

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

24 juni 2008

ONTWERP VAN DECREET

**betreffende het beheer en de uitbating
van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Ward Kennes en mevrouw Agnes Bruyninckx**

BIJLAGEN

INHOUD

	Blz.
Bijlage 1: Businessplan Luchthaven Oostende	3
Bijlage 2: Jaarverslag 2007 Internationale Luchthaven Oostende-Brugge	29
Bijlage 3: Businessplan Luchthaven Kortrijk-Wevelgem	49
Bijlage 4: Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Verslag van de raad van bestuur en van de commissaris aan de algemene vergadering van deelnemers. Dienstjaar 2007	73
Bijlage 5: Tabel: wijze waarop gevolg werd gegeven aan de opmerkingen van de Raad van State	109

BIJLAGE 1

Businessplan Luchthaven Oostende



Businessplan Luchthaven Oostende

Colofon

Auteurs

Kris Debisschop (How-to Advisory)
Kees Hörchner (How-to Advisory)
Kevin Lyen (How-to Advisory)
Geert Boosten (Boosten Consultancy)
Alex Van Breedam (VIL)
Francis Rome (VIL)

Redactie

Alex Van Breedam, Francis Rome (VIL)

Verantwoordelijke Uitgever

Alex Van Breedam (VIL),
Vlaams Instituut voor de Logistiek

Fotografisch Materiaal

Copyright © S. Everaert / Henderyckx fotografie / N. Deblauwe / Luchthaven Oostende
Februari 2007

© Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) 2007

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, geluidsband, elektronisch of op welke andere wijze ook, zonder uitdrukkelijk, voorafgaandelijk en schriftelijke toestemming van de auteurs en van de uitgever.

Vlaams Instituut voor de Logistiek - VIL
Flanders Institute for Logistics
Jordaenskaai 25
B-2000 Antwerpen (Belgium)
T: +32 (0) 3 229 05 00
F: +32 (0) 3 229 05 10
www.vil.be

Hoewel dit rapport met zeer veel zorg is samengesteld, aanvaarden de auteur(s) noch de uitgever enige aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden in dit rapport.

Executive Summary

Het sociaal-economische belang van de Vlaamse regionale luchthavens wordt door de Vlaamse Regering ten volle onderkend, zo blijkt onder meer uit een recent terzake opgestelde Nota over de strategische visie ivm regionale luchthavens. Luchthavens vormen namelijk, analoog met de zeehavens, voor Vlaanderen economische poorten met een welvaartscreërend karakter. Tegelijkertijd is de Vlaamse Regering zich bewust van de uitzonderlijke dynamiek die is verbonden aan de gediversifieerde markt van (regionale) luchtvaart en -havens.

Aansluitend op deze nota is door de Vlaamse Minister van Openbare Werken, de opmaak van een concreet businessplan vooropgesteld, waaronder voor de luchthaven van Oostende. Het onderzoek, uitgevoerd door het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL), moest onder meer de eventuele levensvatbaarheid van de luchthaven van Oostende aantonen, na inbreng van middelen en know-how van private investeerders. Tegelijkertijd was bij de eventuele verdere uitbouw van de luchthaven, naast het streven naar een 'normale' bedrijfseconomische rendabiliteit ervan, tevens het principe van een zogenaamde 'balanced growth' van belang: een evenwicht tussen groei en kwaliteit, of met andere woorden, een eventuele economische ontwikkeling die zich afspeelt binnen de contouren van de thans vigerende milieuvergunning. Daarbij stelde zich daarbij tevens of, en in welke mate, tussenkomst vereist is/zal zijn door het Vlaams Gewest voor de instandhouding en de modernisering van de basisinfrastructuur, naast de bekostiging van de publieke functies zoals brandweer en veiligheid (thans een kost van 3,85 mio euro op jaarbasis).

De regionale luchthaven van Oostende is hoofdzakelijk uitgebouwd rond twee pijlers, namelijk luchtvracht (108.000 ton in 2005) en vakantiecharters (101.000 passagiers in 2005). De luchthaven van Oostende bevindt zich vandaag in een relatief zwakke positie binnen een zeer concurrentiële luchtvrachtmarkt. Dit is onder meer toe te schrijven aan (1) de afwezigheid van een unieke 'catchment area' (die bovendien grotendeels non-captive is en op het eerste zicht voor Oostende te weinig kritische massa genereert voor gegarandeerde terugvrachten die rendable 'full freighter' vluchten toelaten), (2) het ontbreken van een concrete visie over de positionering van de luchthaven binnen het geheel van de logistieke keten en het management terzake, (3) de aanhoudende onzekerheid omtrent de ontwikkelingsmogelijkheden ervan, (4) het ontbreken van concurrentie inzake fueling en tenslotte (5) de beperkingen verbonden aan de huidige organisatiestructuur van de luchthaven. Daar bovenop komt de actuele kwetsbaarheid van de luchthaven omwille van de afhankelijkheid van één enkele grote klant in het luchtvrachtsegment. De chartermarkt van Oostende kent weliswaar een minder grillig verloop, maar de luchthaven ondervindt hier de facto vergelijkbare problemen als voor de vrachtmarkt. Het potentieel volume aan (vertrekkende) passagiers is relatief beperkt door de geografische ligging, wat een landing in Oostende niet altijd rendabel maakt voor chartermaatschappijen. Een verschuiving in de aankomsten en vertrektijden biedt echter een mogelijke opportuniteit. Daarenboven is Oostende voor de ontwikkeling van de hyperconcurrentiële charterpassagiersmarkt in hoofdzaak vooralsnog afhankelijk van twee carriers, wat ontegensprekelijk repercussies heeft op het niveau van luchthavengelden.

Het Vlaams Gewest is eigenaar en beheerder van de luchthaven van Oostende (onder de vorm van een *Dienst Afzonderlijk Beheer* (DAB)), maar een andere belangrijke asset, namelijk de omliggende bedrijventerreinen, is in handen van de *Westvlaamse Intercommunale* (WVI). Deze publiekrechtelijke organisatie is echter wel bereid de betreffende terreinen strategisch beschikbaar te houden voor luchtvaartgerelateerde activiteiten en werkt

thans zelfs aan concrete marktstrategieën terzake binnen het kader van het Europese STRAIR project. Verder zijn andere belangrijke inkomstengenererende activiteiten, zoals catering, afhandeling en fueling, evenmin in handen van de luchthaven zelf. Hierdoor is de DAB in hoofdzaak aangewezen op aëronautische inkomsten, en terwijl belangrijke niet-aëronautische inkomsten grotendeels worden mislopen. De financiële situatie is daarom precair en drijft vooralsnog op werkingsdotaties en kapitaalsubsidies van het Vlaams Gewest.

Gelet op de hoge concurrentiegevoeligheid van de voor Oostende relevante marktomgeving als vracht- en charterluchthaven is het dringend noodzakelijk een wijziging in de organisatiestructuur door te voeren, waarbij het statuut van landlord (mét eigendom van gronden), voldoende beschikbaarheid van middelen voor commerciële doeleinden en het garanderen van voldoende marktwerking in luchthavendiensten (fueling) minimale voorwaarden zijn om het wel degelijk bestaande potentieel, ook non-aëronautisch, te valoriseren. Bij voorkeur vindt de luchthavenontwikkeling plaats binnen een breder ruimtelijk en regionaal-economisch kader en zou blijk moeten geven van een ambitieus en visionair project voor (de luchthaven) Oostende-Brugge. Een project dat ook niet-klassieke spelers in de luchthavenmarkt aanspreekt, waarin de ontwikkeling van Oostende als (cargo)luchthaven onderdeel is van een ruimere investeringsportefeuille van private spelers In dat geval wordt de luchthaven deel van en beheerd als een 'business concept', waarin ook het non-aëronautische een belangrijke plaats inneemt.

De uitdaging, neer te leggen bij de aan te trekken (private) partner(s) die zal/zullen instaan voor het op een professionele manier vermarkten van de luchthaven, ligt in de combinatie van het opnemen van de rol als 'logistieke ketenmanager' voor het vrachtsegment en als creatieve (niche)speler in het chartersegment. In het eerste geval is niet alleen de luchtzijdige ontwikkeling van belang, maar zo mogelijk belangrijker is de landzijdige ontwikkeling richting een 'logistics & industrial park' op de bedrijventerreinen van WVI op de luchthaven. Het financieel-economische haalbaarheidsonderzoek (in combinatie met bevraging van relevante marktspe- lers) toont aan dat er nog wel degelijk voldoende specifieke kansen zijn voor Oostende binnen deze context, hoewel de valorisering van deze kansen geen vanzelfsprekendheid zal zijn.

Een duurzame en rendabele exploitatie in de toekomst van de luchthaven vereist wel de oprichting door het Vlaams Gewest van een LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM; nv van publiek recht), die instaat voor investering, beheer en structureel onderhoud van de basisinfrastructuur en van een LuchthavenExploitatie-Maatschappij (LEM; nv van privaat recht), die instaat voor de commerciële exploitatie en het vermarkten van de luchthaven. Deze splitsing kadert binnen en houdt rekening met de principes naar voren geschoven in de Visienota van de Vlaamse Regering, namelijk: (1) behoud van huidige ICAO statuut, (2) een 'balanced growth' binnen de contouren van de thans vigerende milieuvergunning en (3) het bereiken van een 'level playing field' voor de Vlaamse regionale luchthavens.

Het businessplan voor de luchthaven van Oostende toont aan dat een rendabele exploitatie mogelijk is voor LEM en LOM. De voorkeur gaat uit naar een contractueel vast te leggen concessievergoeding, te betalen door LEM aan LOM, voor het gebruik van de luchthaventerreinen en –gebouwen, in eigendom van en/of ter beschikking gesteld via LOM. Een dergelijke organisatiemodel leidt bovendien tot de meest zuivere rolverdeling tussen LOM en LEM in termen van commerciële bewerking van de markt; een rolverdeling die trouwens al deels aansluit op de bepalingen terzake in de Visienota van Vlaamse Regering inzake regionale luchthavens. Om naar de gewenste toekomstige situatie over te gaan, is een zo kort mogelijk transitietraject vereist, wil

Oostende niet verder marktopportunities verliezen binnen de hyperconcurrentiële markten waarbinnen zij actief is. Een succesvolle transformatie van de regionale luchthaven Oostende is voor een groot deel afhankelijk van de lokale spelers, zowel aan publieke als aan private zijde: de Stad Oostende, MBZ, AGHO, WWI, Westtoer, RESOC, VOKA, etc.. Dit duurzaam commitment moet kunnen afgedwongen worden op een door-dachte contractuele basis. Enkel met een dergelijk (boven)lokaal gedragen commitment heeft de luchthaven van Oostende een reële kans op een duurzame en rendabele exploitatie.



Inleiding

Strategische Visienota Regionale Luchthavens als basis

Het sociaal-economische belang van de Vlaamse regionale luchthavens wordt door de Vlaamse Regering ten volle onderkend, zo blijkt onder meer uit een recent terzake opgestelde Nota over de strategische visie ivm Regionale Luchthavens. Luchthavens vormen namelijk, analoog met de zeehavens, voor Vlaanderen economische poorten met een welvaartscreërend karakter.

Tegelijkertijd is de Vlaamse Regering zich bewust van de uitzonderlijke dynamiek die verbonden is aan de gediversifieerde markt van (regionale) luchtvaart en -havens. Zo richt de luchthaven van Oostende zich voorname-lijk op activiteiten van het vrachtvervoer in de full freighter business, samen met chartervervoer van passagiers en de opleiding van piloten en technici.

Recent legde het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) een onderzoeksrapport neer dat handelt over het ontwikkelingspotentieel van de betrokken luchthaven en mogelijke strategieën terzake suggereert, waarnaar ook de eerder vernoemde Visienota concreet verwijst. Aansluitend op dit vooronderzoek, dat veeleer vanuit een strategisch perspectief vertrekt, en conform de bepalingen terzake in de Visienota, is door de Vlaamse Minister van Openbare Werken, de opmaak van een concreet businessplan vooropgesteld.

Het onderzoek moet onder meer de eventuele levensvatbaarheid van de luchthaven aantonen, na inbreng van middelen en know-how van private investeerders. De Vlaamse overheid stelt zich daarbij de vraag in welke mate, bij een dagdagelijkse exploitatie, het Vlaamse Gewest de publieke functies zoals brandweer en veiligheid (thans een kostprijs van 3,85 mio euro op jaarbasis) onder haar verantwoordelijkheid kan nemen en of in welke mate tussenkomst vereist is/zal zijn voor de instandhouding en de modernisering van de infrastructuur.

Omdat de levensvatbaarheid van een (regionale) luchthaven afhankelijk is van een stabiel en performant exploitatiekader, stelt zich tevens de dwingende vraag naar de 'meest geschikte organisatiestructuur' (inclusief rechtsvorm), die binnen een degelijke juridische omkadering voldoende autonoom en marktconform kan functioneren op lange termijn.

Tegelijkertijd is bij de eventuele verdere uitbouw van de luchthaven, naast het streven naar een 'normale' bedrijfseconomische rendabiliteit ervan, tevens het principe van een zogenaamde 'balanced growth' van belang; een evenwicht tussen groei en kwaliteit. Dit evenwicht werkt gelijktijdig en in twee richtingen, met name:

- de groei van de luchthavenactiviteit met respect voor de leef- en woonkwaliteit, en
- het zorgen voor een leefbaar woonklimaat met respect voor de groei van de luchthavenactiviteit.

De Visienota maakt duidelijk dat de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens moet worden gevrijwaard en dat daarvoor belangrijke keuzes moeten worden gemaakt. De fundamentele onderzoeksvraag is hier derhalve: *kan het businessplan geloofwaardig en onderbouwd aantonen dat een duurzame, rendabele exploitatie van de luchthaven van Oostende mogelijk is op basis van een realistisch businessconcept, ook na eventuele terugtrekking van de Vlaamse overheid ten voordele van de private sector en wat zijn de kritische randvoorwaarden en risico's daartoe?*

*Een gefaseerde aanpak leidend naar
duidelijke conclusies en aanbevelingen*

Voor de opstelling van het businessplan voor de luchthaven van Oostende werden 7 opeenvolgende fasen doorlopen: verdere conceptualisering van de businessalternatieven voor de luchthaven

1. markttoetsing van mogelijke businessalternatieven
2. concretisering van het relevante businessconcept voor de luchthaven
3. doorrekening naar en evaluatie van de financieel-economische haalbaarheid
4. verdere optimalisering van het relevante businessconcept
5. uitwerking van een draaiboek naar eventuele concrete implementatie
6. finale opmaak van het integrale businessplan voor de luchthaven.

De resultaten van de analyses zijn tevens afgetoetst met een Stuurgroep, voorgezeten door Vlaams Minister van Openbare Werken, Kris Peeters, met representatieve vertegenwoordigers van de publieke sector (lokaal en provinciaal) en de (lokale) private sector.



Situatieschets van de huidige luchthaven van Oostende

Een niet onbelangrijke regionale luchthaven

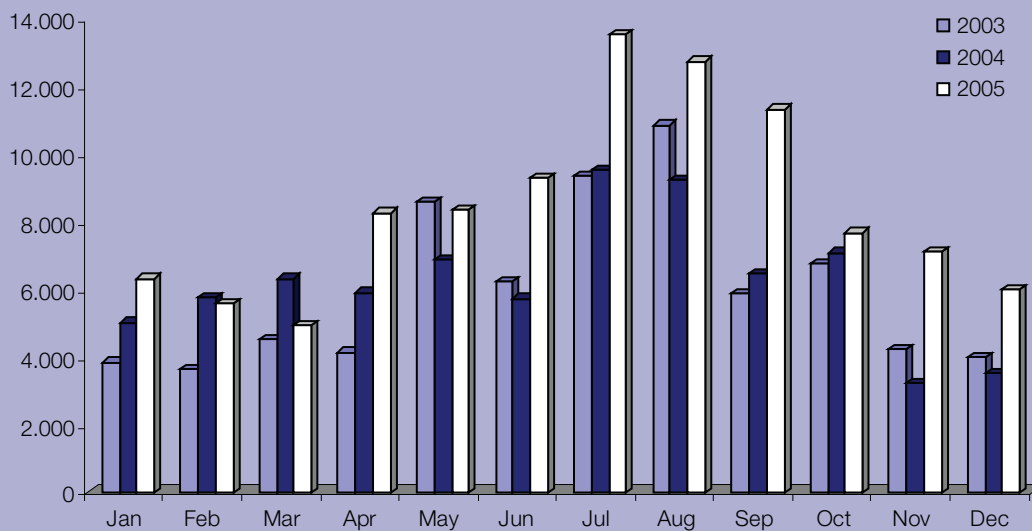
De regionale luchthaven van Oostende is hoofdzakelijk uitgebouwd rond twee pijlers, namelijk luchtvracht (108.000 ton in 2005¹) en vakantiecharters (101.000 passagiers in 2005).

Een kwetsbare marktpositie in het luchtvrachtsegment

De luchthaven van Oostende bevindt zich vandaag in een relatief zwakke positie binnen een zeer concurrentiële luchtvrachtmarkt. Dit is onder meer toe te schrijven aan (1) de afwezigheid van een unieke 'catchment area' (die bovendien grotendeels non-captive is en op het eerste zicht voor Oostende te weinig kritische massa genereert voor gegarandeerde terugvrachten die rendable 'full freighter' vluchten toelaten), (2) het ontbreken van een concrete visie over de positionering van de luchthaven binnen het geheel van de logistieke keten en het management terzake, (3) de aanhoudende onzekerheid omtrent de ontwikkelingsmogelijkheden ervan, (4) het ontbreken van concurrentie inzake fueling en tenslotte (5) de beperkingen verbonden aan de huidige organisatiestructuur van de luchthaven. Daar bovenop komt de actuele kwetsbaarheid van de luchthaven omwille van de afhankelijkheid van één enkele grote klant in het luchtvrachtsegment.

EVOLUTIE CHARTERS LUCHTHAVEN OOSTENDE (PAX)

GRAFIEK 1

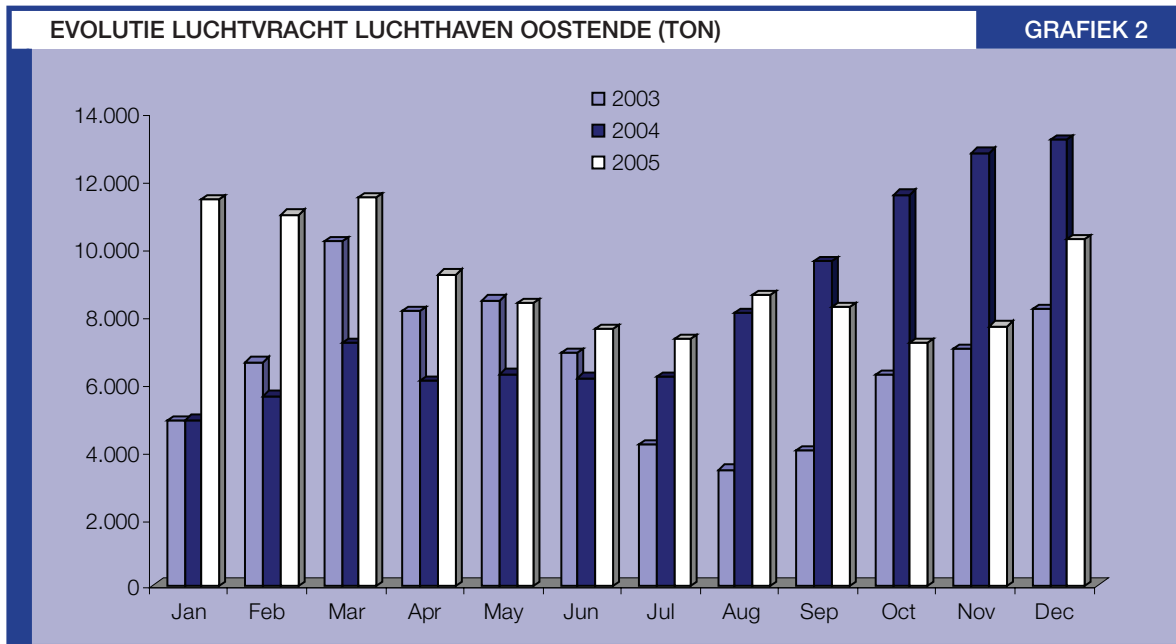


Cargopotentieel is echter niet onbestaande

Een heel aantal randvoorwaarden dient dus concreet ingevuld te worden op diverse beleidsniveaus (inclusief op het niveau van de lokale business community) opdat de cargoluchthaven zich verder zou kunnen ontwikkelen. De luchtvrachtmarkt in het algemeen blijkt immers voldoende potentieel te bieden waarop Oostende, gelet op haar

¹ Inclusief transitvracht

traditionele sterkten (3,2 km startbaan, congestievrij aan lucht- én landzijde, gepersonaliseerde dienstverlening, goede infrastructuur voor perishables, ervaring met Afrika-routes), zou kunnen inspelen. Naast de algemeen aanvaarde groeiverwachtingen inzake luchtvracht voor de komende jaren vormen nakende capaciteitsproblemen (onder meer omwille van milieu- en technische redenen) van direct concurrerende cargoluchthavens (binnen een straal van 400-500 km), het potentieel van Zuid-Engeland als afzetmarkt en de aanwezigheid van marktniches, thans onderbevlogen vanuit België (zoals Latijns-Amerika), concrete marktopportunities.



*Moeilijke chartermarkt
met footlose actoren*

De chartermarkt van Oostende kent weliswaar een minder grillig verloop, maar de luchthaven ondervindt hier de facto vergelijkbare problemen als voor de vrachtmarkt. Het potentieel volume aan (vertrekkende) passagiers is relatief beperkt door de geografische ligging, wat een landing in Oostende niet altijd rendabel maakt voor chartermaatschappijen. Een verschuiving in de aankomst- en vertrektijden biedt echter een mogelijke opportuniteit. Daarenboven is Oostende voor de ontwikkeling van de hyperconcurrentiële charterpassagiersmarkt in hoofdzaak vooralsnog afhankelijk van twee carriers, wat ontegensprekelijk repercussies heeft op het niveau van luchthavengelden.

Milieunormen zijn leidend

Het is overigens zo dat beide markten van Oostende andere piekmomenten kennen in het jaar, hetgeen tegelijkertijd opportuniteiten inhoudt. Belangrijk element hierbij is trouwens de thans vigerende milieuvergunning², dat inmiddels voor 60% is volgevoerd, en waaraan niet wordt getornd conform de principes opgenomen in de Visienota van de Vlaamse Regering.

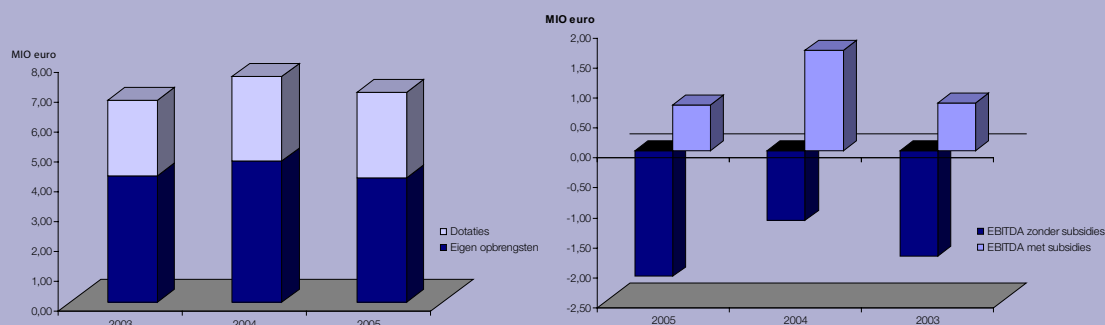
² De milieunormering houdt een belangrijke beperking in van het aantal vliegbewegingen en het aantal nachtvluchten: circa 40.000 vliegbewegingen/jaar en maximaal 1.080 nachtvluchten per jaar voor toestellen groter dan 6 ton, of gemiddeld 2 per nacht versus het dubbele 10 jaar geleden. Zowat 80% van de nachtvluchten heeft betrekking op vracht, de resterende 20% op charters.

*Belangrijke inkomstenpotentieel valt
buiten DAB Luchthaven Oostende*

Het Vlaams Gewest is eigenaar en beheerder van de luchthaven van Oostende (onder de vorm van een Dienst Afzonderlijk Beheer (DAB)), maar een andere belangrijke asset, namelijk de omliggende bedrijventerreinen, is in handen van de Westvlaamse Intercommunale (WVI). Deze publiekrechtelijke organisatie is echter wel bereid de betreffende terreinen strategisch beschikbaar te houden voor luchtvaartgerelateerde activiteiten en werkt thans zelfs aan concrete marktstrategieën terzake binnen het kader van het Europese STRAIR project. Verder zijn andere belangrijke inkomstengenererende activiteiten, zoals catering, afhandeling en fueling, evenmin in handen van de luchthaven zelf. Hierdoor is de DAB in hoofdzaak aangewezen op aëronautische inkomsten, en dat impliceert dat de belangrijke niet-aëronautische inkomsten grotendeels worden mislopen. De financiële situatie is daarom precair en drijft vooralsnog op werkingsdotaties en kapitaalsubsidies.

EVOLUTIE VAN OPBRENGSTEN (EXCL. DUBIEUZE PARKEERGELDEN), DOTATIES EN EBITDA MET EN ZONDER SUBSIDIES

GRAFIEK 3



*Een grondige 'turn-around'
dringt zich op*

Gelet op de hoge concurrentiegevoeligheid van de voor Oostende relevante marktomgeving als vracht- en charterluchthaven is het dringend noodzakelijk een wijziging in de organisatiestructuur door te voeren, waarbij het statuut van landlord (mét eigendom van gronden), voldoende beschikbaarheid van middelen voor commerciële doeleinden en het garanderen van voldoende marktwerking in luchthavendiensten (fueling) minimale voorwaarden zijn om het wel degelijk bestaande potentieel, ook non-aëronautisch, te valoriseren. (mét eigendom van gronden), voldoende beschikbaarheid van middelen voor commerciële doeleinden en het garanderen van voldoende marktwerking in luchthavendiensten (fueling) minimale voorwaarden zijn om het wel degelijk bestaande potentieel, ook non-aëronautisch, te valoriseren.

Voorstel van businessconcept

Consolidatie als nichespeler in het vrachtsegment en chartermarkt

*Eerst consolideren, dan groeien
op een doelgerichte manier*

De luchthaven van Oostende profileert zich als nichespeler in het vrachtsegment, als onderdeel van de logistieke poorten van Vlaanderen, en de markt van vakantiecharters. De geografische ligging met beperkt catchment area (tegen de kust aangelegen) en de concurrentie met andere regionale en nationale luchthavens binnen één à twee uur reistijd van Oostende, samen met de nabijheid van de TGV in Rijsel, maakt dat ontwikkeling van lijndienstverkeer op korte en middellange termijn minder voor de hand ligt. Echter ontwikkelingen in de low cost markt op andere regionale velden laten zien dat deze ontwikkelingen zeker niet uitgesloten moeten worden.

*Nood aan een ambitieus en
visionair project dat ruimer is
dan de luchthaven zelf*

Bij voorkeur vindt de luchthavenontwikkeling plaats binnen een breder ruimtelijk en regionaal-economisch kader en dat zou blijken moeten geven van een ambitieus en visionair project voor (de luchthaven) Oostende-Brugge. Een project dat ook niet-klassieke spelers in de luchthavenmarkt aanspreekt, waarin de ontwikkeling van Oostende als (cargo)luchthaven onderdeel is van een ruimere investeringsportefeuille van private spelers In dat geval wordt de luchthaven deel van en beheerd als een 'business concept', waarin ook het non-aëronautische een belangrijke plaats inneemt.

De verdere uitbouw van de luchthaven houdt echter wel rekening met de thans vigerende milieuvergunning.

Logistieke ketenmanager ter versterking van de regionale en Vlaamse economie

*Ontwikkelen van een
catchment area*

Het ontbreken van een 'eigen' catchment area, een euvel trouwens waar vele nationale en regionale luchthavens mee te kampen krijgen, en het vooralsnog beperkte volume aan retourvracht, bemoeilijken een winstgevende operatie op Oostende. Het versterken van het catchment area en het 'binden' van ladingstromen is een eerste vereiste voor de ontwikkeling van de luchthaven. Het concurrentieel positioneren van de luchthaven in de sterk concurrerende vrachtmarkt vergt een proactieve aanpak en benadering van de markt.

