

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**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;
de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

Zie:

1703 (2007-2008)

– Nr. 1: Ontwerp van decreet

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak dit ontwerp van decreet op haar vergaderingen van 11 en 18 juni 2008.

I. TOELICHTING DOOR DE MINISTER

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur licht het ontwerp van decreet toe.

De Vlaamse regionale luchthavens vormen, net zoals de zeehavens, economische poorten voor Vlaanderen.

De Vlaamse Regering erkent ten volle het sociaal-economische belang van de Vlaamse regionale luchthavens en heeft haar strategische visie in verband met de ontwikkeling van de Vlaamse regionale luchthavens uiteengezet in een strategische nota van 2 juni 2006. Deze strategische visie gaat uit van de erkenning van het belang van de Vlaamse regionale luchthavens, waarbij elke luchthaven zich toelegt op specifieke marktsegmenten en waarbij wordt uitgegaan van het behoud van het huidige ICAO-statuuut (ICAO: International Civil Aviation Organization), een 'balanced growth' binnen de contouren van de thans vigerende milieuvergunning en het bereiken van een 'level playing field' voor de Vlaamse regionale luchthavens.

De in de strategische visienota opgenomen doelstelling die het maximaal behoud van het resterende patrimonium van de Vlaamse regionale luchthavens vooropstelt, werd onder meer door de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) in haar standpunt van 12 juli 2006 expliciet ondersteund. Tevens werd onder meer ook de gelijke behandeling van de drie luchthavens, rekening houdend met het verschillend eigendomsstatuuut, als uitgangspunt genomen. Deze gelijke behandeling impliceert dat de Vlaamse overheid bereid is financieel tussen te komen in de kosten van de instandhouding en modernisering van de basisinfrastructuur van de luchthaven en voor het verzekeren van de publieke functies in het kader van de luchthavenbeveiliging en luchtvaartveiligheid.

In het kader van de voorbereiding en de uitvoering van de visienota heeft de Vlaamse Regering onderzoek verricht naar het ontwikkelingspotentieel van de luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem,

met onder meer de vraag in welke mate het Vlaamse Gewest de publieke functies zoals brandweer en veiligheid onder haar verantwoordelijkheid kan nemen en in welke mate tussenkomst vereist is/zal zijn voor de instandhouding en de modernisering van de infrastructuur.

Tegelijk is het Vlaamse Gewest op zoek gegaan naar een voor de toekomst aangepaste beheersvorm die de luchthavens zou kunnen toelaten om, in een zeer concurrentiële en sterk evoluerende markt, met meer autonomie en op bedrijfseconomische basis te functioneren, waarbij privé-investeerdere en/of lokale overheden extra middelen en impulsen zouden kunnen geven voor een verdere ontwikkeling.

Uit de resultaten van de voorstudies en uit de besprekingen binnen een aantal regionale werkgroepen, is gebleken dat voor de luchthavens van Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem een organisatiemodel gebaseerd op een splitsing in een publieke Luchthaven-Ontwikkelings-Maatschappij (LOM) enerzijds en een private Luchthaven-Exploitatie-Maatschappij (LEM) anderzijds de voorkeur wegdraagt.

1. Voorgestelde LOM-LEM-structuur

1.1. Algemene kenmerken

De voorgestelde structuur houdt in dat luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (hierna LOM) worden opgericht voor de luchthaven van Oostende-Brugge en voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

Deze LOM's zullen worden opgericht bij decreet in de vorm van een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap (EVA) in de zin van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003. De LOM zal tevens, zoals meerdere andere EVA's in het betrokken beleidsdomein, de vorm aannemen van een naamloze vennootschap (naar publiek recht). De keuze voor de publiekrechtelijk vormgegeven EVA is onder meer ingegeven door het feit dat de LOM kan worden belast met taken van beleidsuitvoering, die kunnen worden beschouwd als essentiële overheidstaken (zoals het beheer van – strategische – basisinfrastructuur) zodat zij moet kunnen beschikken over bepaalde overheidsprerogatieven. Bovendien kunnen goederen die tot het openbaar domein behoren (wat het geval is voor een aanzienlijk deel

van de luchthaveninfrastructuur) in beginsel zonder aan het karakter van openbaar domeingood afbreuk te doen, krachtens decreet worden overgedragen aan een publiekrechtelijk vormgegeven EVA.

De LOM's zullen instaan voor de instandhouding en het beheer van de bestaande en toekomstige basisinfrastructuur en de terbeschikkingstelling van de basisinfrastructuur aan een te selecteren luchthaven-exploitatiemaatschappij (ook wel LEM genaamd).

De LEM is een rechtspersoon van privaatsrecht die zich uitsluitend richt op de exploitatie en commercialisering van de luchthaven en is derhalve verantwoordelijk voor het zo goed mogelijk benutten van de mogelijkheden aan aeronautische zijde (luchtverkeer en vervoer) en non-aeronautische zijde (vastgoed, concessies). Daarbij kunnen aan de LEM, tegen financiële compensatie, verplichtingen worden opgelegd inzake de te waarborgen veiligheid die wordt vereist onder meer door de bevoegde internationale en nationale autoriteiten.

De LEM zal de commerciële uitbating van de luchthaven uitoefenen op basis van een met de LOM af te sluiten concessieovereenkomst voor diensten, in het kader waarvan zij een concessievergoeding aan de LOM zal betalen voor het ter beschikking stellen van de basisinfrastructuur en die zullen worden aangewend voor het uitvoeren van de taken van de LOM. De private partner(s) in de LEM zal/zullen worden geselecteerd en gekozen op grond van een objectieve mededingingsprocedure, conform de toepasselijke Europese verdragsbeginselen inzake non-discriminatie, gelijke behandeling en transparantie.

De splitsing LOM-LEM stelt de LEM in staat om een organisatiecultuur te hanteren die blijkt geeft van een markt- en marketinggerichte onderneming die tegelijk oog heeft voor de ruimere lokale en bovenlokale publieke belangen. De LEM zal voor de terbeschikkingstelling van de basisinfrastructuur een marktconforme vergoeding aan de LOM betalen.

Uit een financieel-economisch haalbaarheidsonderzoek is gebleken dat, mits bepaalde voorwaarden vervuld zijn, een rendabele exploitatie principieel mogelijk is voor de LEM en LOM (ruimte voor bijkomende investeringen bekostigd door eigen inkomsten). Belangrijke randvoorwaarde daarbij is onder de huidige omstandigheden dat de LOM de verantwoordelijkheid op zich neemt om de bestaande certificering van de luchthaven in stand te houden en dat de kosten voor 'safety & security' gedragen worden

door het Vlaamse Gewest. De resultaten van een onderzoek naar het wettelijk en feitelijk kader van de beveiliging en de veiligheid op regionale luchthavens, uitgevoerd door de Vlaamse Luchthavencommissie (verslag van 27 november 2006) gaven immers aan dat het aangewezen zou zijn dat de Vlaamse overheid zou instaan voor de organisatie én financiering van publieke functies inzake beveiliging van de Vlaamse regionale luchthavens.

In 2008 werd door het Vlaamse Gewest bijkomend 22,5 miljoen euro uitgetrokken als kapitaalsinjectie in de LOM's, die er aldus toe strekt om via de LOM de certificering van de basisinfrastructuur in stand te houden.

1.2. Specifieke kenmerken nieuwe structuur Luchthaven Oostende-Brugge

De luchthaven Oostende-Brugge is momenteel in beheer en eigendom van de dienst met afzonderlijk beheer Luchthaven Oostende (DAB Oostende). Deze entiteit bezit geen rechtspersoonlijkheid en ressorteert bijgevolg onder de rechtspersoonlijkheid van het Vlaamse Gewest en maakt thans deel uit van het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

In de nieuwe structuur zou het Vlaamse Gewest, minstens bij oprichting, de enige aandeelhouder (100 procent) in LOM Oostende zijn, samen met PMV (Participatiemaatschappij Vlaanderen) die één aandeel zal houden.

LOM Oostende zal de bestaande luchthaveninfrastructuur van de luchthaven van Oostende overnemen van DAB Oostende. De overdracht van de bestaande luchthaveninfrastructuur en het daaraan verbonden vermogen (activa en passiva) van DAB Oostende zal gebeuren bij besluit van de Vlaamse Regering op basis van een inventaris en een beschrijvend verslag, opgesteld door de secretaris-generaal. Vanwege het Vlaamse Gewest zou tevens een kapitaalinjectie plaatsvinden in LOM Oostende, ten belope van 17 miljoen euro, om de investeringen te realiseren die nodig zijn om de certificatie van de luchthaven Oostende als luchthaven ICAO-categorie 4E te behouden.

De LEM Oostende is een privaatrechtelijke vennootschap waarin – na het organiseren van een transparante en objectieve mededingingsprocedure – de geselecteerde privépartner(s) lokale publieke partners kan/kunnen betrekken. In het oprichtingsdecreet

worden de nodige decretale machtigingen voor deelneming van deze (lokale) overheden in LEM Oostende-Brugge opgenomen.

1.3. *Specifieke kenmerken Luchthaven Kortrijk-Wevelgem*

De huidige eigendomssituatie van deze luchthaven is geheel versnipperd. De huidige beheersmaatschappij, met name het dienstverlenend intergemeentelijk samenwerkingsverband 'West-Vlaamse intercommunale vliegveld Wevelgem-Bissegem' (ook gekend als WIV) bestaat uit dertien gemeenten, het dienstverlenend intergemeentelijk samenwerkingsverband Intercommunale Leiedal en de West-Vlaamse energie- en teledistributiemaatschappij.

De beheersmaatschappij WIV heeft op heden een concessieovereenkomst afgesloten met een private vennootschap welke onder meer instaat voor afhandeling en jet-fueling. De verharde startbaan, met een commercieel interessante lengte van 1900 meter en de omliggende infrastructuur (taxibaan, parkings, gebouwen en het merendeel van de omliggende terreinen) zijn eigendom van de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal.

In de nieuwe structuur zou het Vlaamse Gewest in LOM Kortrijk-Wevelgem een participatie nemen van 50 percent plus één aandeel. Het Vlaamse Gewest voorziet in dit verband een inbreng in geld ten belope van 5,5 miljoen euro, wat het in het businessplan geraamde bedrag is van de vereiste financiering van de investeringen in de basisinfrastructuur en de luchthavenbeveiliging. De jaarlijkse subsidie van de luchthavenbrandweer (765.000 euro, waarde 2007) blijft behouden en zal worden verleend aan de LEM.

