

Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke komst van Ryanair naar de luchthaven van Oostende
Commissievergadering nr. C166 – OPE14 (2009-2010) – 18 maart 2010 - Voorlopig rapport

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Voorzitter, minister, collega's, Ryanair komt misschien terug naar Oostende. Ik zal duidelijk zijn, want sommigen denken dat Groen! tegen elke vorm van economische groei en zelfs van elke vorm van luchthavenontwikkeling is. Wel, wij zijn daar voorstanders van. Wij zijn er voor dat Ryanair naar Oostende komt. Dat zou een goede stap in de richting van de uitbouw van Oostende als een passagiersluchthaven zijn. Er is echter een maar. Het probleem is niet het milieuaspect, want Ryanair heeft ongeveer de modernste vloot van West-Europa. Het probleem is ook niet de frequentie – toch in het begin niet. Het probleem is evenwel de financiering.

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

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

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

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

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

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

Verder springen twee bedragen in het oog. Jaarlijks zal vzw Hotels Brugge 2859 euro bijdragen. Dat is de inbreng van de private sector. Dat is minder dan 1 procent. De bijdrage van Toerisme Gent bedraagt eveneens 2859 euro. Blijkbaar verwachten de Gentenaars niet

veel incoming toerisme. Anders zou hun bijdrage misschien groter zijn. *(Opmerkingen)*
Indien de terugverdieneffecten voor de private en de publieke sector groot zouden zijn, zou ik kunnen leven met het idee van een vzw die de promotie van het inkomend toerisme als oogpunt heeft. Het ongelooflijk toeval dat beide bedragen exact identiek zijn, laat echter niet de minste twijfels bestaan over de intenties waarmee deze onderhandelingen zijn gevoerd. Het is de bedoeling alle kosten aan Ryanair terug te betalen.

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

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

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

Moet deze steun aan de Europese Commissie worden gemeld? Zo ja, is dit reeds gebeurd? Het gaat om een belangrijke geldsom. Ik weet dat dit de praktijken van Ryanair zijn. Het is geen toeval dat ze in Europa op kleine, meestal verlieslatende, regionale luchthavens vliegen. Volgen er als tegenprestatie concrete garanties in verband met tewerkstelling en arbeidsvoorwaarden? Dat zou nog het minste zijn. Ik heb het niet enkel over jobs, maar ook over de arbeidsvoorwaarden. Het merendeel van het personeel van Ryanair werkt niet onder de Belgische sociale wetgeving, maar onder de veel zwakkere Ierse sociale wetgeving. Zijn er garanties dat het verblijf van Ryanair in Oostende ditmaal langer duren dan de vorige keer, met de lijn naar Londen, het geval was?

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

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

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

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

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

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Er zijn twee redenen voor deze milde bijdrage van de dienst

toerisme van de stad Gent. De West-Vlamingen vormen de grootste allochtone bevolkingsgroep in onze stad en we houden van West-Vlamingen. Dat is een emotioneel element.

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

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

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

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

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

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

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

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

Ook kunnen we uiteraard niet voorbijgaan aan de toeristische meerwaarde die de komst van extra passagiers met zich kan meebrengen. Als er dus op een of andere manier steun zou gaan naar de vzw Toeristische Ontsluiting West-Vlaanderen, zoals trouwens al is gebeurd bij de aanloopsteun, is het belangrijk dat de Europese regels en de concurrentieregels worden gerespecteerd. Sowieso, los van die vrijstelling, moet er worden aangemeld aan Europa. De

aanloopsteun is geregeld. Daarvoor kan een programma worden ingediend, en dat is voor iedereen gelijk.

Wat het artikel betreft waarna hier werd verwezen: wat mij betreft, heeft het afgedrukte document geen status. Ik kan ook bevestigen dat ik als vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest absoluut niet van plan ben om in die vzw te stappen. Daar kunnen we zeer duidelijk in zijn. Als er een bijkomende vraag tot steun wordt gesteld, moet die vraag worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Dan moet worden gekeken of er aan de regels is voldaan en dergelijke. Dat staat dus los van de aanloopsteun waarnaar ik heb verwezen. Ik denk dat ik zo ongeveer heb geantwoord op de vraag over de tewerkstelling. De EUrichtsnoeren van 2005 zijn net bedoeld voor het openen van nieuwe verbindingen of nieuwe frequenties die het netto aantal passagiers op de luchthaven kunnen doen toenemen. Worden die verbindingen niet gebruikt, dan is er geen steun. Er wordt uiteraard verwacht dat het verwezenlijken van die nieuwe luchtverbinding tot extra tewerkstelling zou kunnen leiden, maar de effecten hangen uiteraard af van het programma en van het gebruik dat ervan zal worden gemaakt.

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

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

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

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

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

De heer Stefaan Sintobin: We kunnen daarover natuurlijk blijven doorbomen. U bevestigt wat minister Bourgeois gisteren heeft gezegd: dit document heeft geen status. Het is een discussie voor een andere plaats, maar de beslissing is genomen door de Brugse gemeenteraad, op basis van een dossier waarin die cijfers staan. Ik veronderstel dan dat die beslissing van de gemeenteraad eigenlijk ongeldig is.

Wie heeft die cijfers en die tabellen dan opgesteld? Ze moeten toch ergens vandaag komen. Er wordt mij gezegd dat er contacten zijn geweest met plaatselijke actoren en de kabinetten om die cijfers op te stellen. U ontkent allebei het bestaan van die cijfers. Ik blijf dat eigenaardig vinden. Ik heb het gisteren ook gezegd. Ik heb een andere visie over de steun dan de heer Caron. Het hele dossier steekt niet goed in elkaar. Vanavond zal al dan niet bevestigd

worden of de toetreding van de provincie West-Vlaanderen tot de vzw volgens de wettelijke regels is verlopen. Minister, het hangt met haken en ogen aan elkaar.

De voorzitter: Het incident is gesloten.