

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



Zitting 1999-2000

8 augustus 2000

GEDACHTEWISSELING

over de problematiek van de regionale luchthavens

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Eloi Glorieux**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren André Kenzeler, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door minister Steve Stevaert	4
Antwerpen	7
Oostende	8
II. Discussie met de leden	10
1. Tussenkost van de heer Jan Penris	10
2. Tussenkost van de heer Carl Decaluwe	12
3. Tussenkost van de heer Jos Bex	12
4. Tussenkost van de heer Robert Voorhamme	14
5. Tussenkost van de heer Eloi Glorieux	14
6. Tussenkost van de heer Didier Ramoudt	15
7. Tussenkost van de heer Gilbert Vanleenhove	17
8. Tussenkost van de heer Ludwig Caluwé	19
9. Tussenkost van de heer Jul Van Aperen	19
10. Tussenkost van mevrouw Ria Van Den Heuvel	20
11. Tussenkost van mevrouw Veerle Declercq	20
12. Tussenkost van mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche	21
13. Tussenkost van de heer Johan Malcorps	21
Bijlage	23

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie hield op donderdag 15 juni 2000 een gedachtewisseling over de problematiek van de regionale luchthavens.

Een nota ingediend door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie – die als bijlage bij dit verslag wordt gevoegd en vooraf aan de leden van de Commissie werd overgezonden – vormde de basis voor deze gedachtewisseling.

I. TOELICHTING DOOR MINISTER STEVE STEVAERT

De minister verklaart dat hij ter ondersteuning van dit debat een samenvattende nota gemaakt heeft die het verleden en de huidige toestand van de regionale luchthavens omschrijft.

Op een vraag van de heer Carl Decaluwe in verband met het statuut van deze nota verklaart de minister dat deze nota zijn persoonlijk standpunt weergeeft. Hij legt deze nota aan deze commissie ter bespreking voor. Hij engageert zich ertoe rekening te houden met de geformuleerde opmerkingen en zal nadien deze bijgestuurde nota ter goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse regering.

Deze nota is ingedeeld in een algemeen gedeelte en een gedeelte per luchthaven, rekening houdend met de specifieke verschillen tussen deze twee luchthavens. Terwijl Oostende zich vooral profileert als een vracht- en een charterluchthaven, profileert Deurne zich vooral als een zakenluchthaven.

De gevolgde strategie die in het luchthavenbeleid tot op heden werd gevoerd, wordt in deze nota ook uitvoerig toegelicht. Met betrekking tot de te volgen strategie in de toekomst zal de minister zich uiteraard laten leiden door de discussie en de eventuele conclusies van deze commissie. Hij verklaart dat hij terzake een aantal aanzetten in de tekst heeft gegeven, teneinde het debat hieromtrent te stofferen.

De regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende worden tevens binnen de ruimere context van de algemene luchthaven- en luchtvaartontwikkeling geplaatst. De groei van de luchtvaart is zodanig dat er een hiaat komt tussen de groeisnelheid en het tempo van de verbeteringen op milieu-

gebied, waardoor de nadelige effecten steeds groter worden.

Wat zijn de verklaringen voor deze toename en wat zijn de effecten voor onze luchthavens als economische groeipolen en als schakels in een transport- en distributienetwerk ?

Zoals andere sectoren met een wereldwijde activiteit ondergaat de luchtvaart sterk de effecten van een aantal trends die zich ook in de andere belangrijke sectoren van de wereldeconomie voordoen, zoals de globalisatie die een steeds grotere internationale mobiliteit met zich brengt, de liberalisatie van de luchtvaartmarkt, de vorming van allianties en het ontstaan van mega-vervoermaatschappijen, de opkomst van low-cost carriers en de verzelfstandiging en privatisering van het luchthavenbeheer.

Daarnaast wordt ook de concurrentie tussen de luchthavens zelf steeds groter. Sommige intercontinentale verkeersstromen van zowel passagiers als vracht zijn zeer goed uitwisselbaar tussen luchthavens. De operatoren zoeken de luchthavens op die het best passen in de volledige vervoerketen, zowel op het gebied van tarieven als van toegankelijkheid langs de lucht en via het aansluitend vervoer te land, afwezigheid van of beperking door luchthavenslots, aanwezigheid van faciliteiten op de luchthaven enzovoort.

De overheid heeft steeds meer als taak de maatschappelijke randvoorwaarden van deze ontwikkeling te bepalen. Zelfs in een context van privatisering blijft de rol van de overheid fundamenteel op tal van domeinen : de beveiliging van de luchtvaart en de luchthavens, de ruimtelijke ordening, de voorziening van bedrijventerreinen, de milieuvoorwaarden en de intermodale bereikbaarheid van luchthavens. Deze randvoorwaarden worden op verschillende niveaus bepaald, mondiaal via de richtlijnen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), Europees, federaal of gewestelijk.

Wat anderzijds de luchthaven Zaventem betreft, heeft het Vlaamse Gewest een belangrijke bevoegdheid op het vlak van het bepalen van de reeds vermelde maatschappelijke randvoorwaarden inzake ruimtelijke ordening, opleggen van milieurestricties en ontsluiting van de luchthaven met de vervoermiddelen te land. Het Vlaamse Gewest voelt zich nauw betrokken bij de sociaal-economische en ecologische gevolgen van de ontwikkeling van de federale luchthaven.

Naast de luchthaven van Zaventem en de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende speelt ook de intercommunale luchthaven van Kortrijk-Wevelgem een zekere rol in het internationaal passagiersverkeer. Het Vlaamse Gewest is echter noch eigenaar, noch uitbater van deze luchthaven en is dus niet bij het beheer ervan betrokken.

Voor het overige omvat de luchtvaartinfrastructuur in Vlaanderen nog de twaalf militaire vliegvelden (Koksijde, Moorsele, Ussel, Brasschaat, Malle, Weelde, Leopoldsburg, Kleine Brogel, Brustem, Zutendaal, Schaffen en Goetsenhoven) waarvoor het Vlaamse Gewest geen bevoegdheid kan laten gelden, ook niet op het vlak van het milieu.

Ten slotte zijn er nog acht vliegvelden voor de kleine luchtvaart, onder gemeentelijke of private eigendom (Beernem, Geraardsbergen, Stabroek, Balen, Oud-Turnhout, Genk, Hasselt en Grimbergen). Deze spelen vooral een rol in de recreatieve luchtvaart en de vliegopleiding. Het Vlaamse Gewest heeft hieromtrent geen specifieke bevoegdheid op het vlak van vervoer en mobiliteit.

De luchthaven van Zaventem is als nationale luchthaven structuurbepalend op Vlaams niveau. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is deze luchthaven geselecteerd als toegangspoort, dit wil zeggen als van een uitzonderlijk strategisch belang voor de economische structuur van Vlaanderen. De luchthavens Antwerpen en Oostende zijn daarentegen slechts structuurbepalend op provinciaal niveau, met een beperkte diversiteit aan verbindingen.

Het RSV opteert voor een ontwikkeling van de luchthaven binnen de bestaande afbakening. De uitbouw van de luchthaven Oostende geschiedt vooral door de ontwikkeling van de luchthavengebonden bedrijvenzone. Voor het overige is in het RSV geen uitbouw van nieuwe luchthavens op Vlaams grondgebied aan de orde.

Tot op heden werd de volgende strategie gevolgd. De regionale luchthavens Antwerpen en Oostende worden door het Vlaamse Gewest verder financieel ondersteund en krijgen de mogelijkheden om zich binnen de bestaande geografische omschrijving te ontwikkelen, binnen een aantal ecologische en sociaal-maatschappelijke randvoorwaarden.

Er komt geen nieuwe luchthaven in Vlaanderen, noch voor passagiers, noch voor vracht, omdat hier-

voor geen ruimtelijk geschikte plaats meer voorhanden is.

De Vlaamse regionale luchthavens worden sinds 1992 beheerd door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Personenvervoer en Luchthavens. Zij hebben het statuut van een Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB), waarvan de organieke regels zijn vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering van 8 juni 1994.

Deze vorm van interne verzelfstandiging heeft de luchthavens toegelaten met een zekere mate van autonomie te opereren en een eigen commercieel beleid te voeren, en anderzijds de mogelijkheid geboden om voordeel te halen uit de integratie in het grote geheel van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het exploitatiepersoneel van de luchthaven maakt volwaardig deel uit van het ministerie en valt onder het Vlaams personeelsstatuut. Anderzijds heeft deze beheersvorm ook een aantal nadelen. Derden kunnen niet deelnemen aan de exploitatie.

Het Bestuur van de Luchtvaart van het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur is bevoegd voor de reglementering inzake burgerluchtvaart en luchthavenbeveiliging en voor de controle op de naleving ervan.

In het verleden werd de strategie gevolgd om de beheersvorm van de regionale luchthavens aan te passen, met het oog op het verwerven van grotere financiële autonomie en op het betrekken van andere partners van wie dan eveneens een financiële inbreng verwacht wordt. Ondertussen is gebleken dat deze overgang naar een andere beheersvorm slechts geleidelijk kan worden doorgevoerd. Daarbij moeten, via het aanduiden van een manager en het afsluiten van een beheers- of managements-overeenkomst met deze laatste, waarborgen op het vlak van duurzame ontwikkeling ingebouwd worden.

De Vlaamse luchthavens ontvangen thans een afzonderlijke dotatie voor exploitatie en voor investeringen. De dotatie voor exploitatie, samengevoegd met de eigen inkomsten van de luchthavens, wordt aangewend voor de financiering van alle personeels- en werkingskosten en voor de roerende investeringen.

In de nota die de minister aan deze commissie ter beschikking heeft gesteld, is hieromtrent meer uit-

gebreed cijfermateriaal ter beschikking, voorzien van de nodige toelichting.

De Vlaamse regering heeft ondertussen beslist om voor de toekomst de exploitatiedotatie en de investeringsdotatie aan de luchthavens te behouden op een niveau vergelijkbaar met het gemiddelde van de voorbije vijf jaar. Teneinde de luchthavens economisch leefbaar te houden en minder afhankelijk te maken van de fluctuaties binnen één activiteit, zal moeten gestreefd worden naar een diversificatie van activiteiten en inkomsten.