De provincie West-Vlaanderen, de intercommunale Leiedal en mogelijk ook de gemeenten van de provincie West-Vlaanderen waarbij, gegeven de historiek, inzonderheid wordt gedacht aan de stad Kortrijk en de gemeente Wevelgem, zouden kunnen deelnemen in de LOM ten belope van een gezamenlijke participatie van maximum 50 percent min één aandeel (deze participatie kan worden gerealiseerd hetzij door een inbreng of terbeschikkingstelling van de basisinfrastructuur hetzij door een inbreng in geld). Hierover worden thans reeds gesprekken gevoerd met de betrokken partijen. In het oprichtingsdecreet worden de nodige decretale machtigingen voor deelneming van deze (lokale) overheden in LOM Kortrijk-Wevelgem voorzien.

LEM Kortrijk-Wevelgem is een privaatrechtelijke vennootschap die volledig in handen zal zijn van de te selecteren private partner(s).

2. Kernbepalingen van het ontwerp van oprichtingsdecreet

De *minister* licht vervolgens enkele kernbepalingen van het decreet toe.

2.1. *Oprichting en statuut LOM*

Zowel LOM Oostende-Brugge als LOM Kortrijk-Wevelgem worden opgericht als een EVA, zoals vermeld in artikel 13 van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid, onder de vorm van een nv van publiek recht. Zij zullen tot stand komen en rechtspersoonlijkheid krijgen op datum van inwerkingtreding van het oprichtingsdecreet, en zullen worden opgericht voor onbepaalde duur.

LOM Oostende-Brugge en LOM Kortrijk-Wevelgem hebben niet de hoedanigheid van handelaar. Zij zullen voor alles wat niet uitdrukkelijk is geregeld in het oprichtingsdecreet, het Kaderdecreet en de statuten onderworpen zijn aan het Wetboek van vennootschappen.

2.2. *Taken, bevoegdheden en werking*

LOM Oostende-Brugge en LOM Kortrijk-Wevelgem hebben als doel "de duurzame ontwikkeling, de instandhouding, het beheer en het onderhoud van de luchthaveninfrastructuur en de terbeschikkingstelling van die infrastructuur, of een deel ervan, tegen marktconforme vergoeding, aan de LEM Oostende-Brugge/LEM Kortrijk-Wevelgem, die zorgt voor de commerciële uitbating ervan."

De concrete invulling hiervan, inclusief verplichtingen inzake veiligheid, zullen het voorwerp uitmaken van een beheersovereenkomst die zal worden gesloten tussen het Vlaamse Gewest en respectievelijk LOM Oostende-Brugge en LOM Kortrijk-Wevelgem

De organen van de LOM zijn de algemene vergadering, de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder:

- de algemene vergadering bestaat uit alle aandeelhouders van de LOM; elk aandeel geeft recht op één stem;
- de raad van bestuur bestaat uit maximaal negen leden, de onafhankelijke leden uitgezonderd. De leden van de raad van bestuur worden door het Vlaamse Gewest benoemd;
- de gedelegeerd bestuurder staat in voor het dagelijks bestuur en wordt door de Vlaamse Regering aangewezen. De gedelegeerd bestuurder dient te worden gekozen onder de leden van de raad van bestuur.

2.3. *Financiering en controle*

Aan de LOM wordt door het Vlaamse Gewest jaarlijks een dotatie toegekend ten laste van de algemene uitgavenbegroting en ter aanvulling van haar eigen inkomsten.

Naast de maatregelen inzake toezicht en controle die volgen uit het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid wordt de controle op de financiële toestand en op de jaarrekeningen aan een commissaris opgedragen. Die wordt door de algemene vergadering aangewezen onder de leden van het Instituut der Bedrijfsrevisoren.

2.4. *Taken LEM*

De LEM zal in eigen naam en voor eigen rekening instaan voor de commerciële uitbating van de luchthaven tegen betaling van een marktconforme vergoeding aan de respectieve LOM, op grond van een concessieovereenkomst waarin de modaliteiten en voorwaarden voor die uitbating zullen worden opgenomen.

De LEM zal worden geselecteerd na een openbare procedure met inachtneming van de beginselen van transparantie en gelijkheid.

De gunningsbeslissing met betrekking tot deze overeenkomst moet voorafgaand door de Vlaamse Regering worden goedgekeurd. De concessieovereenkomst zal worden aangegaan voor een maximale duur van 30 jaar.

In het kader van deze concessieovereenkomst zal de LEM tevens onder haar verantwoordelijkheid, de controle-, veiligheids- en beveiligingsdiensten, alsook

de brandweerdiensten (of een deel daarvan) op de respectieve regionale luchthaven moeten verzekeren, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest inzake het toezicht op de uitvoering van deze taken.

Voor deze taken zal de LEM een bijzondere toelage ontvangen. Tussen de LEM en het Vlaamse Gewest zal een overeenkomst worden gesloten die de wijze van berekening, de parameters en de betalingsmodaliteiten vaststelt van de toelagen voor deze taken die zullen worden opgenomen in de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap.

2.5. *Personeel*

Wat de luchthaven van Oostende-Brugge betreft, werd het ontwerp van decreet uitgebreid doorgenomen en besproken met vertegenwoordigers van de personeelsleden, en het ontwerp van decreet werd inmiddels goedgekeurd door het bevoegde sectorcomité XVIII.

De regeling waarover uiteindelijk een akkoord werd bereikt, houdt in dat de contractuele personeelsleden die bij DAB Oostende tewerkgesteld zijn, de mogelijkheid krijgen om op vrijwillige basis en met behoud van al hun rechten over te stappen naar de LEM Oostende-Brugge. Het decreet bepaalt daartoe dat de LEM Oostende bereid moet zijn om deze personeelsleden een nieuwe arbeidsovereenkomst aan te bieden.

Voor wat betreft de sociale overlegorganen, zal, gelet op de timing van de geplande reorganisatie, de eerste ‘officiële’ Ondernemingsraad en het eerste ‘officiële’ Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW) pas in het kader van de eerstvolgende sociale verkiezingen (vermoedelijk 2012) bij de LEM kunnen worden ingesteld. Bij gebrek aan comité en ondernemingsraad zal de vakbondsafvaardiging tot aan de eerstvolgende sociale verkiezingen (een deel van) deze taken uitvoeren. Desgevallend kan wel op conventionele basis voorzien worden in een CPBW en een Ondernemingsraad.

Het is tevens de bedoeling dat er met de LEM, vóór het sluiten van de concessieovereenkomst, een collectieve arbeidsovereenkomst (cao) wordt onderhandeld en gesloten waarin sluitende afspraken worden gemaakt met de vakorganisaties inzake inspraak van de werknemers.

De contractuele personeelsleden die niet op vrijwillige basis willen overstappen naar de LEM, blijven contractueel in dienst van het Vlaamse Gewest. Het Vlaamse Gewest zal deze personeelsleden, binnen de mogelijkheden, een passende dienstbetrekking aanbieden binnen de (ruime) Vlaamse overheid.

De statutaire personeelsleden zullen, conform de relevante bepalingen van het Vlaams personeelsstatuut van 13 januari 2006, ter beschikking worden gesteld van de LEM Oostende-Brugge. Hiertoe zal er tussen het Vlaamse Gewest en de LEM Oostende-Brugge een (dienstverlenings-)overeenkomst moeten worden afgesloten die de modaliteiten van de terbeschikkingstelling zal regelen. LEM Oostende-Brugge zal overigens voor de terbeschikkinggestelde personeelsleden, in zoverre die niet belast zijn met controle-, veiligheids- en beveiligingstaken, een marktconforme vergoeding dienen te betalen aan LOM Oostende-Brugge.

De situatie van de personeelsleden die momenteel actief zijn op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem (via de intercommunale WIV) verschilt in die zin dat er geen statutaire personeelsleden tewerk gesteld zijn, noch personeelsleden van het Vlaamse Gewest. Voor deze werknemers werd een regeling uitgewerkt die aansluiting zoekt bij de regels van cao 32bis inzake de rechten van werknemers bij overgang van onderneming (die als zodanig niet van toepassing is op de overheidssector). Daartoe bepaalt het decreet dat de kandidaten voor de LEM bereid moeten zijn om deze personeelsleden, met behoud van al hun rechten over te nemen, willen zij in aanmerking komen voor de toewijzing van de concessie.

3. Actuele stand van zaken

Inmiddels werden de eerste voorbereidingen getroffen op het niveau van de administratie met het oog op de selectie van de private partner en de daarmee gepaard gaande gunning van de overeenkomst waarbij de luchthavenexploitatie wordt overgedragen aan een LEM. Met het oog hierop werd:

- een voorstel tot gunningsprocedure uitgewerkt dat er op gericht is om de voorbereiding van de gunning zo spoedig als mogelijk op te starten maar tevens rekening houdt met de noodzaak van een optimale interactie met de parlementaire procedure voor de goedkeuring van het oprichtingsdecreet en met de noodzaak om potentiële kandidaten voldoende tijd te verlenen voor de uitwerking van een kwaliteitsvol en betrouwbaar

business plan, aangezien dit een cruciaal beoordelingselement zal uitmaken van de gunningsbeslissing. Het decreet is erop gericht om ervoor te zorgen dat de inwerkingtreding daarvan, met de effectieve operationele start van de LOM en de bijhorende kapitaalbrengen vanuit het Vlaamse Gewest zou plaatsvinden op het moment dat de LEM partner geselecteerd is;

- een inventaris gemaakt van de fundamentele opties, uitgangspunten en krachtlijnen van het bestek. Van de kandidaten wordt verwacht dat zij een eigen businessplan opstellen voor de uitbating van de luchthaven, rekening houdend met de vereisten en beperkingen die in het bestek zullen worden opgenomen (onder meer inzake veiligheidsvoorschriften, eerbiediging van de bestaande voorschriften inzake ruimtelijke ordening en de milieuvergunning enzovoort). De gunning zal openstaan voor kandidaten met een solide financiële en operationele basis, waarbij ervaring en affiniteit met de luchthavensector en logistiek tot aanbeveling strekken.