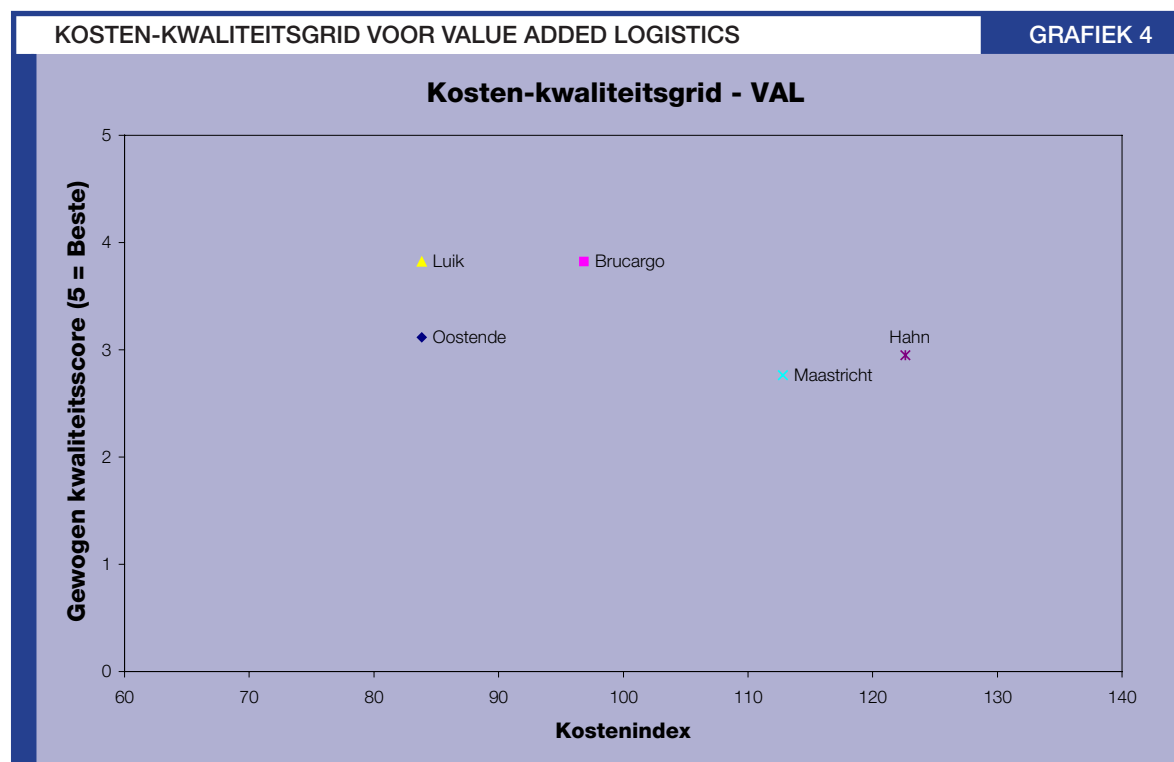
*Opnemen van rol als 'ketenmanager'
en buiten de klassieke paden treden*

Tot op heden heeft de luchthaven vooral de rol van 'landlord' vervuld. Een studie van het VIL dit voorjaar (de uitkomsten van deze studie zijn meegenomen in het hier uitgewerkte businessmodel) over de

vrachtontwikkeling van de luchthaven Oostende heeft reeds aangetoond dat potentieel voor verdere ontwikkeling wel degelijke aanwezig is, zij het niet vanzelfsprekend. Dit vereist vooral initiatief tot een meer structurele inbedding in de logistieke ketens in Vlaanderen, Nederland en Noord-Frankrijk.

In het uitbouwscenario bestaat minimaal het potentieel om te evolueren naar een succesvolle luchthaven georganiseerd als een onafhankelijk opererende instantie, gekenmerkt door de nodige flexibiliteit, know-how, bedrijfseconomische ingesteldheid en innovatiedrang, en die als **ketenmanager** optreedt om vrachten aan lucht- en landzijde aan te trekken en te verankeren, in nauwe interactie met de ruimere (lokale) bedrijfsactiviteiten van luchtvaartlijnen, vrachtexpediteurs en verladers. De luchthaven als ketenmanager moet daarbij evolueren buiten de reeds begane, 'klassieke' paden om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken. Het probeert daarbij logistieke en industriële activiteiten met elkaar te verbinden.

Gegeven de problematiek van retourvracht en het ontbreken van push/pull effecten uit de nabije omgeving, strekt het zeker tot aanbeveling om op korte termijn te proberen een grote expediteur, genre *Panalpina*, *Kühne + Nagel*, *Eagle Global Logistics*, etc., aan te trekken. Immers, net zoals integratoren, trachten expediteurs zoveel mogelijk vracht op één punt/hub te verzamelen en te groeperen om op deze manier rendabele heen- én terugvluchten mogelijk te maken. Bovendien is de aanwezigheid van grote freight forwarders die nieuwe ladingen aanbrengen een minimale voorwaarde om zogenaamde 'cargogenerating' effecten op gang te brengen en aldus een ruimere keuze aan bestemmingen, meer frequente vluchten en de uitbouw van luchtvrachtnetwerken mogelijk te maken.



*Landzijdige concurrentiepositie sterk uitspe-
len richting VAL en combinatie industrie-lo-
gistiek, met actieve medewerking van WVI*

Een recente concurrentiestudie van VIL, in opdracht van WVI, naar de potenties van de luchthaven en de luchthavengebonden terreinen van Oostende voor nieuwe economische activiteiten, toont overigens aan dat voor potentiële logistieke dienstverleners de luchthaven uitstekend scoort ten opzichte van andere (regionale) luchthavens. Oostende positioneert zich bijvoorbeeld ten aanzien van Hahn en Maastricht beter, zowel in termen van kosten als kwaliteit. Omdat logistieke dienstverleners voor een aanzienlijke directe werkgelegenheid kunnen zorgen, moet Oostende hier volop durven op mikken, maar dat vereist actieve medewerking in die zin van WVI, de belangrijkste grondeigenaar.

*Kansen voor realisatie van een
multi-mainport/airport concept*

Daar waar in (enkele) voorkomende gevallen (bijvoorbeeld versproducten, kerosinebevoorrading) synergie mogelijk is met de havens van Zeebrugge en Oostende moet deze zeker benut worden. Een gezamenlijke positionering van lucht- en zeehaven in het buitenland, moet vanzelfsprekend zijn, naast een gemeenschappelijke benadering van interessante marktpartijen.

Gezien de nabijheid van wereldzeehavens en –luchthavens, is de inschakeling van de luchthaven van Oostende in een ‘multi-airport’ concept (met Brussels Airport) een mogelijk kansrijke optie, op voorwaarde dat er niet teveel moet ingeboet worden op transport cut-off tijd. De drie belangrijkste luchtvrachthavens in Europa (London, Parijs en Frankfurt-Hahn) ontwikkelen namelijk een dergelijk concept, terwijl Schiphol het in overweging neemt. Deze concepten worden tevens ontwikkeld om te remediëren voor stijgende congestieproblemen aan land- en luchtzijde. Het gevolg is dat bepaalde vrachtstromen, vooral die stromen die niet gekoppeld zijn aan de dominante carriers op de grote luchthavens, efficiënte en congestie vrije afhandeling elders zoeken, dan wel door prijsmechanismen van de grote luchthavens naar andere locaties gedreven worden.



Efficiënte afhandeling mogelijk

Door de schaal en omvang van de luchthaven is het voor bepaalde carriers en partijen in de vrachtsector mogelijk om een op de eigen operatie toegesneden afhandeling op te zetten. De luchthaven van Oostende beschikt over faciliteiten (of kan daartoe geschikt gemaakt worden) om alle soorten vliegtuigen te kunnen ontvangen. Daarnaast heeft de luchthaven voldoende opstelplaatsen en ruimte voor de ontwikkeling van loodsen om efficiënt en toegesneden op de eigen bedrijfsvoering (van de luchtvaartmaatschappij) vracht te verwerken (laden, lossen en eventueel bewerken). Voor reeds aanwezige carriers is dit een belangrijk element.

*Verbetering noodzakelijk van de
concurrentiepositie aan luchtzijde*

De luchthaven van Oostende staat synoniem voor een gepersonaliseerde en kwaliteitsvolle dienstverlening en een efficiënte en snelle vrachtafhandeling. Gegeven de eerste doelgroep van de luchthaven, namelijk start-ups en kleinere nichespelers, zijn dit niet te onderschatten concurrentievoordelen. Bovendien zijn de lokale

douane-agenturen 24u operationeel en wordt de luchthaven erkend als een EU-grensinspectiepost voor de import en export van vlees, vis, levende dieren en bederfbare waren.

Daartegenover staan echter, ten gevolge de heersende monopoliemacht van SkyTanking, weinig concurrentiële brandstofprijzen. Gegeven het feit dat kerosine in 2005 voor bepaalde full freighters tot 50% van de operationele kost per 'block hour' vertegenwoordigde, doen de hoge fuel-tarieven heel wat potentiële klanten uitwijken naar andere luchthavens. Ook de tarieven voor nachtvluchten zijn, in vergelijking met enkele directe concurrenten, erg duur (tot een factor 4 van de dagtarieven).

Er moet verondersteld worden dat Oostende zich aan luchtzijde concurrentieel sterk moet verbeteren. De realisatie van het tankopslagfaciliteit in de haven van Oostende is daarbij al een belangrijke stap in de goede richting.

Pro-actieve partner in de chartermarkt

Groei van bestemmingen én frequenties

Op het gebied van pax blijkt uit de gevoerde gesprekken met marktpartijen dat er nog wel degelijk ruimte bestaat voor het toevoegen van frequenties en bestemming aan het dienstenpakket van de luchthaven van Oostende. Dit betekent dat verdere groei van het charter passagierssegment derhalve nog mogelijk is, zij het niet vanzelfsprekend.

De groei van het passagierssegment zal plaats moeten vinden binnen de vigerende geluids- en milieunormering, waardoor de meeste groei tijdens de daguren moet plaatsvinden. Het gevolg hiervan is dat luchtvaartmaatschappijen Oostende niet tot basis van hun activiteiten zullen kiezen omdat dit nu eenmaal veelvuldige operaties in de nachtelijke uren vergt. Dit maakt de passagiersmarkt in Oostende wel kwetsbaarder dan in andere regionale luchthavens waar wel toestellen gebaseerd kunnen worden.

Groei in het low cost segment in principe mogelijk, maar wel aan zeer hoge transactiekosten

De groei van het low cost segment in Oostende is binnen de gestelde regels in principe mogelijk. De beperkingen voor de ontwikkeling van de low cost markt zijn meer gelegen in de omvang van het marktareaal en kosten van het opzetten van de operatie. Niet uitgesloten moet worden dat in de toekomst een low cost carrier zal kiezen voor het ontwikkelen van diensten op Oostende. Dit zal echter voor de luchthaven, in de sterke concurrentie met andere regionale luchthavens om de attentie van low cost verkeer, in termen van marketinginspanning en kosten een zeer forse investering vergen. In het voorgestelde businessconcept wordt daarom niet (actief) ingezet op het aantrekken van een bijkomende low cost carrier, type Ryanair, maar wordt het marketingbudget veeleer gebruikt voor het aantrekken van logistieke spelers die zowel lucht- als landzijdig actief willen zijn voor een langere periode.

Inbound paxverkeer nog relatief onontgonnen markt met kansen

De stad Brugge is een van de grootste toeristische trekpleisters van Vlaanderen. Toch ontbreken binnenkomende charters met buitenlandse toeristen met bestemming Brugge en andere Vlaamse steden. Het ont-

wikkelen van deze markt valt geheel buiten het werkterrein van de actieve maatschappijen die gericht zijn op het vervoeren van vakantiegangers vanuit België naar bestemmingen elders. Mits een forse inspanning met de regio, in samenspraak met Westtoer en buitenlandse toeristische diensten en chartermaatschappijen, kan dit type van inbound verkeer mogelijk gerealiseerd worden, mits grondig voorafgaandelijk marktonderzoek. Daarom wordt dit vooralsnog buiten het hier financieel doorgerekende businessconcept gehouden.

Dé Vakantieluchthaven bij uitstek!

Vergelijkbaar met het vrachtsegment biedt de luchthaven van Oostende voordelen voor charterpassagiers. De schaal van de faciliteiten en de bereikbaarheid (ontbreken van congestie) maken dat de luchthaven een belangrijke rol speelt bij een ontspannen begin van de vakantie. De parkeerkosten van de auto zijn beperkt in vergelijking met grote luchthavens en ook de tijd die nodig is voor afhandeling op de luchthaven is beperkt, en security en grensafhandeling kunnen door de beperkte schaal vlotter verlopen. Voor de charteroperators biedt de luchthaven voldoende mogelijkheden voor een efficiënte afhandeling en daarmee ook voor kostenbeheersing.

Generator van een maatschappelijk gedragen non-aëronautische ontwikkeling

Potentieel is aanwezig ...

De belangrijkste non-aëronautische inkomsten voor de luchthaven op dit moment bestaan uit inkomsten uit horeca en parkeren (beperkt). De bestaande contracten met de uitbaters van deze faciliteiten genereren slechts beperkte inkomsten voor de luchthaven. Naar de toekomst toe moeten deze mogelijkheden verder geoptimaliseerd worden, al dan niet door aanpassing van bestaande contracten en kritisch beschouwen van bestaande prijsniveaus. Gegeven de aanwezige passagiersmarkt en de verwachte groei moet een meer gediversifieerd aanbod aan non-aëronautische diensten ontwikkeld worden.

... mits aanpassingen aan het luchthavengebouw

Het bestaande luchthavengebouw bevat voldoende ruimte voor vergroting van de dienstverlening aan passagiers en andere luchthavenbezoekers. Echter, een herinrichting van het gebouw en operationele faciliteiten is vereist om een meer aantrekkelijke omgeving te creëren en het verblijfsproduct te verteren. Het hierna doorgerekende businessplan houdt rekening met een dergelijke investering.

De luchthaven wordt een volwaardig 'onderdeel' van de vakantiebeleving

Op dit moment wordt de luchthaven door passagiers vooral gebruikt om zo snel mogelijk weer buiten (hetzij in het vliegtuig hetzij in de auto) te geraken. Herpositionering van het luchthavenproduct in combinatie met nieuwe diensten en producten moet het gebruik van en verblijf op de luchthaven een echt onderdeel van de vakantie maken: ontspannen voor vertrek en voorbereiding op de reis en een prima afsluiting van de vakantie bij aankomst. Wegbrengers en afhalers worden in dit geheel betrokken; meer persoonlijk en directer met reiziger dan op andere luchthavens mogelijk is. Het businessconcept veronderstelt

een actieve rol in deze middels het aantrekken van één of meerdere geschikte private spelers.

*Aantrekkelijke ontmoetings-
plek voor niet-reizigers*

De luchthaven wordt nu al veelvuldig gebruikt door niet-reizigers. De aanwezige horeca heeft een goede naam in de regio en wordt ook vaak als ontmoetingsplek in de regio gebruikt. De kracht van de luchthaven als locatie, met nabij gelegen winkelfaciliteiten kan en moet verder ontwikkeld worden. Dit is belangrijk om voldoende kritische massa te generen voor de dienstverlening aan passagiers en daarmee het ontwikkelen van nieuwe bronnen van inkomsten.

*Aansnijden van andere on-
dersteunende activiteiten*

In de reeds vermelde VIL-studie wordt aangegeven dat nieuwe mogelijkheden kunnen bestaan uit het versterken van de opleidingsfunctie en/of onderhoudsfunctie op en rond de luchthaven. De ontwikkeling van bijvoorbeeld nieuwe generatie vliegtuigen in het business segment en regional jets bieden mogelijkheden om de luchthaven samen met de aanwezig opleidingsfaciliteiten in Oostende actief op de markt te positioneren. Diverse studies laten bovendien zien dat mogelijkheden voor gezamenlijk onderhoud van civiele en militaire vliegtuigen tot nieuwe kansen op de markt kunnen leiden. De kracht van Oostende is gelegen in de lange runway die voor alle type vliegtuigen geschikt is in combinatie met de mogelijkheid om de vereiste hangars te ontwikkelen en de aanwezigheid van scholing en kennisbronnen.



Voorstel van organisatiemodel

Generator van een maatschappelijk gedragen non-aëronautische ontwikkeling

Qua organisatiemodel van de luchthaven wordt hier een splitsing gesuggereerd in een LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM) en een LuchthavenExploitatieMaatschappij (LEM). Deze splitsing kadert binnen en houdt rekening met de principes naar voren geschoven in de Visienota van de Vlaamse Regering, wat concreet inhoudt: (1) behoud van huidige ICAO statuut, (2) een 'balanced growth' binnen de contouren van de thans vigerende milieuvergunning en (3) het bereiken van een 'level playing field' voor de Vlaamse regionale luchthavens.

Beheerstaken voor de LOM

De LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM) is een nv van publiek recht die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling, de instandhouding en het beheer van de bestaande en toekomstige basisinfrastructuur van de luchthaven, samen met het operationeel houden van de luchthaven (inclusief brandweer en dergelijke). Onder 'basisinfrastructuur' wordt begrepen: startbaan, taxibanen, bijhorende installaties en landzijde toegangswegen. LOM is derhalve verantwoordelijk voor het blijvend voldoen aan de huidige en toekomstige ICAO-eisen. LOM stelt deze gecertificeerde basisinfrastructuur en aanverwante (zoals gronden) ter beschikking aan LEM.

Aandeelhouder in LOM is het Vlaams Gewest, eventueel door tussenkomst van de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV).

Commerciële taken voor de LEM

De LuchthavenExploitatieMaatschappij (LEM) is een nv van privaat recht die zich uitsluitend richt op de vermarkting van de luchthaven. LEM is derhalve verantwoordelijk voor het zo goed mogelijk uitbaten van de mogelijkheden aan aëronautische (luchtverkeer en -vervoer) en non-aëronautische zijde (waaronder vastgoed). LEM kan dus al haar energie richten op het optimaliseren van de commerciële exploitatie en hoeft zich niet, of in beperkte mate (cfr. klein onderhoud), te bekommeren om de beheersaspecten van de basisinfrastructuur. Deze onderneming kan klein zijn in omvang wanneer een groot deel van de commerciële activiteiten via contracten uitbesteed worden. De belangrijkste taken zijn dus marketing, sales en business development, zowel aëronautisch als non-aëronautisch (weliswaar luchthaven gerelateerd), binnen de thans vigerende milieu-contouren en rekening houdend met het maatschappelijke draagvlak.

Het aandeelhouderschap is in handen van één of meerdere private partners (eventueel aangevuld met (semi-)publieke partners (niet het Vlaams Gewest)), aan te duiden middels een gerichte tenderprocedure, die mogelijk ook zelf instaan voor de afhandeling op de luchthaven. Het kan desgevallend aangevuld worden met een strategische positie name door publieke partners als bewaker van de (lokale) publieke belangen, het maatschappelijk draagvlak en als liaison officer ten overstaan van LOM.

*Onderlinge relaties en rol
van de aandeelhouders*

LOM draagt dus zorg voor de beschikbaarheid van de basisinfrastructuur, conform de vigerende eisen (nu en in de toekomst), aan LEM. LEM heeft als opdracht om de luchthaveninfrastructuur zo goed mogelijk te vermarkten, in lijn met het in Hoofdstuk 2 beschreven businessconcept.

In vergelijking met de huidige situatie zal bij LEM veel meer de nadruk liggen op de (ontwikkeling) van de markt en een commercieel verantwoorde bedrijfsvoering.

Redenen voor splitsing

De redenen voor een (behoud van de al de facto nu bestaande) splitsing in een Ontwikkelingsmaatschappij en een Exploitatiemaatschappij zijn velerlei: De splitsing schept de nodige voorwaarden om private partijen te interesseren voor een (belangrijke) participatie in LEM. Binnen deze Exploitatiemaatschappij zijn de investeringen voor de deelnemende aandeelhouders: (1) bij aanvang te overzien omdat met een relatief beperkte investering een substantieel aandeel in het aandelenkapitaal en dus zeggenschap kan verworven worden over de verdere ontwikkeling en vermarkting van de luchthaven; (2) interessant omdat vanwege deze investeringen een redelijk rendement (10%) haalbaar wordt en (3) de risico's die over de investeringssom gelopen worden redelijk zijn omdat het grootste deel van de vaste kosten van een luchthaven bij LOM zal ondergebracht zijn. Zodoende is het makkelijker om private partijen aan te trekken dan in het geval er geen splitsing zou zijn.

*Het beter kunnen aan-
trekken van strategische
partners binnen LEM*

*Snellere introductie van een dynamische
ondernemingscultuur in LEM*

De splitsing stelt LEM in staat om, zeker na het selecteren van een geschikte private partner op basis van een doelgerichte tenderprocedure, een organisatiecultuur te hanteren die blijkt geeft van een doortastende markt- en marketing georiënteerde onderneming die tegelijkertijd oog heeft voor de ruimere lokale en bovenlokale publieke belangen.

*Geen belangen-
verstrengeling*

De splitsing vertaalt zich in een betere scheiding van de relevante publieke en private belangen. Het creëert tevens de voorwaarden voor een betere en meer zuivere invulling van de publieke functie ten aanzien van vigerende regelgeving en normering, inzake milieu, safety & security etc.

Lagere financieringskosten

De splitsing resulteert in lagere financieringskosten dan in de situatie van een onderneming die infrastructuurontwikkeling én exploitatie combineert. Door het grootste gedeelte van de luchthavengerelateerde activa onder te brengen op de balans van de Ontwikkelingsmaatschappij, kunnen deze activa op een relatief goedkope manier gefinancierd worden. De financiering van LOM vindt in principe (grotendeels) plaats met eigen vermogen van de publieke aandeelhouder (Vlaams Gewest), waarvoor slechts een geringe (tot geen) vergoeding wordt gevraagd. Of omgekeerd,

wanneer deze kapitaalintensieve activa (runway, taxibanen, aprons, etc) door private partijen zouden moeten gefinancierd worden (als deze al daartoe bereid zouden worden gevonden), dan zouden deze mogelijk een fors hogere vergoeding vragen waardoor de financieringskosten zouden stijgen.

Daar de belangrijkste activa (inclusief gronden) publieke eigendom blijven, behouden de publieke partners de nodige flexibiliteit indien het verder vermarkten van de luchthaven door LEM alsnog niet succesvol zou blijken. De waarde van de door publieke partners ingebrachte en ter beschikking gestelde activa (in het bijzonder de gronden) blijft minstens gehandhaafd, zelfs bij falen van LEM.

*Flexibiliteit voor de
publieke partners*

ESR-neutraliteit

Begrotingstechnisch gezien is de (éénmalige) kapitaalsinjectie door het Vlaams Gewest in LOM, ESR-95 neutraal.

Vereist transitiepad

Om naar de gewenste toekomstige situatie over te gaan, is een zo kort mogelijk gehouden transitietraject vereist, wil Oostende niet verder marktopportunities verliezen binnen de hyperconcurrentiële markten waarbinnen zij actief is. Het strekt tevens tot de aanbeveling dat het Vlaams Gewest leidend is in de selectie van de partijen voor LEM, middels een openbare procedure.

*Selectie van private partner(s)
voor LEM via tenderprocedure*

De DAB Luchthaven Oostende blijft in de transitieperiode gewoon bestaan, terwijl er actieve voorbereiding worden gemaakt voor de oprichting van LOM en LEM. Om naar de gewenste toekomstige situatie over te gaan, is een zo kort mogelijk transitietraject vereist, wil Oostende niet verder marktopportunities verliezen binnen de hyperconcurrentiële markten waarbinnen zij actief is.

Korte transitie met draagvlak

Een succesvolle transformatie van de regionale luchthaven Oostende is voor een groot deel afhankelijk van de lokale spelers, zowel aan publieke als aan private zijde: de Stad Oostende, MBZ, AGHO, WWI, Westtoer, RESOC, VOKA, etc.. Dit duurzaam commitment moet kunnen afgedwongen worden op een doordachte contractuele basis. Enkel met een dergelijk (boven)lokaal gedragen commitment heeft de luchthaven van Oostende een reële kans op een duurzame en rendabele exploitatie.

Financiële analyse

In het kader van deze studie werden verschillende financiële analyses uitgewerkt vertrekkende van het realistische businessconcept gecentreerd rond de ontwikkeling van de rol als ketenmanager in vracht, versterking

Continuering van huidige situatie als referentiebasis en twee alternatieven inzake risicoverdeling tussen LOM en LEM

van de passagiersmarkt en ook ontwikkeling van maatschappelijk gedragen non-aeronautische inkomstenstromen en de voorgestelde handhaving van de scheiding tussen een LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM) enerzijds en een LuchthavenExploitatieMaatschappij (LEM) anderzijds.

Naast een financiële doorrekening bij continuering van de huidige situatie (dit louter als **referentiebasis**), zijn twee alternatieven uitgewerkt die op een verschillende manier invulling geven aan de risicoverdeling tussen LOM en LEM inzake opbrengsten, kosten en investeringen.

Alternatief 1 veronderstelt dat zowel LOM als LEM in staat moeten zijn om een gezonde exploitatie te bewerkstelligen (weliswaar met verschillende eisen aan wat een 'gezonde' exploitatie mag of moet inhouden), vertrekkende van een eigen inkomstenstroom. Dit alternatief voorziet in een verdeling van de aëronautische inkomsten tussen LOM en LEM, terwijl de non-aëronautische volledig toevloeien naar LEM.

Alternatief 2 beoogt geen onderlinge verdeling van start- en landingsgelden, maar veronderstelt de betaling van een concessievergoeding door LEM aan LOM. De hoogte van deze concessievergoeding is het voorwerp van onderhandeling, binnen de context van een af te sluiten concessiecontract tussen LOM en LEM. De aëronautische en non-aëronautische inkomsten (en kosten) komen volledig ten goede aan de LEM, dat een concessievergoeding betaalt aan LOM ter dekking van investeringen in en structureel onderhoud van basisinfrastructuur

De gedetailleerde financiële analyse van de referentie en de alternatieven werd overgemaakt aan de bevoegde minister en zullen gebruikt worden als basis voor de tenderprocedure.

Conclusies en aanbevelingen

Er is al een redelijke startbasis voor een duurzame ontwikkeling van de luchthaven

De bedrijfseconomische en maatschappelijke startbasis voor een verdere, duurzame en rendabele ontwikkeling van de luchthaven van Oostende is alleszins niet ongunstig te noemen, zij het dat deze basis aan de vrij smalle kant is en onder druk staat door de omvangrijke investeringen in basisinfrastructuur die vereist zijn om te blijven voldoen aan de ICAO standaarden.

De uitdaging, neer te leggen bij de aan te trekken (private) partner(s) die zal/zullen instaan voor het op een professionele manier vermarkten van de luchthaven, ligt in de combinatie van het opnemen van de rol als 'logistieke ketenmanager' voor het vrachtsegment en als creatieve (niche)speler in het chartersegment. In het eerste geval is niet alleen de luchtzijdige ontwikkeling van belang, maar zo mogelijk belangrijker is de landzijdige ontwikkeling richting een 'logistics & industrial park' op de bedrijventerreinen van WVI op de luchthaven.

Belangrijkste up-side voor LEM is gelegen in de non-aëronautische ontwikkeling

De bedrijfseconomische basis voor LEM is weliswaar relatief klein in het financiële haalbaarheidsonderzoek, wanneer enkel de aëronautische inkomsten in rekening zouden worden gebracht; het belangrijkste perspectief tot grotere (positieve) cash flows is overigens in het non-aëronautische gelegen, hetgeen een belangrijke positieve uitdaging neerlegt bij de, middels een tenderprocedure, aan te duiden private partner(s) voor LEM.

De landzijdige ontwikkeling van de luchthaven op de bedrijventerreinen van de WVI vormt eveneens een belangrijke impuls voor de instroom aan non-aëronautische inkomsten. De WVI moet in deze een strategische keuze maken of zij wil deel uitmaken van LEM, of desgevallend zelfs van LOM.

Alternatief 2 (vaste concessie) is aan te bevelen

Vanuit deze context beschouwd voorziet Alternatief 2 (model mét toepassing van een concessievergoeding) in de meest zuivere rolverdeling tussen LOM en LEM in termen van commerciële bewerking van de markt; een rolverdeling die trouwens al deels aansluit op de bepalingen terzake in de Visienota van Vlaamse Regering inzake regionale luchthavens. De risico's van de publieke aandeelhouders in LOM (waaronder het Vlaams Gewest) zijn het beste afgeschermd in dit Alternatief gezien het hanteren van een vaste concessievergoeding, terwijl de (private) partner(s) binnen de LuchthavenExploitatieMaatschappij de beste mogelijkheden wordt geboden om additionele meerwaarde te creëren. De financiële inbreng van het Vlaams Gewest in LOM blijft overigens beperkt tot de vereiste investeringen in basisinfrastructuur, nodig om de luchthaven op ICAO peil te houden. Alle andere investeringen vanuit LOM dienen gefinancierd te worden vanuit de eigen opbrengsten van LOM.

Selectie van private partner(s) voor LEM via tenderprocedure

Om naar de gewenste toekomstige situatie over te gaan, is een zo kort mogelijk transitietraject vereist, wil Oostende niet verder marktopportunities verliezen binnen de hyperconcurrentiële markten waarbinnen zij actief is. Het strekt tevens tot de aanbeveling dat het Vlaams Gewest leidend is in de selectie van de partijen

voor LEM, middels een openbare procedure. De DAB Luchthaven Oostende blijft in de transitieperiode gewoon bestaan, terwijl er actieve voorbereiding worden gemaakt voor de oprichting van LOM en LEM.

*Noodzaak van een 'level playing field'
voor alle Vlaamse regionale luchthavens*

Er dient bij voorkeur gestreefd te worden naar een 'level playing field' voor alle Vlaamse, regionale luchthavens.