De beveiliging van de luchtvaart en van de luchthaven houdt voornamelijk in : de toegangscontrole, de veiligheidscontrole van passagiers en bagage, de administratieve controle van de verplichte boorddocumenten, het toezicht op de naleving van de luchtvaartreglementering, openbare orde en veiligheid aan luchtzijde, de regeling van het grondverkeer aan luchtzijde en de bewaking en inspectie van de installaties en van het domein.

Een formele taakverdeling op het terrein werd lokaal overeengekomen met de Rijkswacht.

Deze dient nog wettelijk te worden vastgelegd in het kader van een samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de gewesten alsmede via een nieuwe aanpassing van de wet van 1937 betreffende de burgerluchtvaart en aangepaste decreten. Op initiatief van de federale minister van Mobiliteit zal de tweede fase van het overleg binnenkort opgestart worden.

Door een te snelle groei van de luchtvaart kunnen ook de negatieve effecten voor het leefmilieu in de omgeving van de luchthavens toenemen. De luchthavenexploitatie moet dan ook een evenwicht nastreven tussen economische, sociale en ecologische belangen.

De hinder wordt voor het grootste deel veroorzaakt door de luchtvaartmaatschappijen en de concessiehouders op de luchthaven. Daarom wordt gestreefd naar overleg met iedere partner, om aldus te komen tot een integrale milieuzorg. Meerdere concessiehouders zijn trouwens aan specifieke milieunormen onderworpen.

In de nota die de minister aan deze commissie ter beschikking heeft gesteld, wordt de huidige toestand omtrent de Vlaamse-wetgeving en de luchthavens uitvoerig toegelicht. Voor de luchthaven van Antwerpen werd reeds een milieuvergunning klasse II afgeleverd. De milieuvergunning voor de luchthaven van Oostende is momenteel afgeleverd.

Niettegenstaande de aandacht momenteel het meest toegespitst is op het aspect geluid, bestrijkt de zorg voor het milieu uiteenlopende domeinen : geluid, water, lucht, bodem, afval en verfraaiing van de luchthavenomgeving. Deze worden per luchthaven in de toelichtende nota verder verduidelijkt.

Het commercieel beleid van de luchthavens wordt geconcipieerd door een eigen commerciële cel, in samenwerking met de luchthavendirectie, en met de gespecialiseerde diensten van de Vlaamse Gemeenschap en de luchthavengebruikers. Wat de luchthaven Oostende betreft, zijn ook de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) West-Vlaanderen en de VZW Luchthaven Promotie Oostende nauw betrokken.

Het commercieel beleid van de luchthavens omvat verschillende facetten : de tarifiering, het aantrekken van nieuwe klanten en het behoud van contacten met bestaande gebruikers, het meten en verbeteren van de kwaliteit van de aangeboden diensten en het verspreiden van informatie onder verschillende vormen, met inbegrip van de e-commerce.

De tarieven zijn de laatste jaren grondig hervormd en opgebouwd op een meer transparante basis, waarin ruimte is voor de nodige commerciële flexibiliteit met het oog op het aantrekken van nieuwe potentiële klanten, gericht op passagiers – luchtvracht – zakenvervoer.

Over de strategie kan gesteld worden dat de professionele commercialisering in de toekomst sterker zal moeten uitgebouwd worden, nadat in de voorbije jaren belangrijke aandacht werd besteed aan de modernisering van de infrastructuur en van de operationele taken. De commerciële planning is echter afhankelijk van het totale strategisch beleid op korte, middenlange en lange termijn en van de exploitatiebeperkingen die aan de luchthaven worden opgelegd.

Conform de beslissing van de Vlaamse regering zal er voor beide luchthavens een overlegcommissie opgericht worden waarin de vertegenwoordigers van de bewoners, de luchthavenverantwoordelijken en de vertegenwoordigers van gemeenten en districten zetelen. De aan te stellen managers zullen belast worden met de uitvoering van deze beslissing. Een dergelijk overleg bestaat reeds voor de luchthaven van Oostende, op basis van een gezamenlijk initiatief van de stad Oostende en het gewest.

Het luchthaven- en luchtvaartbeleid in Vlaanderen maken nog niet het voorwerp uit van een gestructureerd overleg tussen de verschillende betrokken

partners. De groei die deze sector thans kenmerkt, maar ook de problemen die met deze groei gepaard gaan, maken dergelijk overleg echter wenselijk.

ANTWERPEN

Specifiek omtrent de luchthaven van Antwerpen moet worden vermeld dat deze zich tracht te profileren als een snelle en comfortabele regionale luchthaven, gekenmerkt door kleinschaligheid, stiptheid, klantvriendelijkheid en een 'twintigminutenconcept'. Zij richt zich in de eerste plaats naar het passagiers- en zakenvervoer binnen Europa, op afstanden tot maximaal 800 à 1.000 kilometer. In de nota die de minister ter beschikking heeft gesteld, is bijkomend cijfermateriaal vermeld met betrekking tot de tewerkstelling en de aldaar gevestigde bedrijven.

Na een aantal opeenvolgende jaren van sterke toename kende het passagiersverkeer op de luchthaven Antwerpen vanaf 1997 een terugloop, vooral als gevolg van de stopzetting van een aantal dagelijkse verbindingen. De cijfers hieromtrent zijn in de uitgebreide toelichting te vinden.

Naar strategie toe zal de aandacht gericht moeten worden op de commerciële passagiers (geregelde vluchten en zakenvluchten) en op de luchthavengebruikers die op de luchthaven investeren in activiteiten binnen het domein van de pilotenopleiding (bijvoorbeeld vliegscholen die de theorie- en simulatoropleiding voor privé- en beroepspiloot op de luchthaven Antwerpen verzorgen). Deze vorm van opleiding is de enig mogelijke om toe te treden tot het beroepskader van lijnpiloten.

De inkomsten moeten meer evenredig evolueren met de activiteit en met het beslag op de infrastructuur en de dienstverlening.

Het aantal bewegingen in het niet-commerciële verkeer (trainingsvluchten, touringvluchten en lokale vluchten) moet worden teruggedrongen om meer ruimte te maken (zowel op de grond als in de gecontroleerde zone van het luchtruim) voor het commerciële verkeer. Deze aanpak komt ook het leefmilieu ten gunste.

Inzake het milieubeleid hebben geluidsmetingen rond de luchthaven Antwerpen uitgewezen dat slechts in een beperkte zone rond de luchthaven het geluid van het vliegverkeer dominant is. De beheersing en beperking van de kleine luchtvaart vormen een belangrijke factor van vermindering

van de hinder. Binnen deze groep vormen sommige vliegtuigen een ware bron van ergernis. Andere vliegtuigeigenaars hebben daarentegen geïnvesteerd in speciale schroeven en uitlaten om het geluid te dempen. Momenteel ontbreken nog strenge productnormen, boven de ICAO-normen. De penaliserende van vliegtuigen met een hoog geluidsniveau is slechts mogelijk via de installatie van een vast geluidsmetnet en de verplichte uitrusting van de vliegtuigen met een transponder, die toelaat de geluidsbron te identificeren. Dit project zal in 2000 voorbereid worden, met het oog op realisatie in 2001.

Een ministerieel besluit van 16 maart 2000 heeft het tarievenstelsel voor niet-commerciële vluchten hervormd. Van deze maatregel wordt verwacht dat hij zal leiden tot een daling van het aantal vluchten en een verhoging van de inkomsten uit general aviation. Eind 2000 zal een evaluatie gemaakt worden van de effecten van deze tariefmaatregel.

De installaties voor waterafvoer van de luchthaven dateren reeds van voor de Tweede Wereldoorlog. Het rioleringsnet is dringend aan sanering en vernieuwing toe, waarbij moet worden overgeschakeld naar een systeem van gescheiden afvoer. Vanaf 2000 zal tevens een initiatief genomen worden voor een meer ecologisch verantwoord beheer van de niet-verharde oppervlakten.

De strategie omtrent het milieubeleid kan als volgt worden omschreven. De geluidshinder afkomstig van de kleine luchtvaart zal door verschillende maatregelen moeten beperkt worden. In 2001 zal een systeem van geluidsmonitoring ingevoerd worden. De problemen met betrekking tot de aanvoer van leidingwater en de afvoer van hemelwater en vervuild water zullen in de nabije toekomst opgelost worden. Tegelijk wordt werk gemaakt van de verfraaiing van de omgeving van de luchthaven, in samenwerking met de lokale besturen. Voor de niet-verharde oppervlakten wordt een initiatief genomen van ecologisch bodembeheer. De afvalverwijdering zal op selectieve basis georganiseerd worden.

Het investeringsprogramma van de luchthaven van Antwerpen wordt gericht op de ontwikkeling van de luchthaven als zakenluchthaven. Dit houdt in dat de accommodatie, in het bijzonder van de passagiersterminal, blijft voldoen aan bepaalde kwaliteitscriteria. In de voorbije jaren werd de incheckzone uitgebreid en vernieuwd en werden nieuwe voorzieningen voor zakenreizigers ter beschikking gesteld. Daarnaast dient de herinrichting en verfraaiing van het voorplein (landzijde) van de luchthaven te worden voorzien, met het oog op een be-

tere organisatie van de verkeersstromen en een betere verzorging van de omgeving.

Verdere investeringen in de superstructuur worden overgelaten aan de privé-sector. Hiervoor zijn goed gesitueerde terreinen binnen het luchthavendomein aanwezig. Intussen werden op meerdere terreinen opties genomen.

De startbaan van de luchthaven Antwerpen heeft een lengte van 1.510 of 1.366 meter, naargelang de vluchtomstandigheden. De baan is uitgerust met een Instrument Landing System (ILS) categorie I. Dit ILS laat toe te landen met een minimale zichtbaarheid van 800 meter en op te stijgen met een minimale zichtbaarheid van 400 meter. Dit betekent dat ingeval van dichte mist de luchthaven niet kan gebruikt worden. Conform het RSV, het gewestplan Antwerpen en de beslissingen van de Vlaamse regering wordt de startbaan van Deurne niet verlengd. Bijkomende en bewarende maatregelen kunnen worden onderzocht. De nodige beschermende maatregelen zullen worden genomen. Er zullen evenwel maatregelen worden genomen die toelaten om de bestaande startbaan zo maximaal mogelijk aan te wenden.

