

Gemeenteraad Brugge

23/02/2010

Punt 30: Toerisme – oprichting vzw Toeristische ontsluiting West-Vlaanderen – goedkeuring

Dit dossier werd op vrijdag 12/02/2010 in het college beslist.

Op zaterdag 13/02/2010 om 10 uur heb ik alle dossier ingekeken in de dossierkamer. Dit dossier van schepen Bogaert was toen niet aanwezig in de dossierkamer.

Op het berek van donderdag 18/02/2010 hebben we uitleg gekregen over dit dossier. 't Is te zeggen: één zin met daarin de mededeling dat er een juridische vehikel nodig was om te kunnen onderhandelen met diverse partners om zo het inkomend toeristisch verkeer in de regio te stimuleren. Ik heb toen de vraag gesteld of dit de enige doelstelling was van de oprichting van deze vzw en ik kreeg daarop een bevestigend antwoord van de schepen. Het dossier was daarmee afgehandeld en voorzien van de stempel "geen opmerkingen in het berek".

Formeel gezien was het antwoord van de schepen wellicht juist, maar hij heeft niet de kans genomen om in het berek de volledige uitleg te geven, om de volledige situatie te schetsen en de financiële gevolgen te schetsen. Ik ben dus achteraf nog dit dossier gaan inkijken en er is wel degelijk veel meer aan de hand dan een juridisch vehikel creëren.

Als we een kijken naar de hier voorgestelde beslissing (gemeenteraad 23/02/2010) dan zien we 5 punten van beslissing :

1. De statuten van de nieuwe vzw Toeristische ontsluiting West-Vlaanderen worden goedgekeurd.
2. Er wordt 5.000 euro voorzien bij begrotingswijzing 1
3. Er wordt vanaf 2011 elk jaar 2.500 euro voorzien.
4. De schepen van toerisme wordt lid van de raad van bestuur
5. De directeur-toerismemanager wordt lid van de AV

Dit voorstel van beslissing werd genomen door het schepencollege van 12/02/2010.

We leren uit die nota het volgende:

1. Dit voorstel van beslissing kreeg een ongunstig financieel visum, dit uiteraard omdat dit niet voorzien is in de goedgekeurde begroting. Dit wordt opgelost door een begrotingswijziging. De 5.000 euro startbijdrage wordt voorzien.
2. De eigenlijke beslissing werd genomen tijdens het college van 05/02/2010. Wellicht waren op 05/02/10 de statuten van de op te richten vzw nog niet ter beschikking met daarin de verplichting van de 5.000 euro instapbijdrage.
3. De stichtingsvergadering is gepland op maandag 15/02/2010 en is dus op vandaag reeds een feit. De vraag stelt zich opnieuw wat wij hier met zijn allen zitten te doen? En waar hier ook maar sprake kan zijn van hoogdringendheid.

Dus vorige maandag 15/02/2010 werd de oprichtingsvergadering gehouden van de vzw die hier vandaag aan de gemeenteraad ter goedkeuring wordt voorgelegd.

Wat leren we uit die statuten?

1. Er zijn drie partners: de stad Brugge, toerisme Oostende vzw en Westtoer vzw
2. De vereniging heeft tot doel de bevordering van de passagierstrafiek met als doel bestemmingspromotie en stimulering van het incoming-toerisme.
3. Bijdrage van 2.500 euro per jaar (instap 5.000 euro)
4. art 35, bij stopzetting: De activa zullen, na aanzuivering van de passiva, worden overgedragen aan een vereniging met een belangenloze doelstelling.
5. getekend door schepen Bogaert en niet door de burgemeester en de secretaris.

Op 10/02/2010 wordt er een advies gegeven door de juridisch adviseur van de stad Brugge is.. In elk geval zijn er twee adviezen die het college zouden moeten doen beslissen van de ontwerpstatuten aan te passen:

1. De ondertekening van de akte moet gebeuren door de burgemeester en de stadssecretaris en niet door de schepen van toerisme. Dit wordt niet gevolgd, schepen Bogaert zet zijn handtekening.
2. Bij ontbinding van de vzw zal, zoals de statuten er nu bij liggen, het actief van de vzw overgaan naar een vereniging met een belangenloze doelstelling. De adviseur stelt de vraag of dit wel OK is? Gezien daar niet wordt op gereageerd kan ik alleen maar vaststellen dat het college akkoord is met deze formulering.

Nog teruggaande in de tijd komen we dan bij de beslissing van het college van 05/02/2010. Met deze collegebeslissing weten we eindelijk waarover het gaat: een samenwerking (subsidiëring) met Ryanair!

