

Op de gemeenteraad van dinsdag 23 februari werd de Brugse verkozen des volks gevraagd in te stemmen met de oprichting van de nieuwe vzw en met het beleggen van een *stichtingsvergadering op 15 februari*. "Ik heb als enige nee gestemd", zegt Rita Brauwiers. "Hoe kan ik nu instemmen met het beleggen van een vergadering die een week geleden al heeft plaatsgevonden?" Maar zo kwam het dus aan het licht, het geheim.

EEN PLAATS OP DE KAART

Al 40 jaar is de luchthaven van Oostende op zoek naar een nuttig doel. Het is een allerschattigst luchthaventje, dat er uitziet als in de strips van Kuifje. Gebouwd in de euforische sixties, toen vliegtuigen nog propellers hadden en de meeste na enkele honderden kilometers moesten landen om bij te tanken. De eerste Britse toeristen met bestemming Spanje lieten zich in vliegtuigen over het Kanaal brengen en stapten in Oostende in de autocar. Het was het enige moment in de geschiedenis van de luchthaven dat de passagierscijfers piekten. Jaar na jaar stapelde de luchthaven de exploitatieverliezen op. Ze haalde enkel nog het nieuws als actiegroep WILOO een illegaal wapentransport naar een dubieus Afrikaanse regime wist op te sporen of als bleek dat ze fungeerde als tussenstop voor Amerikaanse militaire toestellen op weg naar de oorlog in Irak.

Gino Vanspauwen, de huidige directeur van de luchthaven, was nog een peuter toen de maatschappij British Air Ferries halverwege de jaren zeventig de laatste reguliere lijnvlucht stopzette. "Wij hebben geen lijnvluchten meer", zegt Vanspauwen. "Alleen vracht- en chartervluchten. Zolang je geen vaste lijnen hebt, sta je als luchthaven niet op de kaart. Kijk naar Charleroi. Tien jaar geleden was daar niets. En kijk nu."

Heel even stond Oostende op de kaart. Dat was zeven jaar geleden. De Ierse lagekostenmaatschappij Ryanair startte per 1 mei 2003 met een vlucht naar Stansted, bij Londen. Oostende had er heel wat voor over om Ryanair te strikken. Naar analogie met Charleroi, dat op de digitale borden 'Brussels South Airport' werd, veranderde de naam in 'Oostend-Bruges International Airport'. De toeristische diensten van Oostende en Brugge hoestten samen 40.000 euro op om reclame te maken voor Ryanair. De Ieren bedongen ook nog eens een korting van 30 procent op de landingsrechten en een substantiële korting op de handling.

Maar na goed zeven maanden was het feest over. In die zeven maanden was het niet abnormaal dat je aan de kust in een café zat en de cafébaas je twee vliegtickets cadeau deed. Hier zie, omdat u zo sympathiek bent. Het wou niet echt lukken om de West-Vlaming in het vliegtuig richting Londen te krijgen, en nog minder om hem te doen betalen voor dat ticket - zelfs niet als het slechts 27,99 euro kostte.

Ryanair verliet Oostende als een dief in de nacht. Het liet voor 250.000 euro onbetaalde landingsrechten achter. Anderhalf jaar lang werd onderhandeld, en op 1 juni 2005 kondigde directeur Vanspauwen op de regiopagina's van *Het Nieuwsblad* aan dat hij de Ieren voor de rechter zou slepen: "We hebben alles gedaan om een minnelijke

Financiering route 2: Málaga	2010	2011	2012	Totaal
Tussenkost Minister Peeters	108.820	68.820	28.820	206.460
Tussenkost Minister Bourgeois	0	40.000	80.000	120.000
Tussenkost Minister Crevits	0	40.896	81.792	122.688
Vrijstelling landings- en opstijgingstaxen Steunmaatregel EU nr.377/2009 (max. 3 jaar)	69.120	69.120	69.120	207.360
Bijdrage passagierstax Ryanair berekend op 20.448 pax - 1 bestemming à 2€ p.p.	40.896	40.896	40.896	122.688
Bijdrage passagierstax Luchthaven jaar 1: 8€ - jaar 2: 6€ - jaar 3: 4€ berekend op 20.448 pax - 1 bestemming	163.584	122.688	81.792	368.064
Totaal route Gerona	382.420	382.420	382.420	1.147.260