Tenzij andere mogelijkheden zich terzake voordoen, kan binnen de grenzen, zoals hierboven omschreven, de ondertunneling van de Krijgsbaan overwogen worden, op basis van een verslag van de aangestelde manager, voorzover deze de veiligheid en de verbetering van de rendabiliteit van de luchthaven op termijn in het vooruitzicht kan stellen. De eventuele ondertunneling van de Krijgsbaan zal gefinancierd worden buiten de beschikbare budgettaire middelen van de Vlaamse minister, bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer.

Inzake exploitatie heeft de Antwerpse luchthaven voor intra-Europese zakenvluchten geen behoefte aan nachtverkeer. De sluiting tijdens de nacht (van 23 uur tot 6.30 uur) blijft gehandhaafd. De exploitatie tijdens de nacht is bovendien zeer duur en beantwoordt niet aan een behoefte van de Antwerpse bedrijfswereld.

De kleine luchtvaart, meestal met toestellen kleiner dan 2 ton, zorgt voor bijna 85 percent van het aantal vliegtuigbewegingen. Deze vluchten vormen de grootste oorzaak van klachten en ongenoegen bij de bewoners in de omgeving van de luchthaven. Deze activiteit is niet prioritair voor de luchthaven en moet in de hand gehouden worden, vermits zij wel grote hinder veroorzaakt maar weinig recht-

streeks bijdraagt tot de verbetering van de financiële situatie van de luchthaven. Anderzijds wordt wel de noodzaak erkend om belangstellende jongeren te initiëren in de luchtvaart en nieuwe piloten te vormen.

Bij ministerieel besluit van 16 maart 2000 werden een aantal tariefmaatregelen genomen die moeten leiden tot meer inkomsten uit general aviation en tot een beperking van het aantal vluchten door een verstrenging van de voorwaarden om een landingsabonnement te bekomen. De effecten van deze maatregel zullen eind 2000 geëvalueerd worden.

OOSTENDE

Specifiek met betrekking tot de luchthaven van Oostende kan gesteld worden dat deze een bevoorrechte geografische ligging binnen het industriële hart van Europa heeft.

Zij biedt een uitgebreide infrastructuur en een degelijke accommodatie voor alle types van vliegtuigen en alle soorten van trafiek. In de toelichtingsnota heeft de minister hieromtrent meer details ter beschikking gesteld. De luchthaven is 24 uur op 24 operationeel, heeft geen eigen slots en kent geen overbelasting van het luchtruim. Ook de nabijheid van de zee is een voordeel voor het aanvliegen van de luchthaven.

Het hoofdbestanddeel van de activiteit blijft gevormd door de vrachtrafiek en de passagierscharters. De luchthaven Oostende kende tussen 1987 en 1997 een vervijfvoudiging van het vrachtvolume. Het vrachtvervoer bereikte in 1999 een totaal van 107.900 ton. Het betreft hier uitsluitend met vliegtuigen vervoerde vracht.

De strenge toepassing vanaf 1 januari 1998 van de Richtlijn 92/14/EEG heeft geleid tot het weren van 37 vrachttoestellen, voornamelijk van het type Boeing 707 en DC 8, die tot dan toe de luchthaven Oostende aanvlogen. Deze richtlijn zal leiden tot het volledig verdwijnen van deze vliegtuigen vanaf 1 april 2002. De invoering van deze maatregel had een sterk voelbare en gunstige weerslag op de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven. Vooral de vermindering van de geluidshinder en van de nachtrafiek vanaf 1998 werden als positief ervaren.

Dankzij commerciële inspanningen werd geleidelijk een nieuwe trafiek voor de luchthaven opge-

bouwd, met geluidsarme toestellen en met gebruik van breedromptoestellen ('wide bodies').

Er moet eerst blijken of, als gevolg van ontradingsmaatregelen genomen op andere luchthavens, de luchthaven Oostende systematisch zou gekozen worden als 'uitwijkvluchthaven' door oudere en luidruchtige toestellen. Indien dit het geval is, dan zullen ook hier strengere maatregelen genomen worden.

De luchthaven Oostende zal inspanningen doen om het dagcharterverkeer verder te ontwikkelen. Daarnaast wil de luchthaven ook een luchtvaartmaatschappij aantrekken voor de exploitatie van een lijndienst, mede met het oog op het bevorderen van het inkomend toerisme. De organisatie van een dagrandverbinding (verbinding met buurlanden) met Londen, desgevallend in combinatie met een andere luchthaven, zal vermoedelijk voldoende rendabiliteit opleveren.

Daarnaast is het de bedoeling dat een privé-investeerder, thans grondafhandelaar op de luchthaven Oostende, een project realiseert voor de bouw van een nieuwe vrachtloods, in het kader van een privaatsamenwerking (PPS), waarbij de Gewestelijke Investeringsmaatschappij Vlaanderen (GIMV) optreedt namens het Vlaamse Gewest.

De milieu-aspecten van de luchthavenexploitatie worden besproken in het milieu-overleg luchthaven Oostende, waarin alle betrokken partners van Oostende en Middelkerke, de actiegroepen en het gewest zitting hebben.

Met betrekking tot de geluidsoverlast heeft de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) een studie uitgevoerd met het oog op de vaststelling van de geluidscontouren van de luchthaven, ter voorbereiding van het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen (MIRA 3). Uit geluidsmetingen blijkt dat de piekwaarden van de stage III-toestellen tot 15 dB(A) lager liggen dan deze van de toestellen stage II, welke vanaf 1 april 2002 uit het Europese luchtvaartruim zullen geweerd worden.

Voortaan zal jaarlijks een actualisatie van de contourberekening uitgevoerd worden.

In het najaar 1999 werd een nieuwe reeks geluidsmetingen in de omgeving van de luchthaven Oostende uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de hoogste piekwaarden met 4 à 5 dB gedaald zijn tegenover de meetresultaten van 1998. De omwonende ervaart dit als een vermindering van de geluidshinder met een vierde.

De minister verklaart dat hij vanaf 1 januari 2000 op de luchthaven Oostende een verbod ingesteld heeft voor het opstijgen van stage II-vliegtuigen en Iljoesjin-toestellen tussen 23 en 7 uur. Een ambtelijke werkgroep zal de resultaten van deze geluidsmeeetcampagne verder onderzoeken.

Ingevolge toenemende klachten aangaande geurhinder zal de VMM een onderzoek van de kerosinegeur bij vliegtuigbewegingen op de luchthaven Oostende doorvoeren.

Het aantal nachtvluchten op de luchthaven Oostende en de daarmee samenhangende geluidshinder, is sedert 2 jaar sterk teruggelopen. Vanaf 1999 werd de nachtperiode uitgebreid tot 7 uur. In het eerste trimester van 2000 bedroeg het gemiddeld aantal nachtbewegingen 1,21 (in de periode tussen 23 en 7 uur). De vermindering van het aantal nachtbewegingen is het gevolg van verschillende maatregelen die elkaar versterken. Ter vergelijking : op de luchthavens van Zaventem en Luik ligt het aantal nachtbewegingen tussen 60 en 80 per nacht.

De gevolgde strategie, tot op heden, kan omschreven worden als volgt. De luchthaven blijft gedurende de nacht in exploitatie. Zolang het aantal nachtvluchten door een combinatie van maatregelen voldoende in de hand kan gehouden worden, komt er geen absolute beperking (contingent) in aantal nachtvluchten. De installatie van een ILS op de baan 08 (kant zee) in 2001 zal de mogelijkheid bieden om meer landingen vanaf de zeezijde uit te voeren. Er worden geen bedrijven of bedrijvigheden aangetrokken die specifiek nachtvervoer organiseren. De luchthaven heeft een reglementering die oefenvluchten sterk beperkt. De meeste trainingsvluchten worden uitgevoerd door de kleine luchtvaart, die niet als hinderlijk door de omgeving ervaren wordt.

Het investeringsbeleid is afgestemd op de aanbevelingen van het masterplan dat in 1998 door Spiekermann werd opgemaakt. Als belangrijke projecten voor de nabije toekomst staan voorop : de plaatsing van een ILS op de baan 08 (kant zee), de afwerking van de luchthavengebonden bedrijvenszone, de modernisering van de verkeerstoren, de verdere modernisering van het passagiersgebouw, tal van milieu-investeringen, de doortrekking van de taxiweg tot de kop van de startbaan 26 (kant stad) van zodra deze uit het oogpunt van capaciteit van de startbaan vereist wordt, de oprichting van een luchtvaartschool op de luchthaven, waaromtrent reeds een concreet project bestaat, en

de vernieuwing van het platform voor kleine luchtvaart op de oude luchthaven.

De aanleg van een tweede piste (puntpiste¹) wordt niet overwogen. Uit oogpunt van capaciteit is deze piste, zelfs in de meest optimistische groeiverwachtingen, niet verantwoord. De aanleg van een tweede piste (directe kosten : circa 5 miljard frank) vereist bovendien een volledige herconfiguratie van de luchthavendiensten (verkeerstoren, brandweer...), waardoor de kosten nog aanzienlijk hoger zullen liggen. Bovendien zal deze piste uit oogpunt van de overheersende windrichtingen minder gunstig liggen dan de bestaande baan 26/08, zodat deze niet kan worden gesloten.

De aanleg van een puntpiste zal tenslotte de bestaande hinderproblemen niet oplossen, maar eerder verplaatsen, al naargelang de richting die wordt gekozen. Uit milieu-oogpunt lijkt het verkieslijker en sneller de hinder aan de bron aan te pakken door het beperken of verbieden van lawaaierige toestellen, eerder dan een zeer dure infrastructuur te verwezenlijken die een omvangrijk ruimtebeslag vereist, ten nadele van de landbouw en de open ruimte. De aanleg van een tweede landingsbaan is dan ook niet opgenomen in de recente wijziging van het gewestplan.