II. ALGEMENE BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Pieter Huybrechts* stelt dat zijn fractie dit ontwerp ondersteunt als het de intentie van de Vlaamse Regering is de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens te vrijwaren en hen de mogelijkheden te geven om zich verder te ontwikkelen. De drie bestaande regionale luchthavens moeten op gelijke voet worden behandeld. Uit de voorafgaande besprekingen met de betrokken luchthavens in West-Vlaanderen is gebleken dat de voorgestelde structuur van een luchthavenontwikkelingsmaatschappij en een luchthavenexploitatie maatschappij het meest aangewezen zou zijn. De toekomst zal uitwijzen of dat inderdaad de beste keuze is.

De heer *Carl Decaluwe* is van oordeel dat de optie voor het verder ontwikkelen van de regionale luchthavens ook terug te vinden is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, in de zogenaamde economische poorten. Dit ontwerp is daar dus een bevestiging van.

De spreker zegt dat er in het Vlaams Parlement al lang over de regionale luchthavens wordt gepraat, maar dat op 2 juni 2006 pas voor de eerste keer een strategische visie door de Vlaamse Regering werd

goedgekeurd. Die visie heeft een politiek draagvlak. Het beleid had voordien geen echte visie. Men wilde de luchthavenexploitatie regelen door middel van contracten. Dat is echter geen succes geweest.

De heer Decaluwe verklaart dat zijn fractie er altijd voorstander van geweest is dat ook de private sector bij de luchthavenexploitatie zou worden betrokken. De sterkte van dit ontwerp situeert zich hier bij de duidelijke keuze voor de LOM/LEM-structuur. De overheid neemt haar verantwoordelijkheid voor het beheer van de basisinfrastructuur. Nu moet de private sector zijn verantwoordelijkheid nemen voor de exploitatie. Het gaat daarbij volgens de spreker over private sector in de echte betekenis van het woord en niet over bijvoorbeeld intercommunales.

Het lid merkt verder op dat met de herstructurering van beide luchthavens een belangrijke personeelsproblematiek gepaard gaat. Hij stelt vast dat het overleg hierover met de werknemersorganisaties vrij rimpeloos is verlopen. Deze operatie zal dus geen aanleiding geven tot een sociaal bloedbad.

De heer Decaluwe besluit met te stellen dat het nu het moment van de waarheid is voor de regionale luchthavens. Dit is een decreet van de laatste kans, dat op een duidelijke visie is gebaseerd. Als de private sector niet in deze constructie mocht stappen, zullen daaruit de nodige conclusies moeten worden getrokken. Dit decreet verdient de volle steun en de spreker hoopt dat het snel in werking zal kunnen treden.

De heer *Bart Caron* vindt de LEM/LOM-constructie een interessante benadering. Hij wil dat een kans geven en zal het daarom principieel steunen. Dat neemt niet weg dat er toch een aantal kritische opmerkingen moeten worden gemaakt.

Dit lid zegt in feite een tegenstander te zijn van een te ongebreidelde ontwikkeling van de luchtvaartsector. In een periode dat leefmilieuproblemen toenemen, moet er een rem worden gezet op het vliegverkeer. De heer Caron is van oordeel dat dit ontwerp blijk geeft van een soort van wafelijzerpolitiek op zijn Vlaams. Is het wel zinvol dat er op een dergelijke kleine oppervlakte als Vlaanderen drie regionale luchthavens worden ontwikkeld? De luchthaven van Antwerpen is niet in dit ontwerp opgenomen, maar maakt wel degelijk deel uit van de problematiek. Vroeg of laat zal deze dus zeker ter sprake komen.

Het is volgens de heer Caron twijfelachtig of die drie regionale luchthavens rendabel kunnen worden gemaakt. In hoeverre zullen daar de overheid en

de private sector evenwichtig in bijdragen? Volgens hem is er in elk geval voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem op geen enkele wijze cijfermatig aangetoond dat die leefbaar zou kunnen zijn. Dat zal misschien duidelijk worden als de oproep voor een exploitant van die luchthaven is gelanceerd. Hij is in elk geval benieuwd of er interesse van de private sector zal zijn om de luchthaven te exploiteren. Op dit ogenblik wordt de luchthaven maar door één kleine maatschappij (Abelag) gebruikt, wat een zeer wankel basis is voor een rendabele economische exploitatie. Een document ter zake van het Vlaams Instituut voor de Logistiek bevat volgens het lid veel hoera-kreten maar geen onderbouw. De heer Caron vraagt dan ook of de minister meerjarige prognoses over de economische haalbaarheid van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem kan geven.

Vervolgens gaat het lid verder in op het advies van de Raad van State. Er wordt een opmerking gemaakt over de mogelijke omvang van de steun vanuit de Vlaamse Gemeenschap voor de controle-, veiligheids-, beveiligings- en brandweerdiensten van de regionale luchthavens. Die steun kan misschien worden beschouwd als steunmaatregelen die vooraf aan de Europese Commissie moeten worden gemeld. Gaat de Vlaamse Regering die aanmelding vooralsnog doen bij de Europese Commissie?

De heer Caron stelt verder dat in het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie van de SERV wordt gezegd dat een goede oplossing voor de beheersstructuur van de regionale luchthavens onder andere de eenheid van beheer als uitgangspunt moet hebben. Volgens de heer Caron staat de voorgestelde LOM/LEM-structuur haaks op dit uitgangspunt. Het beheer wordt met deze structuur precies opgesplitst. Wat is het antwoord van de minister daarop?

In hetzelfde advies wordt de vraag gesteld of artikel 33, §1, waarin aan een aantal entiteiten, zoals steden en gemeenten wordt toegestaan om deelnemingen te nemen in de LEM Oostende-Brugge, de toets van het gelijkheidbeginsel zal kunnen doorstaan. Dat is volgens de heer Caron een fundamentele bedenking, waarop de minister een antwoord moet geven.

Ten slotte pleit de heer Caron er nog voor om ook de luchthaven van Deurne binnen de structuur van dit decreet op te nemen.

Mevrouw *Fientje Moerman* verklaart dat de voorgestelde LEM/LOM-structuur beantwoordt aan de

visie van haar fractie. Deze structuur maakt een efficiënte en klantgerichte dienstverlening mogelijk en garandeert tegelijkertijd het primaat van de politiek. De overheid blijft bevoegd voor de instandhouding en de modernisering van de basisinfrastructuur en voor de andere publieke functies zoals veiligheid en beveiliging. De exploitatie wordt door middel van een overheidsopdracht toevertrouwd aan privé-investeerders, tegen de beste prijs/kwaliteitverhouding en tegen betaling van een marktconforme vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur.

Mevrouw Moerman heeft een aantal vragen. Wat is de concrete timing van de gunningsprocedure? Wat is het gevolg van de nieuwe structuur op de huidige investeringsdotaties van het Vlaamse Gewest aan de twee luchthavens? Zijn er prognoses inzake trafiek van goederen en personen en inzake het aantal vliegbewegingen op beide luchthavens? Zijn er al PPS-projecten gepland voor de verdere ontwikkeling van beide luchthavens?

De heer *Jef Tavernier* is van oordeel dat twee luchthavens in West-Vlaanderen, toch wel wat veel is. Hij zegt een toekomst te zien voor de luchthaven van Oostende als passagiersluchthaven. Maar bij de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem kunnen heel wat vraagtekens worden geplaatst. De luchthavens van Oostende en van Lille liggen binnen een afstand van veertig kilometer. Die van Lille heeft ook veel meer mogelijkheden en is minder gecontesteerd. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is volgens de spreker overbodig. Er is in de streek bovendien een grote nood aan bedrijventerreinen. Van dat luchthaventerrein kan volgens hem perfect ambachtelijke zone of industrieterrein worden gemaakt. Dat zal zeker aan een reële behoefte beantwoorden.

De heer Tavernier is van oordeel dat de voorgestelde LOM/LEM-structuur principieel een goede benadering is. Het moet dan wel zeer duidelijk zijn wat de verdeling van verantwoordelijkheden tussen beiden is. De Vlaamse Luchthavencommissie benadrukt in haar advies het belang van de beheers- en concessieovereenkomst voor het welslagen van deze beheersvorm. De VLC zegt dat, niettegenstaande de verantwoordelijkheden van LOM en LEM in het decreet worden afgebakend, een precieze opsomming van de taken verbonden aan de uitbating van de regionale luchthavens nodig is om daarna concrete afspraken te kunnen maken tussen LOM en LEM. Volgens de heer Tavernier gaat het hier niet alleen om de afspraken zelf, maar ook om de financiële reper-

cussies van die afspraken. Het moet dus ook duidelijk zijn welke financiële engagementen respectievelijk LOM en LEM op zich nemen. Hieruit besluit de spreker dat hij het ontwerp niet kan goedkeuren, als daarover geen duidelijkheid wordt geschapen.

Er is volgens de heer Tavernier duidelijkheid over de gegarandeerde jaarlijkse subsidie door de Vlaamse overheid voor beveiliging om te voldoen aan een aantal normen. Men beschouwt die subsidie blijkbaar als normaal. Volgens de spreker moet daar echter ook een bepaalde activiteit van de luchthavens tegenover staan. De heer Tavernier gaat ervan uit dat voor beide luchthavens wel ongeveer dezelfde beveiligingskosten zullen gelden. Als de ene luchthaven echter maar de helft van de activiteit van de andere vertoont, dan kan men zich afvragen of de subsidie voor die luchthaven wel verantwoord is. Door dit decreet neemt de overheid een aantal zaken op zich en daar moet een bepaalde rendabiliteit tegenover staan. Het lid heeft de indruk dat dat zeker niet voldoende zal zijn voor één van de twee luchthavens, en in het slechtste geval zelfs voor de twee luchthavens.

Om een zicht op die rendabiliteit te krijgen, vindt de heer Tavernier dat het belangrijk is dat er een zicht is op de beginsituatie. Hij wenst daarom informatie van de minister over balansen en jaarrekeningen van beide luchthavens. Hij zegt dat het algemeen bekend is dat in het geval van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, de deelnemende gemeenten van de intercommunale al heel wat hebben moeten bijleggen voor de exploitatie.