Verklarende woordenlijst

aëronautisch	betrekking hebbend op de luchtzijdige verkeers- en vervoersbewegingen
balanced growth	een evenwicht tussen economische groei en respect voor leef- en woonkwaliteit
ESR '95	Europees systeem van nationale en regionale rekeningen in de Gemeenschap
footlose	niet structureel lokaal verankerd en daardoor vlot verplaatsbaar
free cash flow	som van cash flow uit niet-financierings- en uit financieringsactiviteiten, oftewel de hoeveelheid cash die onderneming 'vrij' kan distribueren aan haar eigen en/of vreemd vermogen verschaffers en dat niet beschikbaar hoeft gehouden te worden voor werkkapitaal of investeringen in vaste activa.
ICAO	International Civil Aviation Organization
inbound	inkomend
LEM	LuchthavenExploitatieMaatschappij
LOM	LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij
non-aëronautisch	betrekking hebbend op de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven
sea-air concept	interactie op het niveau van de goederenstromen tussen lucht- en zeehaven
sunk cost	uitgaven die per definitie als niet recupeerbaar en dus als definitief verloren worden beschouwd
transport cut-off tijd	hier bedoeld als: laatste moment van vertrek vanuit het warehouse of de productiefaciliteit om tijdig om de luchthaven te zijn voor verdere verzending

BIJLAGE 2

JAARVERSLAG 2007

Internationale Luchthaven
Oostende-Brugge



Vlaamse overheid



Voorwoord

INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE-BRUGGE: EERSTE VLAAMSE LUCHTHAVEN

Wij zijn bijzonder verheugd u te kunnen melden dat de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge uitstekende cijfers heeft neergezet voor 2007.

De Oostendse luchthaven is reeds geruime tijd de belangrijkste Vlaamse regionale vrachtluchthaven. Ondanks een bijzonder stringent milieukeurslijf blijft de luchthaven stijgende cijfers voorleggen. Op het vlak van de vracht sneuvelde het vorige record van 2005 zodat 2007 (weliswaar bijzonder nipt) het beste jaar ooit werd.

Ook de passagierstrafiek blijft groeien: het aantal passagiers steeg in 2007 immers met maar liefst 23%. Maar er is meer... Voor de eerste maal in de geschiedenis is de luchthaven erin geslaagd om ook op het vlak van passagierstrafiek de beste cijfers te realiseren in vergelijking met de andere Vlaamse luchthavens. 2007 was dan ook het jaar waarin de luchthaven zich positioneerde als de belangrijkste Vlaamse regionale passagiersluchthaven.

Het beleid dat de afgelopen vier en een half jaar werd gevoerd werpt dus wel degelijk zijn vruchten af. Ook de hervormingen op het vlak van de personeelsstructuur en financieel management zorgen ervoor dat we gerust, doch zeker niet zelfvoldaan, de toekomst tegemoet kunnen zien.

De Oostendse luchthaven kan nog verder groeien op voorwaarde dat een aantal hindernissen eerst opgeruimd worden. Het keurslijf van de milieuvergunning laat de luchthaven momenteel toe een status quo te bewerkstelligen, de infrastructuur in stand te houden voor de toekomst en zelfs te mikken op een beperkte jaarlijkse groei. Een grote groei die zal resulteren in een belangrijke impuls in de regionale economie, kan echter maar bewerkstelligd worden indien de bakens van de milieuvergunning verzet worden; indien er - met het oog op het aantrekken van meer passagiersvluchten (low cost en charters) - voldoende financiële steun kan vrijgemaakt worden en er structuren kunnen opgezet worden om deze steun te beheren.

Bovendien is er eveneens een belangrijke financiële injectie nodig om de luchthaven toe te laten de nodige commercieel belangrijke investeringswerken ten behoeve van het vrachtverkeer uit te voeren. We denken hierbij in de eerste plaats aan de noodzakelijke loodsen.

2008 wordt weer een boeiend jaar.

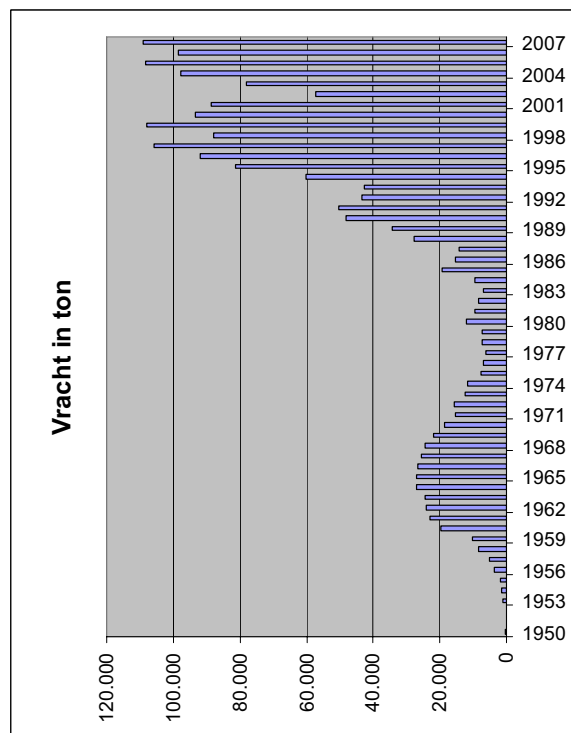
We gaan verder op het ingeslagen pad en blijven timmeren aan de professionalisering en de verdere commerciële uitbouw van de luchthaven zonder hierbij de veiligheid uit het oog te verliezen: in 2008 zal het Safety Management Systeem (SMS) dat in 2007 opgestart werd, immers verder uitgebouwd worden. Bovendien zal de luchthaven de dienstverlening aan personen met een beperkte mobiliteit optimaliseren, staan er weer heel wat instandhoudingswerken op stapel en gaan we tot het uiterste om zowel de passagiers als de luchtvaartmaatschappijen en de logistieke bedrijven tevreden te stellen.

Gino Vanspauwen,
Algemeen Directeur

CARGO

Het vrachtovervoer steeg in 2007 met 10,6% vergeleken met het jaar 2006. Op het vlak van de vracht sneuvelde het vorige record van 2005 zodat 2007 (weliswaar bijzonder niet) het beste jaar ooit werd. Zo werd er maar liefst 108.953 ton verhandeld. Deze stijging is voornamelijk te danken aan de sterke vrachtcijfers van MK Airlines, Gemini Air Cargo/ANA Aviation, EgyptAir, Saudi Arabian Airlines en Air Charter Express Belgium.

We dienen echter wel op te merken dat er zich in 2007 een trendbreuk heeft voorgedaan op het vlak van de vracht: enerzijds werden er in de eerste helft van het jaar atypisch hoge vrachtcijfers neergezet, anderzijds haalde de luchthaven tijdens de traditionele topmaanden van het laatste kwartaal minder goede vrachresultaten.



PASSAGIERS

In 2007 steeg het aantal passagiers met 23% in vergelijking met 2006: van 146.355 passagiers in 2006 tot 180.063 in 2007. Deze stijging is te danken aan de nieuwe bestemmingen (Kos en Corfu) die werden aangeboden door touroperator Jetair, wat het totaal aantal zonlige bestemmingen op 13 bracht. Door de hogere vluchtenfrequenties op bepaalde bestemmingen kon de klant in 2007 bovendien, naast de klassieke weekafreizen, voor het eerst een vakantie boeken met een duur van 10, 11 of 12 dagen.

Door deze stijging op het vlak van passagierstrafiek is de Oostendse luchthaven er voor het eerst in geslaagd om de beste cijfers te realiseren in vergelijking met de andere Vlaamse luchthavens. In deze context kunnen we dan ook stellen dat 2007 het jaar is waarin de luchthaven zich positioneerde als belangrijkste Vlaamse regionale passagiersluchthaven.

BEWEGINGEN

In 2007 noteerden we 27.632 bewegingen tegenover 26.850 bewegingen in 2006, wat een stijging betekent van 2,9%. Deze stijging is te danken aan de hogere frequenties van de chartervluchten op bepaalde bestemmingen, aan de stijging van het aantal trainingsvluchten en aan de speciale zomeractie binnen het general aviation segment waardoor de piloten van general aviation aan een gunstig tarief konden kennismaken met de Oostendse luchthaven.

	2007	2006	2005
Vracht (in ton)	108.953	98.525	108.260
Aantal passagiers	180.063	146.355	126.144
Aantal bewegingen	27.632	26.850	25.132

Omdat het management van de luchthaven veel belang hecht zowel aan het promoten van de luchthaven als vertrekpunt naar één van de vele zonlige bestemmingen als aan het verstrekken van kwalitatieve informatie met betrekking tot de troeven van de luchthaven op gebied van vracht, werd er in 2007 terug deelgenomen aan een aantal belangrijke evenementen. Zo was het sales & marketing team van de luchthaven actief aanwezig als exposant op de Air Cargo Europe beurs in München, één van de toonaangevende evenementen op het vlak van luchtvracht. Samen met de luchthavens van Brussel en Luik bemande het sales & marketing team er het 'Belgian Pavilion'. Er werden commerciële gesprekken gevoerd met tal van cargo luchtvaartmaatschappijen. Het sales & marketing team was eveneens aanwezig als exposant op Tourissima 2007 in het nabijgelegen Rijsel. De aanwezigheid van de Oostendse luchthaven op het Franse vakantiesalon, dat een begrip is in de toerismesector, kadert in de bewustmakingsactie van de luchthaven waarbij de voordelen die een vertrek vanuit Oostende kan bieden aan de inwoners van de Noordfranse regio extra werden benadrukt.

In 2007 stonden eveneens twee direct marketing acties op het programma waarbij de troeven van de luchthaven extra in de verf werden gezet. Zowel de reisbureaus als de belangrijkste cargo luchtvaartmaatschappijen werden door het sales & marketing team benaderd.

Aangezien de speciale zomeractie die in 2006 werd georganiseerd voor de promotie van general aviation een groot succes was, werd deze actie in 2007 herhaald. Opnieuw was er een ruime belangstelling van piloten uit binnen- en buitenland die aan een gunstig tarief hebben kennismakend met de Oostendse luchthaven.

De luchthaven trok een ruim budget uit om, samen met touroperator Jetair, de dertien bestemmingen die vanaf Oostende worden aangevlogen, te ondersteunen. Dit marketing budget werd aangewend om promotie te voeren naar zowel de reisagenten als de consumenten toe. Zo werden er kortingen voor een vertrek vanuit Oostende aangeboden door Jetair en de troeven van een vertrek vanuit de Oostendse luchthaven werden extra in de verf gezet in de verschillende reisbrochures. Er zijn meerdere advertenties verschenen in de vakpers en een onlinemediacampagne werd opgestart. Op regelmatige basis werden er persartikels opgesteld en verstuurd naar de verschillende media. Er vond op de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge eveneens een persconferentie plaats waarop onder andere de nieuwe bestemmingen van Jetair vanuit Oostende werden voorgesteld. Daarnaast bemande de Oostendse luchthaven een stand op de verschillende Jetair roadshows. In mei 2007 organiseerde Jetair bovendien, voor de eerste maal in samenwerking met de luchthaven, een Jetair Family Day bestemd voor de reisagenten en hun families. De bedoeling van dit evenement was het aanbieden van een aangename familieuitstap aan de reisagenten met de nadruk op de promotie van de regionale luchthavens van Oostende en Luik. 250 reisagenten en hun families namen deel aan deze zeer geslaagde Jetair Family Day.

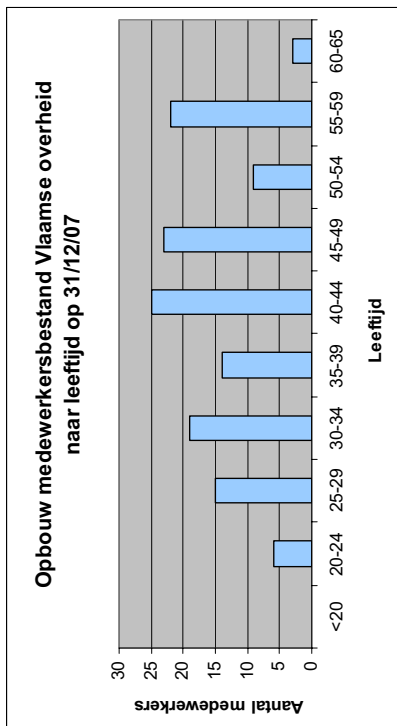
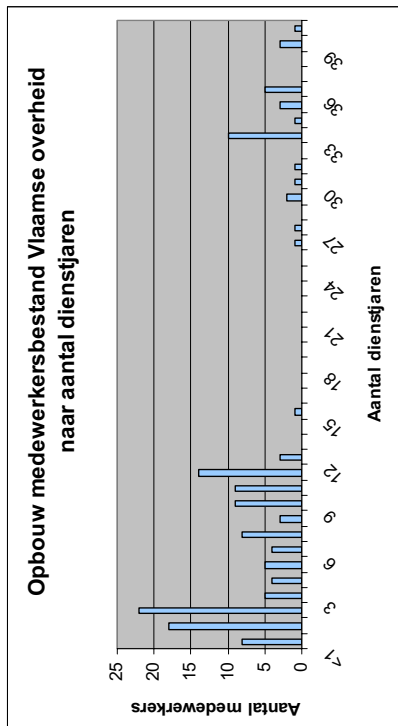
Voor het jaar 2008 kondigde touroperator Jetair wel een uitbreiding aan van het aantal passagiers maar geen nieuwe bestemmingen terwijl touroperator Thomas Cook/Neckermann liet verstaan geen uitbreiding te beogen op de Oostendse luchthaven. Daarom zal in het overgangsjaar 2008 slechts een basispromotiebudget ter ondersteuning van de naambekendheid van de Oostendse luchthaven aangewend worden.

We voorzien voor het jaar 2009 een actie ter ondersteuning van eventueel door de luchtvaartmaatschappijen nieuw op te starten bestemmingen. De marketing studie en de opmaak van een administratief dossier voor de Europese overheid zal evenwel in 2008 plaatsvinden zodat in hetzelfde jaar nog zal gepoogd worden de onderhandelingen met de luchtvaartmaatschappijen op te starten. In dit kader hopen wij in 2009 een aantal nieuwe bestemmingen vanop de Oostendse luchthaven te kunnen aanbieden.

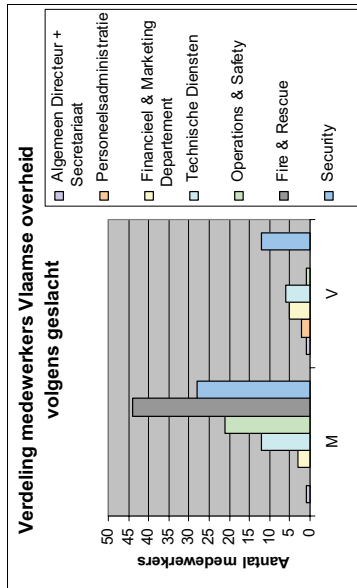
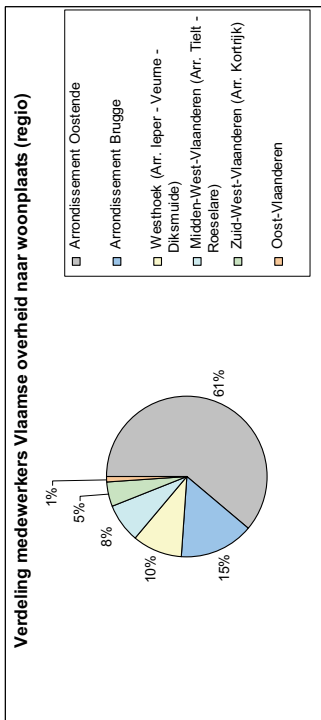
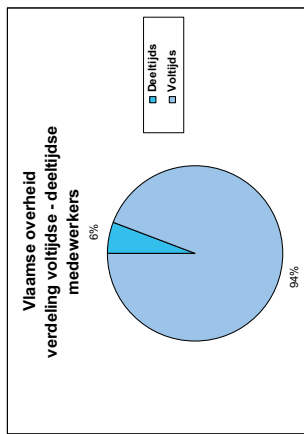
Het totaal aantal medewerkers tewerkgesteld door de Vlaamse overheid op de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge is in 2007 met 4,6% gestegen tot 136. In 2007 kwamen er 16 nieuwe personeelsleden in dienst: 6 beveiligingsagenten, 4 elektriciens, 2 Duty Operations Officers, 2 medewerkers voor de Marshalling & Bird Control Unit, 1 Hoofd Technische Diensten en 1 boekhouder. Een groot deel van deze aanwervingen gebeurde ter vervanging van een uitdiensttredend personeelslid.

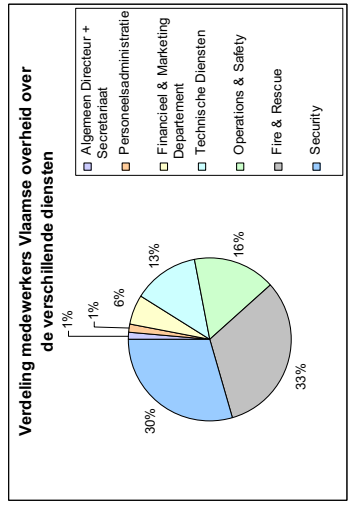
Op het Financieel & Marketing Departement werd daarnaast - zoals de vorige jaren - 1 externe consultant tewerkgesteld. Deze persoon verzorgde een luik van de PR en maakt deel uit van het commercieel team van de luchthaven.

Algemeen Directeur	1
Directiesecretariaat	1
Personeelsadministratie	2
Financieel & Marketing Departement	
Financieel & Marketing Manager	1
Boekhouding	3
Navigatie	4
Technische Diensten	
Hoofd Technische Diensten	1
Onderhoud	1
Elektriciens/Informatici	9
Schoonmaak	6
Schrijnwerkerij	1
Operations & Safety	
Operations & Safety Manager	1
Secretariaat Operations & Safety	1
Duty Operations Officers	7
Marshalling & Bird Control Unit	13
Luchthavenbrandweer	
Brandweercommandant	1
Brandweermannen	43
Security	
Security Manager	1
Beveiligingsagenten	39
TOTAAL	136



Het personeelsbestand is opgebouwd uit 46 statutaire personeelsleden (34%) en 90 contractuele medewerkers (66%). Het gemiddeld aantal dienstjaren is nu 11,2 jaar, de gemiddelde leeftijd 42. Het aantal mannelijke personeelsleden van de Vlaamse overheid bedraagt 80%. Op management niveau (Directie + Adjuncten van de Directeur) zijn echter evenveel vrouwelijke als mannelijke medewerkers in dienst. 61% van onze medewerkers woont in het arrondissement Oostende. De overige personeelsleden zijn woonachtig in de provincie West-Vlaanderen, met uitzondering van 1 medewerker.





Mensen blijven de motor achter elke organisatie. Daarom besteedt de luchthaven veel aandacht aan de opleiding en training van de medewerkers. Twee opmerkelijke opleidingen in 2007 waren de training Screening en de training Vliegtuigbrandbestrijding. De eerste betrof een basisopleiding inzake beveiliging van de burgerluchtvaart in combinatie met praktijkgerichte screening oefeningen voor alle beveiligingsagenten, de tweede een intensieve opleiding brandbestrijding voor alle brandweerlieden. Vooral de combinatie van opleiding en training op the job werd als positief en nuttig ervaren.

De luchthaven kende in 2007 een algemeen ziekteverzuimpercentage van 8,9% van de arbeidstijd; in totaal noteerden we 2.576 ziekte dagen, wat een gemiddelde geeft van 18,6 werkdagen per persoon. Als we de langdurig zieken niet meerekenen, bedroeg het verzuim wegens ziekte, arbeids- of privégeval gemiddeld 11,6 werkdagen per personeelslid (ziekteverzuimpercentage van 5,5%). Wat opvalt is dat er grote verschillen zijn te constateren in het verzuimpercentage van de verschillende organisatieonderdelen.

Onderstaande tabel bevat het gemiddeld aantal ziekte dagen per personeelslid per dienst en het ziekteverzuimpercentage voor de verschillende diensten in 2007 (telkens met inbegrip van de langdurig zieken).

Diensten	Gemiddeld aantal ziekte dagen per personeelslid in 2007	Ziekteverzuimpercentage in 2007
Administratie	2,4	1%
Technische Diensten	6,3	3%
Schoonmaak	21,5	5%
Operaties & Safety	34	29%
Fire & Rescue	17,1	29,5%
Security	21	32,5%

Het organogram van de luchthaven zal in 2008 opnieuw gewijzigd worden. De functie 'Operations & Safety Manager' wordt ontbonden. Er wordt overgegaan tot de aanwerving van een 'Airside Operations Manager' die aan het hoofd zal komen van de dienst 'Airside Operations'. De huidige 'Operations & Safety Manager' zal zich uitsluitend toespitsen op het 'Safety & Environment' Departement dat in staat wordt toegevoegd aan de Algemeen Directeur.

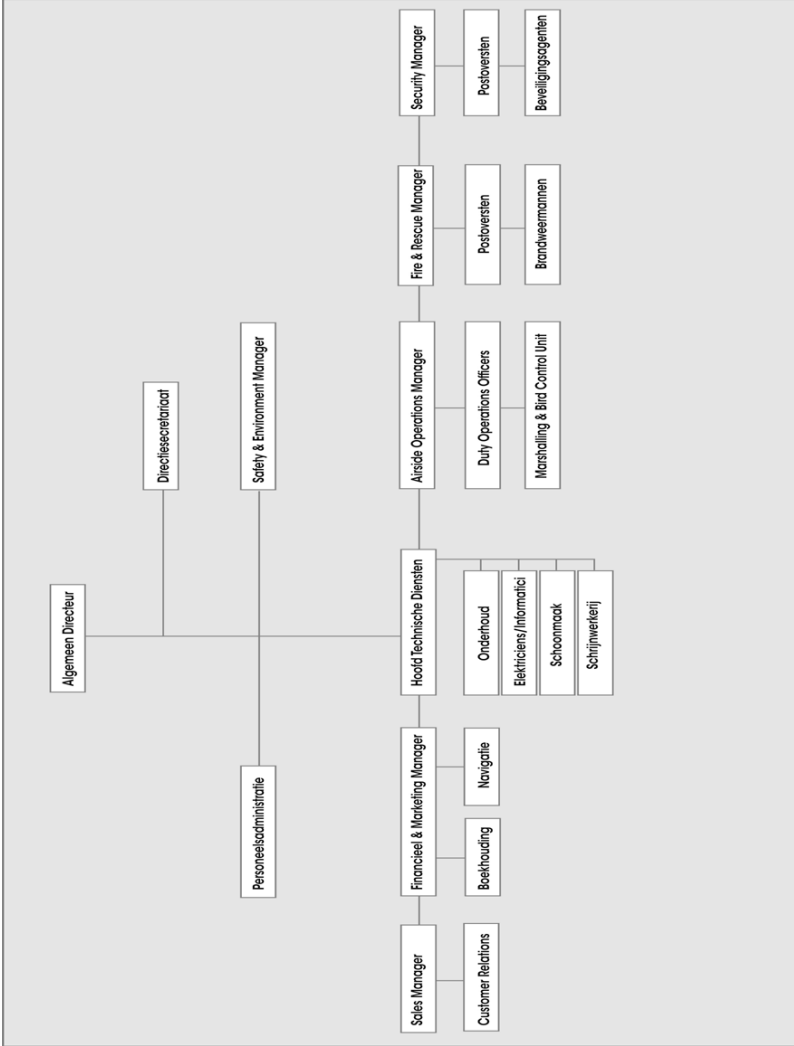
ORGANIGRAM OP 1 JANUARI '08

De voornaamste wijziging ten opzichte van 2007:

De ontubbeeling van de functie 'Operations & Safety Manager': enerzijds zal een 'Airside Operations Manager' worden aangeworven, anderzijds zal de huidige 'Operations & Safety Manager' de functie vervullen van 'Safety & Environment Manager'.

Opmerking:

De functie van 'Sales Manager' is vacant maar zal voorlopig niet ingevuld worden omwille van de toekomstige overname van de luchthaven. Een nieuwe 'Sales Manager' kan op termijn in dienst genomen worden door de nieuwe commerciële organisatie.



De Dienst Beveiliging heeft in de loop van het jaar 2007 een ware gedaanteverandering ondergaan. Wegens de steeds strenger wordende reglementering was het niet langer mogelijk alle beveiligingsstaken uit te voeren met het gedurende jaren ongewijzigd gebleven aantal beveiligingsagenten. Er werd eind 2006 dan ook overgegaan tot een massale aanwerving waardoor het personeelseffectief van de Dienst Beveiliging bijna werd verdubbeld.

Deze personeelsuitbreiding heeft begin 2007 geleid tot een herstructurering van de Dienst Beveiliging. Teneinde een betere communicatie te bewerkstelligen tussen de Security Manager en de beveiligingsagenten werd enerzijds de functie van veiligheidschef - die tot dan toe de dagelijkse leiding waarnam van de beveiligingsagenten - afgeschaft en werd anderzijds de functie van postoverste ingevoerd.

Tegelijkertijd werd het badge-team - dit is het team van beveiligingsagenten dat als specifieke nevenstaak de luchthavenidentificatiekaarten aanmaakt - uitgebreid met vier badge-operatoren. Aan het hoofd van het badge-team werd een badge-administrateur aangesteld. Dankzij de verdubbeling van het aantal badge-operatoren is een vlottere verwerking van de aanvragen mogelijk.

In de loop van 2007 werd door de ganse Dienst Beveiliging een bijkomende, intensieve opleiding inzake screening gevolgd. Enerzijds dienden de nieuwe beveiligingsagenten een degelijke basisopleiding inzake beveiliging van de burgerluchtvaart te krijgen. Anderzijds moesten alle beveiligingsagenten ook voorbereid worden op de praktijkgerichte screening testen voorafgaand aan de certificering van de beveiligingsagenten door het Directoraat-generaal Luchtvaart. Beide doeleinden werden bereikt door een eenvormige opleiding aan te bieden. Door deze opleiding te volgen zijn alle beveiligingsagenten nu beter op elkaar afgestemd bij het uitvoeren van hun basistaken.

Er werd ook overgegaan tot het aankopen van nieuwe trainingsapparatuur waarbij voor de beveiligingsagenten tevens de nodige trainingssessies voorzien werden.

Het CCTV-systeem werd in de loop van 2007 verder uitgebouwd waarbij speciale aandacht is uitgegaan naar de beveiliging van Apron 1².

1 Closed Circuit Television
2 De in 2006 in gebruik genomen inschepingsvloer langs de Torhoutsesteenweg

NACHTVLUCHTEN - CONTINGENT

De milieuvergunning legt de commerciële bewegingen die plaatsvinden tussen 23.00u en 06.00u de volgende beperkingen op:

- Voor civiele subsonische straalvliegtuigen (groter dan 6 ton MTOW¹) mogen er maximum 270 bewegingen/kwartal en 1.080 bewegingen/jaar plaatsvinden;
- Voor toestellen tot en met 6 ton MTOW ligt het maximum op 38 bewegingen/kwartal en 152 bewegingen/jaar.

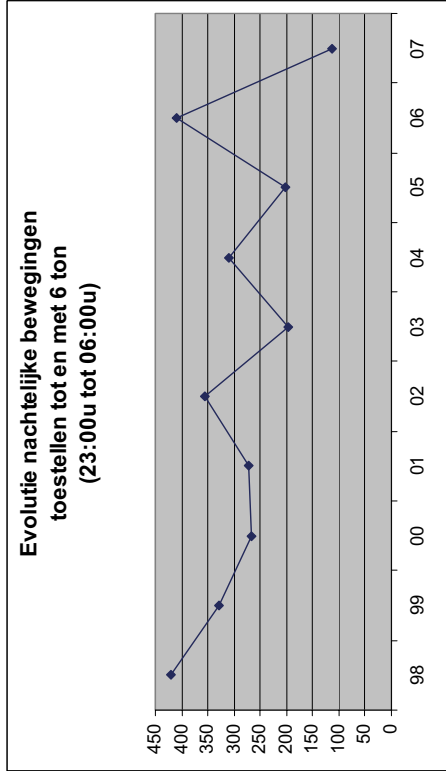
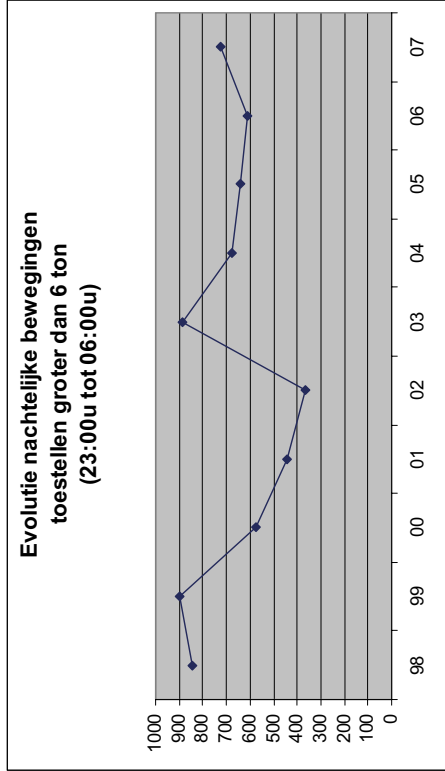
Een aantal vluchten van openbaar belang vallen buiten dit contingent. In 2007 gaat dit over 74 bewegingen met toestellen tot en met 6 ton MTOW, voornamelijk beloodsingsvluchten en vluchten in het kader van de "pollution control" boven de Noordzee.

EVOLUTIE VAN HET AANTAL NACHTELIJKE BEWEGINGEN VAN 1997 TOT EN MET 2007

Het aantal nachtelijke bewegingen in 2007 bleef met 724 bewegingen voor toestellen groter dan 6 ton MTOW en 38 bewegingen (112 - 74) voor toestellen tot en met 6 ton MTOW ruim onder de door de milieuvergunning toegestane maxima.