Als besluit en ingaand op een aanbeveling van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) verklaart de minister dat hij dan ook de oprichting van een Vlaams Forum Luchtvaart wil voorbereiden.

Aan een dergelijk forum kunnen verschillende opdrachten toevertrouwd worden, waaronder :

- de uitwerking van een geïntegreerd luchthavenbeleid in Vlaanderen, waarbij zowel de luchthaven van Zaventem als de regionale luchthavens van Oostende en Antwerpen en de intercommunale luchthaven van Kortrijk-Wevelgem in aanmerking genomen worden. De adviezen daaromtrent moeten de Vlaamse overheid meer inzicht geven in de sociaal-economische opportuniteiten van onze luchthavens en de impact van hun verdere ontwikkeling ;
- de studie van de omgevingsproblemen en het streven naar samenhangende oplossingen, gesteund op uitwisseling van ervaringen ;

¹ Een piste die een hoek van 30° zou vormen met de huidige piste, waardoor vliegtuigen niet meer boven het stadscentrum moeten landen of opstijgen, maar boven grotendeels open terrein.

- het onderzoek van de mogelijkheden tot opleiding en training van Vlaamse luchtvaarttechnici : piloten, verkeersleiders en gespecialiseerd luchtvaart- en luchthavenpersoneel, dit zowel wat het financiële als wat het logistieke aspect betreft.

Uit deze opdrachten blijkt dat van een dergelijk forum vooral aanbevelingen aan de Vlaamse regering omtrent de ontwikkeling van een strategische visie op langere termijn zullen verwacht worden.

II. DISCUSSIE MET DE LEDEN

1. Tussenkoms van de heer Jan Penris

De heer Jan Penris onthoudt uit de toelichting van de minister, zijn nota en de SERV-nota over de regionale luchthavens twee aandachtspunten. In eerste instantie dat het voeren van een geïntegreerd luchtvaartbeleid een moeilijke zaak is ingevolge de huidige bevoegdheidsverdeling. Zo valt Zaventem buiten de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Noch de SERV noch de minister geven echter duidelijke voorstellen van oplossing. Hij pleit resoluut voor een verdere regionalisering van deze materie.

In tweede orde onderschrijft hetzelfde lid de stelling van de SERV dat als een regio daartoe de politieke wil heeft, deze in staat is een dynamische luchtvaartpolitiek te voeren. Terzake verwijst hij naar de twee regionale Waalse luchthavens, Bierset – zakenluchthaven die in de lift zit – en Charleroi – luchthaven die zich toespitst op personenvervoer en het ook zeer goed doet –, waarin de Waalse overheid vijfmaal meer investeert dan de Vlaamse overheid in haar regionale luchthavens. Deze investeringen leveren zeer positieve resultaten op, in die mate dat Vlaamse kandidaat-reizigers worden afgeleid naar Waalse luchthavens.

De heer Penris wijst erop dat het aantal passagiers in de Waalse regionale luchthavens verviervoudigd is sinds de Waalse regering er is in beginnen investeren. De Luikse luchthaven genereert sindsdien dubbel zoveel vracht als de Oostendse luchthaven. Hij is van oordeel dat Vlaanderen een conservatieve politiek voert door zich vast te pinnen op wat men heeft zonder dat men groeiperspectieven wenst te bieden. Dit blijkt uit de passus dat de bepalingen van het RSV de bijbel zijn voor het luchthavenbeleid. Daardoor is er geen ruimte en groei voor verdere uitbreiding van de Vlaamse luchthavens.

Wat de Antwerpse regio betreft, verwijst het lid naar een studie van het Antwerpse Havenbedrijf die concludeert dat Antwerpen nood heeft aan een vrachtluchthaven. Hij vindt dat er voor een inplanting van een dergelijke vrachtluchthaven moet worden gezocht naar locaties in de omgeving van Antwerpen. De oude NAVO-luchthaven van Oostmalle komt misschien in aanmerking, maar die piste wordt op voorhand uitgesloten. Het lid betreurt dat ten eerste.

De heer Jan Penris stelt vast dat er een verschil in behandeling is tussen de luchthavens van Deurne en die van Oostende. Zo zijn de milieuraandvoorwaarden – toegelaten types van vliegtuigen en maximum aantal bewegingen – strenger voor Deurne dan voor Oostende. Hij vraagt hieromtrent een verklaring.

Met betrekking tot het dossier van de ondertunneling van de Krijgsbaan – luchthaven Deurne – meent hij uit de verschillende reacties van de beleidsverantwoordelijken (de ministers Van Mechelen en Stevaert) op te maken dat de ondertunneling nog niet definitief verworven is. Hij wenst hierover volstrekte duidelijkheid. Eveneens over de passus in de nota dat er "bijkomende en bewarende maatregelen *kunnen* worden onderzocht" en dat "de nodige beschermende maatregelen *zullen* worden genomen".

Hij vraagt ook verduidelijking over de intentie van de minister om de buurtbewoners bij het debat in Deurne te betrekken. De heer Jan Penris vraagt aan welke buurtbewoners de minister dan denkt. Hij benadrukt dat er een luidruchtige minderheid van 25 percent is en een meerderheid van 75 percent die met deze luchthaven wil blijven leven. Hij herinnert aan de luchtvaartmeeting die ter ere van Léon Stampe, een luchtvaartpionier in Vlaanderen, werd georganiseerd en waar duidelijk bleek dat de luchthaven van Deurne wordt gedragen door de hele buurt.

De heer Jan Penris is voorstander van de oprichting van een Vlaams Forum Luchtvaart, maar vraagt zich af of dit orgaan niet beter ingebed kan worden in de SERV naar analogie met de bestaande Zeehavencommissie van de SERV.

Hij wenst ook terug te komen op de klassering van Fort III. Hij begrijpt dat sommigen ijveren voor de bescherming van de fortengordel rond Antwerpen, omwille van het historische belang ervan, maar voor dit doel zijn bijvoorbeeld de forten van Schoten en Wommelgem beter geschikt, aangezien zij zich in een betere staat bevinden. Mevrouw Van

Den Heuvel werpt op dat de bescherming van Fort III past in het totaalproject om de volledige fortengordel rond Antwerpen te beschermen. De overige forten zijn trouwens al beschermd. Nu er definitief beslist is om de startbaan van Deurne niet te verlengen, is de enige reden om Fort III niet te beschermen, weggevalen.

Repliek van minister Stevaert

De minister benadrukt dat de Vlaamse regering zowel de luchthaven van Oostende als van Deurne in stand wil houden. Dit moet gebeuren onder goede sociale, ecologische en economische omstandigheden. Men moet zich echter geen illusies maken over de rendabiliteit van luchthavens; deze zullen altijd veel geld kosten aan de overheid, en niet alleen omwille van de veiligheid. Men moet de lasten voor de overheid zoveel mogelijk proberen te beperken. Men moet vanzelfsprekend ook oog hebben voor de spin-off van een luchthaven voor een regio. De minister stipt aan dat niet alleen de beslissingen van de overheid, maar ook die van de privé-investeerdere getoetst zullen worden aan de hand van sociale en ecologische criteria. Ook de luchthavenmanagers en privé-investeerdere moeten hiervoor oog hebben; Aeroground is hiervan een goed voorbeeld.

De minister wenst zich niet te fixeren op bijvoorbeeld een verbod op nachtvluchten. Indien men nachtvluchten zou afschaffen die noodzakelijk zijn voor de operationaliteit van een luchthaven, dan zal deze luchthaven op zoek moeten gaan naar alternatieven, die misschien meer milieuhinder met zich meebrengen. Oostende en Deurne zijn Vlaamse luchthavens, zodat de Vlaamse regering via beheersovereenkomsten kan werken. Dit laat toe om bepaalde normen veel preciezer vast te leggen dan bijvoorbeeld via de Vlare-reglementering.

De minister geeft toe dat in het debat de lange- en kortetermijnvisie vermengd worden. Hij merkt wel op dat het de eerste keer is in de geschiedenis van de Vlaamse regering dat er een garantie wordt gegeven voor vijf jaar financiering. Het gaat hier om een minimumfinanciering; dit budget kan eventueel worden uitgebreid. Bovendien bestaan er mogelijkheden voor PPS.

Het stoort de minister dat de heer Penris de luchthaven van Zaventem niet betreft in zijn vergelijking tussen het Vlaamse en Waalse luchthavenbeleid. Zaventem liggen immers in Vlaanderen. De hoogte en de resultaten van de Waalse overheidsinvesteringen in de Waalse luchthavens liggen in Wallonië trouwens onder vuur. Een van de gevolgen

van het Waalse luchthavenbeleid is dat er nu dagelijks zestig tot tachtig nachtvluchten gebeuren, meestal met lawaaierige, verouderde toestellen die in Vlaanderen niet meer mogen landen. Dit zorgt ook in Vlaanderen voor geluidshinder. Het is dus maar de vraag of men het Waalse luchthavenbeleid als een succesverhaal kan beschouwen.

De minister wijst erop dat hij indertijd als parlements lid via een resolutie had voorgesteld om de bevoegdheid over de luchthaven van Zaventem van de federale naar de Vlaamse overheid over te hevelen. Dit voorstel werd toen weggestemd. Internationale ontwikkelingen zullen van Zaventem de facto een Vlaamse luchthaven maken, aangezien de privé-investeringen daar op termijn zwaarder zullen doorwegen dan overheidsinvesteringen. De rol van de overheid zal beperkt worden tot de bevoegdheid over de grondspiegel en een aantal andere aspecten die nu nog federaal worden geregeld.

Over de klassering van Fort III bestaat er geen enkele onduidelijkheid in de Vlaamse regering. Het dossier werd ingediend door minister Sauwens.

De luchthavens van Oostende en Deurne krijgen eenzelfde behandeling, maar een verschillend profiel. De minister benadrukt nogmaals zijn intentie om alle buurtbewoners van de luchthaven van Deurne, zowel voor- als tegenstanders, bij het debat te betrekken.

2. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat de minister in tegenstelling tot vroegere verklaringen naar aanleiding van interpellaties nu duidelijk stelt dat hij de bestaande regionale luchthavens ondersteunt. Tweede belangrijke vaststelling is dat de minister verklaart dat er geen nieuwe luchthaven komt in Vlaanderen. Het lid vraagt naar de mogelijkheden offshore, bijvoorbeeld in samenwerking met Nederland. Hij pleit voor een luchthavenbeleid met een visie en een strategie die minimaal 20 jaar vooruitblijft.

De heer Carl Decaluwe pleit voor een meer geïntegreerd beleid en concreet vraagt hij aandacht voor de interferentie naar andere vervoersmodi. In dat verband heeft het over mogelijke aansluitingen op het HST-net, bijvoorbeeld voor Deurne. Het lid mist deze integrerende benadering volledig in de nota van de minister.

Hij vraagt verduidelijking over de passus dat er geen plaats is voor een nieuwe luchthaven in

Vlaanderen : beschouwt de minister een omvorming van een militaire luchthaven als een nieuwe luchthaven ?

De heer Carl Decaluwe stelt vast dat de minister het bestaan van de regionale luchthavens steunt maar dat zijn nota toch weinig ambitieus is : men baseert zich immers slechts op de gemiddelde cijfers van de voorbije vijf jaar. Hij pleit voor een duidelijke visie die er nu niet is. Hij vraagt welk scenario men zal hanteren als blijkt dat er extra middelen nodig zijn. Moet dit niet afhankelijk worden gesteld van de zoektocht van de managers naar extra middelen in de private sector ?

Hetzelfde lid vraagt ook meer verduidelijking omtrent de diversificatie van de inkomsten en het ontwikkelen van nieuwe activiteiten en/of specialisatie. Hoe moet dit concreet worden begrepen voor de beide regionale luchthavens : zal Oostende zich bijvoorbeeld specialiseren als vrachtluchthaven ?

Repliek van minister Stevaert

De minister beweert dat hij altijd al gesteld heeft dat de regionale luchthavens moeten blijven bestaan, elk met een eigen profiel. Voor Deurne bestaan er interessante mogelijkheden voor verbindingen met het HST-net of andere vervoersmodi. Ook dit is een taak voor de luchthavenmanager. Een eventuele offshore-luchthaven wordt door de minister niet a priori uitgesloten, maar lijkt hem technisch erg moeilijk realiseerbaar.

3. Tussenkoms van de heer Jos Bex

De heer Jos Bex vindt het belangrijk dat wordt genotuleerd dat er moet aangedrongen worden dat ook voor de luchthaven van Zaventem de bevoegdheid tot exploiteren behoort tot het Vlaamse Gewest. Hij benadrukt dat Wallonië – het Waals Parlement – immers volop Chièvres als alternatief voor Zaventem naar voren schuift. De studie voor de herlokalisatie is trouwens gemaakt.

Hetzelfde lid is van oordeel dat de passage over de acht vliegvelden voor de kleine luchtvaart waar het Vlaamse Gewest "geen specifieke bevoegdheid op het vlak van vervoer en mobiliteit" heeft (pagina 2) ongelukkig werd geformuleerd. Het Vlaamse Gewest heeft wel de bevoegdheid op het vlak van vervoer en mobiliteit, maar houdt zich niet bezig met de exploitatie van deze luchthavens.

De heer Bex pleit voor een visie op lange termijn die verder reikt dan de bestaande afbakening van het RSV (tot 2007). Hij is het met de heer Carl De-

caluwe eens om de behoeften in te schatten op een termijn van 20 jaar en meer. Het lid pleit voor een planning binnen een langetermijnvisie : als men uitbreiding voorziet moet men ook op het vlak van ruimtelijke ordening een proactief beleid voeren. De problematiek van de geluidshinder rond Zaventem is een voorbeeld van hoe het niet moet. Men heeft toegestaan dat er rond de luchthaven werd gebouwd, als in de nabije toekomst de L25 verlengd wordt, zal zich datzelfde probleem opnieuw stellen. In het verlengde van de L25 heeft men immers toegelaten dat er volop gebouwd werd.

De heer Jos Bex is verheugd met het duidelijk standpunt dat er in Vlaanderen geen nieuwe luchthaven komt, noch voor passagiers, noch voor vracht.

Met betrekking tot de problematiek van de geluidshinder verwijst hij naar een Europese richtlijn die in voorbereiding is. Het is aanbevolen dat zoveel mogelijk gerefereerd wordt naar deze Europese richtlijn in wording over alle soorten van geluid. Op basis van deze richtlijn zullen normen worden bepaald die toelaten dat in heel Europa op dezelfde wijze metingen worden verricht. In die optiek is het nuttig zich te aligneren op deze richtlijn.

Met betrekking tot het commercieel beleid van de luchthavens stelt hetzelfde lid dat het belangrijk is af te wegen wat de specifieke rol is van onze regionale luchthavens : men moet daarbij niet alleen rekening houden met de rol die Zaventem vervult maar ook aandacht hebben voor de ontwikkeling van de Waalse luchthavens (40 percent van de Waalse trafiek komt uit Vlaanderen). De Waalse gewestregering investeert fors in de Waalse regionale luchthavens. De heer Bex merkt echter op dat men ook daar moet afwachten of deze investeringen wel zullen renderen. Hij pleit voor een benadering over de grenzen heen vanuit een complementaire invalshoek eerder dan vanuit een concurrentiële benadering. Indien men dit niet doet, zouden de regionale luchthavens van naburige regio's wel eens de grootste concurrenten van de eigen regionale luchthavens kunnen worden. Zo is bijvoorbeeld de luchthaven van Rijsel vragende partij voor een uitbreiding van de luchthaven van Chièvres, omdat Rijsel zelf geen uitbreidingscapaciteit meer heeft. Dit heeft ook zijn impact op Zaventem. Het bewijst nogmaals de noodzaak om dit probleem grensoverschrijdend te bekijken.

De heer Jos Bex vraagt aandacht voor een multimodale benadering. Hij benadrukt dat Europa ook op dat vlak een aanbeveling voorbereidt. Alle

grote verkeersknooppunten moeten dusdanig worden ingericht dat alle passagiers de keuze hebben tussen verschillende vervoersmodi. In een internationale luchthaven moet men kiezen tussen het vliegtuig en de trein. Hij twijfelt eraan of aan dit aspect voldoende aandacht wordt besteed. Is er reeds voldoende onderzoek geleverd naar de impact van het HST-netwerk in Europa op het luchtverkeer ? Hij is van oordeel dat een aangekondigde kerosineheffing en andere milieuheffingen een grote weerslag gaan hebben op de luchtvaart.

De heer Bex meent dat in dit debat voortdurend korte- en langetermijnvisies door elkaar worden gehaspeld. Het debat moet beide aspecten bevatten : nagaan welke maatregelen men op korte termijn moet nemen op economisch en ecologisch vlak en beslissen waar men op lange termijn naartoe wil.

Iedereen spreekt over meer vluchten, meer passagiers en grotere tonnages vracht, maar men vergeet blijkbaar dat overal ter wereld de winstcijfers van de luchthavens dalen. Er moet dan ook meer aandacht zijn voor kwaliteit en minder voor kwantiteit. De spreker pleit er dan ook voor om eventuele steun aan luchthavens steeds nauwkeurig af te wegen. Men moet verhinderen geld te pompen in sectoren zonder toekomst. Een specialisatie van de regionale luchthavens kan een oplossing bieden. Zo zou Deurne zich kunnen profileren als de luchthaven voor het transport van diamant naar Londen. Oostende zou zich in koelinstallaties kunnen specialiseren, bijvoorbeeld voor bloemen- en fruittransport. In het kader van de globalisering en privatisering van deze sector is er nood aan snelle beslissingen, want binnen twee of drie jaar zal deze sector grondig gewijzigd zijn.

Replik van minister Stevaert

Het is duidelijk dat er in het RSV geen plaats meer is voor nieuwe luchthavens in Vlaanderen. Eventueel kan men wel militaire vliegvelden desaffacteren en voor andere luchtvaartactiviteiten gebruiken.

Er is inderdaad nood aan een specialisatie tussen de diverse luchthavens. De investeringen moeten op hun zinvolheid worden getoetst.

Er is nood aan Europese regelgeving en coördinatie. Dit betekent echter niet dat Vlaanderen niet proactief kan optreden. Het debat dat nu in Vlaanderen wordt gevoerd, wordt ook elders in Europa gevoerd. De heer Decaluwe vraagt zich af in welke mate men rekening houdt met Europese studies over de regionale luchthavens. Bijvoorbeeld in ver-

band met de regionale luchthaven van Wevelgem is het erg belangrijk om te kijken naar de evolutie van de luchthaven van Rijsel. De minister belooft met deze suggestie rekening te houden.

4. Tussenkost van de heer Robert Voorhamme

De heer Robert Voorhamme verklaart dat hij de benadering van de heer Jos Bex voor een groot gedeelte onderschrijft. De luchthavenproblematiek is, zoals de zeehavenproblematiek, een internationaal gegeven en dus zeker geen regionaal gegeven. Het gaat over infrastructuur die een zeer grote ruimtelijke en maatschappelijke druk veroorzaken. Men moet dus zeer zuinig omspringen met het aantal en de omvang van dergelijke infrastructuur. Men mag ook niet blind zijn voor de naburen. In die optiek moet gekozen worden voor een complementair beleid ook met zeehavens die zich in andere regio's en staten bevinden. Hij benadrukt dat men aan drie luchthavens in Vlaanderen – Oostende, Deurne en Zaventem – voldoende heeft : er is gegeven het ruimtelijk beslag en de maatschappelijk druk geen mogelijkheid meer een bijkomende inplanting te voorzien. Hetzelfde lid is verheugd over de dynamische luchtvaartpolitiek in Wallonië en onze dynamische zeehavenpolitiek en hij pleit in dit verband voor een taakverdeling tussen Vlaanderen en Wallonië. Hij vindt het een foute benadering om de concurrentie tussen beide regio's op de spits te drijven.