Voor wat de luchthaven van Oostende betreft, verwijst de heer Tavernier naar een interpellatie die hij op 14 maart 2007 heeft gehouden, in verband met de jaarrekeningen en het businessplan van deze luchthaven. Na navraag bij het Rekenhof bleek dat het Rekenhof in februari 2007 beschikte over de jaarrekening van 2004. Volgens het Rekenhof was deze jaarrekening niet in orde, omdat er geen rekening werd gehouden met vroegere opmerkingen van het Rekenhof. De heer Tavernier zegt dat hij bij het Rekenhof heeft gevraagd naar de rekeningen voor 2005 en 2006. De rekening voor 2007 moest overigens ook voor eind maart 2008 worden neergelegd. Uit een brief van 19 mei 2008 van het Rekenhof als antwoord op die vraag, blijkt dat de controle van de rekeningen van 2005 en volgende jaren tot nog toe niet kon worden aangevat, aangezien de definitieve rekeningen nog niet aan het Rekenhof werden voorgelegd. Het Rekenhof kon dus nog geen nieuwe informatie geven

over de jaarrekeningen van de luchthaven van Oostende. De heer Tavernier stelt dat het toch wel moeilijk is om in het parlement beslissingen te nemen over de beheersstructuur van een luchthaven waarvan men niet eens over de basisgegevens beschikt. De spreker zegt dat een verdere bespreking van het ontwerp pas kan gebeuren als die gegevens beschikbaar zijn, ook al gaat het maar om de voorlopige rekeningen. De heer Tavernier gaat er immers vanuit dat het Rekenhof op korte termijn geen verslag over de rekeningen vanaf 2005 zal kunnen opmaken. De vraag is volgens het lid ook of men rekening heeft gehouden met de opmerkingen die het Rekenhof bij de rekening voor 2004 heeft gemaakt.

Mevrouw *Annick De Ridder* heeft een vraag over de personeelskwestie. Een aantal contractuele personeelsleden zal niet willen overstappen naar de LEM. Deze mensen blijven contractueel in dienst bij de Vlaamse Gemeenschap, maar er is enige ongerustheid omdat er sprake is van het toewijzen van een passende dienstbetrekking. Men vreest dat het hier niet gaat om tewerkstelling in de eigen regio. De spreker vraagt of de minister kan verduidelijken wat er onder passende tewerkstelling wordt verstaan.

Mevrouw De Ridder stelt ook vast dat het advies van de VLC stelt dat het Vlaamse Gewest garant moet blijven staan voor alle opgebouwde rechten, inclusief de pensioenen, van de contractuele en statutaire ambtenaren die op het moment van de overgang naar de LEM in dienst zijn van de Vlaamse overheid. De VLC is van oordeel dat het ontwerp van decreet die belangen onvoldoende regelt en waarborgt. Wat is het standpunt van de minister hierover? Is er in de uiteindelijke tekst van het ontwerp van decreet nog een bijsturing gebeurd?

De heer *Jan Peumans* verwijst naar het beleid dat in Wallonië inzake de regionale luchthavens wordt gevoerd. Dat beleid is al een twaalfal jaren aan de gang en wordt consequent doorgezet. Er is een duidelijke taakverdeling: de luchthaven van Bierset is afgestemd op cargo en die van Charleroi op lowcost-personenvervoer.

De heer Peumans acht het belangrijk dat het Vlaams Parlement zijn controlerol kan blijven spelen. Kan het parlement die rol voldoende spelen via de beheersovereenkomsten? Is die controle gegarandeerd op de overeenkomst die tussen LEM en LOM wordt afgesloten over de modaliteiten en voorwaarden voor de commerciële uitbating, zoals in artikel 32 van het ontwerp is bepaald?

De heer Peumans zegt dat in de memorie van toelichting duidelijk melding is gemaakt van de vier voorwaarden waaraan moet worden voldaan om tot een extern verzelfstandigd agentschap over te gaan. Er wordt verder verzekerd dat men in dit geval aan de voorwaarden voldoet. De heer Peumans dringt erop aan dat aan de vierde voorwaarde, namelijk dat de beheersovereenkomst en inzonderheid de informatie-relatie reëel invulbaar moet zijn, veel aandacht wordt besteed, opdat de parlementaire controle nu en in de toekomst optimaal mogelijk zou blijven.

Is er voor beide luchthavens een duidelijke visie op de verdere ontwikkeling en een duidelijk businessplan? Ook de heer Peumans wenst meer duidelijkheid over de prognoses inzake vracht- en personenverkeer.

Heeft men al een duidelijke visie over de mogelijke privépartners? Is er mogelijkheid tot samenwerking of inbreng vanuit andere grote luchthavens?

De heer Peumans wenst een overzicht van de verwerking van de adviezen van de VLC en van de Raad van State in de definitieve ontwerptekst. In de memorie wordt wel verwezen naar opmerkingen van de Raad van State bij de artikelen 32 en 33. Wat werd er nog met de andere opmerkingen gedaan? Zo heeft de spreker een concrete vraag: kan de stad Antwerpen aandeelhouder worden in deze regionale luchthavens? Volgens het lid is dat volgens het ontwerp niet mogelijk, omdat het niet om een West-Vlaamse entiteit gaat.

Verder herinnert de heer Peumans aan een eerder engagement van de voorganger van de huidige minister over subsidiëring van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem. Er werd destijds toegezegd dat dat de laatste tussenkomst vanwege de Vlaamse Regering zou zijn. Is die subsidiëring inderdaad stopgezet? Kan er een overzicht worden gegeven over hoeveel geld de Vlaamse overheid nog in beide luchthavens investeert?

Ten slotte vraagt de spreker meer duidelijkheid over de complementariteit tussen beide West-Vlaamse luchthavens. Is er een taakverdeling tussen vracht- en personenvervoer, zoals dat ook in Wallonië bestaat?

De heer *Ward Kennes* benadrukt dat dit vooral een juridisch decreet is, op het snijpunt van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid, het vennootschapsrecht, de Europese regelgeving, het Vlaams personeelsstatuut, de arbeidswetgeving. Op pagina 51 van het stuk

wordt een en ander schematisch voorgesteld door de VLC.

Volgens deze spreker kunnen een aantal vragen die leven over dit decreet nog niet worden beantwoord. Het is af te wachten wat de private inbreng in de structuur zal inhouden. Het zullen die private partners zijn die uiteindelijk zullen bepalen wat de complementariteit van de luchthavens zal zijn, dus waarin de luchthavens zich zullen gaan specialiseren. Het is nu in elk geval wel belangrijk te weten wat de timing voor de gunning zal zijn.

De heer Kennes verklaart dat de impact op het personeel dat nu op beide luchthavens wordt tewerkgesteld erg groot zal zijn. Er moet duidelijkheid zijn over de vorm die het toekomstige sociaal overleg zal aannemen en over de oprichting van een sectoraal subcomité, wat een federale bevoegdheid is. Als men voorontwerp en ontwerp naast elkaar legt, dan is het in elk geval duidelijk dat er rekening is gehouden met de gesprekken met de werknemersorganisaties en met het advies van de VLC.

De spreker merkt op dat de overeenkomst tussen LOM en LEM tot dertig jaar kan gaan. Is dat afgestemd op de duurtijd van de milieuvergunning?

De heer *Stefaan Sintobin* zegt geen fundamentele argumenten te hebben gehoord die het nut van een luchthaven in Kortrijk-Wevelgem in twijfel trekken. Hij stelt ook dat er niet meewarig moet worden gedaan over de complementariteit tussen beide luchthavens. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is een echte zakenluchthaven, waar ook heel wat ziekenvervoer gebeurt. De luchthaven van Oostende is voornamelijk een toeristische luchthaven.

De spreker zegt dat zijn fractie de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem steeds heeft ondersteund. De tegenstanders willen blijkbaar dat die luchthaven wordt gesloten en dat de activiteiten over de grens verhuizen naar Lille, met verlies aan arbeidsplaatsen tot gevolg.

De heer Sintobin geeft wel toe dat de zwakte van het decreet de inbreng van de private investeerders is. Als die ontbreken, kan het decreet ook niet worden uitgevoerd.

De heer *Johan Verstreken* zegt dat voor de luchthaven van Oostende de tijd dringt, en dat hij hoopt dat er private investeerders voor gevonden zullen worden. Hij is tegen het gebruik van de luchthaven voor allereerste wapentransport. De rol van de luchthaven

van Oostende ligt in het ontwikkelen van toeristisch personenverkeer. Voor het toerisme speelt die luchthaven dan ook een bijzondere rol. Daarom moet ze absoluut behouden blijven. Dit moet samen met de toeristische sector, Toerisme Vlaanderen en Westtoer bekeken worden.

Ten slotte vraagt de heer Verstreken nog wat verduidelijking over eventuele onteigeningen die er rond de luchthaven van Oostende, en meer bepaald in de woonzone rond de Schoolstraat, in de toekomst zouden kunnen gebeuren.

2. Antwoorden van de minister

De *minister* stelt een kopie ter beschikking van de laatste jaarverslagen van de luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem, evenals van de resultaten van het businessplan dat voor elke luchthaven onder begeleiding van een regionale werkgroep werd opgemaakt. Deze documenten worden als bijlage bij het verslag gevoegd.

Een schema waarin op overzichtelijke wijze wordt samengevat op welke wijze gevolg is gegeven aan de opmerkingen van de Raad van State omtrent het oorspronkelijke ontwerp van het decreet wordt eveneens als bijlage bij het verslag gevoegd.

Vervolgens gaat de minister thematisch in op de opmerkingen die werden gemaakt.

2.1. *Afsluiting van de jaarrekeningen van de luchthaven Oostende door het Rekenhof*

De problematiek van de rekeningen van de luchthaven van Oostende is reeds aan bod gekomen in de commissievergadering van 14 maart 2007 en de voorganger van de minister heeft daarbij reeds toelichting gegeven aan de commissie. De antwoorden die toen werden gegeven blijven onverkort gelden. Er is toen reeds gewezen op het feit dat de onroerende en roerende goederen van de DAB Oostende bij koninklijk besluit van 5 augustus 1992 betreffende de overdracht van goederen, rechten en verplichtingen van de Regie der Luchtweegen aan het Vlaamse Gewest en aan het Waalse Gewest werden overgedragen. Deze overdracht gebeurde zonder waardebeoordeling. Het zou beter geweest zijn indien dit wel gebeurd was, maar daar kan nu nog weinig aan worden veranderd.