	+ 6 ton	≤ 6 ton	Totaal
2007	724	112	836
2006	611	410	1.021
2005	642	203	845
2004	679	310	989
2003	888	197	1.085
2002	368	356	724
2001	444	273	717
2000	577	266	843
1999	896	329	1.225
1998	846	420	1.266
1997	1.288	316	1.604

1 Maximum Take Off Weight



QC² -OPVOLGING IN 2007

Tussen 23:00u en 06:00u bedraagt de door de milieuvergunning opgelegde maximum toegelaten geluidshoeveelheid 82 QC per vliegbeweging. Geen enkel toestel heeft deze norm overschreden.

De milieuvergunning legt tevens op dat de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tussen 23:00u en 06:00u nooit méér mag bedragen dan 25.100 QC. In 2007 werden er tussen 23:00u en 06:00u in totaal 10.686,9 QC geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen (tegenover 8.175 QC in 2006 en 9.069,4 QC in 2005).

De milieudoelstelling betreffende de QC van vliegtuigen werd dus ruimschoots gehaald.

EVOLUTIE VAN DE GELUIDSCONTOUR³

In 2007 werd de contourberekening uitgevoerd van de vluchten in 2006. Deze resultaten werden gepubliceerd in het jaarverslag 2006 en zijn beschikbaar op de website van de luchthaven.

De contourberekening 2007 is nog niet beschikbaar. Er wordt evenwel verwacht dat er een duidelijk toename zal zijn van de geluidscourant ingevolge de stijging van het aantal nachtvluchten met groter toestellen, voornamelijk van het type Boeing 747-200.

GELUIDSMEETNET

De jaarrapportering van het geluidsmeeetnet voor het jaar 2006 werd gepubliceerd op de website van de luchthaven. Op de vier meetposten werd een operationaliteit tussen 96 en 99,9 % gerealiseerd. De metingen van het geluidsmeeetnet valideren de theoretische berekening van de geluidscouranten.

DAKSCHADE

In 2007 werden 15 gevallen van dakschade erkend, telkens in de gekende zones in de as van de landingsbaan kant Stene. In het kader van goed nabuurschap zorgde de luchthaven steeds voor het herstel van deze schade, wat een uitgave van 5.914,59 euro betekende.

MILIEU-OVERLEGCOMMISSIE

In 2007 kwam deze adviescommissie driemaal bijeen onder het voorzitterschap van de Provincie West-Vlaanderen en besprak onder meer:

- de nachtvluchten;
- de dakschade;
- de geluidscouranten;
- het geluidsmeeetnet;
- het jaaractieplan milieu.

³ Geluidscouranten zijn lijnen die punten van gelijke geluidbelasting verbinden. Voor luchthavens worden geluidscouranten berekend op objectieve wijze de geluidbelasting op langere termijn door opstijgende en landende vliegtuigen uit te drukken en weer te geven op kaarten.

² De QC (Quota count) is een maatstaf voor het bij de landing of het opstijgen gemeten geluidsniveau uitgedrukt in EPN(dB).

KLACHTENRAPPORT 2007

Gedurende het jaar 2007 werden in totaal 29 klachten behandeld waarvan 14 ontvankelijke, onontvankelijke klachten (klachten niet behorend tot de bevoegdheid van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge – doorverwijzing naar bevoegde instantie). 55% van de klachten had betrekking op uitgeoefende vliegtuigbewegingen, geluids- en geurhinder.

Inhoud van de klachten

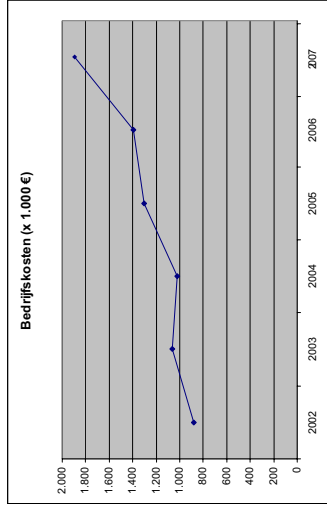
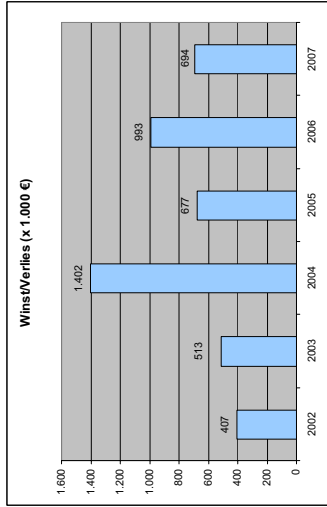
Oorzaak	Aantal
Algemene klacht over het bestaan van de luchthaven	1
Bagage (afhandeling)	2
Beschadiging materiaal	1
Brandstof (wachttijd)	2
Dienstverlening luchthavenrestaurant	1
Geluidshinder	8
Geluids- en geurhinder	3
Oefenvluchten	4
Parkeerovertredding	1
Parking	1
Vliegtuigbeweging	5

Daarnaast werden er gedurende het jaar 2007 negen klachten ingediend bij de Afdeling Milieu-Inspectie. De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge is volgens het Vlaams reglement betreffende de Milieuvergunningen (VLAREM I) een klasse I-inrichting. De Afdeling Milieu-Inspectie van de Vlaamse overheid is dus de aangewezen instantie om klachten bij in te dienen die betrekking hebben op een overtreding van de reglementering. Zeven van de negen ingediende klachten hadden betrekking op de gekozen vliegtuigbeweging en/of geluidshinder en werden ook rechtstreeks gestuurd naar de klachtenbehandelaar van de luchthaven. De overige twee klachten hadden betrekking op geluidshinder en de klachtenbehandeling.

FINANCIELE RESULTATEN

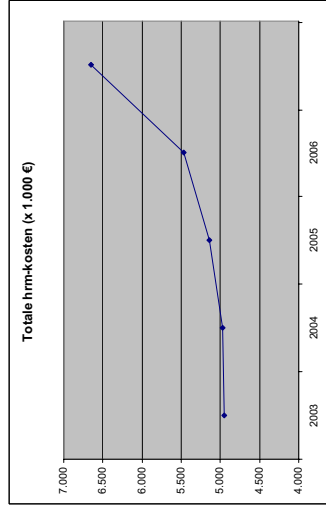
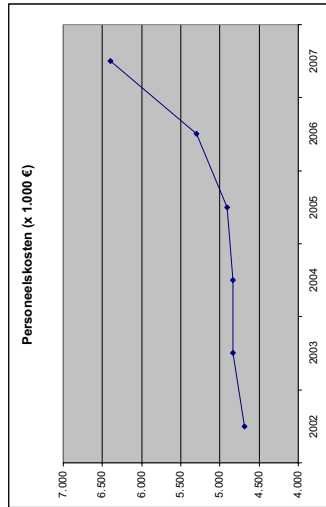
Het financieel resultaat wordt geanalyseerd op basis van de jaarrekening van de luchthaven, terug te vinden achteraan dit verslag (zie blz. 25-29).

Deze jaarrekening is het resultaat van een economische boekhouding. Aangezien de luchthaven als Dienst met Alzonderlijk Beheer (DAB) ressorteert onder het Vlaams Gewest, moet de economische boekhouding op het einde van het jaar vertaald worden naar een begrotingsboekhouding.

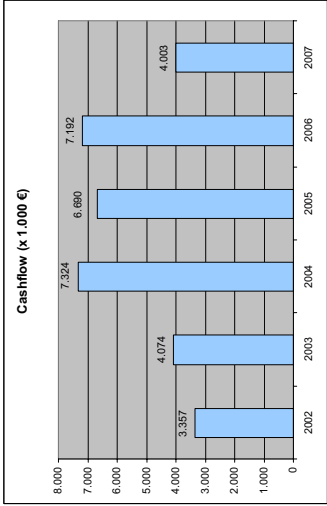
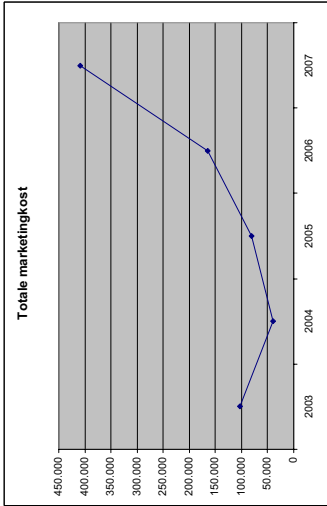


De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge heeft het jaar 2007 opnieuw positief afgesloten. De winst is gedaald van 993.304 euro in 2006 naar 693.999 euro in 2007, hoofdzakelijk wegens de aanzienlijke stijging van de bedrijfskosten:

De belangrijkste reden voor deze stijging is de enorme stijging van de personeelskost die voortvloeit uit de extra aanwerving van beveiligingsagenten, de uitbreiding van de bedrijfskledij, het aanbieden van intensieve opleidingen aan zowel de brandweermannen als de beveiligingsagenten. Daarnaast worden een aantal kosten die tot 2007 werden gedragen door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken nu doorgerekend aan de luchthaven, bijvoorbeeld de maaltijdbonnen.



- Er werd uitvoertig geïnvesteerd in marketing en PR-activiteiten. Zo werd er een ruim marketing budget uitgetrokken om, samen met touroperator Jetair, de derften bestemmingen die vanaf Oostende worden aangevlogen, te ondersteunen. De illustraties van het jaarverslag 2006 werden getekend door een professioneel striptekenaar. Daarnaast werd geïnvesteerd in de deelname aan beurzen en het plaatsen van advertenties.
- De onderhoudskosten van de gebouwen, terreinen en wagens zijn gestegen onder andere omdat onderhoudscontracten niet langer kunnen gefinancierd worden met de investeringsdotatie.



Uit de resultatenrekening zou men verkeerdelijk kunnen besluiten dat de aéronautische opbrengsten in 2007 lager waren dan in 2006. Dit klopt niet. Integendeel! De aéronautische opbrengsten zijn in 2007 gestegen dankzij de sterke vrachtprijzen van MK Airlines, Gemini Air Cargo/ANA Aviation en EgyptAir. De daling op de resultatenrekening is het gevolg van het niet langer aanrekenen van parkeer vergoedingen aan een aantal langparkeerders die in het verleden niet aan hun verplichtingen konden voldoen. Door het niet langer aanrekenen van parkeer vergoedingen aan deze dubieuze debiteuren, daalde de post 'Afschrijvingen en waardeverminderingen' gevoelig. Ipso facto viel de cashflow sterk terug. Deze 'gecorrigeerde' cashflow schetst een realistischer beeld van de onderneming.

Naast de jaarlijkse indexatie van de werkingsdotatie, werd deze in 2007 verhoogd met 200.000 euro.

De uiteindelijke netto-winst van 693.999 euro zal in de verdere ontwikkeling van de luchthaven worden geïnvesteerd indien de luchthaven de mogelijkheid krijgt deze investeringen op te nemen in de begroting.

INVESTERINGEN MET EIGEN MIDDELEN

Naast de projecten die gefinancierd worden met de investeringsdotatie, werden door de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge ook nog een aantal eigen investeringen gerealiseerd. Deze investeringen zijn noodzakelijk om de dagdagelijkse werking van de luchthaven te garanderen.

	Investeringen met eigen middelen in euro
1999	515.000
2000	250.000
2001	171.000
2002	70.876
2003	78.839
2004	71.101
2005	97.395
2006	98.402
2007	105.205

Deze eigen middelen werden vooral aangewend om uitrustingsgoederen aan te kopen. Het gaat hier o.a. om kantoormeubilair, printers, fax- en kopieerapparaten, ...

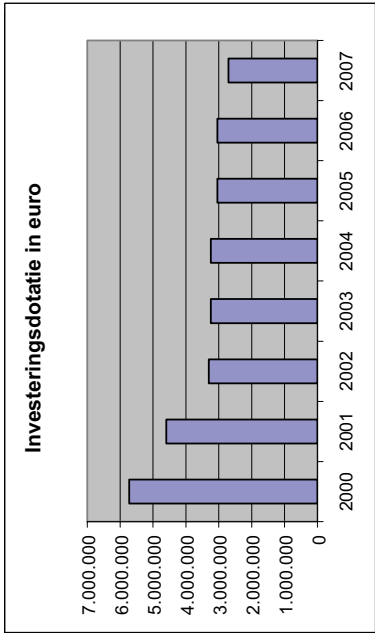
Een aantal noodzakelijke investeringen om de diensten operationeel te houden werden eveneens met eigen middelen gefinancierd: materiaalwagens voor de schoonmaakdienst, atoomklokken, personeleleideringssysteem' ,

Daarnaast werd er in 2007 een grote inspanning geleverd met betrekking tot het bijscholen en trainen van de beveiligingsagenten. In dit kader werd een simulatiepakket aangekocht waarvan de kostprijs 28.000 euro bedraagt.

1 Systeem op basis van palen met uittrekbare band met als doel de voelgangstransporten in goede banen te leiden

Naast de werkingsdotatie die wordt toegekend aan de luchthaven om het tekort aan eigen inkomsten op te vangen, ontvangt de luchthaven van het Vlaams Gewest een investeringsdotatie. Deze middelen worden geïnvesteerd in de kwalitatieve uitbouw van de luchthaven, met name in infrastructuur, gebouwen en uitrusting. De investeringsdotatie bleef de laatste jaren ongewijzigd. In het jaar 2007 bedroeg de door de overheid voorziene investeringsdotatie 3.046.000 euro. Er werd echter maar een bedrag van 2.659.000 euro vastgelegd omdat één van de projecten, namelijk de bouw van de noodloren, niet binnen de voorziene termijn aanbesteed werd.

	Investeringsdotatie in euro
2000	5.722.000
2001	4.596.000
2002	3.306.000
2003	3.240.000
2004	3.240.000
2005	3.046.000
2006	3.046.000
2007	2.659.000



In 2007 werden door de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge de volgende investeringsprojecten voorzien:

- Door de stijging van het aantal passagiers is er een uitbreiding van de nieuwe parking nodig. De star van dit project is voorzien voor het voorjaar van 2008.
Kostprijs: 347.000 euro
- De bovenste asfaltaag van de taxiweg richting Apron I was volledig aan vervanging toe. Omwille van het veiligheidsrisico werd beslist deze top laag zo snel mogelijk te vernieuwen. Om deze werken op een veilige manier te kunnen uitvoeren, werd de luchthaven tussen 1 en 4 oktober 2007 gesloten voor alle vliegverkeer, met uitzondering van de toestellen van het type B737 en DC8.
Kostprijs: 293.000 euro
- De herstelling van de betonplaten aan de landingsbaan zal vanaf mei 2008 uitgevoerd worden.
Kostprijs: 341.000 euro
- Naast het jaarlijkse reguliere onderhoud dient de noodstroomgenerator (no-break) om de vijf jaar een grondige onderhoudsbeurt te krijgen. De no-break dient volledig nagekeken te worden om de correct werking ervan te verzekeren en de continuïteit van het arbeidsproces te garanderen.
Kostprijs: 88.000 euro
- Uit de audit die heeft geleid tot het behalen van het luchthavencertificaat als luchthaven categorie 4E uitgevoerd door het Directoraat-generaal Luchtvaart, bleek dat de hoogspanningscabine en de cabine van de noodstroomgenerator niet correct ingeplant staan. De huidige gebouwen moeten afgebroken worden en er moeten nieuwe gebouwen op een andere locatie gebouwd worden.
Kostprijs: 274.000 euro

Daarnaast werden onder andere nog de volgende investeringsprojecten voorzien:

- Vervanging van de elektriciteitsvoorzieningen in loads H5
Kostprijs: 103.500 euro
- Vervanging van de huidige telefooncentrale
Kostprijs: 46.000 euro
- Plaatsing van verlichting en beveiligingscamera op de nieuw aangelegde parking
Kostprijs: 48.000 euro

01.01.2007 - 31.12.2007

- Plaatsing van verhardingen rondom de wachtpost aan Apron I
Kostprijs: 118.000 euro
- Lopend onderhoud van de bestaande infrastructuur (onder andere grasbestand, betonplaten, Aprons, verwarmingsinstallaties, airconditioning, liften)
Kostprijs: 844.000 euro
- Verplaatsing composietomheining
Kostprijs : 13.000 euro
- Allerlei verrekningen op reeds eerder vastgelegde investeringen (aanpassingen omwille van onvoorziene omstandigheden, duurdere materialen, enz.)
Kostprijs: 143.000 euro

Bij het realiseren van al deze projecten kreeg de luchthaven de gewaardeerde medewerking van Belgocontrol en van meerdere diensten van de Vlaamse overheid, zoals:

- het Agentschap Infrastructuur, Wegen en Verkeer West-Vlaanderen;
- het Agentschap voor Facilitair Management, Gebouwen West-Vlaanderen;
- het Agentschap Infrastructuur, Elektriciteit en Mechanica Gent;
- de afdeling Algemeen Beleid.

Ook de afdelingen Juridische Dienstverlening en Personeel en Logistiek van het departement Mobiliteit en Openbare Werken hebben de luchthaven bijgestaan om haar exploitatietak te vervullen.

ACTIVA	2007	2006	2005	2004
VASTE ACTIVA				
III. Materiële vaste activa				
Gebouwen, inrichting, uitrusting	647.197,72	617.278,89	588.519,91	568.110,72
Installaties, machines en uitrusting	922.351,66	856.706,20	795.886,68	735.531,13
Meubilair	302.284,39	292.643,04	287.547,44	270.917,24
Rollend materieel	1.657.114,45	1.657.114,45	1.653.386,45	1.653.386,45
Investerings met dotatie	37.923.140,16	35.313.131,23	32.380.541,44	29.652.983,63
Totaal vaste activa	41.452.088,38	38.736.873,81	35.705.881,92	32.880.929,17
Afschrijvingen	24.861.869,81	21.563.719,56	18.338.612,96	15.103.697,70
VLOTTENDE ACTIVA				
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar				
Handelsvorderingen	755.473,12	616.610,23	458.456,29	556.856,73
Overige vorderingen	4.666.804,17	4.701.335,87	5.272.096,03	5.732.261,72
IX. Liquide middelen	7.740.910,97	6.153.303,08	4.523.072,13	3.919.671,44
X. Overlopende rekeningen	32.495,87	34.039,87	32.900,61	35.737,17
Totaal vlottende activa	13.195.684,13	11.505.289,05	10.286.525,06	10.244.527,06
TOTAAL ACTIVA	29.785.902,70	28.678.443,30	27.653.794,02	28.021.758,53

PASSIVA	2007	2006	2005	2004
EIGEN VERMOGEN				
IV. Reserves				
Wettelijke reserve	1.060.428,16	1.060.428,16	1.029.112,16	1.029.112,16
(cfr. Art.19 van het besluit van de Vlaamse regering betreffende het financiële beheer van DAB luchthavens dd. 8 juni 1994)				
V. Overgedragen resultaat	5.230.653,97	4.536.655,14	3.574.666,70	2.898.037,65
VI. Kapitaalsubsidies	16.321.691,93	16.903.977,45	17.027.607,73	17.290.348,79
Totaal eigen vermogen	22.612.774,06	22.501.060,75	21.631.386,59	21.217.498,60
VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN				
VII. Overige risico's en kosten	412.728,49	412.728,49	412.728,49	412.728,49
SCHULDEN				
IX. Schulden op ten hoogste één jaar				
Leveranciers	1.435.999,65	785.458,32	961.629,85	390.751,43
Te ontvangen facturen	4.105.017,05	3.830.262,50	3.703.171,76	5.047.584,44
Subtotaal handelsschulden	5.541.016,70	4.615.720,82	4.664.801,61	5.438.335,87
Schulden met betrekking tot bezoldigingen	1.064.013,82	1.045.772,47	841.882,51	843.532,14
Overige schulden				
Waarborgen	155.369,63	103.160,77	102.994,82	98.063,43
X. Overlopende rekeningen	0,00	0,00	0,00	11.600,00
Totaal schulden	6.760.400,15	5.764.654,06	5.609.678,94	6.391.531,44
TOTAAL PASSIVA	29.785.902,70	28.678.443,30	27.653.794,02	28.021.758,53

Resultatenrekening 2007

	2007	2006	2005	2004
I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN				
Dotatie				
Dotatie werkingskosten	4.451.591,00	3.810.000,00	2.862.000,00	2.838.000,00
Eigen opbrengsten				
Aëronautische opbrengsten	3.295.467,26	5.822.616,01	6.035.426,36	6.822.786,84
Niet-aëronautische opbrengsten	1.152.798,05	1.092.370,41	1.028.310,15	1.145.802,23
Andere bedrijfsopbrengsten	76.613,62	102.082,73	56.238,48	68.839,53
Subtotaal eigen opbrengsten	4.524.878,93	7.017.069,15	7.119.974,99	8.037.428,60
Totaal bedrijfsopbrengsten	8.976.469,93	10.827.069,15	9.981.974,99	10.875.428,60
II. BEDRIJFSKOSTEN				
1. Diensten en diverse goederen				
Kosten rollend materieel	101.179,03	96.032,16	89.833,90	86.516,88
Onderhoudskosten gebouwen + terreinen + installaties	467.844,21	315.593,25	361.894,46	308.246,05
Elektriciteit	223.028,55	233.177,87	219.848,99	172.193,55
Verwarming	130.238,43	124.461,82	98.212,22	85.216,98
Water	43.654,40	29.077,18	36.688,79	6.543,11
Telefonie	27.591,50	25.226,69	28.180,58	34.591,29
Kosten administratie	50.202,15	53.144,76	46.841,52	44.955,91
Kosten bedrijfskleding	84.704,59	28.764,54	55.011,78	14.952,18
Kosten milieu-advies	36.297,77	38.926,07	45.182,56	49.291,51
Kosten Sales en Marketing	588.315,50	309.617,13	250.691,87	200.973,35
Kosten ereloon advocaten en studiebureaus	35.000,18	8.242,70	20.161,53	0,00
Kosten interim	0,00	52.072,04	14.068,73	0,00
Kosten erfpachtvergoeding	28.160,58	43.701,79	0,00	0,00
Diverse kosten	80.586,81	39.168,14	33.840,68	15.667,33
Subtotaal diensten en diverse goederen	1.896.803,70	1.397.206,14	1.300.457,61	1.019.148,14
2. Bezoldigingen, sociale lasten	6.398.332,51	5.303.594,57	4.910.262,72	4.832.390,30
3. Afschrijvingen en waardeverminderingen	3.309.169,27	6.198.731,30	6.013.158,92	5.922.093,55
4. Andere bedrijfskosten	43.242,56	46.941,85	50.220,29	41.530,96
Totaal bedrijfskosten	11.647.548,04	12.946.473,86	12.274.099,54	11.815.162,95

	2007	2006	2005	2004
III. BEDRIJFSWINST/(VERLIES)	-2.671.078,11	-2.119.404,71	-2.292.124,55	-939.734,35
IV. FINANCIËLE OPBRENGSTEN	3.196.297,35	3.082.173,47	3.157.332,04	2.636.333,60
V. FINANCIËLE KOSTEN	5.620,71	10.002,36	28.551,09	35.181,44
VI. RESULTAAT BEDRIJFSVOERING	519.598,53	952.766,40	836.656,40	1.661.417,81
VII. UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	174.845,73	64.094,93	1.040,24	10.542,58
VIII. UITZONDERLIJKE KOSTEN	445,43	23.556,89	161.067,59	270.098,21
IX. NETTO RESULTAAT: WINST/(VERLIES)	693.998,83	993.304,44	676.629,05	1.401.862,18
CASHFLOW				
Winst/ (verlies) van het boekjaar	693.998,83	993.304,44	676.629,05	1.401.862,18
Afschrijvingen+waardeverminderingen	3.309.169,27	6.198.731,30	6.013.158,92	5.922.093,55
Totaal	4.003.168,10	7.192.035,74	6.689.787,97	7.323.955,73
Overboeking naar wettelijke reserve	0,00	31.316,00	0,00	66.909,00
WINST/ (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	693.998,83	961.988,44	676.629,05	1.334.953,18



Samenstelling

Internationale Luchthaven Oostende-Brugge
Nieuwpoortsesteenweg 889 - 8400 Oostende
Gino Vanspauwen, Johan Onraedt, Ann Vanpraet,
Emanuela Segers, Els Jaques

Eindredactie

Els Jaques

Verantwoordelijke uitgever

Gino Vanspauwen, Algemeen Directeur

Lay-out en druk

BZ - AFM
Digitale Drukkerij
Nadia De Braekeler

Depotnummer

D/2008/3241/088

Uitgave

April 2008

The present annual report is also available in English and can be obtained free of charge at the following address :

Ostend-Bruges International Airport
Mrs Cathy Lattrez
Nieuwpoortsesteenweg 887 bus 4
B-8400 Oostende
Telephone: +32 (0)59 80 20 08
Fax: +32 (0)59 70 55 12
e-mail: cathy@ost.aero

© Niets uit deze publicatie mag worden gepubliceerd zonder de expliciete bronvermelding
"Jaarverslag 2007 - Internationale Luchthaven Oostende-Brugge"



Internationale Luchthaven Oostende-Brugge
Nieuwpoortsesteenweg 889
8400 Oostende
België

Tel.: +32 (0)59 80 20 08

Fax: +32 (0)59 70 55 12

www.ost.aero

BIJLAGE 3

Businessplan Luchthaven Kortrijk Wevelgem



Businessplan Luchthaven Kortrijk-Wevelgem

Colofon

Auteurs

Kris Debisschop (How-to Advisory)
Kees Hörchner (How-to Advisory)
Kevin Lyen (How-to Advisory)
Geert Boosten (Boosten Consultancy)
Alex Van Breedam (VIL)
Francis Rome (VIL)

Redactie

Alex Van Breedam, Francis Rome (VIL)

Verantwoordelijke Uitgever

Alex Van Breedam (VIL),
Vlaams Instituut voor de Logistiek

Fotografisch Materiaal

Copyright © Luchthaven Kortrijk-Wevelgem
Maart 2007

© Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) 2007

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, geluidsband, elektronisch of op welke andere wijze ook, zonder uitdrukkelijk, voorafgaandelijk en schriftelijke toestemming van de auteurs en van de uitgever.

Vlaams Instituut voor de Logistiek - VIL
Flanders Institute for Logistics
Jordaenskaai 25
B-2000 Antwerpen (Belgium)
T: +32 (0) 3 229 05 00
F: +32 (0) 3 229 05 10
www.vil.be

Hoewel dit rapport met zeer veel zorg is samengesteld, aanvaarden de auteur(s) noch de uitgever enige aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden in dit rapport.

Executive Summary

Het sociaal-economische belang van de Vlaamse regionale luchthavens wordt door de Vlaamse Regering ten volle onderkend, zo blijkt onder meer uit een recent terzake opgestelde Strategische Visienota i.v.m. regionale luchthavens. Luchthavens vormen namelijk, analoog met de zeehavens, voor Vlaanderen economische poorten met een welvaartscreërend karakter. Tegelijkertijd is de Vlaamse Regering zich bewust van de uitzonderlijke dynamiek die is verbonden aan de gediversifieerde markt van (regionale) luchtvaart en -havens.

Aansluitend op deze nota is door de Vlaamse Minister van Openbare Werken, de opmaak van een concreet businessplan vooropgesteld, waaronder voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem. Het onderzoek, uitgevoerd door het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL), moest onder meer de eventuele levensvatbaarheid van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem aantonen, na inbreng van middelen en know-how van private investeerders. Tegelijkertijd was bij de eventuele verdere uitbouw van de luchthaven, naast het streven naar een 'normale' bedrijfseconomische rendabiliteit ervan, tevens het principe van een zogenaamde 'balanced growth' van belang: een evenwicht tussen groei en kwaliteit, of met andere woorden, een eventuele economische ontwikkeling die zich afspeelt binnen de contouren van de thans vigerende milieuvergunning. Daarbij stelde zich tevens de vraag naar al dan niet overname door het Vlaams Gewest van publieke functies zoals brandweer en veiligheid (thans een kost van 0,65 mio euro op jaarbasis voor de lokale besturen) en of, en in welke mate, tussenkomst vereist is/zal zijn voor de instandhouding en de modernisering van de infrastructuur.

De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is sinds het begin van de jaren '70 van de vorige eeuw een regionale luchthaven die zich in hoofdzaak toespitst op de ontwikkeling van general aviation en meer in het bijzonder het segment van business aviation. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de luchthaven meerdere niches bespeelt, zoals medische en expressvluchten, maar door beperkte financiële middelen en een weinig proactieve benadering marktpotentieel laat verloren gaan. Hierdoor worstelt de luchthaven al jaren met haar feitelijke bestaansgrond, hoewel het maatschappelijke draagvlak wel degelijk aanwezig blijkt te zijn (mede door toedoen van het stopzetten van hinderlijke zweefvluchten). De thans nagestreefde basisdoelstelling beperkt zich dan ook tot het behouden van het statuut van 'gecertificeerd internationaal luchtvaartterrein', ook voor niet-Schengenlanden. Ondanks deze certificering is de luchthaven Kortrijk-Wevelgem niet erkend als 'regie-luchthaven', waardoor er geen verkeerscontrole noch instrumentering is vanwege Belgocontrol. Dit laatste is echter een noodzakelijke voorwaarde om op de internationale luchtvaartkaart gezet te worden.

De huidige eigendomssituatie van de luchthaven is geheel versnipperd. De beheersmaatschappij, i.e. WIV, is momenteel in handen van 13 gemeenten (45,8%), de provincie West-Vlaanderen (44,4%), intercommunale Leiedal (7,4%) en de West-Vlaamse energie en teledistributiemaatschappij (2,4%). Gegeven de nieuwe Gemeentewet dringt zich trouwens een nieuwe samenstelling op tegen eind 2006. Verder heeft de beheersmaatschappij WIV een exclusieve concessieovereenkomst afgesloten tot 2033 met FIA, welke in hoofdzaak instaat voor afhandeling en jet-fueling. Deze overeenkomst heeft toegelaten het luchthavengebouw grondig te vernieuwen. De verharde startbaan, met een commercieel interessante lengte van 1.900 meter, en de omliggende infrastructuur (taxibaan, parkings, gebouwen) zijn domein van de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal. Het merendeel van de omliggende bedrijventerreinen is daarentegen in handen van de Provincie en Leiedal.