De heer Robert Voorhamme onderschrijft de stelling van de heer Jos Bex dat men niet kan praten over een regionaal luchtvaartbeleid zonder het hele plaatje (ruimtelijke ordening, andere vervoersmodi) erbij te betrekken en het geheel te situeren in een ruimere context met een aangepaste strategie. Zulks staat haaks op de intra-Vlaamse luchtvaartbenadering die in sommige middens opgang doet. Hetzelfde lid pleit voor een gesprek met de Fransen in verband met het economisch kerngebied rond Rijsel. Hij vindt het onzinnig om Zaventem dat volledig op Vlaams grondgebied ligt, volledig buiten de discussie te laten.

Met betrekking tot de luchthaven van Deurne blijkt uit de cijfers dat veruit het grootste gedeelte van de bewegingen in Deurne niets te maken hebben met commerciële activiteiten. Het betreft bewegingen van zogenaamde trainingsvluchten. Het verschil tussen trainings- en pleziervluchten is het lid niet duidelijk. Het staat als een paal boven water dat veel van die vluchten totaal niets te maken hebben met de strategische ligging van Deurne vanuit commercieel oogpunt. Het lid kant zich tegen deze trainingsvluchten omdat heel wat

last voor de omwonenden wordt veroorzaakt door dat grote aantal trainingsvluchten. Hij pleit voor een strikte zakenluchthaven in Deurne. Deze strategische keuze vergt maatregelen om de trainingsvluchten te weren. Deze activiteiten kunnen verbannen worden naar lokaties waar dit veel gemakkelijker kan verteerd worden.

Repliek van minister Stevaert

De minister gaat ermee akkoord dat sommige activiteiten inderdaad niet op hun plaats zijn op de luchthaven van Deurne, maar hij wil hierover de nodige sereniteit bewaren. Hij wenst trainingsvluchten niet zomaar weg te halen van de luchthaven, maar er moet wel een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen trainings- en pleziervluchten.

5. Tussenkost van de heer Eloi Glorieux

De heer Eloi Glorieux vindt de oprichting van een Vlaams Forum Luchtvaart als adviesorgaan van het beleid op zich nuttig. Hij betreurt wel de éenzijdige samenstelling van dit orgaan. Het lid is van oordeel dat de betrokken gemeenten en de betrokken omwonenden van de regionale luchthavens ook moeten betrokken worden bij dit forum. Hij wenst meer duidelijkheid over de precieze bevoegdheid van dit forum.

De heer Eloi Glorieux vraagt aandacht voor het gebruik van een duidelijke terminologie in de beleidsnota : de term 'general aviation' is voor hem niet duidelijk genoeg. De tekst moet op dat punt verduidelijkt worden.

Binnen de te treffen milieumaatregelen die opgenomen werden in deze beleidsnota mist hij een deel over de CO₂-uitstoot. Het lid verwijst naar de afspraken van de Kyoto-conferentie omtrent de CO₂-reductie. Hij benadrukt dat de luchtvaartsector ook bij de afbouw van CO₂ moet betrokken worden.

Hetzelfde lid vraagt naar een stand van zaken in verband met de aangekondigde aanwerving van een externe milieucoördinator.

Met betrekking tot de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem noteert het lid dat deze luchthaven een privé-initiatief is. Hij heeft er weet van dat de GOM-West-Vlaanderen een studie laat maken over dit vliegveld. Hij vraagt naar de inbreng van de Vlaamse overheid hierbij en wenst duidelijkheid over de toekomstplannen van deze luchthaven.

De heer Eloi Glorieux is van oordeel dat de nota van de minister op een objectieve wijze de recente regeringsbeslissing rond de luchthaven van Deurne vertolkt. De klassering van Fort III werd weliswaar niet expliciet vermeld maar het lid meent dat dit een vergetelheid betreft. Hetzelfde lid stelt eveneens vragen naar de aanwezigheid van chartervliegthuigen op een zakenluchthaven.

Wat het onderscheid tussen 'general aviation' en de sportvliegerij betreft, moet er duidelijkheid zijn. Hij kant zich zoals de heer Robert Voorhamme tegen recreatieve vluchten over het stadscentrum.

Hetzelfde lid is van oordeel dat er in Deurne nog nooit een degelijk onderzoek naar bodemvervuiling plaatsgreep. Hij pleit ervoor dit op te nemen bij de milieuaspecten.

Met betrekking tot de luchthaven van Oostende vindt hij het een zeer goede zaak dat duidelijk wordt geponeerd dat Oostende op geen enkele wijze een uitwijkvluchthaven kan zijn voor de andere luchthavens.

De heer Eloi Glorieux dringt aan op een aanscherping van de concrete milieuvorwaarden voor de luchthaven van Oostende. In Oostende schakelen sommige piloten vanaf het ogenblik dat de wielen de grond raken over naar full reverse, waardoor ze slechts de helft van de landingsbaan gebruiken om tot stilstand te komen. Dit veroorzaakt echter veel meer geluidshinder. Hij pleit ervoor de volle lengte van de startbaan te gebruiken om dat lawaai te dempen.

Hetzelfde lid stelt vast dat er in de nota sprake is van prioritaire maatregelen als de verfraaiing van de ingang van de luchthaven : hij vraagt of er duidelijk is afgewogen of zulke maatregelen iets met milieuverbetering te maken hebben.

Met betrekking tot de nachtvluchten in Oostende – twee à drie nachtvluchten – stelt het lid de rendabiliteit in vraag. Hij pleit voor een gefaseerde afbouw van de nachtvluchten.

De heer Eloi Glorieux kant zich tegen het fenomeen van de oefenvluchten in Oostende. Het is geweten dat onder meer de KLM in Oostende in het weekend komt oefenen omdat dit in Nederland niet toegelaten is. Deze praktijken moeten duidelijk aan banden worden gelegd.

Met betrekking tot de installatie van het ILS-systeem waarschuwt het lid voor waakzaamheid.

Ten slotte stelt de heer Eloi Glorieux vast dat er op het vlak van geluid voor Oostende geen sprake is van een maatregel als het isolatiefonds, zoals die voor Zaventem in het vooruitzicht wordt gesteld.

Repliek van minister Stevaert

Het forum voor het luchthavenbeleid moet evenwichtig worden samengesteld. De taak van het forum staat geformuleerd in de nota ; deze behelst zowel advisering als beleidsvoorbereidende taken.

Het begrip 'general aviation' zal verder worden verfijnd.

Er zal meer aandacht uitgaan naar de CO₂-uitstoot op luchthavens : er is immers een spectaculair verschil tussen de energie-input en de CO₂-uitstoot bij het vervoer van een ton vracht per binnenschip en per vrachtliegtuig.

De aanstelling van een milieucoördinator wordt op dit ogenblik beoordeeld door de Inspectie van Financiën.

Ook de gemeente Wevelgem zal vertegenwoordigd worden in het Vlaams Forum Luchtvaart.

6. Tussenkoms van de heer Didier Ramoudt

De heer Ramoudt stelt vast dat alle sprekers vragende partij zijn voor een algemene visie op het luchthavenbeleid. Volgens hem moet men uitgaan van een sociaal-ecologisch-economisch verantwoord visie.

Men moet zich eerst afvragen of men de Vlaamse luchthavens nog in stand wil houden. Van zodra deze vraag een positief of negatief antwoord heeft gekregen, moet men daaraan de juiste conclusies vastknopen. Ten slotte moet worden bepaald hoe en door wie deze beslissingen moeten worden uitgevoerd.

Hij vindt van dit alles echter weinig terug in de nota van de minister. Integendeel. De heer Didier Ramoudt is van oordeel dat met deze nota van de minister "de palliatieve zorgen voor de regionale luchthavens zijn ingezet". Hij had meer verwacht van de nota ; hij betreurt dat er geen strategie wordt ontwikkeld en dat de nota zich beperkt tot het opsommen van een aantal macro-economische gegevens en statistische informatie. Hij mist echter een visie en strategie op lange termijn – minstens 20 jaar.

Het lid is van oordeel dat de nota globaal voor zowel Oostende als Deurne veel aandacht besteedt aan de negatieve weerslag van beide luchthavens op de omgeving en de leefbaarheid van de omwonenden. Er gaat té weinig aandacht naar de positieve evoluties (en de groeicijfers). Er moet een visie ontwikkeld worden die zoekt naar een evenwicht tussen socio-ecologische en economische factoren. Er moet dus niet alleen oog zijn voor de leefbaarheid van de omwonenden, maar eveneens voor de leefbaarheid van de luchthavens zelf. Hij herinnert aan het antwoord van de minister op zijn vroegere interpellatie waarop de minister antwoordde dat de regionale luchthavens nooit rendabel zullen worden.

Hij blijft erbij dat de stervensbegeleiding van de luchthavens met deze nota ingezet wordt. Alle symptomen daarvan zijn aanwezig.

Het lid verwijst naar de historiek van het dossier en in het bijzonder de stuntelige wijze waarop het dossier van de aanbesteding in het kader van de privatisering van de exploitatie werd behandeld.

De regering heeft dan in het voorjaar van 2000 beslist een manager voor een periode van 5 jaar aan te stellen. Maar die manager werd in een keurslijf gedwongen : de opgelegde beperkingen zijn van die aard dat hij van de Oostendse luchthaven geen groeipool kan maken. Daardoor is het exploitatieverlies al op voorhand een certitude. Voor Oostende is er een beperking in tonnenmaat tot 138.000 ton, terwijl men nu reeds 110.000 ton heeft bereikt. Dit betekent dat er geen groei mogelijk is terwijl de luchthaven van Oostende wel die capaciteit in huis heeft via het systeem van 'wide bodies' (verdubbeling van de vracht met hetzelfde aantal bewegingen). Potentiële klanten en investeerders worden daardoor afgeschrikt omdat er geen visie is omtrent de luchthaven van Oostende. Daarenboven moeten deze managers milieuambtenaren spelen. Dat is niet de taak van een manager.

Verder stelt de heer Didier Ramoudt vast dat bij de vaststelling van de gewestplannen de luchthaven van Oostende volledig wordt bevroren waardoor de toekomstmogelijkheden gehypothekeerd worden. Er wordt geen enkele ruimte gelaten op een termijn van 20 jaar voor de aanleg van een puntpiste. Er is zelfs geen enkel toekomstperspectief geboden.