De jaarrekeningen 2004 van de luchthaven Oostende werden door het Rekenhof afgesloten in oktober

2006. In tegenstelling tot de bewering van de heer Tavernier zijn de jaarrekeningen van 2005 en 2006 wel bezorgd aan het Rekenhof en dit binnen de zes maanden na de afsluiting van het boekjaar. Zoals voorgeschreven maakt de luchthaven Oostende de jaarrekeningen over aan de afdeling Boekhouding en Begroting van het departement Mobiliteit en Openbare Werken die ze na verificatie doorstuurt naar het Agentschap Accounting voor overmaking aan het Rekenhof.

Ook de rekeningen 2007 zullen eerlang naar het Rekenhof worden doorgestuurd.

Los daarvan is de minister het ermee eens dat de kandidaten correcte informatie moeten krijgen omtrent de exploitatiekosten- en inkomsten van de luchthaven Oostende. De kandidaten zullen de gelegenheid krijgen om in het kader van de tenderprocedure de nodige financiële analyses te maken en de DAB Oostende zal alle medewerking verlenen om de nodige informatie ter beschikking te stellen, via datarooms.

De minister wijst er bovendien op dat de nieuwe structuur voorziet in verregaande controle-, rapporterings- en verantwoordingsverplichtingen voor de LOM, en op die manier tegemoet komt aan een bezorgdheid die door verschillende commissieleden geuit werd.

De LOM's zijn als EVA's van publiek recht, in tegenstelling tot de diensten afzonderlijk beheer, onderworpen aan het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid. Dat betekent vooreerst dat de LOM Oostende-Brugge respectievelijk de LOM Kortrijk-Wevelgem onder toezicht staan van de Vlaamse Regering. Het betreft het algemeen administratief toezicht (schorsings- en vernietigingstoezicht). Dat toezicht zal niet alleen worden uitgeoefend door een regeringsafgevaardigde, aangesteld bij besluit van de Vlaamse Regering op voordracht van de bevoegde minister onder wie het agentschap ressorteert maar ook door een regeringsafgevaardigde, aangesteld bij besluit van de Vlaamse Regering op voordracht van de minister bevoegd voor Financiën en Begroting.

Die regeringsafgevaardigden houden toezicht op de overeenstemming van de verrichtingen en de werking van de LOM's met het algemeen belang en waken over de naleving van de wetten, decreten, ordonnances en reglementaire besluiten, het organiek statuut van de LOM's en de beheersovereenkomst, en de regeringsafgevaardigde van de minister van Finan-

ciën biedt extra garanties voor een behoorlijk financieel beheer.

Daarnaast is de LOM onderworpen aan alle verplichtingen inzake controle, informatie en rapportering zoals voorzien in het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid.

Bovendien heeft de LOM aparte rechtspersoonlijkheid en bepaalt het decreet dat zij onderworpen is aan de reglementering inzake boekhouding en jaarrekening die van toepassing is op gewone vennootschappen van privaatrecht.

Het decreet bepaalt ten slotte dat de LOM een commissaris (lid van het Instituut der Bedrijfsrevisoren) dient aan te stellen die belast is met de controle van de jaarrekening. Dit is zelfs strenger dan wat het geval is bij de doorsnee privaatrechtelijke onderneming, waar de aanstelling van een commissaris slechts vereist is indien bepaalde drempels worden overschreden.

De minister is er dan ook van overtuigd dat in het decreet op die manier maximale garanties zijn ingebouwd om de nodige transparantie te verzekeren over de financiële toestand en het beheer van de LOM.

2.2. *Cijfermatige gegevens omtrent de rendabiliteit van de beide luchthavens*

Verschillende commissieleden hebben de vraag gesteld of er cijfermatige gegevens beschikbaar zijn over de potentiële rendabiliteit van de luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem.

Het Vlaams Instituut voor de Logistiek heeft met medewerking van het adviesbureau 'How-to Advisory' in opdracht van de Vlaamse Regering een haalbaarheidsstudie uitgevoerd waarbij zij zijn nagegaan of een duurzame en rendabele exploitatie van de luchthavens mogelijk is op basis van een realistisch businessconcept, desgevallend ondersteund door inbreng van de private sector.

Deze studies zijn gebaseerd op een uitgebreid onderzoek aan de hand van cijfergegevens en financiële modellen. Het spreekt voor zich dat de inhoud onder een bepaalde vorm gedeeld zal moeten worden met de kandidaten. Er is dus wel degelijk voldoende cijfermateriaal voorhanden om met de kandidaten

te onderhandelen over een eventuele concessie. De minister veronderstelt dat de commissieleden echter zullen begrijpen dat deze informatie slechts gedeeld kan worden met ernstige kandidaten, en dat dit soort informatie in dit stadium niet zonder meer publiek kan gemaakt worden.

Uit deze studies is gebleken dat, hoewel er een smalle bedrijfseconomische basis is indien men louter rekening houdt met de aeronautische inkomsten, het wel degelijk mogelijk is om beide luchthavens op rendabele wijze te exploiteren, in het bijzonder door in te spelen op de vooralsnog onderbenutte mogelijkheden op het vlak van de niet-aeronautische ontwikkeling (bijvoorbeeld door in te spelen op de ontwikkeling van aanpalende bedrijventerreinen in Kortrijk-Wevelgem of op de nabijheid van de zeehavens Oostende en Zeebrugge voor wat betreft de luchthaven Oostende).

2.3. *Eigen profiel van beide luchthavens*

Enkele commissieleden hebben tevens de vraag gesteld of er voldoende differentiatie mogelijk is tussen beide luchthavens, en of beide luchthavens niet één enkele markt bedienen. Dit werd grondig onderzocht in de haalbaarheidsstudies. Uit de haalbaarheidsstudies is gebleken dat beide luchthavens een erg verschillend profiel hebben, en zeer uiteenlopende troeven. De luchthaven Oostende is een toerisme- en cargoluchthaven, gelegen in de nabijheid van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge, met een infrastructuur die de grootste vrachtvliegtuigen kan ontvangen. De haalbaarheidsstudie toont aan dat de toekomst van de luchthaven op dat vlak moet worden gesitueerd.

Dergelijke infrastructuur is in Kortrijk niet beschikbaar en ruimtelijk gezien ook niet mogelijk en zelfs niet wenselijk, gelet op de ligging van de luchthaven en de beperkingen van de bestaande milieuvergunning. Dat is echter meteen ook de troef van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem. 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. Door deze positie kan de luchthaven meerdere, relatief prijsinelastische marktsegmenten bedienen: zakentaxivluchten, expressvracht, medische vluchten en groepsvervoer.

Een focus op zakenvluchten, die vanzelfsprekend veel eenvoudiger en sneller verwerkt kunnen worden dan chartervluchten of cargo's, laat toe om de luchthaven te profileren als een kleinschalige en flexibele lucht-

haven, die maximaal kan inspelen op flexibele vluchtschema's en de behoeften van de zakenluchtvaart.

Het is niet realistisch te verwachten dat deze activiteiten kunnen worden overgeheveld naar de luchthaven van Oostende. Als gevolg van de schaalgrootte van de infrastructuur en ook van het vervoer zelf die een specifieke aanpak vereisen, onder meer inzake beveiliging en toegangen van land- naar luchtzijde, is het voor een luchthaven type Oostende moeilijker dergelijke flexibiliteit te bieden, noch de gepersonaliseerde service die beantwoordt aan de behoeften van het cliënteel en van de luchtvaartniches die kenmerkend zijn voor luchthavens type Kortrijk-Wevelgem. Bovendien speelt ook de nabijheid een belangrijke rol in de zakenluchtvaart, waar de minimalisering van de totale reistijd en het reisgemak vooropstaan.

2.4. *Cijfers over de luchthaventrafiek*

Enkele commissieleden hebben ook gevraagd om meer informatie over de recente cijfers in verband met de luchthaventrafiek. Deze gegevens zijn terug te vinden in de jaarverslagen die ter beschikking zijn gesteld, en die men ook kan consulteren via de websites van beide luchthavens.

Het vrachtvervoer in Oostende steeg in 2007 met 10,6 percent vergeleken met het jaar 2006. In 2007 steeg het aantal passagiers met 23 percent in vergelijking met 2006. In 2008 is er een zekere terugval van de vracht, hetgeen rechtstreeks verband houdt met de sterke stijging van de brandstofprijzen, maar het passagiersvervoer blijft verder groeien.

Op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem kende men vorig jaar een sterke groei van het zakelijk verkeer waarop de luchthaven zich focust, die samenvalt met de economische dynamiek van de regio en de globalisering van de economie in het algemeen. In dat zakelijk verkeer waren er 18 percent meer bewegingen en 27 percent meer passagiers. Er werd ook 1000 ton aan kleine goederen en onderdelen in express vervoerd, voor ruim de helft geladen op Kortrijk-Wevelgem.

2.5. *Huidig en toekomstig niveau van de dotaties*

De minister geeft vervolgens een overzicht van de dotaties die beide luchthavens ontvangen.

Aan de luchthaven Oostende-Brugge wordt momenteel een exploitatiedotatie en een investeringsdotatie toegekend.

De exploitatiedotatie voor de afgelopen drie jaar was:

- voor 2006: 3.810.000 euro;
- voor 2007: 4.451.591 euro;
- voor 2008: 4.664.000 euro.

De merkelijke stijging van deze exploitatiedotatie in de afgelopen jaren is toe te schrijven aan de strengere normen inzake luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging die de laatste jaren werden ingevoerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie enerzijds en via verordeningen door de Europese Unie anderzijds, en die alleen met een uitbreiding van het safety- en securitypersoneel konden worden opgevangen.

De investeringsdotatie voor de afgelopen drie jaar bedroeg (vastleggingen):

- voor 2006: 3.046.000 euro;
- voor 2007: 2.658.800 euro;
- voor 2008: 3.046.000 euro.

De taken betreffende luchthavenbeveiliging en de luchtvaartveiligheid worden thans uitgevoerd door ongeveer 106 van de 134 personeelsleden van de DAB luchthaven Oostende. Hieronder vallen voornamelijk de luchthavenbrandweer, de beveiligingsagenten die instaan voor de controle van de passagiers, bagage en vracht bij de overgang van landzijde naar luchtzijde, en de luchthaveninspectie. Op basis van de analytische boekhouding 2007 kunnen de hieraan verbonden personeels- en werkingskosten geraamd worden op 4,75 miljoen euro, waarvan ongeveer 2 miljoen euro voor de luchthavenbrandweer en 1,6 miljoen euro voor de veiligheidscontrole.