De financiële performance van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is tot op vandaag evenwel deels afhankelijk van provinciale en gemeentelijke overheidssubsidies. Dankzij het volgehouden commitment van de lokale publieke partners en van de private partner FIA, blijft de luchthaven enigszins overeind, maar laat tegelijkertijd een latent potentieel onbenut. Belangrijk element hierin is de noodzakelijke zogenaamde ICAO certificering code 2B, samen met de daartoe dringend vereiste investeringen. Het Vlaams Gewest investeerde trouwens dit jaar al 1,5 mio euro in de verbetering van de startbaan.

De bedrijfseconomische en maatschappelijke startbasis voor een verdere, duurzame en rendabele ontwikkeling van de luchthaven is dus alleszins niet ongunstig te noemen, zij het dat deze basis aan de vrij smalle kant is en onder druk staat door de omvangrijke investeringen in basisinfrastructuur die vereist zijn om te blijven voldoen aan de ICAO 2B standaarden. Echter, de luchthaven is actief in een set van aantrekkelijke marktsegmenten, zoals business aviation, medische en expressvluchten, waarvoor internationale studies, ruime, doch realistische groeiverwachtingen vooropstellen voor de komende 10 jaar én die binnen de huidige milieuvergunning kunnen geacomodeerd blijven. Daarmee alleen al heeft de luchthaven wel degelijk een reden van (voort)bestaan, mede door het feit dat deze relatief prijsinelastische marktsegmenten opportuniteiten bieden voor de thans nog onvoldoende uitgebouwde non-aëronautische activiteiten.

Dit perspectief wordt zo mogelijk nog aantrekkelijker en kan nog beter worden geconsolideerd wanneer de luchthaven zich profileert als één van dé visitekaartjes van de regio rond Kortrijk voor 'Innovation, Design & Creation'. Het is meer dan wenselijk gebleken om de al aanwezige groeidynamiek terzake ook door te vertalen naar de lucht- en landzijdige ontwikkeling van de luchthaven. De strategische keuze voor een 'Kortrijk Innovation, Design & Creation Airport', oftewel Kortrijk I-DC, ligt derhalve breed open.

Een duurzame en rendabele exploitatie in de toekomst van de luchthaven vereist wel de oprichting door het Vlaams Gewest, samen met de Provincie (en eventueel de gemeenten Kortrijk en Wevelgem en de intercommunale Leiedal), van een LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM; nv van publiek recht), die instaat voor investering, beheer en structureel onderhoud van de basisinfrastructuur en van een LuchthavenExploitatieMaatschappij (LEM; nv van privaat recht), die instaat voor de commerciële exploitatie en het vermarkten van de luchthaven. Deze splitsing kadert binnen en houdt rekening met de principes naar voren geschoven in de Visienota van de Vlaamse Regering, namelijk: (1) behoud van huidige ICAO statuut (code 2B), (2) een 'balanced growth' binnen de contouren van de thans vigerende milieuvergunning en (3) het bereiken van een 'level playing field' voor de Vlaamse regionale luchthavens.

Het financieel-economische haalbaarheidsonderzoek toont aan dat een rendabele exploitatie mogelijk is voor LEM en LOM en geeft de voorkeur aan een contractueel vast te leggen concessievergoeding, te betalen door LEM aan LOM, voor het gebruik van de luchthaventerreinen en –gebouwen, in eigendom van en/of ter beschikking gesteld via LOM. Een dergelijke organisatiemodel leidt bovendien tot de meest zuivere rolverdeling tussen LOM en LEM in termen van commerciële bewerking van de markt; een rolverdeling die trouwens al deels aansluit op de bepalingen terzake in de Visienota van Vlaamse Regering inzake regionale luchthavens.

Om naar de gewenste toekomstige situatie over te gaan, is een zo kort mogelijk transitietraject vereist. De intercommunale WIV zou daarbij ophouden te bestaan, terwijl diens (voornamelijk administratieve) taken tijdelijk worden overgenomen door FIA. Tegelijkertijd wordt LOM opgericht, en wordt, middels een doelgerichte en efficiënte tenderprocedure, de private partner gezocht voor LEM.

De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is potentieel ondersteunend aan de verdere materialisering van de zich steeds sterker ontluikende groeidynamiek van de Kortrijkse regio rond 'Innovation, Design & Creation'. Een duurzaam commitment, zowel aan publieke zijde als van de kant van het bedrijfsleven, is evenwel onontbeerlijk voor het voortbestaan van de regio. Een bijzondere, doch nog nader te bepalen, rol in deze speelt de intercommunale Leiedal. Zij is bij voorkeur actief betrokken bij LOM én LEM, als pleitbezorger van de (lokale) publieke belangen en als realisator van actief parkmanagement, met inbegrip van de luchthaven. Enkel met een dergelijk (boven)lokaal gedragen commitment heeft Kortrijk I-DC een reële kans op een duurzame en rendabele exploitatie, zij het dat de bedrijfseconomische basis altijd relatief smal kan blijven.



Inleiding

Strategische Visienota inzake regionale luchthavens als basis

Het sociaal-economische belang van de Vlaamse regionale luchthavens wordt door de Vlaamse Regering ten volle onderkend, zo blijkt onder meer uit een recent terzake opgestelde Nota over de strategische visie i.v.m. regionale luchthavens. Luchthavens vormen, analoog met de zeehavens, voor Vlaanderen economische poorten met een welvaartscreërend karakter.

Tegelijkertijd is de Vlaamse Regering zich bewust van de uitzonderlijke dynamiek die verbonden is aan de gediversifieerde markt van (regionale) luchtvaart en -havens. Zo richt de luchthaven van Wevelgem zich voornamelijk op het zakelijk vliegverkeer, met alle mogelijke landen van Europa als bestemming, gezien haar status van goed bereikbare en soepel functionerende regionale vertrek- en aankomstplaats.

Recent is een onderzoeksrapport neergelegd, dat handelt over het ontwikkelingspotentieel van de betrokken luchthaven en mogelijke strategieën terzake suggereert, waarnaar ook de eerder vernoemde Visienota concreet verwijst. Aansluitend op dit vooronderzoek, dat veeleer vanuit een strategisch perspectief vertrekt, en conform de bepalingen terzake in de Visienota, is door de Vlaamse Minister van Openbare Werken de opmaak van een concreet businessplan vooropgesteld.

Het onderzoek moet onder meer de eventuele levensvatbaarheid van de luchthaven aantonen na de inbreng van middelen en know-how van private investeerders. De Vlaamse overheid stelt zich daarbij tevens de vraag naar al dan niet overname van publieke functies zoals brandweer en veiligheid (thans een kost van 650.000 euro op jaarbasis voor de lokale besturen) en of, en in welke mate, tussenkomst vereist is/zal zijn voor de instandhouding en de modernisering van de infrastructuur.

Omdat de levensvatbaarheid van een (regionale) luchthaven afhankelijk is van een stabiel en performant exploitatiekader, stelt zich tevens de dwingende vraag naar de 'meest geschikte organisatiestructuur' (inclusief rechtsvorm) die binnen een degelijke juridische omkadering voldoende autonoom en marktconform kan functioneren op lange termijn.

Tegelijkertijd is bij de eventuele verdere uitbouw van de luchthaven, naast het streven naar een 'normale' bedrijfseconomische rendabiliteit ervan, tevens het principe van een zogenaamde 'balanced growth' van belang; een evenwicht tussen groei en kwaliteit. Dit evenwicht werkt gelijktijdig en in twee richtingen, met name:

- de groei van de luchthavenactiviteit met respect voor de leef- en woonkwaliteit, en
- het zorgen voor een leefbaar woonklimaat met respect voor de groei van de luchthavenactiviteit.

De Visienota van de Vlaamse Regering maakt duidelijk dat de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens moet worden gevrijwaard en dat daarvoor belangrijke keuzes moeten worden gemaakt. De fundamentele onderzoeksvraag is hier derhalve: Kan het businessplan geloofwaardig en onderbouwd aantonen dat een duurzame, rendabele exploitatie van de luchthaven van Wevelgem mogelijk is op basis van een realistisch businessconcept, desgevallend ondersteund door inbreng van de private sector en wat zijn de kritische randvoorwaarden en risico's daartoe?

Gefaseerde aanpak leidend naar duidelijke conclusies en aanbevelingen

Voor de opstelling van het businessplan voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem werden 7 opeenvolgende fasen doorlopen:

1. verdere conceptualisering van de businessalternatieven voor de luchthaven;
2. markttoetsing van mogelijke businessalternatieven;
3. concretisering van het relevante businessconcept voor de luchthaven;
4. doorrekening naar en evaluatie van de financieel-economische haalbaarheid;
5. verdere optimalisering van het relevante businessconcept;
6. uitwerking van een draaiboek naar eventuele concrete implementatie;
7. finale opmaak van het integrale businessplan voor de luchthaven.

De resultaten van de analyses zijn tevens afgetoetst met een Stuurgroep, voorgezeten door Vlaams Minister van Openbare Werken, Kris Peeters, met representatieve vertegenwoordigers van de publieke sector (lokaal en provinciaal) en de (lokale) private sector.



Situatieschets van de huidige luchthaven van Kortrijk-Wevelgem

De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is sinds het begin van de jaren '70 van de vorige eeuw een regionale luchthaven die zich in hoofdzaak toespitst op de ontwikkeling van general aviation en meer in het bijzonder

Een (niet erkende) regionale luchthaven die zich staande weet te houden met beperkte middelen

het segment van business aviation. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de luchthaven meerdere niches bespeelt, zoals medische en expressvluchten, maar door beperkte financiële middelen en een weinig pro-actieve benadering marktpotentieel laat verloren gaan. Hierdoor

worstelt de luchthaven al jaren met haar feitelijke bestaansgrond, hoewel het maatschappelijke draagvlak wel degelijk aanwezig blijkt te zijn (mede door toedoen van het stopzetten van hinderlijke zweefvluchten).

VERKEERSONTWIKKELING LUCHTHAVEN 2003-2005			TABEL 1
	2003	2004	2005
Professioneel verkeer			
Aantal passagiers nationaal	5.234	3.590	3.433
Aantal passagiers internationaal	9.881	8.366	10.077
Totaal passagiers	15.115	11.956	13.510
Aantal vliegbewegingen nationaal	1.960	1.559	1.664
Aantal vliegbewegingen internationaal	2.086	2.234	2.854
Totaal vliegbewegingen	4.046	3.793	4.518
Niet-professioneel verkeer			
Aantal passagiers nationaal	50.301	43.985	42.942
Aantal passagiers internationaal	7.855	5.651	5.074
Totaal passagiers	58.156	49.636	48.016
Aantal vliegbewegingen nationaal	25.058	22.404	21.754
Aantal vliegbewegingen internationaal	3.406	2.506	2.270
Totaal vliegbewegingen	28.464	24.910	24.024

Versnipperde eigendomsstructuur en financiële situatie versus belangrijke investeringen en kosten voor safety & security

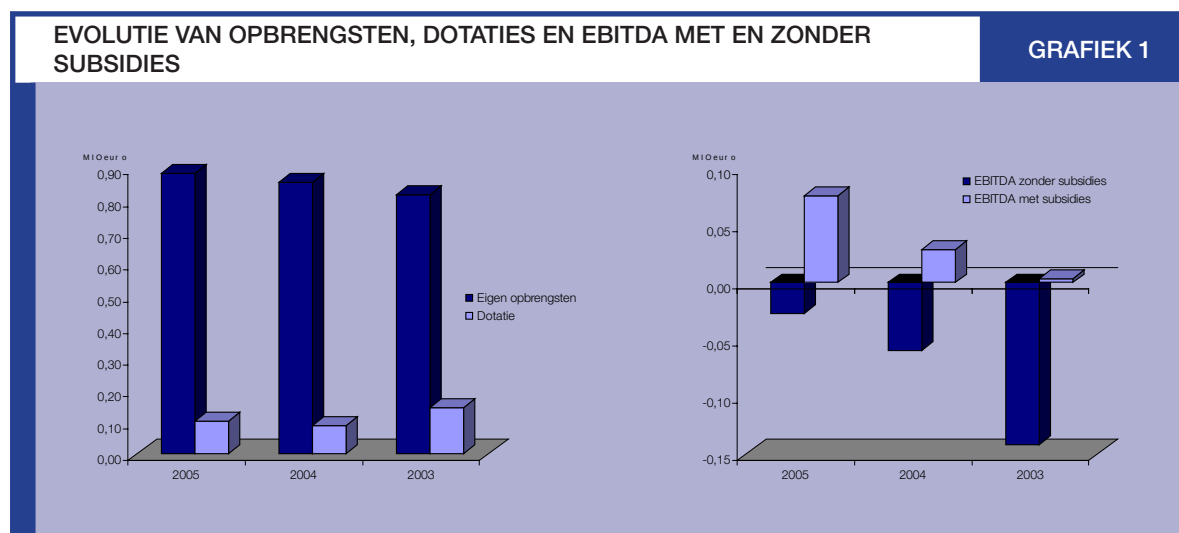
De thans nagestreefde basisdoelstelling beperkt zich dan ook tot het behouden van het statuut van 'gecertificeerd internationaal luchtvaartterrein', ook voor niet-Schengenlanden. Ondanks deze certificering is de luchthaven Kortrijk-Wevelgem niet erkend als 'regieluchthaven'¹, waardoor er geen verkeerscontrole noch instrumentering is vanwege *Belgo-control*.

Dit laatste is echter een noodzakelijke voorwaarde om op de internationale luchtvaartkaart gezet te worden.

¹ Op basis van het Samenwerkingsakkoord gesloten tussen de Belgische Staat die optreedt voor de Regie der Luchtweegen en de Gewesten (gepubliceerd in het Belgische Staatsblad van 09/03/1990 en daadwerkelijk in de praktijk gebracht in 1992).

De huidige eigendomssituatie van de luchthaven is geheel versnipperd. De beheersmaatschappij, i.e. *WIV*, is momenteel in handen van 13 gemeenten (45,8%), de provincie West-Vlaanderen (44,4%), intercommunale *Leiedal* (7,4%) en de West-Vlaamse energie en teledistributiemaatschappij (2,4%). Gegeven de nieuwe Gemeentewet dringt zich trouwens een nieuwe samenstelling op tegen eind 2006. Verder heeft de beheersmaatschappij *WIV* een exclusieve concessieovereenkomst afgesloten tot 2033 met *FIA*, welke in hoofdzaak instaat voor afhandeling en jet-fueling. Deze overeenkomst heeft toegelaten het luchthavengebouw grondig te vernieuwen. De verharde startbaan, met een commercieel interessante lengte van 1.900 meter, en de omliggende infrastructuur (taxibaan, parkings, gebouwen) zijn domein van de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale *Leiedal*. Het merendeel van de omliggende bedrijventerreinen is daarentegen in handen van de Provincie en *Leiedal*. Overigens, het Vlaams Gewest kwam in 2006 tussen voor een bedrag van 1,5 mio euro in enkele dringende investeringen voor de landingsbaan.

De financiële performance van de luchthaven is overigens deels afhankelijk van provinciale en gemeentelijke overheidssubsidies. Bovendien komt deze in toenemende mate onder druk te staan door een terugval van de 'eigen' opbrengsten.



*Actieve 'turnaround'
dringt zich op*

Dankzij het volgehouden commitment van de lokale publieke partners en van de private partner *FIA*, blijft de luchthaven enigszins overeind, maar laat tegelijkertijd een latent potentieel onbenut. Belangrijk element hierin is de noodzakelijke *ICAO* certificering code 2B, samen met de daartoe dringend vereiste investeringen.

Voorstel van businessconcept

Luchthaven ter ondersteuning van de economische regiodynamiek

Internationalisatie van de economische ontwikkelingen in de regio

De ondernemingen en dito economische activiteiten in West-Vlaanderen internationaliseren in hoge mate. Daar waar deze ondernemingen voorheen voornamelijk lokaal gericht waren, is de huidige en zich versnellende trend dat zij in toenemende mate deel gaan uitmaken van internationale, zelfs mondiale netwerken.

Eigendomsverhoudingen veranderen, waardoor West-Vlaamse ondernemingen hetzij in buitenlandse handen komen, dan wel dat zij belangen nemen in buitenlandse ondernemingen en productielocaties. Het gevolg zal zijn dat de noodzaak en behoefte om (zakelijk) te reizen en/of om efficiënt en effectief bereikbaar te zijn en te blijven voor internationale opiniemakers en beslissingsnemers uit het bedrijfsleven, sterk toeneemt. Deze trend wordt door vele ondernemingen en (lokale) belanghebbenden onderschreven.

Luchthaven ter ondersteuning van economische ontwikkelingen

De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem heeft aldus nu al een duidelijke rol in de verankering van de regio binnen de context van deze ontwikkelingen. Dit effect zal zich wellicht versterken door de steeds langer wordende reistijd naar en verblijfstijd op Brussels Airport.

De luchthaven kan daarmee een duidelijke streekfunctie vervullen en geldt derhalve in de toekomst als mogelijke belangrijke vestigingsplaatsfactor. Hierdoor is de uitstraling van de luchthaven ruimer dan enkel haar di-

Een ruim, bovenlokaal catchment area

recte gebruikers (passagiers, verladers en eigenaars van jets). Inwoners van de streek profiteren van de toegenomen dan wel behoud van werkgelegenheid bij de belangrijke internationale bedrijven en hun lokale toeleveranciers in de regio. De luchthaven is in die zin een economische motor voor de regio. Het begrip 'regio' is overigens vrij ruim; het werkingsgebied van de luchthaven omvat het gebied in straal van ruim 50 km rond de luchthaven.

Maatgericht vervoer in prijsinelastische marktsegmenten

Kortrijk-Wevelgem is gespecialiseerd in doorgedreven maatwerk in luchtvervoer. Gebruikers van de luchthaven bepalen in hoge mate zelf route, tijd en aantal personen aan boord. Daarnaast biedt de luchthaven door de lengte van de baan (1,9 km) voldoende mogelijkheden voor groepsvervoer van en naar de regio. Door deze positie kan de luchthaven meerdere, relatief prijsinelastische marktsegmenten bedienen: zakentaxivluchten, express vracht, medische vluchten en groepsvervoer.

Kortrijk Innovation, Design & Creation Airport (Kortrijk I-DC)

Keuze voor 'Innovation, Design & Creation'

De dynamiek in de regio rond Kortrijk-Wevelgem maakt een sterke ontwikkeling door van productie naar ontwikkeling, innovatie en ontwerp van producten en diensten binnen velerlei sectoren, inclusief logistieke sectoren. Dit wordt één van de drijvende krachten in de regio. De belangrijke internationale beurzen in Kortrijk Expo onderstrepen deze trend. De keuze voor een themaluchthaven, namelijk 'Kortrijk Innovation, Design & Creation Airport' (Kortrijk I-DC), ondersteunt deze ontwikkeling en maakt dat de luchthaven internationaal dit karakter structureel mee moet uitdragen. De economische motorfunctie van de luchthaven krijgt in die zin concretere vorm en inhoud.

Luchthaven als 'show case'

Niet alleen in naam, maar ook in uitvoering moet de luchthaven duidelijk maken dat het deel uitmaakt van de dynamiek in de regio. Het thema 'Innovation, Design & Creation' moet duidelijk zichtbaar zijn in de faciliteiten als luchthavengebouw, loodsen en non-aeronautische activiteiten. De luchthaven is daarmee een operationeel expositiecentrum van de belangrijke innovaties, producten en diensten uit de regio met een luchtvaart- en/of luchthavengerelateerde achtergrond. Naast industriële én logistieke ontwikkelingen biedt het 'Creation' deel eveneens aanknopingspunten voor (Vlaamse) kunst en cultuuruitingen waartoe zakelijke en niet-zakelijke gebruikers van de luchthaven interesse kunnen vertonen.

Interactie tussen luchthaven en regio

De invulling van het thema 'Innovation, Design & Creation' vergt een grote betrokkenheid van de belangrijke bedrijven terzake in de regio, maar ook een visie op de ontwikkeling van de luchthaven zelf, en vice versa.



Verdere doorvertaling van het businessconcept

Versterking van bestaan- de marktsegmenten

De realisatie van het businessconcept vergt een meer klantgerichte en naar buiten gerichte werkwijze voor de volgende kansrijke marktsegmenten:

- taxivluchten voor zakelijke reizigers; kansen ontstaan door introductie van nieuwe en goedkopere vliegtuigen waardoor het voor bredere lagen in het bedrijf aantrekkelijker wordt om dit soort vervoer te gebruiken;
- groepsverkeer, zeker in samenwerking met Kortrijk Xpo;
- expressvracht in samenwerking met de logistieke managers van de grote bedrijven en warehouses in de ruime regio;
- medische vluchten, die een extra impuls kunnen krijgen door de nieuwbouw van het regionale ziekenhuis te Kortrijk;
- lesvluchten, al zal dit segment gegeven het karakter van de vluchten binnen duidelijke kaders moeten opereren;
- privé-verkeer (voor zover dit niet de ontwikkeling van het andere verkeer in de weg staat).

Diverse studies (waaronder deze van *Eurocontrol*) onderschrijven de grote groeiverwachtingen in het business aviation segment (met groeicijfers van 7% en meer), mede onder impuls van de steeds goedkopere wordende Very Lights Jets die het gebruik ervan door het middle management van (internationale) bedrijven toegankelijk (zullen) maken. Dit houdt in dat het onderhoud en mogelijk zelfs de bouw van mini-jets mee in het vizier kan komen voor de luchthaven. Ook het feit dat de nabijliggende luchthaven van Rijsel niet meer actief lijkt in te zetten op dit segment, biedt, samen met de impulsen die zouden kunnen voortvloeien uit de grensoverschrijdende initiatieven voor de realisatie van een Eurodistrict, belangrijke en unieke groeikansen, bijvoorbeeld voor het verzorgen van beursgerelateerde vluchten (cfr. Kortrijk Xpo).

Ook het segment van de medische vluchten (waaronder repatriëring en 'medisch toerisme') wordt door voor-
aanstaande spelers (zoals internationale verzekeringsmaatschappijen) als een belangrijk groeisegment beschouwd, zeker voor de eerstkomende jaren (+7% per jaar). Deze groei kan tevens geconsolideerd worden door de realisatie van het thans in aanbouw zijnde nieuwe streekziekenhuis, in combinatie met het toene-
mende tekort aan behandelingscapaciteit in ziekenhuizen in de UK.

De cargo expressvluchten vooral naar de UK, ten behoeve van een internationaal actieve en toonaangevende leverancier van vervangonderdelen voor material handling equipment, access equipment en andere industriële voertuigen zijn de voorbije jaren aanzienlijk gegroeid. Ook voor de komende jaren is een dergelijke groei te verwachten, hetgeen nog verder aangewakkerd zou kunnen worden door het in de regio actief gaan werven van vracht en door het aantrekken van logistieke spelers die de Europese markt willen instappen met innovatieve concepten als afleverboxen aan de rand van bedrijventerreinen.

Het boeiende aan deze marktsegmenten is bovendien dat zij een grotendeels prijsinelastisch karakter hebben, waardoor een stijging van de aëronautische inkomsten (bovenop deze door toedoen van een verhoging van het aantal vliegbewegingen) realistisch kan worden genoemd.

Door te kiezen voor een gesegmenteerde groei ontstaat daarnaast een buitengewoon interessante portfolio van activiteiten op de luchthaven, waardoor deze voor verschillende doelgroepen aantrekkelijk blijft en daarmee ook een brede functie naar de regio vervult.

Groei binnen duidelijke grenzen

De groei van de luchthaven moet geschieden binnen de bekende contouren van de milieuvergunning. Recente simulaties door de KUL laten zien dat binnen deze grenzen, nog significante groei van het verkeer mogelijk is.

Ontwikkeling van non-aëronautische inkomsten

Naast inkomsten uit landingsgelden zijn de inkomsten uit non-aeronautische activiteiten van levensbelang voor de gezonde ontwikkeling van de luchthaven. Op dit moment zijn de belangrijkste non-aeronautische inkomsten vooralsnog afkomstig van verhuur van grond en opstallen en concessie-inkomsten (afhandeling en brandstof). In de toekomst moeten faciliteiten ontwikkeld worden ter versterking van ieder afzonderlijk marktsegment: wacht- en vergaderfaciliteiten, parkeren, vervoer, etc..

Ontwikkeling van bedrijventerreinen

Rond de luchthaven is inmiddels een bedrijvenpark ontstaan, zij het met niet enkel luchthavengerelateerde activiteiten. De ontwikkelaar van de bedrijvenparken in de regio, met een duidelijke kennis over het beheren en managen van dergelijke bedrijvenparken, is de intercommunale Leiedal. Leiedal moet een belangrijke rol spelen bij het betrekken van bedrijven uit de regio bij de ontwikkeling van de luchthaven en het vertalen van het businessconcept voor de luchthaven naar het 'luchthavenpark'. Op dit moment heeft de intercommunale Leiedal 1,6 ha bedrijventerrein vrij naast het luchthaventerrein. De mogelijkheid bestaat om in samenwerking met Leiedal dit terrein te ontwikkelen in functie van en ter versterking van de inkomstenstromen van de luchthaven zelf. Daarnaast bestaat nog de mogelijkheid tot het (opnieuw) verwerven van belendende terreinen en daar gerichte activiteiten onder te brengen ter versterking van het gekozen businessconcept. De voorkeur gaat alvast uit naar de vestiging van een bedrijven- en demonstratiecentrum waarin luchthaven- en luchtvaartgerelateerde activiteiten zijn ondergebracht met een directe aansluiting op 'Innovation, Design & Creation'. Op langere termijn kan gekeken worden of functieverandering van bepaalde luchthaventerreinen, mede op basis van bestaande overeenkomsten, mogelijk is, gezien de erin opgenomen clausules van voorkeurecht en recht op uitkoop.

Toepassing van efficiënt en effectief management

De invulling van bovenstaand businessconcept is gebaseerd op een sterke ondersteunende en versterkende functie van de luchthaven naar de regio toe, en vice versa. Gegeven deze rol als regionale luchthaven zal de toegevoegde waarde van de luchthaven vooral buiten de luchthaven zelf goed merkbaar zijn. De luchthaven zelf moet een gezonde bedrijfeconomische basis hebben hetgeen echter, gegeven schaal en omvang, niet voor de hand liggend. Het gezond houden van de luchthaven vergt daarom een strikt efficiënt en effectief management benadering om de luchthaven concurrerend te houden.

Voorstel van organisatiemodel

Splitsing van basisinfrastructuur en commerciële exploitatie

Qua organisatiemodel van de luchthaven wordt hier een (handhaving van de) splitsing gesuggereerd in een LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM) en een LuchthavenExploitatieMaatschappij (LEM). Deze splitsing kadert binnen en houdt rekening met de principes naar voren geschoven in de Visienota van de Vlaamse Regering, wat concreet inhoudt: (1) behoud van huidige ICAO statuut (code 2B), (2) een ‘balanced growth’ binnen de contouren van de thans vigerende milieuvergunning en (3) het bereiken van een ‘level playing field’ voor de Vlaamse regionale luchthavens.

Beheerstaken voor de LOM

De LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM) is een nv van publiek recht die verantwoordelijk is voor de ontwikkeling, de instandhouding en het beheer van de bestaande en toekomstige basisinfrastructuur van de luchthaven, samen met het operationeel houden van de luchthaven (inclusief brandweer en dergelijke). Onder ‘basisinfrastructuur’ wordt begrepen: startbaan, taxibanen, bijhorende installaties en landzijdige toegangswegen. LOM is derhalve verantwoordelijk voor het blijvend voldoen aan de huidige en toekomstige ICAO-eisen. LOM stelt deze gecertificeerde infrastructuur en aanverwante (zoals gronden) ter beschikking aan LEM.

Aandeelhouders zijn het Vlaams Gewest, de Provincie West-Vlaanderen, en desgevallend de gemeenten Kortrijk en Wevelgem en de intercommunale Leiedal. De Provincie brengt de thans in haar bezit zijnde basisinfrastructuur in in het eigen vermogen van LOM. Leiedal stelt deze van haar minstens ter beschikking van LOM (en LEM).

Commerciële taken voor de LEM

De LuchthavenExploitatieMaatschappij (LEM) is een nv van privaat recht die zich uitsluitend richt op het vermarkten van de luchthaven. LEM is derhalve verantwoordelijk voor het zo goed mogelijk uitbaten van de mogelijkheden aan aëronautische zijde (luchtverkeer en –vervoer) en non-aëronautische zijde (waaronder vastgoed). LEM kan dus al haar energie richten op het optimaliseren van de commerciële exploitatie en hoeft zich niet, of in beperkte mate (cfr. klein onderhoud), te bekommeren om de beheersaspecten van de basisinfrastructuur. Deze onderneming kan klein zijn in omvang wanneer een groot deel van de commerciële activiteiten via contracten uitbesteed wordt. De belangrijkste taken zijn dus marketing, sales en business development, zowel aëronautisch als non-aëronautisch (weliswaar luchthaven gerelateerd), binnen de thans vigerende milieuvergunning en rekening houdend met het maatschappelijke draagvlak.