Hetzelfde lid stelt vast dat er voldoende signalen zijn op het lokale vlak waaruit blijkt dat de verdere leefbaarheid van de luchthaven van Oostende wordt in vraag gesteld. Zo is er een milieuvergunning

afgeleverd, maar het stadsbestuur is daartegen in beroep gegaan.

Is de beslissing gerelateerd aan het feit dat de Waalse luchtvaart wordt ontwikkeld ? Hij wenst hierover duidelijkheid en een visie op lange termijn over de regionale luchthavens. Hij is trouwens van oordeel dat de nota van de minister haaks staat op de SERV-nota over het luchthavenbeleid. De minister heeft dus geen rekening gehouden met de SERV-nota die ook pleit voor een puntpiste. Hij stelt vast dat er inderdaad in Wallonië vijf keer meer wordt geïnvesteerd in luchthavenbeleid.

De heer Didier Ramoudt concludeert dat er voor Oostende dringend nood is aan een langetermijnvisie die wetenschappelijk onderbouwd is. Hij onderscheidt twee fasen. In een eerste socio-ecologische fase moet er inderdaad rekening gehouden worden met de omgevingsfactoren – in de eerste plaats de burger. Er moeten vanuit de overheid initiatieven worden genomen om de leefbaarheid van de omwonenden te waarborgen. Dit betekent naar analogie met de (federale) regeringsbeslissing omtrent de luchthaven van Zaventem een onderzoek naar de mogelijkheid om ook in Oostende isolatiepremies in te voeren, over te gaan tot vrijwillige onteigeningen, ... De omwonenden moeten duidelijkheid krijgen. Dan moet er een socio-ecologisch plan worden opgemaakt.

In een tweede fase volgt een economisch plan om over te gaan tot exploitatie, zodat potentiële investeerders en klanten duidelijk weten waar ze aan toe zijn. Het lid vermeldt dat een belangrijke vrachtverhandelaar in de eerstkomende weken een beslissing zal treffen omtrent al dan niet investeren in Oostende. Het gaat over een investering van 600 miljoen frank. Het is duidelijk dat deze investering niet doorgaat als er geen ernstige visie wordt ontwikkeld omtrent de luchthaven van Oostende.

Repliek van minister Stevaert

De suggestie van de SERV om een forum voor het luchthavenbeleid op te richten wordt door de minister overgenomen. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat de SERV de beleidsnota's van de minister schrijft. Nuttige aanbevelingen kunnen echter steeds worden overgenomen. De minister benadrukt dat het zijn bedoeling is om de luchthavens van Oostende en Deurne te behouden, binnen duidelijke contouren.

Volgens de heer Ramoudt legt de minister – misschien onbewust – een zware hypotheek op de luchthaven van Oostende. Het aanstellen van een

manager doet hem denken aan het scenario dat zich met de Regie voor Maritiem Transport (RMT), heeft afgespeeld, met het gekende resultaat. De spreker is dan ook meer gewonnen voor een PPS-scenario. Positief is wel dat de minister zich niet wenst te fixeren op een bepaalde maximumtonnage.

De spreker betreurt het dat de minister zich voorlopig beperkt tot de komende vijf jaar. Hij vreest dat dit niet voldoende is om de luchthavens kwalitatief uit te bouwen en kwaliteitsvolle investeringen aan te trekken. Hij hoopt dan ook dat de beleidsbrief meer visie biedt.

De minister herhaalt nogmaals de kernpunten : er wordt in een minimumenveloppe voor vijf jaar voorzien ; er is de mogelijkheid om een manager aan te stellen ; de luchthaven blijft bestaan, mits bepaalde sociale en ecologische voorwaarden vervuld zijn. Voor de minister is economische rendabiliteit zelfs geen noodzaak. De VLD-fractie pleit daarentegen voor een marktconforme uitbating, wat in de huidige omstandigheden de sluiting van de Oostendse luchthaven zou betekenen.

7. Tussenkoms van de heer Gilbert Vanleenhove

De heer Vanleenhove wenst zich te beperken tot de Oostendse luchthaven. Hij verklaart het op vele punten eens te zijn met de stellingen van de heer Ramoudt.

De spreker gelooft vast in de toekomst van de luchthaven van Oostende, en staat hierin niet alleen : ook in de vakpers wordt Oostende als een 'rising contender' beschouwd. Elk jaar stijgt de vrachtrafiek en ook voor passagiersvervoer haalt de luchthaven betere cijfers. Ondanks een lichte daling van het aantal vluchten van 49.000 in 1987 tot 45.000 nu, is in de periode 1990-2000 het tonnage van de getransporteerde vrachten verdubbeld.

Een regio die een eigen luchthaven heeft, beschikt over een belangrijke economische troef. Dit staat ook terecht in de nota vermeld. Voorbeelden hiervan zijn Châteauroux en Patrie (Frankrijk), Maas-tricht (Nederland), Eastlands (UK), Hahn (Duitsland), Luik en Charleroi. In al deze regionale luchthavens voert de overheid een zeer duidelijk, strategisch luchthavenbeleid en toont ze zich bereid om samen met privé-partners te investeren.

De heer Vanleenhove verzet zich tegen de onheilsprofeten die beweren dat de luchthaven binnen enkele jaren toch zal sluiten. Dit wordt ook door

sommige leden van de federale regering beweerd, maar de spreker leidt uit pagina 2 van de nota af dat minister Stevaert de intentie heeft om de luchthaven van Oostende te laten voortbestaan. Hij citeert : "De regionale luchthavens Antwerpen en Oostende worden door het Vlaamse Gewest verder financieel ondersteund en krijgen de mogelijkheden om zich binnen de bestaande geografische omschrijving te ontwikkelen, binnen een aantal ecologische en sociaal-maatschappelijke randvoorwaarden.". Voor de heer Vanleenhove is dat een duidelijk bewijs dat de minister gelooft in de toekomst van de Oostendse luchthaven en het voortbestaan ervan wil verzekeren.

Er moet dan ook duidelijke taal worden gesproken. Velen staan te popelen om in de luchthaven te investeren, maar de overheid moet de investeerders garanties kunnen bieden, zoniet zullen zij verhuizen naar luchthavens die een grotere kans bieden op een rendabele investering. Aeroground Services wenst 600 miljoen frank te investeren in de Oostendse luchthaven : de helft in gebouwen, de helft in afhandelingsapparatuur en loodsinfrastructuur. Het bedrijf wacht echter de uitkomst van dit debat af om te beslissen of deze investering al dan niet doorgaat.

De heer Vanleenhove betreurt dan ook dat de duidelijke taal op bladzijde 2 van de nota even verder weer wordt gerelativeerd. Op pagina 16 staat immers dat "er wordt onderzocht in welke mate een beperking in tonnenmaat of in aantal vluchten de geluidsoverlast kan beperken". De manager krijgt de taak een milieuplan op te stellen, met een voorstel voor een maximaal aantal bewegingen, nachtvluchten enzovoort. In een pamflet van de SP-Oostende wordt zelfs gepleit voor een beperking tot 130.000 ton vracht voor 2005. Dit zou echter de doodsteek betekenen voor de luchthaven. In 1999 werd reeds 108.000 ton gehaald, meer dan een verdubbeling ten opzichte van 1990. Bovendien houdt die contingentering geen rekening met de evolutie in de luchtvaart naar grotere maar geluidsarmere vrachtvliegtuigen.

De kwantitatieve groei van de Oostendse luchthaven vormt geen probleem – de cijfers spreken voor zich –, de kwalitatieve groei wel. Hoe ver kan en wil men de Oostendse luchthaven laten groeien opdat deze groei leefbaar zou zijn voor de omwonenden, de luchthaven zelf en de klanten ? Geluidsoverlast, geurhinder maar ook veiligheid moeten hierbij centraal staan.

De heer Vanleenhove verwijst terzake naar het compromis dat de federale overheid in februari

sloot met de luchthaven van Zaventem. Het bewijst dat economie en ecologie met elkaar te verzoenen zijn. De overheid wenst door een hele reeks technologische en ecologische ingrepen de neveneffecten van de luchthaven terug te dringen, niet door het aantal bewegingen of het vrachtvolume te beperken. Beperkingen verhinderen nieuwe investeringen en kwaliteitsverbeteringen, want niemand wenst in een dergelijke context te investeren in meer kwaliteit. De maatregelen die voor Zaventem werden uitgewerkt, zijn gespreid in de tijd, steunen op internationale voorbeelden en houden rekening met de nieuwste evoluties in de luchtvaarttechnieken. Het is wenselijk om hieraan een voorbeeld te nemen.

Er is ook behoefte aan duidelijke milieu- en veiligheidsmaatregelen. In de nota staan maatregelen opgesomd die in de jongste jaren hiervoor werden genomen. Deze hebben ook vrucht opgeleverd, maar volgens de heer Vanleenhove gaat het om maatregelen ad hoc waarachter geen bewuste visie schuilt.

De Vlaamse regering heeft geen duidelijke visie op de regionale luchthavens, waardoor ze een hele reeks kansen laat liggen. Zo bemoeilijkt het gebrek aan een coherent beleid, gekoppeld aan een gunstig investeringsklimaat, de overschakeling op vormen van publiek-private samenwerking. Ook het lastenboek voor potentiële investeerders getuigde allesbehalve van een coherent luchthavenbeleid. De overheid nam immers geen enkel engagement voor overheidsinvesteringen in infrastructuur en milieu. Dat leidde dan ook tot een ondermaatse belangstelling van de investeerders. Ook het aanstellen van een manager is geen aanduiding voor een strategisch luchthavenbeleid op lange termijn. Hopelijk is dit geen voorbode op de 'euthanasie' van de luchthaven.

In dezelfde lijn ligt de beslissing om te investeren in de luchthaven op basis van de gemiddelde exploitatie- en investeringskredieten van de jongste vijf jaren. Dit is economische nonsens : men moet geen investeringen plannen aan de hand van gegevens uit het verleden, maar aan de hand van de behoeften voor de toekomst. Men moet eerst een strategie en een visie op de luchthaven ontwikkelen en dan pas bepalen welke middelen daarvoor nodig zijn. Zo kan men toekomst bieden aan po-

tentiële investeerders. Dezelfde bemerkingen worden overigens gemaakt in de SERV-nota.