De aan deze 'beveiligingsfunctie' gekoppelde investeringskost kan geraamd worden op 200.000 euro per jaar, exclusief btw. Deze investeringen slaan vooral op beveiligingsuitrusting, apparatuur en specifieke voertuigen.

Dit is de huidige situatie binnen de context van de dienst met afzonderlijk beheer.

In de nieuwe structuur zullen deze taken van luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging uitgeoefend worden door de LEM, in opdracht van het Vlaamse Gewest. Teneinde onder deze nieuwe beheersvorm de eenheid van beheer te behouden zal het statutair personeel dat thans werkzaam is op de luchthaven, en dit voornamelijk in safety- en securitytaken, ter beschikking gesteld worden van de LEM en door deze worden aangestuurd.

De investeringsdotatie wordt in de nieuwe structuur stopgezet en vervangen door een inbreng van het Vlaamse Gewest in de LOM, ten bedrage van 17 miljoen euro, volgens het businessplan gespreid over 8 jaar. Deze inbreng moet toelaten om de investeringen te realiseren om de luchthaven Oostende conform te maken en te houden aan de vereisten van ICAO voor een luchthaven categorie 4E.

Tegenover dit bedrag staat de betaling van een concessievergoeding van de LEM aan de LOM, eigenaar van de basisinfrastructuur. Het bedrag van deze concessievergoeding is nu nog onbekend. De LOM zal dus naast de inbreng van het Vlaamse Gewest een concessievergoeding ontvangen van de LEM, die marktconform is en naar verwachting uit de businessplans voldoende moet zijn om de infrastructuur op peil te houden.

Voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem blijft de subsidie voor de personeels- en werkingskosten van de luchthavenbrandweer (in 2007: 765.000 euro) behouden, maar deze zou in de nieuwe beheersstructuur rechtstreeks betaald worden aan de LEM, omdat in het kader van het principe van eenheid van beheer de LEM tevens dient in te staan voor de uitvoering van veiligheids- en beveiligingstaken, onder toezicht van de LOM.

In 2005 ontving de luchthaven Kortrijk-Wevelgem een eenmalige subsidie van 1,5 miljoen euro voor de vernieuwing van de startbaan en hiermee verwante werken.

Nadien subsidieerde het Vlaamse Gewest geen investeringen meer in de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

In het kader van de creatie van een 'level playing field' voor de Vlaamse regionale luchthavens zal het Vlaamse Gewest kapitaal in de LOM Kortrijk-Wevelgem inbrengen ten belope van 5,5 miljoen euro, zijnde het geraamde bedrag voor investeringen in de basisinfrastructuur die nodig zijn om het ICAO-certificaat te behouden. Het is de bedoeling dat de LOM

vervolgens de instandhouding van de basisinfrastructuur kan financieren uit de inkomsten van de concessie.

In het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie, en in haar voorbereidend onderzoek rond de veiligheid en beveiliging, is gesteld dat deze taken als overheidstaken kunnen beschouwd worden. De VLC verwijst hier naar de Europese verordeningen die sedert 2002 de luchthavenbeveiliging beheersen. Deze verordeningen zeggen echter niets over de financiering van de opgelegde maatregelen.

De VLC citeert ook de communautaire richtsnoeren van 2005 voor de financiering van de luchthavens die stellen dat de financiering van deze opdrachten niet als staatssteun kan beschouwd worden.

De Waalse luchthavens kennen ook een specifiek systeem van organisatie en financiering van de taken inzake luchthavenbeveiliging en luchtvaartveiligheid, waarbij de luchthavenbeveiliging zeer recent in een specifieke vennootschap werd ondergebracht. De kosten worden uiteindelijk door het Waalse Gewest gedragen.

Ook andere buitenlandse regionale luchthavens kennen een systeem van organisatie of financiering, onder een of andere vorm, van de taken inzake beveiliging en veiligheid door de overheid.

2.6. *Verenigbaarheid van de tussenkomst Vlaams Gewest in de kosten van veiligheid en beveiliging met de Europese regels inzake staatssteun*

Een lid uitte zijn bezorgdheid over het al dan niet aanvaarden door de Europese Commissie van de steunverlening voor de taken van luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging.

Het antwoord op de vraag naar de toelaatbaarheid van deze toelage is in het vermelde richtsnoer terug te vinden.

De Raad van State heeft in haar advies gesteld dat de in het ontwerp geregelde toelage mogelijk aan te merken valt als steunmaatregelen, die overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-verdrag voorafgaand aan de Europese Commissie moet worden gemeld.

De minister is zich terdege bewust van de aanmeldingsplicht bij de Europese Commissie. Dergelijke aanmelding heeft trouwens ook plaatsgevonden voor

wat betreft de PPS-constructie voor de luchthaven Antwerpen.

Indien het Vlaamse Gewest beslist om voor de uitvoering van deze veiligheidstaken een toelage toe te kennen aan de LEM, dan dient deze toelage, overeenkomstig de adviespraktijk van de Europese Commissie en de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie, strikt beperkt te blijven tot compensatie van de daarbij gemaakte kosten en mag zij geenszins door de LEM voor andere activiteiten van economische aard worden aangewend. De artikelen 32 en 65 van het decreet verplichten de LEM's dan ook om de kosten en financiering van hun commerciële activiteiten enerzijds en de controle-, veiligheid- en beveiligingsdiensten, alsook de brandweerdiensten anderzijds, duidelijk te onderscheiden, precies om kruissubsidiëring van de economische activiteiten te vermijden.

Inmiddels zijn reeds enkele voorbereidende stappen genomen met het oog op deze aanmelding, maar de concrete uitvoering van het dossier is momenteel nog in een te prille fase om deze aanmeldingsprocedure reeds formeel op te starten.

2.7. *Concrete invulling van het principe 'eenheid van beheer'*

De Vlaamse Luchthavencommissie merkte op dat de eenheid van beheer een essentieel kenmerk moet zijn van een duurzame beheersstructuur.

De voorgestelde structuur komt hieraan wel degelijk tegemoet. De nieuwe structuur zorgt er voor dat de exploitatie van de luchthaven wordt overgedragen aan één enkele LEM, die instaat voor de ontwikkeling van de luchthaven en die de leiding krijgt over alle operationele aspecten van het luchthavenuitbating, uiteraard steeds binnen de klijtlijnen uiteengezet in het decreet en in de concessieovereenkomst.

In het kader van het beginsel van eenheid van beheer zorgt het decreet er tevens voor dat het bestaande luchthavenpersoneel wordt ondergebracht bij de LEM, en vanuit de LEM wordt geleid. Het is tevens om tegemoet te komen aan het principe van eenheid van beheer dat het decreet bepaalt dat de LEM's zullen instaan voor de uitvoering van de taken van veiligheid en beveiliging, onder het toezicht van het Vlaamse Gewest, wat een uitdrukkelijke aanbeveling was van de VLC.

Op dat vlak werd het voorontwerp van decreet dat aan de Vlaamse Luchthavencommissie was voorge-

legd, nadien trouwens aangepast. Onder meer via de terbeschikkingstelling van de statutaire personeelsleden wordt die eenheid van beheer mogelijk gemaakt.

De overheid zal zich derhalve volledig uit de exploitatie terugtrekken en zich beperken tot het loutere beheer van de basisinfrastructuur vanuit de LOM. In Kortrijk-Wevelgem heeft dit tot gevolg dat een einde wordt gesteld aan de bestaande versnipperde eigendoms- en beheersstructuur.

Op deze wijze komt de voorgestelde beheersstructuur volledig tegemoet aan de aanbeveling van de Vlaamse Luchthavencommissie om ervoor te zorgen dat één enkele juridische entiteit instaat voor de uitbating van de luchthaven.

2.8. Beheersovereenkomst

Meerdere commissieleden hebben het belang onderstreept van de beheersovereenkomst die de LOM zal dienen af te sluiten met de Vlaamse Regering. De minister sluit zich volledig aan bij die bedenking en ziet de beheersovereenkomst als een cruciaal instrument voor de wijze waarop de betrokkenheid van de overheid bij de activiteiten van de luchthavens vorm zal nemen. Het is echter zo dat de beheersovereenkomst moet worden toegemeten op de concrete situatie van elke luchthaven en in het bijzonder van het uitbatingsmodel dat de kandidaten voor de LEM zullen vooropstellen.

Het decreet bevat reeds een aanduiding van de minimale inhoud van de beheersovereenkomst. De minister verwijst hier naar de artikelen 14 en 47 voor respectievelijk de luchthaven Oostende-Brugge en de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Naast concrete afspraken omtrent de aanwending van de middelen en infrastructuur beheerd door de LOM wenst de Vlaamse Regering in deze beheersovereenkomst in het bijzonder de taken en verplichtingen te concretiseren die de LOM moet opnemen inzake het toezicht op controle-, veiligheids- en beveiligingsdiensten, brandweerdiensten, en de certificering van de luchthaven, zoals die voortvloeien uit de toepasselijke internationale, Europese en nationale regelgeving. Het Vlaamse Gewest en de LOM zullen in de beheersovereenkomst tevens concretiseren welke hun respectieve taken en verantwoordelijkheden zijn met betrekking tot de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomsten inzake luchtverkeer die door het Vlaamse Gewest gebeurlijk met de federale overheid gesloten zijn of nog zullen worden gesloten.

Vanzelfsprekend zal de beheersovereenkomst tevens de afspraken moeten bevatten met betrekking tot de aanwending van de dotaties die de LOM zal ontvangen voor haar dagelijkse werkingskosten.

De taken van de LOM zouden middels een beheersovereenkomst tevens gekoppeld worden aan een set van strategische en operationele doelstellingen.

De jaarverslagen aan de algemene vergadering, het jaarlijks ondernemingsplan, dat moet worden goedgekeurd door de raad van bestuur en overgemaakt aan de bevoegde minister, budgethouderschap, interne auditing en een project van integrale kwaliteitszorg, moeten concrete en betrouwbare opvolgingsindicatoren garanderen. Dit alles moet een reëel invulbare informatierelatie tussen het agentschap en het beleid mogelijk maken.