Het aandeelhouderschap is in handen van één of meerdere private partners, aan te duiden middels een gerichte tenderprocedure, die mogelijk ook zelf instaan voor de afhandeling op de luchthaven. Het kan desgevallend aangevuld worden met een strategische positie van de intercommunale Leiedal als bewaker van de (lokale) publieke belangen (wat dus niet langer rechtstreeks door de gemeenten zal gebeuren) en als liaison officer ten overstaan van LOM.

Onderlinge relaties en rol van de aandeelhouders

LOM draagt dus zorg voor de beschikbaarheid van de basisinfrastructuur, conform de vigerende eisen, aan LEM. LEM heeft als opdracht om de luchthaveninfrastructuur zo goed mogelijk te vermarkten, in lijn met het beschreven businessconcept.

In vergelijking met de huidige situatie zal bij LEM veel meer de nadruk liggen op de (ontwikkeling) van de markt en een commercieel verantwoorde bedrijfsvoering.

Redenen voor splitsing

De redenen voor een (behoud van de al de facto nu bestaande) splitsing in een Ontwikkelingsmaatschappij en een Exploitatiemaatschappij zijn velerlei.

Beter aantrekken van strategische partners binnen LEM

De splitsing schept de nodige voorwaarden om private partijen te interesseren voor een (belangrijke) participatie in LEM. Binnen deze Exploitatiemaatschappij zijn de investeringen voor de deelnemende aandeelhouders: (1) bij aanvang te overzien omdat met een relatief beperkte investering een substantieel aandeel in het aandelenkapitaal en dus zeggenschap kan verworven worden over de verdere ontwikkeling en vermarkting van de luchthaven; (2) interessant omdat vanwege deze investeringen een redelijk rendement (10%) haalbaar wordt en (3) de risico's die over de investeringssom gelopen worden redelijk zijn omdat het grootste deel van de vaste kosten van een luchthaven bij LOM zal ondergebracht zijn. Zodoende is het makkelijker om private partijen aan te trekken dan in het geval er geen splitsing zou zijn.

Snellere introductie van een dynamische ondernemingscultuur in LEM

De splitsing stelt LEM in staat om, zeker na het selecteren van een geschikte private partner op basis van een doelgerichte tenderprocedure, een organisatiecultuur te hanteren die blijkt geeft van een doortastende markt- en marketinggeoriënteerde onderneming die tegelijkertijd oog heeft voor de ruimere lokale en bovenlokale publieke belangen.

Geen belangenverstrengeling

De splitsing vertaalt zich in een betere scheiding van de relevante publieke en private belangen. Het creëert tevens de voorwaarden voor een betere en meer zuivere invulling van de publieke functie ten aanzien van vigerende regelgeving en normering, inzake milieu, safety & security etc.

Lagere financieringskosten

De splitsing resulteert in lagere financieringskosten dan in de situatie van een onderneming die infrastructuurontwikkeling én exploitatie combineert. Door het grootste gedeelte van de luchthavengerelateerde activa onder te brengen op de balans van de Ontwikkelingsmaatschappij, kunnen deze activa op een relatief goedkope manier gefinancierd worden. De financiering

van LOM vindt in principe (grotendeels) plaats met eigen vermogen van de publieke aandeelhouders (Vlaams Gewest, Provincie, intercommunale Leiedal en desgevallend de gemeenten Kortrijk en Wevelgem), waarvoor slechts een geringe (tot geen) vergoeding wordt gevraagd. Of omgekeerd, wanneer deze kapitaalintensieve activa (runway, taxibanen, aprons, etc) door private partijen zouden moeten gefinancierd worden (als deze al daartoe bereid zouden worden gevonden), dan zouden deze mogelijk een fors hogere vergoeding vragen waardoor de financieringskosten zouden stijgen.

*Flexibiliteit voor de
publieke partners*

Daar de belangrijkste activa (inclusief gronden) publieke eigendom blijven, behouden de publieke partners de nodige flexibiliteit indien het verder vermarkten van de luchthaven door LEM alsnog niet succesvol zou blijken. De waarde van de door publieke partners ingebrachte en ter beschikking gestelde activa (in het bijzonder de gronden) blijft minstens gehandhaafd, zelfs bij falen van LEM.

ESR-neutraliteit

Begrotingstechnisch gezien is de (éénmalige) kapitaalsinjectie door het Vlaams Gewest in LOM, naar verluidt, ESR-95 neutraal.

Vereist transitiepad

*De facto is er al
een splitsing*

De feitelijke realisatie van de hier beoogde splitsing vergt bijzondere aandacht, gezien er eigenlijk op heden al sprake is van gescheiden operaties, zij het op een sub-optimale wijze.

De daartoe vereiste transitie wordt daarbij bij voorkeur zo kort mogelijk gehouden, teneinde zoveel mogelijk private interesse voor LEM aan te kunnen wakkeren. Bij de start van de transitie houdt de intercommunale WIV op te bestaan, hetgeen tegelijkertijd de concrete uittreding inhoudt van de 11 participerende gemeenten. Deze transactie gebeurt bij voorkeur zonder vergoeding aan de uittredende partijen. Tegelijkertijd wordt LOM opgericht door het Vlaams Gewest, bij voorkeur samen met de Provincie (en eventueel de gemeenten Kortrijk en Wevelgem en Leiedal), door enerzijds een kapitaalinjectie en anderzijds de inbreng (of terbeschikkingstellen) van correct te waarderen onroerende activa zoals startbaan en gronden.

*WIV stopzetten en taken naar
FIA tot oprichting van LEM*

De taken, thans waargenomen door WIV, worden tijdens de transitieperiode en in afwachting van de definitieve keuze van een geschikte private partner voor LEM, overgenomen door de aanwezige private partner FIA. FIA is overigens bereid gevonden deze, voornamelijk administratieve, taken (facturatie van landingsgelden) uit te voeren zonder meerkost. Vervolgens is het aan FIA om te beoordelen of zij deel wil uitmaken van LEM, of zich enkel wil beperken tot de activiteiten van afhandeling op de luchthaven.

Instap door Vlaams Gewest in LOM ook ingegeven door belang van 'level playing field'

De instap van LOM (bijvoorbeeld middels een éénmalige kapitaalsinjectie ter dekking van de vereiste investeringen in basisinfrastructuur) door het Vlaams Gewest is overigens noodzakelijk, wil zij gevolg geven aan de wens een 'level playing field' te creëren voor alle (erkende) regionale luchthavens in Vlaanderen.

Overdracht van de luchtverkeersleiding aan Belgocontrol

Kortrijk-Wevelgem is de enige van de zes Belgische, ICAO-gecertificeerde internationale luchthavens waar Belgocontrol noch voor de vlieginstrumentering noch voor de verkeersleiding instaat. Deze zaken worden thans door de beheersintercommunale georganiseerd en gefinancierd, wat in de toekomst bij voorkeur door Belgocontrol gebeurt, gezien de beleids optie om een 'level playing field' te creëren voor de Vlaamse regionale luchthavens.



Financiële analyse

De financiële analyse voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem vertrekt van het realistische businessconcept gecentreerd rond 'Innovation, Design & Creation' en de voorgestelde handhaving van de scheiding tussen een LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM) enerzijds en een LuchthavenExploitatieMaatschappij (LEM) anderzijds.

Continuering van huidige situatie als referentiebasis en twee alternatieven inzake risicoverdeling tussen LOM en LEM

Naast een financiële doorrekening bij continuering van de huidige situatie (dit louter als referentiebasis), zijn twee alternatieven uitgewerkt die op een verschillende manier invulling geven aan de risicoverdeling tussen LOM en LEM inzake opbrengsten, kosten en investeringen.

Alternatief 1 veronderstelt dat zowel LOM als LEM in staat moeten zijn om een gezonde exploitatie te bewerkstelligen (weliswaar met verschillende eisen aan wat een 'gezonde' exploitatie mag of moet inhouden), vertrekkende van een eigen inkomstenstroom. Dit alternatief voorziet in een maximale prikkel voor beide maatschappijen om zo kosteneffectief mogelijk te opereren. LOM draagt namelijk het volledige risico inzake het investeren in en het realiseren, inrichten en structureel onderhouden van de basisinfrastructuur (met name runway, taxiweg en aprons). LOM draagt derhalve ook het risico om steeds in overeenstemming te zijn met de vigerende ICAO vereisten (samen met de hieraan gekoppelde certificering). LEM daarentegen draagt de integrale investerings- en exploitatiekosten (en dus de risico's) verbonden aan de commerciële uitbating van de luchthaven en het vermarkten daarvan, met inbegrip van de kosten voor klein, dagelijks onderhoud van de basisinfrastructuur conform het goede huisvaderprincipe. LEM wordt derhalve op maximale wijze geprikkeld om een duurzame en rendabele invulling te geven aan de ontwikkeling van het non-aëronautische gedeelte van de luchthaven, zij het weliswaar binnen de perken van het (lokale) maatschappelijke draagvlak.

Alternatief 2 beoogt geen onderlinge verdeling van start- en landingsgelden, maar veronderstelt de betaling van een concessievergoeding door LEM aan LOM. De hoogte van deze concessievergoeding is het voorwerp van onderhandeling, binnen de context van een af te sluiten concessiecontract tussen LOM en LEM.

De gedetailleerde financiële analyse van de referentie en de alternatieven werd overgemaakt aan de bevoegde minister en zullen gebruikt worden als basis voor de tenderprocedure.

Conclusies en aanbevelingen

Er is al een redelijke startbasis voor een duurzame ontwikkeling van de luchthaven

De bedrijfseconomische en maatschappelijke startbasis voor een verdere, duurzame en rendabele ontwikkeling van de luchthaven is aanwezig, zij het dat deze basis aan de vrij smalle kant is en onder druk staat door de omvangrijke investeringen in basisinfrastructuur die vereist zijn om te blijven voldoen aan de ICAO 2B standaarden.

Echter, de luchthaven is actief in een set van aantrekkelijke marktsegmenten, zoals business aviation, medische en expressvluchten, die elk ruime, doch realistische groeiverwachtingen vooropstellen voor de komende 10 jaar én die binnen de huidige milieucontouren kunnen geacomodeerd blijven. Daarmee alleen al heeft de luchthaven wel degelijk een reden van (voort)bestaan, mede door het feit dat deze relatief prijsinelastische marktsegmenten opportuniteiten bieden voor de thans nog onvoldoende uitgebouwde non-aëronautische activiteiten.

Bijkomend Inhaken op de regiodynamiek van 'Innovation, Design & Creation'

Dit perspectief wordt zo mogelijk nog aantrekkelijker en kan nog beter worden geconsolideerd wanneer de luchthaven zich profileert als één van dé visitekaartjes van de regio rond Kortrijk voor 'Innovation, Design & Creation'. Het is meer dan wenselijk gebleken om de al aanwezige groeidynamiek terzake ook door te vertalen naar de lucht- en landzijdige ontwikkeling van de luchthaven. De strategische keuze voor een 'Kortrijk Innovation, Design & Creation', oftewel Kortrijk I-DC, ligt derhalve breed open.

Splitsing in LOM en LEM is basis voor duurzaam rendement

Een toekomstige duurzame en rendabele exploitatie van de luchthaven vereist de oprichting door het Vlaams Gewest, samen met de Provincie, van een LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM; nv van publiek recht), die instaat voor investering, beheer en structureel onderhoud van de basisinfrastructuur en van een LuchthavenExploitatieMaatschappij (LEM; nv van privaat recht).

Een bijzondere, doch nog nader te bepalen rol in deze speelt de intercommunale Leiedal. Zij is bij voorkeur actief betrokken bij LOM én LEM, als pleitbezorger van de (lokale) publieke belangen en als realisator van actief parkmanagement, met inbegrip van de luchthaven.

Alternatief 2 (vaste concessievergoeding) is aan te bevelen

Vanuit deze context beschouwd voorziet Alternatief 2 (model mét toepassing van een vaste concessievergoeding) in de meest zuivere rolverdeling tussen LOM en LEM in termen van commerciële bewerking van de markt; een rolverdeling die trouwens al deels aansluit op de bepalingen terzake in de Visienota van de Vlaamse Regering inzake regionale luchthavens. De risico's van de publieke aandeelhouders in LOM (waaronder het Vlaams Gewest en de Provincie) zijn het beste afgeschermd in dit Alternatief gezien het hanteren van een vaste concessievergoeding, terwijl de (private partner(s) binnen de) LuchthavenExploitatieMaatschappij de beste mogelijkheden wordt geboden om additionele meerwaarde te creëren. De financiële inbreng van het

Vlaams Gewest in LOM blijft overigens beperkt tot de vereiste investeringen in basisinfrastructuur, nodig om de luchthaven op ICAO 2B peil te brengen én te houden. Alle andere investeringen vanuit LOM dienen gefinancierd te worden vanuit de eigen opbrengsten van LOM.

Selectie van private partner(s) voor LEM via tenderprocedure, samen met een efficiënt transitiepad

Om naar de gewenste toekomstige situatie over te gaan, is een zo kort mogelijk transitietraject vereist. De intercommunale WIV zou daarbij ophouden te bestaan, terwijls diens (voornamelijk administratieve) taken tijdelijk worden overgenomen door FIA. Tegelijkertijd wordt LOM opgericht, en wordt, middels een doelgerichte en efficiënte tenderprocedure, de private partner gezocht voor LEM.

Noodzaak van een 'level playing field' voor alle Vlaamse regionale luchthavens

Er dient bij voorkeur gestreefd te worden naar een 'level playing field' voor alle Vlaamse, regionale luchthavens.

Verklarende woordenlijst

aëronautisch	betrekking hebbend op de luchtzijdige verkeers- en vervoersbewegingen
balanced growth	een evenwicht tussen economische groei en respect voor leef- en woonkwaliteit
business aviation	zakenluchtvaart
ESR '95	Europees systeem van nationale en regionale rekeningen in de Gemeenschap
free cash flow	som van cash flow uit niet-financierings- en uit financieringsactiviteiten, oftewel de hoeveelheid cash die onderneming 'vrij' kan distribueren aan haar eigen en/of vreemd vermogen verschaffers en dat niet beschikbaar hoeft gehouden te worden voor werkkapitaal of investeringen in vaste activa.
ICAO	International Civil Aviation Organization. ICAO certificering code 2B geeft aan dat een luchthaven voldoet aan de internationaal geldende normen voor luchthavens als omschreven in ICAO Annex 14, categorie 2B. De certificering bevat gedetailleerde voorschriften voor de aanleg, inrichting, uitrusting en het veilig gebruik van luchthavens met als doel orde en veiligheid op de luchthaven te handhaven. Het gaat daarbij vooral om het deel van de luchthaven dat bestemd is voor het laten landen en stijgen van luchtvaartuigen en de daarmee gepaard gaande bewegingen op de grond en de afwikkeling van het verkeer (de zogenaamde 'airside').
LEM	LuchthavenExploitatieMaatschappij
LOM	LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij
MTOW	maximum take-off weight
non-aëronautisch	betrekking hebbend op de landzijdige ontwikkeling van de luchthaven
prijsinelastisch	hier, afwijkend van de theoretische definitie, bedoeld als: beperkte gevoeligheid van de vraag naar goederen of diensten bij prijsveranderingen
regieluchthaven	luchthaven, met name vermeld in het Samenwerkingsakkoord gesloten tussen de Belgische Staat die optreedt voor de Regie der Luchtwegen en de Gewesten
sunk cost	uitgaven die per definitie als niet recupeerbaar en dus als definitief verloren worden beschouwd
Very Light Jets	klein jet vliegtuig, met jet motoren met een MTOW van < 4,5 ton en goed voor 3 à 9 passagiers

BIJLAGE 4

West-Vlaamse intercommunale vliegveld
Wevelgem-Bissegem
intergemeentelijk samenwerkingsverband



Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem

Maatschappelijke zetel:

Stadhuiskortrijk Grote Markt, 54 B-8500 Kortrijk

Exploitatiezetel:

Luchthavenstraat, 1 bus 1 B-8560 Wevelgem

Telefoon: +32 56 36 20 45 Telefax: +32 56 35 40 59

e mail: airport.kortrijk.directeur@skynet.be

website: www.kortrijkairport.be

Verslag van de raad van bestuur
en van de commissaris
aan de algemene vergadering van deelnemers
in Kortrijk op dinsdag 20 mei 2008.

dienstjaar

2007

deelnemers aan het intergemeentelijk samenwerkingsverband: participaties tot 21 maart 2007

gemeenten

		aandelen	% van het kapitaal
1.	Anzegem	39	1,9%
2.	Avelgem	26	1,3%
3.	Deerlijk	33	1,6%
4.	Izegem	79	3,9%
5.	Harelbeke	75	3,7%
6.	Kortrijk	264	13,0%
7.	Kuurne	38	1,9%
8.	Lendelede	16	0,8%
9.	Menen	104	5,1%
10.	Spiere-Helkijn	6	0,3%
11.	Waregem	94	4,6%
12.	Wevelgem	86	4,2%
13.	Zwevegem	69	3,4%
	totaal:	929	45,8%

andere publiekrechtelijke rechtspersonen

		aandelen	% van het kapitaal
1.	provincie West-Vlaanderen	900	44,4%
2.	intergemeentelijk samenwerkingsverband Leiedal	150	7,4%
3.	West-Vlaamse Energie- en Teledistributiemaatschappij	50	2,5%
	totaal:	1.100	54,2%
	algemeen totaal:	2.029	aandelen

deelnemers aan het intergemeentelijk samenwerkingsverband: participaties vanaf 21 maart 2007

gemeenten

		aandelen	% van het kapitaal
1.	Anzegem	39	2,76%
2.	Avelgem	26	1,84%
3.	Deerlijk	33	2,34%
4.	Izegem	79	5,60%
5.	Harelbeke	75	5,32%
6.	Kortrijk	264	18,71%
7.	Kuurne	38	2,69%
8.	Lendelede	16	1,13%
9.	Menen	104	7,37%
10.	Spiere-Helkijn	6	0,43%
11.	Waregem	94	6,66%
12.	Wevelgem	86	6,09%
13.	Zwevegem	69	4,89%
	totaal:	929	65,84%

andere publiekrechtelijke rechtspersonen

		aandelen	% van het kapitaal
1.	provincie West-Vlaanderen	282	19,99%
2.	intergemeentelijk samenwerkingsverband Leiedal	150	10,63%
4.	West-Vlaamse Energie- en Teledistributiemaatschappij	50	3,54%
	totaal:	482	34,16%
	algemeen totaal:	1.411	aandelen

bestuursorganen

raad van bestuur: samenstelling tot 21 maart 2007

functie	naam	deelnemer
Voorzitter:	Peter Douchy	Wevelgem
Eerste Ondervoorzitter:	Yves Debaere	provincie West-Vlaanderen
Tweede Ondervoorzitter:	Antoon Sansen	Kortrijk
Stemgerechtigde leden:	Rik Bouckaert	Kuurne
	Youro Casier	provincie West-Vlaanderen
	Germain Coelambier	Kortrijk
	Johan Coulembier	Kortrijk
	Chantal Coussement	Waregem
	Stijn Couvreur	provincie West-Vlaanderen
	Jean de Bethune	Kortrijk
	Darline Deblock	Harelbeke
	Jo Deflo	Avelgem
	Thierry De Guffroy	Izegem
	Arnold Dehullu	Zwevegem
	Sylvie Delcour	Spiere-Helkijn
	Eddy Devos	Anzegem
	Louis Haerinck	Deerlijk
	Pietro Iacopucci	Waregem
	Pedro Ketels	Lendeledede
	Hilde Kindt	Harelbeke
	Jo Libeer	Wevelgem
	Hilde Overbergh	Kortrijk
	Alfred Platteau	provincie West-Vlaanderen
	Maureen Raedt	Izegem
	Filip Santy	Kortrijk
	Eliane Spincemaille	Zwevegem
	Kathy Swertvaegher	Menen
	Marleen Titeca-Decraene	Leiedal
	Gerarda Vermander	WVEM
	Bernard Willem	Menen
Deskundigen:	Karel Debaere	
	Guy Putman	
	Carl Vanhoutte	
	Rik Wanzele	
Adviserende leden:	Rik Colman	Anzegem
	Maurice Jouret	Spiere-Helkijn
	Rudolf Leplae	Menen
	Piet Seynaeve	Izegem
	Annicq Verschuere	Avelgem
Adviseurs/secretaris:	Stefaan Van Eeckhoutte	(directeur)
	Gust Marlier	(vluchtinformatie/commandant)
Commissaris van de Vlaamse Regering bij de intergemeentelijke s.v.:	Evert Van Walle	

raad van bestuur: samenstelling vanaf 21 maart 2007

functie	naam	deelnemer
Voorzitter:	Peter Douchy	Wevelgem
Eerste Ondervoorzitter:	Yves Debaere	provincie West-Vlaanderen
Tweede Ondervoorzitter:	Jean de Bethune	Kortrijk
Stemgerechtigde leden:	Marnix Decraemer	Anzegem
	Lieven Vantieghe	Avelgem
	Frans Kemseke	Deerlijk
	Johnny ver Eecke	Harelbeke
	Ward Demyttenaere	Harelbeke
	Peter Defreyne	Izegem
	Filip Lombaert	Izegem
	Pieter Soens	Kortrijk
	Johan Coulembier	Kortrijk
	Walter Deleu	Kortrijk
	Antoon Sansen	Kortrijk
	Pol Hiergens	Kortrijk
	Rik Bouckaert	Kuurne
	Ann Lammertyn	Lendelede
	Kathy Swertvaegher	Menen
	Caroline Vanraes	Menen
	Philippe Vandecasteele	Spiere-Helkijn
	Chantal Coussement	Waregem
	Hilde Dewever	Waregem
	Marie De Clerck	Wevelgem
	Greet Lateur	Zwevegem
	Eliane Spincemaille	Zwevegem
	Ann Seynaeve	provincie West-Vlaanderen
	Claude Vancoillie	provincie West-Vlaanderen
	Willy Vandemeulebroecke	provincie West-Vlaanderen
	Marleen Titeca-Decraene	Leiedal s.v.
	Gerarda Vermander	W.V.E.M.
Deskundigen:	Karel Debaere	
	Guy Putman	
	Carl Vanhoutte	
	Rik Wanzele	
Adviserende leden:	Rik Colman	Anzegem
	Pierre Combes	Lendelede
	Libertus Dejonckere	Harelbeke
	Marc Doutreluigne	Zwevegem
	Christine Eertmans	Menen
Adviseurs/secretaris:	Stefaan Van Eeckhoutte	(directeur)
	Gust Marlier	(commandant)
	Iwan Royon	(commandant, in opvolging)
Commissaris van de Vlaamse Regering bij de intergemeentelijke s.v.:	Evert Van Walle	

directiecomité: samenstelling tot 21 maart 2007

functie	naam	deelnemer
Voorzitter:	Peter Douchy	Wevelgem
Eerste Ondervoorzitter:	Yves Debaere	provincie West-Vlaanderen
Tweede Ondervoorzitter:	Antoon Sansen	Kortrijk
Stemgerechtigde leden:	Youro Casier Johan Coulembier Chantal Coussement Stijn Couvreur Hilde Overbergh Marleen Titeca-Decraene Bernard Willem	provincie West-Vlaanderen Kortrijk Waregem provincie West-Vlaanderen Kortrijk Leiedal Menen
Deskundigen:	Karel Debaere Guy Putman Carl Vanhoutte Rik Wanzele	
Adviseurs/secretaris:	Stefaan Van Eeckhoutte Gust Marlier	(directeur) (commandant)
Commissaris van de Vlaamse Regering bij de intergemeentelijke s.v.:	Evert Van Walle	

directiecomité: samenstelling vanaf 21 maart 2007

functie	naam	deelnemer
Voorzitter:	Peter Douchy	Wevelgem
Eerste Ondervoorzitter:	Yves Debaere	provincie West-Vlaanderen
Tweede Ondervoorzitter:	Jean de Bethune	Kortrijk
Stemgerechtigde leden:	Ann Seynaeve Antoon Sansen Chantal Coussement Claude Vancoillie Pol Hiergens Marleen Titeca-Decraene Caroline Vanraes	provincie West-Vlaanderen Kortrijk Waregem provincie West-Vlaanderen Kortrijk Leiedal Menen
Deskundigen:	Karel Debaere Guy Putman Carl Vanhoutte Rik Wanzele	
Adviseurs/secretaris:	Stefaan Van Eeckhoutte Gust Marlier Iwan Royon	(directeur) (commandant) (commandant, in opvolging)
Commissaris van de Vlaamse Regering bij de intergemeentelijke s.v.:	Evert Van Walle	

Personeel: samenstelling op 31 december 2007

Directeur/ secretaris:	Stefaan Van Eeckhoutte
Luchthavencommandant:	Iwan Royon
Safety manager:	Ludo Naert (50%)
Adjuncten van de luchthavencommandant:	Gilbert Dupont Frederik Gadeyne Herman Hooge Ludo Naert (50%)
Vervangers van de luchthavencommandant: (deeltijds)	Johan De Meyer Tim Lemahieu Michaël Maes Jürgen Verstaen
Luchthavenbrandweercommandant:	Stefaan Vanneste
Luchthavenbrandwachten: (partieel deeltijds)	Philippe Blommé Lorenzo Cuvelier Kurt Debuysere Danny Decaesstecker Yves Desmet Pascal de Tand Dirk Expeel Philip Kerckhove Francky Lepercq Philip Remmerie Jo Theys Evelyn Vandommele Jean-Marie Vanwynsberghe Steven Verleden Thierry Verschelde
Administratief assistente: (deeltijds)	Connie De Jonckere

verslaggeving van de raad van bestuur aan de algemene vergadering

Mevrouw, Meneer,

Overeenkomstig de wet en de statuten van het intergemeentelijk samenwerkingsverband hebben wij de eer u verslag uit te brengen over de exploitatie van de internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem, over het genoteerde luchtvaartverkeer en over de werking van de vereniging tijdens het dienstjaar 2007.

Daarna wensen wij het financieel verslag, afgesloten op 31 december 2007, ter goedkeuring voor te leggen.

1. verslag over de luchthavenactiviteit en -exploitatie

Een uitstekend jaar wat het vliegverkeer betreft: het aantal zakenvluchten groeide met 18%, met aan boord 27% meer passagiers. Het niet-zakelijk verkeer bleef status quo.

Het vliegverkeer is in zijn totaliteit in 2007 met 2% toegenomen ten opzichte van 2006 en er zijn 3% meer passagiers geteld.

Het lokale verkeer, voor een groot deel scholing en training, en het vrije tijdsverkeer bleven -zoals de voorbije jaren- gewoon status quo.

Zoals bekend focust de beheersmaatschappij vooral op het segment zakenvluchten.

Men kan vaststellen dat 2007, wat die zakenvluchten betreft, met een groei van 18% een uitstekend jaar was en dus ruimschoots aan de verwachtingen voldoet.

Ruim 18.300 passagiers hebben in 2007 de luchthaven Kortrijk-Wevelgem als aankomst- of vertrekplaats gebruikt, wat ruim een kwart meer is dan in 2006 en ruim de helft meer dan in 2004.

Het succes van de vluchten naar de vier-jaarlijkse ITMA-beurs in München in oktober 2007 was medebepalend.

Voor het eerst is de kaap gerond van 1.000 ton aan kleine goederen en onderdelen in express, voor ruim de helft geladen op Kortrijk-Wevelgem, voor de rest in transit vanuit Eindhoven airport.

De omzet aan vliegtuigbrandstof steeg met één derde tot bijna 2 miljoen liter, een record.

Meer bepaald werd een kwart miljoen liter avgas (voor kleine vliegtuigen) verkocht en 1,65 miljoen liter kerosine (voor straalvliegtuigen).

Hier volgen de trafiekcijfers meer in detail:

(1) Zakelijk verkeer 2007 (beroepsdoeleinden) (+-% tegenover 2006)

Vliegbewegingen			Passagiers		
Binnenland	Buitenland	Totaal	Binnenland	Buitenland	Totaal
1.837 +16%	3.652 +18%	5.489 +18%	3.576 +11%	14.767 +31%	18.343 +27%

(2) Niet-zakelijk verkeer 2007 (scholing, training, vrije tijd) (+-% tegenover 2006)

Vliegbewegingen			Passagiers		
Binnenland	Buitenland	Totaal	Binnenland	Buitenland	Totaal
23.408 -1%	2.065 +8%	25.473 +0%	44.370 -4%	4.338 +2%	48.708 -4%

(1)+(2) Totaliteit van het verkeer 2007 (+-% tegenover 2006)

Vliegbewegingen			Passagiers		
Binnenland	Buitenland	Totaal	Binnenland	Buitenland	Totaal
25.245 +0%	5.717 +15%	30.962 +2%	47.946 -3%	19.105 +23%	67.051 +3%

De groeifase, die nu al enkele jaren aanhoudt, is vooreerst te danken aan de economische dynamiek in de regio en elders in West-en Oost-Europa en aan de globalisering van de economie in het algemeen.

Maar dat de luchthaven Kortrijk-Wevelgem qua zakenvluchten een stuk sterker groeit dan de markt, duidt ook op een toegenomen aantrekkelijkheid.

Die is zeker en vast ook te danken aan de volgehouden inspanningen van de bij de W.I.V. betrokken partners, met name de Zuid-West-Vlaamse gemeentebesturen, de streekintercommunales waaronder Leiedal, het Provinciebestuur van West-Vlaanderen en het Vlaams gewest, die hebben geïnvesteerd in infrastructuur, uitrusting, organisatie en promotie.

