën is scherp geweest over dit contract. De Vlaamse Luchtvaartcommissie wou er zelfs geen advies over verstrekken. Het Rekenhof heeft bemerkingen bij dit contract. Egis ziet het wel zitten. Ik wens hun veel succes. Ik zou het ook zien zitten met de voorwaarden die uit de onderhandelingen zijn gekomen. Ik wens hun dus terecht en gemeend succes.

Er is eigenlijk maar één partij die blijft zeggen dat ze het goed doet, namelijk de Vlaamse Regering. Voor de rest hoor ik alleen kritiek bij oppositie en meerderheid. Alle achtbare

instanties van ons land maken terechte bemerkingen. U reageert er niet op. In uw plaats zou ik ook proberen zo snel mogelijk de vis te verdrinken, zou ik er niet op reageren, zou ik hopen dat de media dat niet te veel oppikt. ‘Tomorrow is another day’, en het is bijna kerst en we zijn ervan af.

Minister, ik zit hier nog altijd tot in mei als verkozene. Ik dien hier de belangen van de Vlaamse burgers. Ik waak over hun centen. Het is mijn taak om dit aan te kaarten. Samengevat, dit is een van de slechtste contracten, een van de slechtste deals, een van de slechtste beslissingen die ik in heel deze legislatuur van de Vlaamse Regering heb gezien.

Ik kondig bij dezen ook een motie aan.

De voorzitter: Mijnheer Vandaele, wat de verslaggever betreft, stel ik gewoon voor dat we het doen zoals de heer Penris en ik dat in het verleden deden met Oosterweel. De verslaggever kijkt het verslag na. Alles waarop geen antwoord is gekomen, wordt naar de minister gestuurd. De minister moet daar maar op antwoorden. Dan wordt het verslag pas vrijgegeven. De verslaggever moet eigenlijk bekijken of alle vragen zijn beantwoord. De minister-president zei dat er opmerkingen kunnen worden gemaakt door de ministerraad over een verslag, dat het verslag dus eerst goedgekeurd moet zijn, en dat dan pas de stukken worden vrijgegeven.

Ik heb dan gezegd: sorry, minister-president, u geeft over allerlei zaken persmededelingen – slechte persmededelingen trouwens – en toch mogen we die stukken niet inzien. We doen wat dat betreft al het mogelijke om uw werk maximaal te faciliteren, mijnheer Reekmans. Uw fractieleider is van al die beslissingen keurig op de hoogte.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, u en ik hebben geregeld aanvaringen, maar wij doen dat in de wandelgangen, niet in het publiek. Ik was het ook niet altijd eens met de beslissingen die u hebt genomen. Maar in deze zaak hebt u correct gehandeld.

In het begin van de legislatuur hebben we een goede traditie gehad dat als er dringende agendapunten waren, er een soort noodcommissie in het parlement bijeenkwam. We hebben dat gehad met het Oosterweeldossier, en terecht. In dit dossier hadden we dat ook kunnen hebben, en dat verwijt ik u. Maar voor de rest, voorzitter, verwijt ik u niets. We hebben alles kunnen inkijken wat we mochten inkijken en daar hebben we veel uit geleerd.

De voorzitter: De heer Penris en de heer Reekmans kondigen een motie aan.

De gedachtewisseling en de interpellaties zijn afgehandeld.

■