Zoals gezegd zal deze beheersovereenkomst echter pas op concrete wijze kunnen worden ingevuld op het moment dat men een beter zicht heeft op de inhoud van de businessplans van de kandidaten voor de LEM, omdat pas op dat moment ten volle zal duidelijk worden welke de concrete opdrachten en aandachtspunten zullen zijn waarvoor de LOM zal dienen in te staan.

In elk geval is het zo dat de beheersovereenkomst, evenals elke verlenging, wijziging, schorsing of ontbinding daarvan, voorafgaand aan de ondertekening ervan, door de Vlaamse Regering zal worden meegegeeld aan het Vlaams Parlement, zoals dat ook wordt voorgeschreven door het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid.

Over de relatie tussen de duurtijd van de beheersovereenkomst en de duurtijd van de milieuvergunning, die minder lang loopt dan die beheersovereenkomst, zegt de minister dat die beheersovereenkomst inderdaad maximaal dertig jaar zal lopen, maar dat de investeerders op voorhand weten dat binnen die periode van dertig jaar de milieuvergunning na twintig jaar zal verlopen. Er zal voor die laatste periode van de beheersovereenkomst dan ook een nieuwe milieuvergunning moeten worden aangevraagd.

2.9. Verenigbaarheid van de participatiemogelijkheid voor bepaalde lokale overheden met het gelijkheidsbeginsel

Enkele leden hebben de vraag gesteld naar de verenigbaarheid van artikel 33 met het gelijkheidsbe-

ginsel, daarmee inspelend op een opmerking van de Raad van State.

Artikel 33 voorziet in een verduidelijking en precisering van sommige bepalingen van het Gemeentedecreet, het Provinciedecreet, de nieuwe Gemeentewet respectievelijk het decreet Intergemeentelijke Samenwerking. Dat moet toelaten dat een aantal steden en gemeenten, bepaalde autonome gemeentebedrijven, de provincie West-Vlaanderen, bepaalde autonome havenbedrijven en intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, hetzij door een inbreng in geld, hetzij door een inbreng in natura, een deelneming zouden kunnen nemen in de LEM Oostende-Brugge of in de LOM Kortrijk-Wevelgem.

Voor Kortrijk-Wevelgem is het immers zo dat de huidige infrastructuur in handen is van de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal, die deze infrastructuur moeten kunnen inbrengen in de LOM tegen uitgifte van aandelen. Omwille van hun nabijheid is de luchthaven om evidente redenen ook cruciaal voor de stad Kortrijk en de gemeente Wevelgem op wiens grondgebied de luchthaven gelegen is. Om die reden werd voor de LOM Kortrijk-Wevelgem de mogelijkheid voorzien dat deze overheden zouden kunnen deelnemen in de LOM Kortrijk-Wevelgem.

Voor de luchthaven Oostende-Brugge werden een aantal afwijkingen ingebouwd die erop gericht zijn om in te spelen op de nabijheid van de havens van Oostende en Zeebrugge, conform de suggesties in die zin die naar voren zijn gekomen in de regionale werkgroep die de opmaak van het businessplan begeleid heeft.

De mogelijkheid voor bepaalde lokale overheden om deel te nemen in de LEM Oostende of de LOM Kortrijk sluit verder aan bij het streven om te zorgen voor een sterke lokale verankering van beide luchthavens, die immers in de haalbaarheidsstudie naar voren werd geschoven als een essentiële factor voor een rendabele exploitatie van de luchthaven.

Om die reden werd geoordeeld dat het gerechtvaardigd zou zijn dat voor aanpalende gemeenten, lokale besturen, gemeentebedrijven en havenbedrijven mogelijkheden zouden worden gecreëerd om deel nemen in de nieuwe structuur, en waar nodig afwijkingen te voorzien op een aantal decretale beperkingen. Op deze wijze wordt een beheersvorm mogelijk gemaakt die beter aansluit op de situatie van vandaag.

Op dit moment lijkt het overigens dat er geen andere overheden zijn die behoefte hebben aan participatiemogelijkheden in de LOM Kortrijk-Wevelgem of de LEM Oostende-Brugge. Het is overigens de vraag of participatie in de LOM of de LEM door lokale overheden buiten de provincie West-Vlaanderen wel past binnen de behartiging van hun lokale belangen.

2.10. *Tijdschema voor de implementatie van de nieuwe structuur*

Diverse leden hebben gevraagd om een beter zicht te krijgen op de timing voor de implementatie van de nieuwe structuur, en de interactie tussen de dossiers Antwerpen, Kortrijk-Wevelgem en Oostende.

Indien het decreet wordt goedgekeurd zal de administratie zo spoedig als praktisch mogelijk een selectiedossier opstellen en publiceren, en een bestek voor de concessieovereenkomsten voorbereiden.

Het spreekt voor zich dat de Vlaamse Regering ernaar streeft om de nieuwe structuur zo snel als mogelijk te implementeren.

Gelet op het feit dat de Vlaamse Regering van oordeel is dat de gunning van de concessie vooral zal moeten worden beoordeeld in het licht van een concreet businessplan dat de betrokken kandidaten opstellen, zal het noodzakelijk zijn om eventuele kandidaten voldoende tijd te geven om een concreet businessplan op te stellen, wat vanzelfsprekend enig studiewerk zal vergen.

Er wordt concreet naar gestreefd om met eventuele kandidaten in het voorjaar van 2009 tot finale besprekingen te komen over de inhoud van de concessieovereenkomst en over te gaan tot een eventuele gunning van de concessieovereenkomst. Het spreekt echter voor zich dat de timing mede afhankelijk is van het verloop van de onderhandelingen.

De minister wijst er in dat verband bovendien op dat dit decreet als zodanig weliswaar in werking kan treden op het moment dat de Vlaamse Regering de statuten voor de LOM goedkeurt. De effectieve implementatie van de nieuwe beheersstructuur, en meer bepaald de overdracht van de basisinfrastructuur aan de LOM's en de volledige kapitalisatie van de LOM, hoeft pas te gebeuren op het moment dat er een definitieve gunningsbeslissing is genomen. Er

hoeft dus geen enkele onomkeerbare beslissing te worden genomen omtrent de implementatie van de nieuwe structuur alvorens er duidelijkheid bestaat over de identiteit van de LEM, en de financiële inspanningen van het Vlaamse Gewest zullen slechts plaatsvinden op het moment dat er duidelijkheid bestaat over de uitkomst van de gunningsprocedure en de identiteit van de nieuwe uitbater.

Wat Kortrijk-Wevelgem betreft, is het zo dat er een voorafgaand akkoord zal moeten worden gesloten met de huidige eigenaars van de luchthaveninfrastructuur met het oog op het voorbereiden van de onderhandelingen en het finaliseren van de nieuwe beheersstructuur.

Voor het overige is het zo dat de dossiers van de luchthavens Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem weliswaar onderling nauw verbonden zijn in de mate dat zij deel uitmaken van dezelfde strategie om een 'level playing field' tot stand te brengen voor de regionale luchthavens. Dit betekent echter enkel dat de Vlaamse Regering voor elke luchthaven gelijke kansen wil creëren om een nieuwe en rendabele operationele structuur op te zetten. Indien zou blijken dat het om bepaalde redenen niet mogelijk zou zijn om de vooropgestelde structuur concreet te organiseren, of indien er zich in een bepaald dossier vertragingen zouden voordoen, dan hoeft dit geen impact te hebben op de andere dossiers indien deze wel succesvol kunnen worden afgerond. Ieder dossier zal op basis van de eigen inhoud beoordeeld worden. Niettemin zijn er toch voordelen verbonden aan een parallelle behandeling van de dossiers.

2.11. Concrete PPS-projecten

In antwoord op de vraag met betrekking tot de mogelijkheid voor de LOM om deel te nemen aan publieke-private samenwerkingsprojecten stelt de minister dat het structureel niet uitgesloten is dat de LOM in een PPS stapt, maar vooralsnog zijn er geen concrete PPS-projecten gepland. Dit alles zal dan wel binnen de opdracht van de LOM en haar takenpakket moeten vallen zoals die in de beheersovereenkomst zullen gepreciseerd worden.

2.12. Nieuwe functies binnen de administratie van het Vlaamse Gewest voor contractuele personeelsleden Oostende

Met betrekking tot de personeelsleden stelde een lid een vraag omtrent het lot van de contractuele werknemers in Oostende indien zij niet bereid zijn om over te stappen naar de LEM. De minister bevestigt nog-

maals het engagement van de Vlaamse Regering om, indien bepaalde werknemers niet bereid zouden zijn om over te stappen, aan deze werknemers een gepaste positie aan te bieden binnen de Vlaamse overheid die zoveel mogelijk aansluit bij de gewenste jobomschrijving of plaats van tewerkstelling. De minister is er echter van overtuigd dat de personeelsleden in grote mate de voorkeur zullen geven aan het behoud van een betrekking op de luchthaven, in een omgeving die hen vertrouwd is, die gekenmerkt wordt door een grote beroepsfierheid en waar zij hun verworven knowhow verder ten dienste kunnen stellen.

Bovendien draagt de formule van terbeschikkingstelling van de statutaire personeelsleden de volle steun van het personeel en haar vertegenwoordigers weg.

2.13. Problematiek van de woonzone rond de Schoolstraat

Met betrekking tot een eventuele onteigening van de woonzone rond de Schoolstraat, gelegen in de buurt van de luchthaven Oostende-Brugge, zegt de minister dat het Vlaamse Gewest helemaal niet de intentie heeft om hier gronden of woningen te onteigenen.

De problematiek van de woonzone in en rond de Schoolstraat, gelegen tussen de Nieuwpoortsesteenweg en het luchthaventerrein, zal geregeld worden in het kader van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Oostende.

De plenaire vergadering rond dit voorontwerp had plaats op dinsdag 17 juni 2008. In het ontwerp van GRUP waaromtrent de goedkeuringsprocedure dus gestart is, is voor de Schoolstraat voorzien in een woonzone met uitdovend karakter, met deze beperking dat het aantal woongelegenheden niet mag toenemen.

Het terrein van het voormalige schooltje, eigendom van het Vlaamse Gewest, krijgt een gemeenschapsfunctie (groen met speelvoorzieningen). De luchthaven Oostende kreeg reeds de opdracht om hiervoor aan de stad Oostende een concessie te verlenen.

Op deze wijze wordt tegemoet gekomen aan de wensen van de inwoners van deze wijk.