Milieu

Het aantal nachtvluchten (23 tot 6 uur) nam in 2007 verder toe van 106 naar 133. Gemiddeld zijn per maand 11 nachtvluchten geteld. In juni, juli en september werd het maandmaximum van 15 bereikt. Het jaarplafond van 180 nachtvluchten is niet bereikt.

De bodemsanering op de vroegere site van het avgasverkooppunt is in 2007 gefinaliseerd. De sanering zal in het totaal ongeveer 50.000,00 euro gekost hebben.

Het resultaat is bekend gemaakt van de geluidscontourenstudie van de K.U. Leuven over de jaren 2005 en 2006.

Het aantal potentieel sterk gehinderden voor de jaren 2003 en 2004 werd herberekend nadat bleek dat die studie een fout bevatte qua bevolkingsaantallen, en kwam daardoor licht hoger uit.

Het aantal potentieel sterk gehinderden kwam in 2006 uit op 39.

Er zijn in 2007 twee schriftelijke klachten geteld en een zestal telefonische.

Uit de jaarlijkse informatievergadering voor de omwonenden resulteerden een aantal extra maatregelen, opgelegd aan de gebruikers, die hun effect niet hebben gemist.

Het certificaat van internationale luchthaven

Op 20 oktober 2007 diende de intercommunale bij het Directoraat-generaal Luchtvaart een aanvraag in tot hernieuwing van het certificaat van internationale luchthaven voor drie jaar, startend op 21 april 2008. Even later werden de audit-data, tijdens het voorjaar van 2008, bekend gemaakt.

Op 22 november bekwam de vereniging van het Directoraat-generaal een formeel uitstel tot eind 2009 om de geplande maar om budgettaire redenen nog niet uitvoerbare infrastructuurwijzigingen met gevolgen voor de luchtvaartveiligheid uit te voeren.

Het betreft de omlegging van de taxibaan en de aanleg van een nieuwe, ruimere vliegtuigparking, op correcte afstand van start- en taxibaan, de bouw van een brandweerkazerne en de aankoop van een luchtvaartbrandweerwagen.

Voor al deze werken zijn aan het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap subsidies gevraagd en is in de planning 5,5 miljoen euro voorzien, mits de beoogde beheershervorming slaagt.

De beheershervorming

Sinds de erkenning door de Vlaamse regering van 2 juni 2006 van Kortrijk-Wevelgem als Vlaamse regionale luchthaven is er op het Vlaamse niveau en bij de besturen uit de regio heel wat gebeurd om de beheershervorming mogelijk te maken.

Het was dan ook de bedoeling om het intergemeentelijk samenwerkingsverband plaats te laten maken voor een luchthavenontwikkelingsmaatschappij (L.O.M.) en een luchthavenexploitant (L.E.M.) tegen eind 2007.

Toch werd in september door de Vlaamse regering erkend dat het proces meer tijd in beslag zou nemen; intussen werden wel heel wat beslissingen genomen die het mogelijk maakten het decretaal kader en de adviesprocedures verder te ontwikkelen.

Intussen bleef de W.I.V. wel minstens een jaar langer bestaan en namen de raad van bestuur en de algemene vergadering de nodige beslissingen.

Minstens even belangrijk waren de inspanningen van Resoc, het Provinciebestuur van West-Vlaanderen en de streekintercommunale Leiedal om de beheershervorming te laten slagen.

Er werden heel wat bijeenkomsten georganiseerd van deze regionale en lokale besturen, bij de L.O.M. te betrekken, die resulteerden in een voor-akkoord van de streek over een aandeelhoudersovereenkomst met de Vlaamse gemeenschap voor de L.O.M.

Het resultaat van de besprekingen hieromtrent met de Vlaamse gemeenschap worden nu afgewacht.

Ook de Vlaamse Luchthavencommissie, waarin ook de luchthaven Kortrijk-Wevelgem zetelt, droeg bij tot de totstandkoming van het kader voor L.O.M. en L.E.M., door verschillende adviezen te formuleren.

Infrastructuurverbetering

Medio 2007 zijn de startbaan- en naderingsverlichting en de signalisatie, geplaatst in 2006-2007, in gebruik gesteld.

Daardoor kunnen de zichtbaarheidsminima gereduceerd worden en wordt de luchthaven dus nog wat beter bereikbaar voor zakenjets.

Een aantal kinderziektes van het systeem zou tegen januari 2008 verholpen moeten zijn.

Het technisch gebouw met hoogspanning en de no break-installatie sturen het geheel.

Via één tikscherm op de verkeerstoren wordt het ganse systeem bediend.

Als voorbereiding tot de nieuwe infrastructuurwerken vonden bijeenkomsten plaats van bevoegde medewerkers van de Provincie West-Vlaanderen, Leiedal, de Vlaamse gemeenschap en de W.I.V.

Het is de bedoeling om bij het vrijkomen van de budgetten snel tot aanbestedingen te kunnen overgaan en vertragingen te voorkomen.

Financiële informatie

Voor gedetailleerde informatie over de financiële resultaten verwijzen we naar het financieel verslag en de balans verder in dit jaarverslag.

Hier volgen de hoofdlijnen.

Het totaal van de bedrijfsopbrengsten van de W.I.V. bedroeg in 2007 1.858.264,45 euro, op te splitsen als volgt: 983.257,12 euro aan commerciële inkomsten en 875.007,33 euro aan subsidies, grotendeels effectief bekomen.

Dit betekent een zeer aanzienlijke stijging van ongeveer 80% ten aanzien van 2007.

Vooraf bepalend is de geboekte subsidie van het Vlaams gewest à 764.000,00 euro, voor het eerst van kracht in 2007 en bestemd voor de werking van de luchthavenbrandweer.

De laatste schijf van 60.000,00 euro, dus het saldo van die 764.000,00 euro, was op 31 december 2007 evenwel nog niet uitbetaald en maakt -volgens de gebruikelijke procedure- het voorwerp uit van een analyse door de Inspectie van Financiën. Die schijf van 60.000,00 euro wordt tot nader bericht geboekt op de debetzijde als een subsidie-saldo.

Het saldo van een van de Vlaamse gemeenschap te verwachten subsidie voor bodemsanering, 17.348,33 euro, wordt in 2007 als resultaat geboekt. Navenant zijn de kosten voor de sanering gemaakt.

Het eerste luik van effectieve uitgaven en te verwachten subsidiëring werd -pro memorie- in 2006 geboekt en bedroeg 32.651,67 euro. Het totaalbedrag van 50.000,00 euro staat ingeschreven in het business plan van het Vlaams Instituut voor de Logistiek en maakt deel uit van het totaalpakket aan te verwachten subsidies van 5,5 miljoen euro.

Ook het luik commerciële inkomsten veerde fors op: zo zijn er 96.945,96 euro meer landingsrechten geïnd dan in 2006, een stijging met 29,43%, integraal op het élan van de zakenvluchten!

Deze inkomstencategorie ligt nu ruim dubbel zo hoog als in 2004.

In 2007 werd nog 126.628,31 euro op het passief van de rekening kapitaalssubsidies geboekt. Het betreft het vervolg van de subsidie die grotendeels ontvangen is in 2006 voor de aankoop van materiële vaste

activa. De kapitaalsubsidies worden in resultaat gebracht als financiële opbrengsten in verhouding tot de afschrijvingen op deze materiële vaste activa.

Het totaal van de bedrijfskosten bedroeg in 2007 1.880.515,26 euro.

In quasi dezelfde grootte-orde als de toename van de inkomsten door de subsidies van het Vlaams gewest, stegen de kosten, gerelateerd aan de werking van de luchthavenbrandweer, met name de personeelskosten. Als vallend onder deze rubriek kwalificeert de raad van bestuur naast de brutolonen van de brandweer sensu stricto ook de volgende brandweer-gerelateerde posten: voorzieningen voor vakantiegeld, voor verzekeringen met afrekening op de uiteindelijke brutoloonmassa, een voorziening voor sociaal passief van 11% en een deel van de brutolonen van het overige veiligheidskader en de directie, naargelang de vastgestelde tijdsbesteding en tenslotte ook een deel van het sociaal secretariaat.

Voor diverse rubrieken was een stabilisatie of daling van de kosten vast te stellen, vooral wat erelonen en studiewerk betreft.

De energiekosten, vooral voor de nieuwe startbaanverlichting die in de loop van het jaar gradueel opstartte, liepen op tot 14.000 euro.

Inspectiekosten voor de navigatie-apparatuur zijn opgelopen door de verplichte intensifiëring van de controles.

Door een hoger vergaderritme van de bestuursorganen dan voorheen en een regularisatie van bedrijfsvoorheffing was een bijna-verdubbeling tot 23.800 euro te merken.

De bezoldigingen van het andere personeel dan de brandweer stegen door anciënniteit, een regularisatie en door de forse toename van de zakenvluchten, ook 's nachts, waardoor de bezetting op de verkeerstoren sterk opliep. Wij merken op dat deze extra inzet minstens wordt doorgerekend aan de luchthavengebruikers.

Er is een provisie aangelegd van 18.000,00 euro voor een hangend gerechtelijk geschil.

De concessievergoeding, te betalen aan de Provincie West-Vlaanderen voor het gebruik van het luchtvaartterrein voor het jaar 2007, is als kost geboekt gezien de vrijstelling van betaling ervan in 2007 principieel ten einde kwam. Een verlenging van de schorsingsperiode is wel in aanvraag.

Door indexatie sinds 1994 is het bedrag in 2007 32.435,10 euro geworden.

In 2007 is 33.147,34 euro geïnvesteerd in installaties, machines en uitrusting.

Er is 8.238,98 euro aan uitzonderlijke kosten geboekt ter correctie van boekingen van de jaren 2005 en 2006.

Belangrijk zijn en blijven de brandweerschulden van 2006 aan de gemeenten (211.944,00 euro) en -onrechtstreeks- aan de elk voor 50% borgstellende Provincie West-Vlaanderen en Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (totaal financieel krediet à 275.000,00 euro).

Wat deze laatsten betreft: het krediet, in twee schijven verleend, werd in augustus en november 2007 met één jaar verlengd, gebruik makend van de contractuele mogelijkheid.

De intresten, betaald op deze leningen, bedroegen in 2007 12.825,24 euro.

Na correctie van de bedrijfsresultaten met de financiële kosten en baten en de uitzonderlijke kosten is finaal een winst genoteerd van 72.917,81 euro.

2. verslag over de werking van de vereniging

De samenstelling van de raad van bestuur en van het directiecomité voor en na de algemene vergadering van 21 maart 2007 en van het personeel per 31 december 2007 zijn hoger in dit jaarverslag opgenomen.

Op 21 maart 2007 vonden twee algemene vergaderingen plaats: een eerste tot goedkeuring van een wijziging van de statuten betreffende de decretaal verplichte kapitaalsvermindering van de Provincie West-Vlaanderen tot maximum 20% en een tweede tot benoeming van de leden van de nieuwe raad van bestuur, na het verval van rechtswege van de lopende mandaten na de lokale verkiezingen.

Naast de jaarvergadering van 10 mei werd nog een buitengewone vergadering van deelnemers gehouden op 13 december 2007, ter bespreking van de strategie en de begroting voor 2008.

Telkens werden de deelnemers ook geïnformeerd over nieuwste stand van zaken van de beheershervorming.

De raad van bestuur vergaderde op 14 maart, 21 maart, 10 april, 13 juni, 29 augustus, 17 oktober, 21 november en op 5 december 2007.

Het vergaderritme versnelde door het proces van de beheershervorming.

Toen bleek dat de ontbinding van de W.I.V. toch nog niet voor meteen was, werden de passende beslissingen genomen in functie van de tijdelijke verderzetting van de vereniging.

De vergaderingen van het directiecomité vonden plaats op 29 januari, 26 februari, 26 maart, 7 mei, 29 mei, 4 juni, 9 juli, 27 juli, 3 september, 1 oktober, 8 oktober, 5 november, 13 november en 3 december 2007. Ook hier werden diverse extra vergaderingen georganiseerd door de evolutie van het dossier van de beheershervorming.

Bijna maandelijks vergaderde de technische werkgroep of "local runway safety team", om de technisch-operationele dossiers voor de bestuursorganen voor te bereiden.

De personeelsadministratie en de boekhouding werden verder in samenwerking met het intergemeentelijk samenwerkingsverband Leiedal verricht.

Tijdens de laatste maanden van 2007 viel evenwel de beslissing om de loonadministratie over te hevelen naar de firma Schaubroeck en de financiële administratie naar de firma Bamelis, Kindt & Co.

Het boeken van leveranciersfacturen en betalingen gebeurde sinds mei 2006 al door deze laatste.

Wat het personeel betreft was 2007 het eerste volledige werkingsjaar van de luchthavenbrandweer, waarvan de bezetting stabiliseerde. Op 4 maart werd Stefaan Vanneste de nieuwe brandweeroverste.

De financiering van de lonen en de werking gebeurde door een subsidie van de Vlaamse gemeenschap van 764.000 euro op jaarbasis en dit was een primeur.

In december 2007 werd een verslag van de werking van de luchthavenbrandweer goedgekeurd en ingediend bij de subsidiërende overheid, ter illustratie van de werkzaamheden en bereikte doelen en ter legitimatie van de gebruikte middelen.

Het totale personeelsbestand kwam nu op 27, waarvan een deel deeltijds werkt.

Dit vraagt extra inspanningen op het vlak van organisatie en werking.

De interne communicatie is opgevoerd en meer geformaliseerd, heel wat taken en opdrachten staan nu gedetailleerd beschreven, onder andere in het vliegveldhandboek.

Het team slaagde erin van de doelstellingen te halen: een internationale luchthaven op de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) voorgeschreven wijze uitbaten.

Een dankwoord past, naast ten aanzien van het eigen personeel, ook ten aanzien van het personeel, aanwezig namens de federale overheid, met name de luchthavenpolitie en de douane. En ook het Directoraat-generaal Luchtvaart, dat door toezicht op de infrastructuur en de operaties mee de kwaliteit ervan vooruit helpt.

3. financieel verslag

Hierna volgt het financieel verslag, met achtereenvolgens

- de balans na winstverdeling
- de resultatenrekening
- de resultaatverwerking
- de staat van het kapitaal en de aandeelhoudersstructuur
- voorzieningen voor risico's en kosten
- staat van de schulden
- de resultaten
- de sociale balans
- de waarderingsregels

CALLENS, PIRENNE & C°*Bedrijfsrevisoren*BURGERLIJK VENNOOTSCHAP DIE DE RECHTSVORM VAN EEN COÖPERATIEVE VENNOOTSCHAP HEEFT
AANGENOMENB. CALLENS *Wirtschaftsprüfer*

L. CARIS

*Bedrijfsrevisoren erkend door de**Commissie voor het**Bank- en Financiewezen*B. THEUNISSEN *Commissaire**Aux Comptes*

W. VRIJGHEM

V. HENRY

P. BOGAERTS

K. WATERSCHOOT

A. DE CEUSTER

M. MARIS

D. FISCHER

A. BEKKERS

M. DERYCKE

Bedrijfsrevisoren

B-8500 KORTRIJK,

P. KENNEDYPARK 6 BUS 28

TEL. (32) 56 21 94 01

TELEFAX (32) 56 21 91 13

E-MAIL: info@caldeca.be

**VERSLAG VAN DE COMMISSARIS OVER HET BOEKJAAR
AFGESLOTEN OP 31.12.2007****GERICHT TOT DE ALGEMENE VERGADERING VAN
AANDEELHOUDERS VAN DE VENNOOTSCHAP
WEST-VLAAMSE INTERCOMMUNALE
VLIEGVELD WEVELGEM-BISSEGEM*****Luchthavenstraat 1 Bus 1
8560 WEVELGEM***

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, brengen wij U verslag uit in het kader van het mandaat van commissaris. Dit verslag omvat ons oordeel over het getrouw beeld van de jaarrekening evenals de vereiste bijkomende vermeldingen en inlichtingen.

Verklaring over de jaarrekening zonder voorbehoud

Wij hebben de controle uitgevoerd van de jaarrekening over het boekjaar afgesloten op 31.12.2007, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van 2.382.105,75 € en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van 72.917,81 €.

ANTWERPEN	: JAN VAN RIJSWIJCKLAAN 10 -2018 ANTWERPEN -TEL. (03) 248 50 10 -TELEFAX (03) 248 44 66
BRUSSEL	: TERVURENLAAN 313 -1150 BRUSSEL -TEL. (02) 772 03 30 -TELEFAX (02) 772 46 71
GENT	: ANTWERPSESTEENWEG 302 -9040 GENT -TEL. (09) 229 11 08 -TELEFAX (09) 228 25 72
NAMEN	: AVENUE JEAN I 3 -5000 NAMUR -TEL. +32 81 25 30 29 TELEFAX +32 81 25 30 26
VERVIERS	: CHAUSSEE DE THEUX 32- 4802 VERVIERS (HEUSY) -TEL. (087) 22 19 21- TELEFAX (087) 22 77 89
HASSELT	: PRINS BISSCHOPSSINGEL 3- 3500 HASSELT -TEL. (011) 25 6963- TELEFAX (011) 299858
LUXEMBURG	: BLVD DU PRINCE HENRI 9B -B.P. 740- L-2017 LUXEMBOURG -TEL. (352) 22 2643 -TELEFAX (352) 22 2117
BERLIN	: HARDENBERGSTRASSE 19 -D-10623 BERLIN -TEL. +49 30 327 806 0 -TELEFAX +49 30 327 806 24
LILLE	: AVENUE DE FLANDRE 17 -F-59290 WASQUEHAL (LILLE) -TEL. (33) 3 20 72 0987- TELEFAX (33) 3 20 65 1340
REPRESENTATIVE OFFICES IN THE PRINCIPAL CITIES OF THE WORLD -INDEPENDENT MEMBER OF BKR INTERNATIONAL	
BTW BE 427.897.088 .R.B.V. -A.097	

CALLENS, PIRENNE & C°

Het opstellen van de jaarrekening valt onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het opzetten, implementeren en in stand houden van een interne controle met betrekking tot het opstellen en de getrouwe weergave van de jaarrekening die geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van het maken van fouten, bevat; het kiezen en toepassen van geschikte waarderingsregels; en het maken van boekhoudkundige ramingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Het is onze verantwoordelijkheid een oordeel over deze jaarrekening tot uitdrukking te brengen op basis van onze controle. Wij hebben onze controle uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen en volgens de in België geldende controlenormen, zoals uitgevaardigd door het Instituut der Bedrijfsrevisoren. Deze controlenormen vereisen dat onze controle zo wordt georganiseerd en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Overeenkomstig voornoemde controlenormen hebben wij rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van de vereniging, alsook met haar procedures van interne controle. Wij hebben van de verantwoordelijken en van het bestuursorgaan van de vereniging de voor onze controles vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen. Wij hebben op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Wij hebben de gegrondheid van de waarderingsregels, de redelijkheid van de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen gemaakt door de vereniging, alsook de voorstelling van de jaarrekening als geheel beoordeeld. Wij zijn van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van ons oordeel.

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening afgesloten op 31.12.2007 een getrouw beeld van het vermogen, de financiële toestand en de resultaten van de vereniging, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Bijkomende vermeldingen (en inlichtingen)

Het naleven door de vereniging van de wetten en decreten betreffende de vereniging alsmede de statuten en het Wetboek van vennootschappen, vallen onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan.

CalLens, PIRENNE & C°

Het is onze verantwoordelijkheid om in ons verslag de volgende bijkomende vermeldingen op te nemen die niet van aard zijn om de draagwijdte van onze verklaring over de jaarrekening te wijzigen:

- Het jaarverslag behandelt de door de wet vereiste inlichtingen en stemt overeen met de jaarrekening. Wij kunnen ons echter niet uitspreken over de beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee de vereniging wordt geconfronteerd, alsook van haar positie, haar voorzienbare evolutie of de aanmerkelijke invloed van bepaalde feiten op haar toekomstige ontwikkeling. Wij verwijzen hier speciaal naar de toekomstverwachtingen. De preciaire toestand houdt risico's in qua continuïteit. Wij kunnen evenwel bevestigen dat de verstrekte gegevens geen onmiskenbare inconsistenties vertonen met de informatie waarover wij beschikken in het kader van ons mandaat.
- Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, werd de boekhouding gevoerd overeenkomstig de in België van toepassing zijnde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften.
- Wij dienen U geen verrichtingen of beslissingen mede te delen die in overtreding met de decreten, wetten, statuten of het Wetboek van vennootschappen zijn gedaan of genomen.

Kortrijk, 27 maart 2008

Callens, Pirenne & Co Bedrijfsrevisoren CV
Vertegenwoordigd door
Martin DERYCKE

20				1	EUR	
NAT.	Datum neerlegging	Nr. 0207.220.011	Blz.	E.	D.	VKT 1.1

JAARREKENING IN EURO (2 decimalen)

NAAM: **WEST VLAAMSE INTERCOMMUNALE VLEGVELD**

Rechtsvorm: **Geen rechtsvorm**

Adres: **Grote Markt**

Nr.: **54**

Postnummer: **8500**

Gemeente: **Kortrijk**

Land: **België**

Rechtspersonenregister (RPR) - Rechtbank van Koophandel van **Kortrijk**

Internetadres *:

Ondernemingsnummer **0207.220.011**

DATUM **2/02/2004** van de neerlegging van de oprichtingsakte OF van het recentste stuk dat de datum van bekendmaking van de oprichtingsakte en van de akte tot statutenwijziging vermeldt.

JAARREKENING goedgekeurd door de algemene vergadering van

20/05/2008

met betrekking tot het boekjaar dat de periode dekt van

1/01/2007

tot

31/12/2007

Vorig boekjaar van

1/01/2006

tot

31/12/2006

De bedragen van het vorige boekjaar ~~zijn~~ / zijn niet ** identiek met die welke eerder openbaar werden gemaakt:

VOLLEDIGE LIJST met naam, voornamen, beroep, woonplaats (adres, nummer, postnummer en gemeente) en functie in de onderneming, van de BESTUURDERS, ZAAKVOERDERS EN COMMISSARISSEN

Zijn gevoegd bij deze jaarrekening:

Totaal aantal neergelegde bladen: **17** Nummers van de secties van het standaardmodel die niet werden neergelegd omdat ze niet dienstig zijn: 5.1.1, 5.1.3, 5.2.1, 5.2.2, 5.7, 5.8, 5.9, 8, 9

Handtekening
(naam en hoedanigheid)

Handtekening
(naam en hoedanigheid)

* Facultatieve vermelding.

** Schrappen wat niet van toepassing is.

Nr. 0207.220.011

VKT 1.2

VERKLARING BETREFFENDE EEN AANVULLENDE OPDRACHT VOOR NAZICHT OF CORRECTIE

Het bestuursorgaan verklaart dat geen enkele opdracht voor nazicht werd gegeven aan iemand die daar wettelijk niet toe gemachtigd is met toepassing van de artikelen 34 en 37 van de wet van 22 april 1999 betreffende de boekhoudkundige en fiscale beroepen.

De jaarrekening ~~werd~~ / werd niet * geverifieerd of gecorrigeerd door een externe accountant of door een bedrijfsrevisor die niet de commissaris is.

In bevestigend geval, moeten hierna worden vermeld: naam, voornamen, beroep en woonplaats van elke externe accountant of bedrijfsrevisor en zijn lidmaatschapsnummer bij zijn Instituut, evenals de aard van zijn opdracht:

- A. Het voeren van de boekhouding van de onderneming **,
- B. Het opstellen van de jaarrekening **,
- C. Het verifiëren van de jaarrekening en/of
- D. Het corrigeren van de jaarrekening.

Indien taken bedoeld onder A. of onder B. uitgevoerd zijn door erkende boekhouders of door erkende boekhouders-fiscalisten, kunnen hierna worden vermeld: naam, voornamen, beroep en woonplaats van elke erkende boekhouder of erkende boekhouder-fiscalist en zijn lidmaatschapsnummer bij het Beroepsinstituut van erkende Boekhouders en Fiscalisten, evenals de aard van zijn opdracht.

Naam, voornamen, beroep en woonplaats	Lidmaatschaps- nummer	Aard van de opdracht (A, B, C en/of D)

* Schrappen wat niet van toepassing is.

** Facultatieve vermelding.

Nr. 0207.220.011

VKT 2.1

BALANS NA WINSTVERDELING

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
ACTIVA				
VASTE ACTIVA		20/28	1.793.010,46	1.993.492,26
Oprichtingskosten		20		
Immateriële vaste activa	5.1.1	21		
Materiële vaste activa	5.1.2	22/27	1.793.010,46	1.993.492,26
Terreinen en gebouwen		22	530.397,80	561.443,71
Installaties, machines en uitrusting		23	1.243.515,29	1.410.944,15
Meubilair en rollend materieel		24	19.097,37	21.104,40
Leasing en soortgelijke rechten		25		
Overige materiële vaste activa		26		
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen		27		
Financiële vaste activa	5.1.3/ 5.2.1	28		
VLOTTENDE ACTIVA		29/58	589.095,29	415.090,81
Vorderingen op meer dan één jaar		29		
Handelsvorderingen		290		
Overige vorderingen		291		
Voorraden en bestellingen in uitvoering		3	26.462,13	35.880,72
Voorraden		30/36	26.462,13	35.880,72
Bestellingen in uitvoering		37		
Vorderingen op ten hoogste één jaar		40/41	192.120,73	286.973,06
Handelsvorderingen		40	163.057,66	127.120,31
Overige vorderingen		41	29.063,07	159.852,75
Geldbeleggingen	5.2.1	50/53	155.000,00	
Liquide middelen		54/58	93.784,42	50.287,30
Overlopende rekeningen		490/1	121.728,01	41.949,73
TOTAAL DER ACTIVA		20/58	2.382.105,75	2.408.583,07

Nr.	0207.220.011
-----	--------------

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
PASSIVA				
EIGEN VERMOGEN		10/15	1.213.272,98	1.263.046,24
Kapitaal	5.3	10	502.975,96	502.975,96
Geplaatst kapitaal		100	502.975,96	502.975,96
Niet-opgevraagd kapitaal		101		
Uitgiftepremies		11		
Herwaarderingsmeerwaarden		12	127.399,24	127.399,24
Reserves		13	19.368,85	19.368,85
Wettelijke reserve.....		130		
Onbeschikbare reserves		131	19.368,85	19.368,85
Voor eigen aandelen		1310	19.368,85	19.368,85
Andere		1311		
Belastingvrije reserves		132		
Beschikbare reserves		133		
Overgedragen winst (verlies)(+)/(-)		14	-592.648,91	-665.566,72
Kapitaalsubsidies		15	1.156.177,84	1.278.868,91
Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief		19		
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN ..		16	78.000,00	
Voorzieningen voor risico's en kosten	5.4	160/5	78.000,00	
Uitgestelde belastingen		168		
SCHULDEN		17/49	1.090.832,77	1.145.536,83
Schulden op meer dan één jaar	5.5	17	10.063,90	14.154,64
Financiële schulden		170/4	10.063,90	14.154,64
Kredietinstellingen, leasingschulden en soortgelijke schulden.....		172/3	10.063,90	14.154,64
Overige leningen		174/0		
Handelsschulden		175		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		176		
Overige schulden		178/9		
Schulden op ten hoogste één jaar	5.5	42/48	851.375,17	878.974,08
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen		42	4.102,51	232.708,53
Financiële schulden		43	275.000,00	
Kredietinstellingen		430/8	275.000,00	
Overige leningen		439		
Handelsschulden		44	142.879,85	219.567,89
Leveranciers		440/4	142.879,85	219.567,89
Te betalen wissels		441		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		46	211.944,57	211.944,57
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten		45	185.040,64	184.955,49
Belastingen		450/3	20.474,78	14.943,64
Bezoldigingen en sociale lasten		454/9	164.565,86	170.011,85
Overige schulden		47/48	32.407,60	29.797,60
Overlopende rekeningen		492/3	229.393,70	252.408,11
TOTAAL DER PASSIVA		10/49	2.382.105,75	2.408.583,07

RESULTATENREKENING

	Toel.	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
Bedrijfsopbrengsten en bedrijfskosten				
Brutomarge		9900	1.164.983,14	290.166,25
Omzet*		70		
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen, diensten en diverse goederen*		60/61		
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen		62	870.980,15	648.089,98
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa		630	233.526,24	229.597,83
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen)	5.6	631/4	4.727,56	10.038,70
Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)		635/7	78.000,00	
Andere bedrijfskosten		640/8		
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten		649		
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)		9901	-22.250,81	-597.560,26
Financiële opbrengsten	5.6	75	127.517,62	121.670,90
Financiële kosten	5.6	65	23.677,67	9.366,50
Winst (Verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening vóór belasting		9902	81.589,14	-485.255,86
Uitzonderlijke opbrengsten		76		
Uitzonderlijke kosten		66	8.238,98	
Winst (Verlies) van het boekjaar vóór belasting		9903	73.350,16	-485.255,86
Onttrekkingen aan de uitgestelde belastingen		780		
Overboeking naar de uitgestelde belastingen		680		
Belastingen op het resultaat		67/77	432,35	58,07
Winst (Verlies) van het boekjaar		9904	72.917,81	-485.313,93
Onttrekking aan de belastingvrije reserves		789		
Overboeking naar de belastingvrije reserves		689		
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar		9905	72.917,81	-485.313,93