Financiering route 1: Gerona	2010	2011	2012	Totaal
Tussenkost Minister Bourgeois afhandeling	54.210	54.210	54.210	162.630
Vrijstelling landings- en opstijgingstaxen Steunmaatregel EU nr.377/2009 (max. 3 jaar)	69.120	69.120	69.120	207.360
Bijdrage passagierstax Ryanair berekend op 20.448 pax - 1 bestemming à 2€ p.p.	40.896	40.896	40.896	122.688
Bijdrage passagierstax Luchthaven jaar 1: 8€ - jaar 2: 6€ - jaar 3: 4€ berekend op 20.448 pax - 1 bestemming	163.584	122.688	81.792	368.064
Bijdrage Provincie West-Vlaanderen	20.302	35.506	50.710	106.518
Bijdrage Toerisme Brugge	17.154	30.000	42.846	90.000
Bijdrage vzw hotels Brugge	2.859	5.000	7.141	15.000
Bijdrage Toerisme Oostende	11.436	20.000	28.564	60.000
Bijdrage Toerisme Gent	2.859	5.000	7.141	15.000
Totaal route Gerona	382.420	382.420	382.420	1.147.260

■ De financiële prognoses die werden overgemaakt aan de diensten die zullen participeren in de vzw. Het geld komt van alle kanten en in de meest uiteenlopende vormen.

schikking te verkrijgen. Nu is het genoeg geweest. De advocaten van de Vlaamse overheid krijgen de opdracht tot dagvaarden."

Hoe zit het met uw rechtszaak?

Gino Vanspauwen: "Er is er geen gekomen. Uiteindelijk heeft Ryanair alles betaald."

Zomaar, nadat ze u eerst anderhalf jaar lang aan het lijntje hielden?

"Inderdaad, er is betaald."

Het hele bedrag?

"Ik zou het moeten natrekken, maar ik dacht van wel."

CIJFERS DIE DOEN DUIZELEN

Nu keert Ryanair terug naar Oostende, tenminste als - zoals sommigen in West-Vlaanderen vrezen - de interventie van Rita Brauwiers in de Brugse gemeenteraad "niet alles om zeep heeft geholpen". Er komen tweemaal drie lijnvluchten per week: een lijn Oostende-Málaga en een lijn Gerona-Oostende. Met overheidssteun, veel meer overheidssteun dan zeven jaar geleden.

"De vzw Toeristische Ontsluiting West-Vlaanderen heeft slechts één doel", zegt Kamerlid Wouter De Vriendt (Groen!). "Ze wil, buiten het zicht van de belastingbetaler, Ryanair sponsoren. Anders dan in 2003 schuift men nu alle kosten door naar de gemeenschap. Het is ongelooflijk."

De Morgen kon de hand leggen op de financiële prognoses zoals die zijn overgemaakt aan de stedelijke diensten die zullen participeren in de vzw. Het zijn cijfers die doen duizelen. Voor de financiering van de twee lijnen wordt tussen 2010 en 2012 een totaalbedrag van 2.294.520 miljoen euro vrijgemaakt (382.240 euro per lijn, per jaar). Het geld komt van alle kanten en in de meest uiteenlopende vormen.

Voor handling op de lijn-Gerona zou minister van Toerisme Geert Bourgeois (N-VA) 162.630 euro vrijmaken onder de noemer 'tussenkost'. In plaats van 30 procent korting, zoals in 2003, krijgt Ryanair nu een volledige vrijstelling van landings- en opstijgheffingen. Er komen ook gunsttarieven voor passagiers- en luchthavenheffingen, en dan zijn er de bijdragen van de toeristische diensten: 106.518 euro van de provincie West-Vlaanderen, 90.000 euro van Toerisme Brugge, 15.000 euro van de vzw Hotels Brugge, 60.000 euro van Toerisme Oostende en 15.000 euro van Toerisme Gent.