3. Discussie

De heer *Jef Tavernier* betwist het antwoord van de minister over het ingediend zijn van de jaarrekenin-

gen van de luchthaven van Oostende bij het Rekenhof. Hij had het in zijn vraagstelling wel degelijk over de definitieve jaarrekeningen. De jaarrekeningen worden via de administratie naar het Rekenhof inderdaad tijdig doorgestuurd, maar daarmee is de zaak niet afgehandeld. Doorgaans maakt het Rekenhof een aantal bemerkingen bij de ingediende rekeningen en stuurt die dan voor antwoord terug. Pas daarna kan men tot de definitieve jaarrekeningen komen. De heer Tavernier zegt dat de definitieve jaarrekeningen van de luchthaven van Oostende van 2005 en later nog niet zijn ingediend. Daardoor kan het Rekenhof ook niet de nodige informatie geven.

De heer Tavernier merkt op dat de minister heeft gezegd dat de bemerkingen van het Rekenhof betrekking hadden op het ontbreken van de waardebeoordeling van de inbreng van de Regie der Luchtwezen en dat die waardebeoordeling op dit ogenblik niet meer kan gebeuren en in feite ook geen belang meer heeft. Ook dat is volgens de spreker een verkeerd standpunt. Hetgeen is ingebracht staat als vast actief in de balans. In het kader van de resultatenrekening moeten alle kosten worden opgesomd. Eén van de belangrijke kosten zijn de afschrijvingen. Als men geen actief en ook geen afschrijvingen boekt dan is niet alleen de balans verkeerd, maar dan klopt ook de resultatenrekening niet. Dat het geen belang zou hebben dat er geen waardebeoordeling is opgesteld, is volgens de heer Tavernier dan ook niet correct, omdat dan de resultatenrekening niet correct is. Hierover moet duidelijkheid worden geschapen, anders krijgen eventuele kandidaat-investeerders niet alle nodige gegevens.

Over de haalbaarheidsstudie stelt de heer Tavernier vast dat men zegt dat de rendabiliteit haalbaar is, door de niet-aeronautische activiteiten. Dat betekent dus volgens het lid dat de rendabiliteit van de eigenlijke luchtvaartactiviteit als erg dubieus wordt beschouwd. Men moet dus zijn winst halen uit een aantal randactiviteiten. De heer Tavernier stelt dat men dergelijke zaken wel meer terugvindt in een aantal PPS-constructies. Privépartners moeten dikwijls over de streep worden getrokken door de mogelijkheid van het organiseren van winstgevendende nevenactiviteiten. Bijvoorbeeld zoekt men investeerders voor jeugdhotels, maar men verbindt daar onmiddellijk de mogelijkheid aan van de uitbating van een parking en een evenementenzaal. Volgens de heer Tavernier moeten de dingen zuiver worden gesteld en moet een haalbaarheidsstudie zich uitsluitend richten op de aeronautische activiteiten. De niet-corebusiness moet door de LOM dan maar worden afgesplitst.

De verklaring van de minister dat er geen bijkomende PPS-constructies zijn, maar dat die niet kunnen worden uitgesloten, zet volgens het lid de deur open voor de ontwikkeling van allerhande randactiviteiten rond de luchthavens.

De heer Tavernier stelt verder dat de band tussen LOM en LEM erg belangrijk is. De LOM moet leefbaar blijven door de opbrengst van de concessieovereenkomst. Uit die overeenkomst zal moeten blijken dat de opbrengst voldoende zal zijn om de LOM te laten overleven over een lange periode van 30 jaar. De afschrijvingen, die nu gemakshalve worden vergeten, moeten worden ingebracht en moeten een reëel element zijn.

De heer Tavernier pleit ervoor dat de commissie de tijd zou krijgen de cijfers en andere gegevens die de minister als bijlage bij het verslag heeft gegeven, te bestuderen. Hij roept de commissie op het ontwerp pas te stemmen als er duidelijk zicht is op deze gegevens, zodat het parlement met alles kan rekening houden.

De heer Tavernier zegt wel gerustgesteld te zijn door de verklaring van de minister dat er geen onomkeerbaar engagement wordt genomen door de Vlaamse Regering op het vlak van investeringen en infrastructuur, zolang er geen overeenkomst met de LEM is.

Verder merkt de spreker op dat er voor Oostende blijkbaar zowel gemikt wordt op toeristisch personenverkeer als op cargo. Hij vindt het ook eigenaardig dat er een verschil in inbreng vanuit de publieke en de parapublieke sector is voor beide luchthavens.

De heer *Bart Caron* vraagt of het vertrouwelijke cijfermateriaal, dat ter beschikking zal worden gesteld van kandidaat-privépartners, ook ter beschikking wordt gesteld van het parlement. Dat is belangrijk om een inzicht te hebben in de rendabiliteit. Voor deze spreker is de mogelijkheid van participatie van de publieke of de parapublieke sector in de LEM nog steeds niet duidelijk.

De *minister* antwoordt dat er een verschil is tussen beide luchthavens. In de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is de publieke participant eigenaar van de infrastructuur. Daardoor kan die niet participeren in de LEM. De situatie in Oostende is verschillend. Daar is het Vlaamse Gewest volledig eigenaar van de onroerende infrastructuur. Daar is er vanuit de publieke sector wel interesse om te participeren in de exploitatie.

De cijfers waarnaar het lid vraagt kunnen niet worden bekendgemaakt. De minister zegt wel dat ze zo transparant mogelijk wil zijn en dat ze alle mogelijke informatie aan het parlement geeft, die kan openbaar worden gemaakt. Cijfers over bestaande contracten behoren tot het vertrouwelijke domein. Er moet ook over gewaakt worden dat de procedure niet in het gedrang wordt gebracht. Alle mogelijke private partners moeten over dezelfde informatie kunnen beschikken om een sluitend businessplan te kunnen indienen. De minister herhaalt ook dat de Vlaamse overheid geen investeringen zal doen, zolang niet geweten is hoe de exploitatie van de luchthavens zal gebeuren. Die garantie kan ze geven. Het beschikbaar stellen van de cijfers aan mogelijke privépartners behoort tot de procedure en tot de discretie van de procedure. Voor de Vlaamse overheid is het in elk geval essentieel dat de bijdrage aan de LOM zodanig moet zijn, dat de LOM leefbaar is.

De heer *Johan Verstreken* juicht het toe dat er rechtszekerheid komt voor de omwonenden van de luchthaven van Oostende. Het antwoord van de minister is duidelijk. De inwoners weten nu eindelijk hoe de vork aan de steel zit.

Voor het overige hoopt dit lid dat nu snel werk kan worden gemaakt van het opstarten van de nieuwe structuur. Hij zegt dat de luchthaven van Oostende het potentieel heeft van een verdubbeling van het huidige aantal passagiers.

Mocht het toch nog slecht aflopen met deze luchthaven, dan vraagt het lid zich af wat er zal gebeuren met de gronden, die uiteindelijk eigendom zijn van het Vlaams Gewest. Er wordt volgens hem beweerd dat een achterliggende bedoeling zou kunnen zijn om hiervan een industriezone te maken, gemengd met bewoning.

De *minister* bevestigt dat de gronden van de luchthaven van Oostende eigendom blijven van het Vlaamse Gewest.

De minister erkent verder de potentialiteit van die luchthaven wat het aantal mogelijke passagiers betreft. Zij stelt echter dat in de toekomst een uitbreiding van de activiteit wel moet gebeuren in het kader van de bestaande milieuvergunning. Uit het businessplan moet blijken op welke manier dat kan worden gerealiseerd.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikelen 1 tot 33

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen geformuleerd. Ze worden aangenomen met 10 stemmen bij 1 onthouding.

Artikelen 34 en 35

Deze artikelen handelen over de personeelsproblematiek op de luchthaven van Oostende.

De heer *Ward Kennes* zegt dat over de toekomst van het bestaande personeel vooraf grondig overleg werd gepleegd. Hij stelt vast dat een aantal zaken op dit ogenblik nog niet volledig kunnen worden geregeld. Zo moet een paritair subcomité voor de luchthaven-exploitanten worden opgericht. Dat is een federale aangelegenheid. De spreker roept de minister op dit goed op te volgen en een initiatief te nemen naar de federale regering. Ondertussen zijn de sociale verkiezingen achter de rug. Tot aan de volgende sociale verkiezingen moet er ondertussen wel een goed sociaal overleg worden georganiseerd met zowel contractuele als statutaire personeelsleden. Er zijn een paar mogelijkheden om dat overleg te organiseren. De syndicale vertegenwoordiging kan een deel van de taken van de ondernemingsraad en van het comité voor preventie en bescherming uitoefenen, zoals de minister al heeft aangegeven. Voor een deel zal men ook afhankelijk zijn van de goodwill van de private partner om één en ander op conventionele basis in goede banen te leiden. De minister zou ook moeten opvolgen dat de aandacht van de private partner daar van in het begin op wordt gevestigd.

Er blijven volgens de spreker vragen bestaan over de passende betrekking voor de mensen die niet op de luchthaven aan het werk zullen blijven. Men moet daarin realistisch zijn. Het zal niet gemakkelijk zijn om die mensen een gelijkaardige job in dezelfde regio bij de Vlaamse overheid aan te bieden. Het lid is er zoals de minister wel van overtuigd dat de meeste mensen er zullen voor kiezen in hun vertrouwde werkomgeving te blijven. De toekomstige exploitant heeft er ook alle belang bij om ervaren werknemers onder goede voorwaarden in dienst te houden.

De *minister* zegt toe de aandachtspunten die het lid aanhaalt, ter harte te zullen nemen.

Deze artikelen worden aangenomen met 10 stemmen bij 1 onthouding.

Artikelen 35 tot 70

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen geformuleerd. Ze worden aangenomen met 10 stemmen bij 1 onthouding.

IV. EINDSTEMMING

Voor de eindstemming beslist de commissie conform artikel 56, punt 3, van het reglement eenparig dat er geen reflectietijd en reflectienota's zullen zijn.

Het volledige ontwerp van decreet wordt ten slotte aangenomen met 10 stemmen bij 1 onthouding.

De heer *Bart Caron* verklaart zijn onthouding. Hij zegt het ontwerp niet te kunnen aannemen, zo lang alle cijfers over de rendabiliteit van de luchthavens niet bekend zijn.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Ward KENNES Marc VAN DEN ABELEN
Agnes BRUYNINCKX