Nr. 0207.220.011

VKT 4

RESULTAATVERWERKING

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
Te bestemmen winst(verlies)(+)/(-)	9906	-592.648,91	-665.566,72
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar(+)/(-)	(9905)	72.917,81	-485.313,93
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar(+)/(-)	14P	-665.566,72	-180.252,79
Onttrekking aan het eigen vermogen	791/2		
Toevoeging aan het eigen vermogen	691/2		
aan het kapitaal en aan de uitgiftepremies	691		
aan de wettelijke reserve	6920		
aan de overige reserves	6921		
Over te dragen winst (verlies)(+)/(-)	(14)	-592.648,91	-665.566,72
Tussenkost van de vennoten in het verlies	794		
Uit te keren winst	694/6		
Vergoeding van het kapitaal	694		
Bestuurders of zaakvoerders	695		
Andere rechthebbenden	696		

Nr. 0207.220.011

VKT 5.1.2

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
MATERIËLE VASTE ACTIVA			
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8199P	xxxxxxxxxxxxxxx	2.957.307,70
Mutaties tijdens het boekjaar			
Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde vaste activa	8169	33.044,43	
Overdrachten en buitengebruikstellingen	8179		
Overboeking van een post naar een andere(+)/(-)	8189		
Aanschaffingswaarde per einde van het boekjaar	8199	2.990.352,13	
Meerwaarde per einde van het boekjaar	8259P	xxxxxxxxxxxxxxx	121.606,57
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8219		
Verworven van derden	8229		
Afgeboekt	8239		
Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)	8249		
Meerwaarde per einde van het boekjaar	8259	121.606,57	
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8329P	xxxxxxxxxxxxxxx	1.085.422,00
Mutaties tijdens het boekjaar			
Geboekt	8279	233.526,24	
Teruggenomen	8289		
Verworven van derden	8299		
Afgeboekt na overdrachten en buitengebruikstellingen	8309		
Overgeboekt van een post naar een andere(+)/(-)	8319		
Afschrijvingen en waardeverminderingen per einde van het boekjaar	8329	1.318.948,24	
NETTOBOEKWAARDE PER EINDE VAN HET BOEKJAAR	(22/27)	1.793.010,46	

Nr. 0207.220.011

VKT 5.3

Aandelen buiten kapitaal

Verdeling

Aantal aandelen 8761

Daaraan verbonden stemrecht 8762

Uitsplitsing volgens de aandeelhouders

Aantal aandelen gehouden door de vennootschap zelf 8771

Aantal aandelen gehouden door haar dochters 8781

Codes	Boekjaar
8761	
8762	
8771	
8781	

AANDEELHOUDERSSTRUCTUUR VAN DE ONDERNEMING OP DE DATUM VAN DE JAARAFSLUITING, ZOALS DIE BLIJKT UIT DE KENNISGEVINGEN DIE DE ONDERNEMING HEEFT ONTVANGEN

Nr. 0207.220.011

VKT 5.4

VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN**UITSPLITSING VAN DE POST 160/5 VAN DE PASSIVA INDIEN DAARONDER EEN BELANGRIJK BEDRAG VOORKOMT**

Voorziening voor kosten en risico's

Boekjaar

78.000,00

Nr. 0207.220.011

VKT 5.5

STAAT VAN DE SCHULDEN**UITSPLITSING VAN DE SCHULDEN MET EEN OORSPRONKELIJKE LOOPTIJD VAN MEER DAN EEN JAAR, NAARGELANG HUN RESTERENDE LOOPTIJD**

Totaal der schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	(42)	4.102,51
Totaal der schulden met een resterende looptijd van meer dan één jaar doch hoogstens 5 jaar	8912	10.063,90
Totaal der schulden met een resterende looptijd van meer dan 5 jaar	8913	

GEWAARBORGDE SCHULDEN *(begrepen in de posten 17 en 42/48 van de passiva)***Door Belgische overheidsinstellingen gewaarborgde schulden**

Financiële schulden	8921	
Kredietinstellingen, leasingschulden en soortgelijke schulden	891	
Overige leningen	901	
Handelsschulden	8981	
Leveranciers	8991	
Te betalen wissels	9001	
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	9011	
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	9021	
Overige schulden	9051	
Totaal door Belgische overheidsinstellingen gewaarborgde schulden	9061	

Schulden gewaarborgd door zakelijke zekerheden gesteld of onherroepelijk beloofd op activa van de onderneming

Financiële schulden	8922	
Kredietinstellingen, leasingschulden en soortgelijke schulden	892	
Overige leningen	902	
Handelsschulden	8982	
Leveranciers	8992	
Te betalen wissels	9002	
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	9012	
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	9022	
Belastingen	9032	
Bezoldigingen en sociale lasten	9042	
Overige schulden	9052	
Totaal der schulden gewaarborgd door zakelijke zekerheden gesteld of onherroepelijk beloofd op activa van de onderneming	9062	

SCHULDEN M.B.T. BELASTINGEN, BEZOLDIGINGEN EN SOCIALE LASTEN *(post 45 van de passiva)*

Vervallen belastingsschulden	9072	
Vervallen schulden ten aanzien van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid	9076	

Nr. 0207.220.011

VKT 5.6

RESULTATEN

	Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
PERSONEEL EN PERSONEELSKOSTEN			
Werknemers ingeschreven in het personeelsregister			
Totaal aantal op de afsluitingsdatum	9086	27	25
Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten	9087	18,4	18,3
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	9088	33.117	31.985
Personeelskosten			
Bezoldigingen en rechtstreekse sociale voordelen	620	626.021,79	459.431,23
Werkgeversbijdragen voor sociale verzekeringen	621	181.481,97	140.525,11
Werkgeverspremies voor bovenwettelijke verzekeringen	622		
Andere personeelskosten	623	63.476,39	48.133,64
Pensioenen	624		
FINANCIËLE RESULTATEN			
Door de overheid toegekende subsidies, aangerekend op de resultatenrekening			
Kapitaalsubsidies	9125	123.583,96	
Interestsubsidies	9126		
Geactiveerde interesten	6503		
Bedrag van het disconto ten laste van de onderneming bij de verhandeling van vorderingen	653		
Saldo van de gevormde (aangewende of teruggenomen) voorzieningen met financieel karakter(+)/(-)	656		

Nr. 0207.220.011

VKT 6

SOCIALE BALANS

Nummers van de paritaire comités die voor de onderneming bevoegd zijn:

WERKNEMERS INGESCHREVEN IN HET PERSONEELSREGISTER

Tijdens het boekjaar en het vorige boekjaar	Codes	1. Voltijds (boekjaar)	2. Deeltijds (boekjaar)	3. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (boekjaar)	3P. Totaal (T) of totaal in voltijdse equivalenten (VTE) (vorig boekjaar)
Gemiddeld aantal werknemers	100	12,0	15,0	18,4 (VTE)	18,3 (VTE)
Aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	101	20.517	12.600	33.117 (T)	31.985 (T)
Personeelskosten	102	539.598,98	331.381,17	870.980,15 (T)	648.090,00 (T)

Op de afsluitingsdatum van het boekjaar	Codes	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
Aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister	105	12	15	18,4
Volgens de aard van de arbeidsovereenkomst				
Overeenkomst voor een onbepaalde tijd	110	11	14	17,3
Overeenkomst voor een bepaalde tijd	111	1	1	1,1
Overeenkomst voor een duidelijk omschreven werk	112			
Vervangingsovereenkomst	113			
Volgens het geslacht				
Mannen	120	11	14	17,2
Vrouwen	121	1	1	1,2
Volgens de beroepscategorie				
Directiepersoneel	130	2		2,0
Bedienden	134	10	15	16,4
Arbeiders	132			
Andere	133			

TABEL VAN HET PERSONEELSVERLOOP TIJDENS HET BOEKJAAR

INGETREDEN	Codes	1. Voltijds	2. Deeltijds	3. Totaal in voltijdse equivalenten
Aantal werknemers die tijdens het boekjaar in het personeelsregister werden ingeschreven	205	4	5	4,8
UITGETREDEN				
Aantal werknemers met een in het personeelsregister opgetekende datum waarop hun overeenkomst tijdens het boekjaar een einde nam	305	3	4	3,4

Nr. 0207.220.011

VKT 6

STAAT OVER HET GEBRUIK VAN DE MAATREGELEN TEN GUNSTE VAN DE WERKGELEGENHEID TIJDENS HET BOEKJAAR**MAATREGELEN TEN GUNSTE VAN DE WERKGELEGENHEID****Maatregelen met een financieel voordeel***

Voordeelbanenplan (ter aanmoediging van de indienstneming van werkzoekenden die tot risicogroepen behoren) 414

Sociale Maribel 415

Structurele vermindering van de sociale zekerheidsbijdragen 416

Doorstromingsprogramma's 417

Dienstenbanen 418

Overeenkomst werk - opleiding 503

Leervereenkomst 504

Conventioneel halftijds brugpensioen 411

Volledige loopbaanonderbreking 412

Vermindering van de arbeidsprestaties (deeltijdse loopbaanonderbreking) 413

Startovereenkomst 419

Andere maatregelen

Stage der jongeren 502

Opeenvolgende arbeidsovereenkomsten voor bepaalde tijd 505

Conventioneel brugpensioen 506

Vermindering van de persoonlijke bijdragen van sociale zekerheid aan werknemers met lage lonen 507

Codes	Aantal betrokken werknemers		3. Bedrag van het financiële voordeel
	1. Aantal	2. In voltijdse equivalenten	
414			
415			
416			
417			
418			
503			
504			
411			
412			
413			
419			
502			
505			
506			
507			

Aantal werknemers betrokken bij één of meerdere maatregelen ten gunste van de werkgelegenheid

totaal voor het boekjaar 550

totaal voor het vorige boekjaar 550P

550		
550P		

INLICHTINGEN OVER DE OPLEIDINGEN VOOR DE WERKNEMERS TIJDENS HET BOEKJAAR**Totaal van de opleidingsinitiatieven ten laste van de werkgever**

Aantal betrokken werknemers 5801

Aantal gevolgde opleidingsuren 5802

Kosten voor de onderneming 5803

Codes	Mannen	Codes	Vrouwen
5801	15	5811	1
5802	540	5812	30
5803	1.055,00	5813	60,00

INLICHTINGEN OVER DE ACTIVITEITEN VAN VORMING, BEGELEIDING OF MENTORSCHAP DOOR DE WERKNEMERS GEGEVEN IN TOEPASSING VAN DE WET VAN 5 SEPTEMBER 2001 TOT DE VERBETERING VAN DE WERKGELEGENHEIDSGRAAD VAN DE WERKNEMERS**Activiteiten van vorming, begeleiding of mentorschap**

Aantal werknemers welke deze activiteiten uitoefenden 5804

Aantal uren besteed aan deze activiteiten 5805

Aantal werknemers welke deze activiteiten volgden 5806

Codes	Mannen	Codes	Vrouwen
5804		5814	
5805		5815	
5806		5816	

* Financieel voordeel voor de werkgever met betrekking tot de titularis of diens plaatsvervanger.

WAARDERINGSREGELS**1. Beginsel**

De waarderingsregels worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 30 januari 2001 tot uitvoering van het Wetboek van vennootschappen.

Ten behoeve van het getrouwe beeld wordt in de volgende uitzonderingsgevallen afgeweken van de bij dit besluit bepaalde waarderingsregels:

Deze afwijkingen worden als volgt verantwoord:

Deze afwijkingen beïnvloeden als volgt het vermogen, de financiële positie en het resultaat vóór belasting van de onderneming:

De waarderingsregels werden ten opzichte van het vorige boekjaar qua verwoording of toepassing (~~gewijzigd~~) (niet gewijzigd) zo ja, dan heeft de wijziging betrekking op:

en heeft zij een (positieve) (negatieve) invloed op het resultaat van het boekjaar vóór belasting ten belope van EUR.

De resultatenrekening (wordt) (wordt niet) op belangrijke wijze beïnvloed door opbrengsten en kosten die aan een vorig boekjaar moeten worden toegerekend; zo ja, dan hebben deze betrekking op:

De cijfers van het boekjaar zijn niet vergelijkbaar met die van het vorige boekjaar en wel om de volgende reden:

(Voor de vergelijkbaarheid worden de cijfers van het vorige boekjaar op volgende punten aangepast)

(Voor de vergelijking van de jaarrekeningen van beide boekjaren moet met volgende elementen rekening worden gehouden):

Bij gebrek aan objectieve beoordelingscriteria is de waardering van de voorzienbare risico's, mogelijke verliezen en ontwaardingen waarvan hierna sprake, onvermijdelijk aleatoir:

Andere inlichtingen die noodzakelijk zijn opdat de jaarrekening een getrouw beeld zou geven van het vermogen, de financiële positie en het resultaat van de onderneming:

2. Vaste activa**Oprichtingskosten:**

De oprichtingskosten worden onmiddellijk ten laste genomen, behoudens volgende kosten die worden geactiveerd:

Herstructureringskosten:

De herstructureringskosten werden (geactiveerd) (niet geactiveerd) in de loop van het boekjaar; zo ja, dan wordt dit als volgt verantwoord:

Immateriële vaste activa:

Het bedrag aan immateriële vaste activa omvat voor EUR kosten van onderzoek en ontwikkeling. De afschrijvings-termijn voor deze kosten en voor de goodwill belooft (meer) (niet meer) dan 5 jaar; indien meer dan 5 jaar wordt deze termijn als volgt verantwoord:

Materiële vaste activa:

In de loop van het boekjaar (werden) (werden geen) materiële vaste activa geherwaardeerd; zo ja, dan wordt deze herwaardering als volgt verantwoord:

WAARDERINGSREGELS**Afschrijvingen geboekt tijdens het boekjaar:**

Activa	Methode L (lineaire) D (degressieve) A (andere)	Basis NG (niet-geherwaardeerde) G (geherwaardeerde)	Afschrijvingspercentages	
			Hoofdsom Min. - Max.	Bijkomende kosten Min. - Max.
1. Oprichtingskosten 2. Immateriële vaste activa 3. Industriële, administratieve of commerciële gebouwen* 4. Installaties, machines en uitrusting* 5. Rollend materieel* 6. Kantoormaterieel en meubilair* 7. Andere materiële vaste activa				

* Met inbegrip van de in leasing gehouden activa; deze worden in voorkomend geval op een afzonderlijke lijn vermeld

Overschot aan toegepaste, fiscaal aftrekbare, versnelde afschrijvingen ten opzichte van de economisch verantwoorde afschrijvingen :

- bedrag voor het boekjaar: EUR.

- gecumuleerd bedrag voor de vaste activa verworven vanaf het boekjaar dat na 31 december 1983 begint: EUR.

Financiële vaste activa:

In de loop van het boekjaar (werden) (werden geen) deelnemingen geherwaardeerd; zo ja, dan wordt deze herwaardering als volgt verantwoord

3. Vlottende activa**Voorraden:**

Voorraden worden gewaardeerd tegen de **aanschaffingswaarde** berekend volgens de (te vermelden) methode van de gewogen gemiddelde prijzen, Fifo, Lifo, individualisering van de prijs van elk bestanddeel of tegen de **lagere marktwaarde**:

1. Grond- en hulpstoffen:

2. Goederen in bewerking - gereed product:

3. Handelsgoederen:

4. Onroerende goederen bestemd voor verkoop:

Producten:

- De vervaardigingsprijs van de producten (omvat) (omvat niet) de onrechtstreekse productiekosten.
- De vervaardigingsprijs van de producten waarvan de productie meer dan één jaar beslaat, (omvat) (omvat geen) financiële kosten verbonden aan de kapitalen ontleend om de productie ervan te financieren.

Bij het einde van het boekjaar bedraagt de marktwaarde van de totale voorraden ongeveer % meer dan hun boekwaarde.

(Deze inlichting is slechts vereist zo het verschil belangrijk is).

Bestellingen in uitvoering:

Bestellingen in uitvoering worden gewaardeerd (tegen vervaardigingsprijs)

(tegen vervaardigingsprijs, verhoogd met een gedeelte van het resultaat naar gelang van de vordering der werken).

WAARDERINGSREGELS**4. Passiva****Schulden:**

De passiva ~~(bevat)~~ (bevatten geen) schulden op lange termijn, zonder rente of met een abnormaal lage rente; zo ja, dan wordt op deze schulden (een) (geen) disconto toegepast dat wordt geactiveerd.

Vreemde valuta:

De omrekening in EUR van tegoeden, schulden en verbintenissen in vreemde valuta gebeurt op volgende grondslagen:

De resultaten uit de omrekening van vreemde valuta zijn als volgt in de jaarrekening verwerkt:

Leasingovereenkomsten:

Wat de niet-geactiveerde gebruiksrechten uit leasingovereenkomsten betreft (*artikel 102, §1 van het koninklijk besluit van 30 januari 2001 tot uitvoering van het Wetboek van vennootschappen*), beliepen de vergoedingen en huurgelden die betrekking hebben op het boekjaar voor leasing van onroerende goederen: EUR.

BIJLAGE 5

Wijze waarop gevolg werd gegeven aan de opmerkingen van de Raad van State

Opmerking	Verwerking in het decreet
1. De Raad van State merkte vooreerst op dat uit het decreet dat in ontwerpvorm voorlag niet duidelijk bleek hoe het decreet, het Kaderdecreet bestuurlijk beleid en wat in de statuten zal worden bepaald zich tot elkaar verhouden, waardoor er vragen zouden kunnen rijzen met betrekking tot de overeenstemming ervan met het bepaalde in artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. De Raad van State adviseerde om in de tekst van het ontwerp uitdrukkelijk te preciseren dat in de statuten niet kan worden afgeweken van de dwingende bepalingen van het vennootschapsrecht.	In antwoord op deze opmerking van de Raad van State werd in de artikelen 6 en 39 van het ontwerp van decreet bepaald dat de LOM onderworpen is aan het decreet en voor de niet uitdrukkelijk door het decreet geregelde aangelegenheden, aan het Kaderdecreet en aan de statuten. Zonder afbreuk te doen aan het voorgaande, zo vervolgen beide artikelen van het ontwerp van decreet, zijn voor alles wat niet uitdrukkelijk door het decreet, het Kaderdecreet en de statuten is bepaald, de bepalingen van het Wetboek van vennootschappen voor de naamloze vennootschap van toepassing; in de statuten kan niet worden afgeweken van het decreet, het Kaderdecreet, noch van de dwingende bepalingen van het Wetboek van vennootschappen, tenzij deze afwijkingen voortvloeiën uit het decreet of uit het Kaderdecreet.
2. De Raad van State meende dat er een aantal vragen zouden kunnen gesteld worden aangaande de overeenstemming van sommige bepalingen van het ontwerp met artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, m.n. - de algemene vergadering heeft de bevoegdheid om de statuten te wijzigen, conform de regels van het Wetboek van vennootschappen en elke statutenwijziging moet worden goedgekeurd door de Vlaamse regering; - de Vlaamse Regering kan de opdracht en de actiemiddelen van de commissaris uitbreiden; - de modaliteiten en de voorwaarden van de commerciële uitbating van de regionale luchthaven worden, na voorafgaande toestemming van de Vlaamse regering, vastgelegd in een overeenkomst tussen de	In antwoord op deze opmerking van de Raad van State werd met betrekking tot artikel 20 tot 22 verduidelijkt dat, om een flexibele en efficiënte werking van de LOM toe te laten en gelet op het feit dat de statuten krachtens artikel 6 in elk geval steeds in overeenstemming moeten zijn met het Kaderdecreet, het decreet en het Wetboek van vennootschappen, het aangewezen en gerechtvaardigd is dat de statuten van de LOM kunnen worden gewijzigd middels een besluit van de algemene vergadering van de LOM, dat moet worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering. In het decreet werden de bevoegdheden en de actiemiddelen van de commissaris beperkt tot deze die in het Wetboek van vennootschappen zijn bepaald (de artikelen 29 en 62). Ten slotte werd in de memorie van toelichting gepreciseerd dat de concessieovereenkomst geen verband houdt met de oprichting, de werking en het toezicht van de LOM maar uitsluitend de concrete afspraken zal bevatten tussen de LOM en de LEM met betrekking tot de luchthavenuitbating. De tussenkomst van de Vlaamse Regering in deze is dan ook in overeenstemming met artikel 9 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Opmerking		Verwerking in het decreet	
LEM en de LOM.			
De Raad van State stelde dat de essentiële elementen van voormelde bepalingen in het ontwerp zelf dienden te worden geregeld.			
3. De Raad van State stelde vast dat er op verscheidene punten in het ontwerpdecreet werd afgeweken van het Wetboek van vennootschappen en informeerde bij de gemachtigde naar de reden van deze afwijkingen. De Raad van State adviseerde om het antwoord van de gemachtigde hierover op te nemen in de memorie van toelichting.		Het antwoord van de gemachtigde werd opgenomen in de memorie van toelichting.	Met betrekking tot artikel 6 werd in de memorie van toelichting bovendien gepreciseerd op welke punten het decreet afwijkt van het Wetboek van vennootschappen, en wat daarvoor de redenen zijn, en werd tevens verwezen naar een aantal precedënten van rechtspersonen die eerder door het Vlaamse Gewest in 2004 in hetzelfde beleidsdomein werden geherstructureerd en waarbij tevens voorzien werd in de suppletieve toepassing van het Wetboek van vennootschappen.
4. De Raad van State merkte voorts op dat het ontwerp nog tekst tussen vierkante haakjes bevatte en dat sommige bedragen en termijnen nog moesten worden ingevuld. Ook bevatte het ontwerp nog verschillende voetnoten van toelichtende of redactionele aard. Die voetnoten moesten worden verwijderd. Waar deze voetnoten bijkomende toelichting bevatten, dienen deze in de memorie van toelichting te worden opgenomen.			In gevolge deze opmerking van de Raad van State, werden alle vierkante haakjes en voetnoten uit het ontwerp verwijderd. De ontbrekende bedragen en termijnen werden ingevuld.
5. De Raad van State stelde aan de gemachtigde de vraag waarom artikel 5, § 2 van het ontwerp in het ontwerp werd opgenomen.			In de memorie van toelichting werd toegelicht waarom de regels inzake de oprichting van de LOM werden toegemeten op de regels inzake handelsvennootschappen van privaats recht. Aangezien de LOM's als NV's van publiek recht tevens de kenmerken van een vennootschap hebben werd ervoor geopteerd om de formaliteiten zoals die gelden bij de oprichting van een vennootschap, zo veel als mogelijk te respecteren bij de oprichting van de LOM. Voorts bevordert het verlijden van de authentieke akte (met daarin de inhoud voorgeschreven voor de oprichtingsakte van een gemeenrechtelijke naamloze vennootschap, dus o.a. de statuten) en de neerlegging van de authentieke akte ter griffie de herkenbaarheid in het rechtsverkeer en verhoogt zij de transparantie van de structuur van de LOM. Indien deze

Opmerking		Verwerking in het decreet	
		bepaling niet zou zijn opgenomen, zou de LOM vanaf de inwerkingtreding van het decreet zijn opgericht, en zou er discussie en onzekerheid kunnen bestaan over de vraag (i) of de LOM voor een notaris dient te verschijnen met het oog op het verlijden van een oprichtingsakte en vooral (ii) of ter griffie van de Rechtbank van Koophandel wel een vennootschapsdossier dient te worden bijgehouden voor de LOM.	Artikel 14, § 1, tweede lid van het ontwerp werd herwerkt. Zo werd verduidelijkt dat het Vlaamse Gewest en de LOM Oostende-Brugge in de beheersovereenkomst zullen concretiseren welke hun respectieve taken en verantwoordelijkheden zijn met betrekking tot de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomsten inzake luchtverkeer die door het Vlaamse Gewest gebeurelijk met de federale overheid gesloten zijn of nog zullen worden gesloten. Het voorgaande doet geen afbreuk aan de verplichtingen van de LEM Oostende-Brugge krachtens artikel 32, §3 van het decreet.
6. De Raad van State merkte op dat artikel 14, § 1, tweede lid van het ontwerp onbegrijpelijk was en niet doorzichtig. Dit lid diende in heldere taal te worden herschreven. Zo zou bijvoorbeeld eerder kunnen worden verwezen naar de van toepassing geldende regelgeving in plaats van naar "de voorwaarden gesteld door het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart met toepassing van de ICAO-vereisten en andere internationale, Europese en nationale regelgeving van die aard (waaronder de samenwerkingsakkoorden inzake luchtverkeer die door het Vlaamse Gewest met de federale overheid werden gesloten)".			In antwoord op deze opmerking van de Raad van State werden in artikel 23 enkele verduidelijkingen aangebracht omtrent het aantal leden van de raad van bestuur.
8. De Raad van State merkte op dat er in artikel 23 van het ontwerp, daar waar het gaat over de publicatie van de benoeming van de bestuurders, voorbij was gegaan aan het gegeven dat er drie categorieën van bestuurders zijn. De Raad van State raade daarom aan in het ontwerp te bepalen dat uit voormelde publicatie moet blijken tot welke van de drie categorieën de betrokken bestuurder behoort.			Aan deze opmerking van de Raad van State werd tegemoet gekomen.

Opmerking		Verwerking in het decreet	
9.	In artikel 25 van het ontwerp diende de wijze waarop de gedelegeerd bestuurder wordt aangewezen te worden gepreciseerd.		In artikel 25 werd verduidelijkt dat, in overeenstemming met artikel 22 van het Kaderdecreet, het dagelijks bestuur alsook de vertegenwoordiging in dat kader wordt opgedragen aan één verantwoordelijke, te weten de gedelegeerd bestuurder, die wordt benoemd door de Vlaamse regering, onder de leden van de raad van bestuur.
11.	Voorts stelde de Raad van State dat uit het ontwerp duidelijk zou moeten blijken dat openbare domeingoeederen behoren tot de basisinfrastructuur en kunnen worden overgedragen. Bij gebreke van definitie van het begrip "basisinfrastructuur" in het ontwerp zelf is dit echter niet mogelijk. Hoewel in de memorie van toelichting wordt verduidelijkt dat Aan deze opmerking van de Raad van State werd tegemoet gekomen.		Er werd een definitie toegevoegd van de basisinfrastructuur. Basisinfrastructuur omvat de start- en landingsbanen, de controletoren en andere goederen die behoren tot het openbaar domein en die noodzakelijk zijn om het vliegverkeer te garanderen en die bij overeenkomst worden geïnventariseerd; zij worden overgedragen met behoud van het karakter van openbaar domein. De woorden "in essentie" werden weggelaten (artikel 3, 7°).
12.	De Raad van State vroeg om de tekst van het ontwerp en de tekst van de memorie van toelichting aangaande artikel 32 met elkaar in overeenstemming te brengen. Ook merkte de Raad van State op dat de delegatie aan de Vlaamse Regering in artikel 32, §3, tweede lid om bij overeenkomst met de LEM Oostende-Brugge de vaststelling, de berekening en de andere regels betreffende de betaling van toelagen ten laste van de algemene uitgavenbegroting te bepalen, in strijd is met het legaliteitsbeginsel vervat in artikel 175, tweede lid en artikel 177, tweede lid, van de Grondwet. Luidens die grondwetsbepalingen regelen de Parlementen van de gemeenschappen, respectievelijk de gewesten, elk voor zich de bestemming van hun ontvangsten.		In artikel 32 werd verduidelijkt dat de gunningsbeslissing ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering moet worden voorgelegd. Indien de Vlaamse Regering niet binnen de 120 dagen vanaf de kennisgeving van de gunningsbeslissing een beslissing heeft genomen, wordt de Vlaamse Regering geacht haar goedkeuring aan de gunningsbeslissing te hebben verleend. Het Vlaamse Gewest kan reeds starten met de procedure voor het zoeken naar een geschikte LEM alvorens de LOM is opgericht en dit op grond van artikel 60 W. Venn., in naam en voor rekening van de LOM in oprichting, zodat geen kostbare tijd verloren gaat. Het sluiten van de overeenkomst voor de commerciële uitbating van de luchthaven kan pas plaatsvinden nadat de gunningsbeslissing door de Vlaamse Regering is goedgekeurd. Dit doet geen afbreuk aan het door het Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid ingestelde algemeen toezicht op de overige beslissingen van LOM in verband met de gunning. Zij zullen o.g.v. artikel 23 van het Kaderdecreet in ieder geval onderworpen zijn aan het algemeen administratief toezicht. De door de Raad van State bekritiseerde delegatie aan de Vlaamse Regering werd geschrapt.

Opmerking		Verwerking in het decreet	
14. De Raad van State vroeg de gemachtigde toelichting omtrent de draagwijdte van "tot andersluidende bepaling", zoals opgenomen in artikel 68 van het ontwerp en vroeg om de verklaring van de gemachtigde hieromtrent uitdrukkelijk in de tekst van het ontwerp op te nemen.		De toelichting van de gemachtigde hieromtrent werd uitdrukkelijk in het ontwerp van decreet opgenomen zodat er nu het volgende staat "zolang het decreet van 7 mei 2004 houdende regeling van de begrotingen, de boekhouding, de controle inzake subsidies, en de controle door het Rekenhof niet in werking is getreden".	
15. De Raad van State stelde dat de artikelen 69, §1 en 70, §1 van het ontwerp dienden te worden weggelaten, tenzij er specifieke redenen zouden bestaan om af te wijken van de normale termijn voor de inwerkingtreding van besluiten van de Vlaamse Regering.		Met betrekking tot artikel 70 werd in de memorie van toelichting verduidelijkt dat een afwijking op de normale termijn voor de inwerkingtreding van besluiten van de Vlaamse Regering gerechtvaardigd wordt door de noodzaak om de effectieve implementatie van de LOM-LEM structuur zo spoedig mogelijk na de gunning van een overeenkomst aan de LEM te kunnen starten, terwijl de LOM mogelijk pas zal worden opgericht nadat een LEM werd geselecteerd.	