Voor de lijn-Málaga ziet het plaatje er een ietsje anders uit. Hier zijn ook tussenkosten voorzien van Vlaams minister-president Kris Peeters (CD&V) en minister van Mobiliteit Hilde Crevits (CD&V), maar net als voor de lijn-Gerona klokt het geheel af op 382.420 euro per jaar of - gespreid over drie jaar - een totaal van 1.147.260 euro.

"Voor zover we kunnen reconstrueren, heeft Ryanair tegen de West-Vlaamse onder-

handelaars gezegd dat dit de prijs is van een luchtvaartlijn", zegt De Vriendt. "Het onderhandelen heeft zich beperkt tot: breng dat geld bij elkaar, geef het aan ons en wij zullen vliegen."

Ryanair rekt op 20.000 passagiers per jaar. Tussen straks en 2012 zouden dat er dus 60.000 moeten worden. Wetende dat de Vlaamse overheid in totaal 2.294.520 euro uittrekt, is de rekening snel gemaakt. Elke passagier die plaatsneemt in een Boeing 737 van Ryanair met Oostende als vertrekpunt of bestemming krijgt 38,24 euro overheids-geld onder zijn kont.

EEN HEEL GOEDE INVESTERING

West-Vlaams gedeputeerde Patrick Van Gheluwe (sp.a), ook voorzitter van Westtoer, vindt het nog altijd betreurenswaardig dat het geheim voortijdig is uitgelekt. "Er zijn studies die zeggen dat Catalanen dol zijn op kunststeden zoals Brugge, maar ook Gent", zegt hij. "Dat is onze doelgroep. Die mensen moeten wij vanuit Gerona naar hier krijgen. In eerste instantie was er sprake van een lijn naar Málaga en één naar Glasgow. Want u moet het zo zien: het is rapper 2014 dan men denkt."

Dirk Knegtel (BATA): Belgische luchtvaartmaatschappijen die op Spanje vliegen bieden nu al 2.000 seats per dag aan. Zonder een eurocent subsidie

Wat gebeurt er in 2014?

Van Gheluwe: "Dan is het honderd jaar Eerste Wereldoorlog. Dat gaat een enorme toevloed van Britse toeristen teweegbrengen. Wij zijn daar nu al druk mee bezig, en bij het begin van onze gesprekken met Ryanair zouden dat de twee bestemmingen worden."

Maar Glasgow viel weg, zelfs toen Vlaanderen voorstelde om alle kosten te dragen?

"Ryanair is nu eenmaal geen makkelijke partij om mee te onderhandelen. En of de belastingbetaler echt alle kosten draagt, weet ik niet. Ik weet enkel dat dit voor de provincie een zeer goede operatie is. Wij investeren over drie jaar 105.000 euro en krijgen tienduizenden toeristen."

En reizen tienduizenden Vlaamse toeristen in gesubsidieerde vliegtuigzitzjes voor bijna niks naar Málaga?

"Ah, maar als provinciebestuur subsidiëren wij alleen de lijn naar Gerona."

'DELOYALE CONCURRENTIE'

De burgemeesters van Oostende, Brugge en Gent ontvingen vorige week een buitengewoon boze brief van de Belgian Air Transport Association (BATA). Dat is de overkoepelende groep van grote Belgische luchtvaartmaatschappijen zoals Brussels Airlines, DHL, JetairFly, Thomas Cook en de VLM: "De Belgische luchtvaartmaatschappijen zijn geschokt."