Even samengevat:

- Ryanair laat weten aan de luchthaven van Oostende interesse te hebben om op Oostende te vliegen.
- Ryanair is eigenlijk alleen geïnteresseerd in de zogenoemde outgoingroutes, niet de incomingroutes.
- De toekomstige partners uit Oostende en Brugge zijn uiteraard eerder geïnteresseerd in de incomingroutes want deze brengen verblijftoerisme met zich mee.
- Uiteindelijk komt men tot een akkoord over één incomingroute vanuit Gerona en één outgoingroute naar Malaga.
- De interesse van Ryanair is zeer limitatief: de kost van het opstarten van een lijn moet gefinancierd worden door de plaatselijke partners en overheden. Dus de kosten voor ons en de lusten voor Ryanair.
- Een route kost blijkbaar op jaarbasis 382.420 euro. Uiteindelijk gaat dit dossier hierover: de betoelaging van een luchtvaartmaatschappij voor een jaarlijks bedrag van 382.420 euro. Deze lagekostmaatschappij is dus alleen maar "lage kost" dank zijn

subsidies vanwege de diverse overheden. Naast Brugge zijn ook de provinciale en de Vlaamse overheid financier. De burger betaalt dus drie keer mee aan dit project.

- De nota geeft geen zeer duidelijk beeld van hoe de verdeling afgesproken is voor de financiering van de routes maar in elk geval blijkt uit de nota dat de stad Brugge de volgende bedragen:
 - 34.308 euro voor 2010 voor de financiering van de routes.
 - Dit wordt 60.000 euro en 85.692 euro voor de jaren 2011 en 2012.
 - 20.000 euro voor de eigen promotie voor deze routes. We financieren als overheid dus niet alleen de kost van de routes maar via eigen promotie zullen we er dan ook nog voor zorgen dat de vliegtuigen vol zitten zodat de winsten van Ryanair nog groter worden.
 - 5.000 euro voor de instapkost van de nieuwe vzw.
 - Samen is dit een bedrag voor 2010 van 59.308 euro. Voor de volgende jaren wordt dit 82.500 euro en 108.192 euro.
 - Als we de totale financiering bekijken voor één vluchtroute (Gerona) op 3 jaar tijd zien we in het dossier dat minister Bourgois 162.630 € voorziet, de provincie 106.518€, toerisme Brugge 90.000€, vzw hotels Brugge 15.000€, toerisme Oostende 60.000€, Gent 15.000€, en verder vrijstelling van landings- en opstijgingstaksen (steunmaatregel) 207.360€, een bijdrage van passagierstaks van 122.688€, en een bijdrage passagierstaks luchthaven 368.064€. Een totaal bedrag van 1.147.260€ voor één route, waarvan minstens 656.508 € subsidie.
 - Wat gaat u trouwens doen als zich nog een andere maatschappij komt aanbieden en dezelfde steun vraagt?
 - Wat na 3 jaar?

Wij kunnen met dit dossier helemaal niet akkoord gaan, en dit omwille van de volgende redenen:

1. De manier waarop dit dossier ons gepresenteerd werd op het berek getuigt van weinig openheid en van weinig bereidheid om de gemeenteraadsleden te informeren zoals het hoort en ze te laten participeren in een dergelijke discussie.
2. Is het de taak van de stad om lowcost vliegtuigmaatschappijen te subsidiëren? De promotie van vliegtuigreizen door de overheid vinden wij principieel niet ok.
3. De promotie van de vlieghaven van Oostende is op zijn minst bedenkelijk te noemen. Er is reeds een jarenlang protest van de omwonenden tegen nog meer vluchten op Oostende. Ryanair heeft ook een geweldige reputatie betreffende hele vroege en hele late vluchten. Welke vluchten wenst het college extra aan te trekken op Oostende? Is er advies gevraagd aan de mensen die straks in de sociale appartementen vlakbij de luchthaven zullen wonen? De bijdrage van de stad Oostende is daarenboven heel wat lager dan die van de stad Brugge.
4. De voorgaande ervaringen met Ryanair waren niet zo bijzonder goed:

- a. Als ik me goed herinner is er een korte periode geweest waarbij Ryanair op Oostende gevlogen heeft.(2003) Met een speciale busverbinding vanuit Brugge Bruges airport heette dat toen? Deze vluchten werden stopgezet. Dit gebeurde wellicht niet door het overdonderende commerciële succes.
 - b. Ooit heeft de schepen een buslijn ingelegd naar Charleroi met de bedoeling de Ryanair vluchten op een comfortabele manier vanuit Charleroi met Brugge te verbinden. Ook dit initiatief is een stille dood gestorven en ook wellicht hier niet omwille van het grote succes.
5. De uitgave van 59.308 euro voor 2010 is voor ons slecht besteed overheidsgeld en dit keuren wij dus niet goed.
6. De statuten van de nieuwe vzw zijn niet ondertekend door de burgemeester zoals het hoort en worden ons ter goedkeuring voorgelegd op het moment dat de stichtingsvergadering reeds achter de rug is. Er is nergens sprake van hoogdringendheid. Benieuwd wat de gouverneur daarvan vindt.

Groenfractie

Guido Maertens

Rita Brauwers