"Dit is eenvoudigweg deloyale concurrentie", zegt Dirk Knegtel van BATA. "De Belgische luchtvaartmaatschappijen vliegen samen zes keer per week naar Málaga en Barcelona. Dat geheel aan vluchten vertegenwoordigt 2.000 seats per dag. Wij krijgen daar geen eurocent subsidie voor. Wij vragen ook geen subsidie, wij geloven in de vrije markt. Wij willen dat deze subsidie niét wordt toegekend, want er zijn meer dan genoeg vluchten naar Spanje."

"Van de economische activiteit die Ryanair brengt, vloeit weinig terug. De salarissen, ook die van Belgische piloten en bemanningsleden, worden uitbetaald in Ierland. Idem voor sociale bijdragen. Waar men nu op aanstuurt, is het - royaal - betoelagen van een buitenlandse en niet bepaald sociaal voelende luchtvaartmaatschappij zodat die met bodemprijzen kan concurreren met Belgische luchtvaartmaatschappijen, die in dit land wel de bestaande sociale verworvenheden respecteren."

Het hele imperium van Ryanair, van Dublin over Pisa tot Charleroi en Carcassonne, is gebouwd op tot leven gewekte regionale luchthavens waar geen levende ziel te bespeuren viel. Op haast al die luchthavens slaagde het team van Ryanair-baas Michael O'Leary erin lokale bestuurders in de portemonnee te doen tasten, ook al werden de Europese regels voor vrije concurrentie geschonden. In 2004 werd de maatschappij door de Europese Commissie veroordeeld tot het betalen van een megaboete voor het financiële kluwen dat in Charleroi na onderhandelingen met toenmalig burgemeester Jean-Claude Van Cauwenbergh tot stand was gekomen. De landingsrechten waren verlaagd van 1.500 naar 125 euro per toestel. Via allerlei boekhoudkundige trucs werd Ryanair-personeel uitbetaald door het Waals Gewest en kregen de Ieren een reductie van 75 procent op de 'handling' en 4 euro promotiekosten per vertrekkende passagier.

Donderdag raakte bekend dat Air France met een nieuw dossier naar de Europese Commissie stapte vanwege verdoeken subsidiëring die Ryanair zou hebben gekregen op 25 Franse regionale luchthavens. Ryanair weerlegt naar gewoonte beschuldigingen met een sneer naar ambtenaren in hoge ivooren torens die het niet kunnen hebben dat vliegen tegenwoordig ook betaalbaar is voor Jan met de pet. "Vlamingen hebben elkaar jaren lang verteld dat die akkoordsjes van Ryanair in Charleroi exemplarisch waren voor het wanbeheer door de PS", zegt Dirk Knegtel. "Als ik nu zie wat men in Oostende aan het bekostoven is, vraag ik me af: waar zit het verschil?"

Op het kabinet van minister Crevits wil men vooral benadrukt hebben dat "er nog geen akkoord is met Ryanair en het geheel momenteel nog voorwerp uitmaakt van onderhandelingen".

Als er financiële steun komt, zegt woordvoester Cybelle-Royce Buyck, "dan enkel in de vorm van aanloopsteun, zoals dat ook mag van Europa - als het beperkt blijft tot drie jaar - en zoals wij die ook geven aan andere luchtvaartmaatschappijen die iets wensen tot stand te brengen op onze regionale luchthavens."

Rita Brauwiers blijft zich afvragen hoe het zou zijn gegaan als ze het geheim niét had onthuld. "Ik denk dat er dan, rond deze tijd, al een akkoord was geweest."

Onverwijd Niet al het belangwekkende nieuws van deze week haalde de krant

Maandag

In Vilvoorde zorgt niet enkel de verplichte kennis van het Nederlands voor beroering onder bewoners van sociale woningen. In alle stilte heeft de Inter-Vilvoordse Maatschappij voor Huisvesting een nieuw huishoudelijk reglement opgesteld dat zegt dat per appartement "maximaal één huisdier is toegelaten". De maatregel geldt niet alleen voor nieuwkomers, maar ook voor mensen die er al jaren

wonen. Gemeenteraadslid **Roland Van Goethem** (Vlaams Belang) vindt het nieuwe regle-



ment zeer onrechtvaardig, want het scheidt alle dieren over dezelfde kam: "Ik kan begrijpen dat twee speelse honden overlast veroorzaken. Maar een hondje en een vis?" Volgens burgemeester **Marc Van Asch** (CD&V) zal het zo'n vaart niet lopen: "Dit reglement is een stok achter de deur. We gaan niet repressief optreden. Alleen bij echte overlast, als er bijvoorbeeld vijf honden op één appartement wonen."

Dinsdag

Minister van Toerisme **Geert Bourgeois** (N-VA) beschermt zeven hopen op de middelen van de Vlaamse overheid om hun asten te restaureren. "Sinds de middeleeuwen is de hopplant verbonden met Poperinge", zegt Bourgeois. "De zeven asten werden geselecteerd vanwege hun industriële-archeologische waarde." Bourgeois legde vorige week in deze

klassering kunnen de eigenaars nu een beroep doen op de middelen van de Vlaamse overheid om hun asten te restaureren. "Sinds de middeleeuwen is de hopplant verbonden met Poperinge", zegt Bourgeois. "De zeven asten werden geselecteerd vanwege hun industriële-archeologische waarde." Bourgeois legde vorige week in deze

kolommen uit waarom hij, helaas, geen middelen kan vrijmaken voor het herstellen van de Askoy II, het vroegere jacht van **Jacques Brel**, dat door twee Blankenbergse broers werd opgespoord en op eigen kosten werd teruggehaald uit Nieuw-Zeeland.



Woensdag

Het was een goed gecoördineerde actie, niets werd aan het toeval overgelaten. Er waren politiemensen opgetrommeld uit Zottegem en de politiezone Buggenhout-Lebbecke. In totaal waren 45 rechercheurs bij de operatie betrokken. Om klokslag 8 uur 's ochtends gaf de Dendermondse onderzoeksrechter **Sabine De Leenheer** het startschot voor de grootschalige huiszoekings bij **circus Zavatta** aan de Provincieweg in Zottegem. In de wijde omtrek werden



wegen afgezet. De tent, de woonwagens en zelfs de stallingen van de 50 circusdieren werden tot de laatste centimeter uitgekamd. De speurders waren volgens de circusdirectie "op zoek naar drie ringen". De drie ringen zijn vorige maand gestolen in Lebbecke.

Donderdag

Circus Zavatta is al vijf generaties lang het levenswerk van de familie Prein, een van de oudste en beroemdste circusfamilies in Frankrijk. "Natuurlijk heeft de politie niets gevonden", reageert de directeur in *Het Laatste Nieuws*. "Bij ons vind je artiesten van alle slag maar geen dieven. De agenten blazen de aftocht, maar een

'sorry, we hebben ons vergist' kan er niet af. Wie heeft hier nu voor clown gespeeld?" Ook **Herman De Loo** (sp.a), de burgemeester van Zottegem, krabde zich het achterhoofd. Hem was vooraf verteld dat er een huiszoekings zou plaatsvin-



den, maar niet met deze proporties. "Was zo'n grote machtsontplooiing wel nodig?", vraagt De Loo zich af. "Dit werkt het onveiligheidsgevoel nog in de hand." De drie ringen waren bij het ter perse gaan nog niet teruggevonden.

Vrijdag

De dienst klachtenregistratie van de stad Ronse kampt met een gebrek aan klachten. Over het hele jaar 2009 liepen volgens het jaarverslag exact zes klachten binnen. Volgens schepen van Milieuzaken **Agnes Van Crombrugge** (CD&V) hadden twee van de zes klachten betrekking op hondenoep. "Er werd meteen proces-verbaal opgesteld", zo kan de schepen verzekeren. Ze wil in de nabije toekomst nog meer focussen op zwervuul. Er moeten ook meer stadswachten de straat op in de strijd tegen de overlast.