In de Spiekermann-nota stond dat op korte termijn, tot 2015, de huidige piste volstaat. Dit is mogelijk, maar men mag de toekomst van de luchthaven op langere termijn niet hypothekeren door voorzieningen voor de puntpiste uit het gewestplan te schrappen, ook al is er nu nog geen behoefte aan. Intussen wordt er steeds dichter bij de piste gebouwd, wat de uitbreiding van de luchthaven verhindert en zorgt voor klachten over geluidshinder, vooral van de mensen die het dichtst bij de piste wonen. De spreker pleit voor het behoud van de puntpiste. Kan de minister overigens achter de conclusies uit het Spiekermann-rapport staan ?

Tenslotte wenst de heer Vanleenhove te weten wat de gevolgen zullen zijn van meer publiek-private samenwerking voor het luchthavenpersoneel.

Replik van minister Stevaert

In verband met de mogelijke aanleg van een puntpiste, merkt de minister op dat de gronden rond de luchthaven van Oostende landbouwgronden zijn. Het probleem is dat er enkele verkavelingen zijn aangelegd in de nabijheid van de luchthaven. Deze toestand kan men niet zomaar ongedaan maken. De minister gelooft echter niet in de noodzaak om een puntpiste aan te leggen.

De aanduiding van een luchthavenmanager heeft geen gevolgen voor het personeel van de luchthavens. De minimumfinanciering blijft voor vijf jaar gegarandeerd.

De heer Vanleenhove merkt op dat men moet verhinderen dat er verkavelingen aangelegd worden, zoniet hypothekeert men elke mogelijkheid voor de luchthaven om eventueel nog uit te breiden. Uit een enquête onder Oostendse volksvertegenwoordigers bleek overigens dat ze bijna allemaal gewonnen waren voor een puntpiste op lange termijn. Wat is dan het standpunt van de minister ?

De minister antwoordt dat de vraag wel anders geformuleerd was, namelijk of men bereid was de geluidshinder van de luchthaven naar elders te verleggen. Daarvoor was natuurlijk iedereen gewonnen.

8. Tussenkost van de heer Ludwig Caluwé

De heer Caluwé vraagt zich af wat het statuut is van deze nota. Is het slechts een inleidende nota, zoals de minister beweerde, of nog, een stand van zaken, zoals de heer Penris het formuleerde ? Evenals de heer Ramoudt vindt de heer Caluwé dat de nota geen strategische visie bevat en enkel de regeringsbeslissingen over de regionale luchthavens van het voorbije jaar opsomt. Blijkbaar zal het uitwerken van een strategische visie op het beleid voor de regionale luchthavens worden overgelaten aan het forum.

Meer specifiek staat er weinig concreets in over de luchthaven van Deurne. De kritiek van de CVP-fractie op het beleid van deze regionale luchthaven blijft dan ook gelden. De verdeeldheid die in de regering over dit dossier heerst, wordt gemaskeerd door het aanstellen van een manager, die de knopen moet doorhakken die de regering zelf niet durft door te hakken. Wordt de Krijgsbaan ondertunneld of niet ? Zo ja, wie zal dan deze ondertunneling betalen ? Is de enveloppe waarover de manager beschikt voldoende om Deurne uit te bouwen tot een aantrekkelijke zakenluchthaven, zelfs al zou men dit budget niet aanwenden om een deel van de eventuele ondertunneling mee te betalen ? Deze enveloppe is overigens gebaseerd op gegevens van de voorbije vijf jaar, wat de heer Caluwé een vrij arbitrair criterium lijkt. En wat zal er met de sportvliegerij in Deurne gebeuren ?

In de nota vindt de heer Caluwé niets meer terug over de klassering van Fort III als monument, zoals aangekondigd in het akkoord over de regionale luchthavens. Nu staat er dat de nodige beschermende maatregelen zullen worden genomen. Waarom is deze passus veranderd ? De spreker is overigens van mening dat de inhoud van de nota op nog andere punten eveneens afwijkt van de regeringsbeslissing over de regionale luchthavens die in het voorjaar werd genomen. Er wordt nu meer nadruk gelegd op kwalitatieve in plaats van kwantitatieve criteria. De financieringsenveloppe werd voorheen beschouwd als een forfaitair bedrag, terwijl het nu om een minimumbedrag zou gaan.

9. Tussenkost van de heer Jul Van Aperen

Uit de vorige tussenkosten leidt de heer Van Aperen af dat er een grote vraag is bij alle fracties naar een echt, toekomstgericht luchthavenbeleid. Deze inleidende nota beperkt zich tot een historisch overzicht en het aanduiden van milieutechnische maatregelen die nodig zijn om een leefbare

omgeving van de regionale luchthavens te garanderen. Het economische aspect ontbreekt echter.

De heer Voorhamme suggereerde dat Vlaanderen zich misschien beter kon concentreren op zijn natuurlijke troeven, namelijk de zeehavens, en de ontwikkeling van regionale luchthavens beter kon overlaten aan het zuiden van het land. De heer Van Aperen leidt hieruit af dat men niet goed weet wat men wil. Vorig jaar had de regering besloten om een voorstel voor het ontwikkelen van domeinconcessies voor de regionale luchthavens uit te werken. In maart van dit jaar gooide de regering het roer om : ze besliste om voor iedere luchthaven contractueel een manager aan te stellen, wat gekoppeld werd aan een aantal beperkingen in verband met de exploitatie. Wat zijn de achterliggende redenen van deze ommezwaai, waarover de betrokkenen overigens nooit werden ingelicht ?

Tegelijk besloot de regering om de overheidsinvesteringen te beperken tot 1,8 miljard frank voor beide luchthavens samen, gespreid over vijf jaar. Dit komt overeen met de gemiddelde investeringen van de voorbije vijf jaar. Voor de heer Van Aperen wil de regering hiermee de regionale luchthavens laten overleven, maar geen verdere ontwikkelingskansen bieden. Krijgen de managers de kans om privé-partners te zoeken voor bijkomende investeringen, bovenop de overheidsinvesteringen, voor een bepaalde luchthavenontwikkeling ? In dit geval vormt de beperking van het tonnage een serieuze hinderpaal. Het is mogelijk dat de milieuhinder in de toekomst beperkt wordt door de komst van grotere en stillere vrachtvliegtuigen. In dit geval zou de manager de mogelijkheid moeten krijgen om het vrachtvolume uit te breiden. Kortom, welke bevoegdheden heeft de manager ?

Wat zal de uiteindelijke toekomst zijn van deze luchthavens ? In 2010 zal de luchthaven van Zaventem haar maximumcapaciteit bereikt hebben. In Bierset, Charleroi en Chièvres worden tegelijk belangrijke uitbreidingen gepland. Wenst de Vlaamse overheid, rekening houdend met deze twee gegevens, nog een eigen luchthavenbeleid te voeren ? Stilstaan is achteruitgaan. Indien de regionale luchthavens rendabel kunnen worden, als ze de kans krijgen zich te ontplooiën, dan moet de overheid hun die kans bieden. Indien men echter tot de conclusie komt dat deze regionale luchthavens nooit rendabel kunnen worden, moet men er ook geen geld meer inpompen. Men moet op korte termijn keuzes maken om een langetermijnvisie mogelijk te maken.

Repliek van minister Stevaert

De luchthavenmanagers krijgen bepaalde beperkingen opgelegd, maar dit is in elke luchthaven zo. Hetzelfde geldt overigens voor de zeehavens : ook al vormen ze een natuurlijke troef voor Vlaanderen, toch is ook hun ontwikkeling aan bepaalde limieten verbonden. De minister wenst ook de opleiding van piloten in Vlaanderen te behouden, want het kan in de toekomst van belang zijn om deze kennis binnen de eigen grenzen te behouden.

De overheid heeft bewust niet geopteerd voor een concessie. De aanbiedingen die de overheid hierover had gekregen, waren niet waardevol. De omstandigheden om tot een concessie over te gaan, zijn er nog niet. Dit is eventueel wel mogelijk na afloop van het vijf jaar durende managementcontract. De minister wenst een mogelijke concessie niet uit te sluiten, maar in elk geval moet de overheid een zekere controle kunnen behouden.

10. Tussenkoms van mevrouw Ria Van Den Heuvel

Mevrouw Van Den Heuvel merkt op dat ze over dit thema ook een vraag om uitleg had ingediend, die even goed nu aan bod kan komen. Algemeen sluit ze zich aan bij de heer Glorieux.

In de nota staat dat de luchthavenmanager de opdracht heeft overleg te plegen met alle betrokkenen in dit dossier. De spreker pleit ervoor om dit overleg nu al te starten, nog voor er een manager is aangeduid. De gemeentebesturen en (vertegenwoordigers van) actiegroepen moeten tevens inspraak krijgen bij de aanstelling van deze manager. Kan de minister hiermee akkoord gaan ?

Voorts heeft de spreker een aantal losse opmerkingen. Ten eerste wenst ze dat er een eenduidige terminologie wordt gehanteerd in dit debat. Er wordt gesproken over bijvoorbeeld touringvluchten, lokale vluchten, general aviation, ... Geeft iedereen wel steeds dezelfde inhoud aan al deze begrippen ?

Ten tweede wenst ze de rol van het parlement in dit debat ten volle te laten spelen. Ze verwijst hiervoor naar een belangrijke motie die het Vlaams Parlement op 8 juli 1998 goedkeurde. In deze motie werden de krijtlijnen voor de uitbouw van de luchthaven van Deurne vastgelegd, zoals het afbouwen van chartervluchten en sportvliegerij. Deze motie is in het debat nog niet ter sprake gekomen. De implementatie ervan kan nochtans geen problemen opleveren, vermits ze werd goedgekeurd door alle fracties, met uitzondering van

het Vlaams Blok, dat de motie niet verregaand genoeg vonden en zich onthield, en Agalev, dat tegenstemde.

Ten derde mag de afbouw van niet-commerciële vluchten, waarvoor de heer Voorhamme pleitte, niet als pasmunt worden gebruikt voor de uitbouw van commerciële vluchten.

Net als de heer Caluwé vraagt mevrouw Van Den Heuvel zich ten slotte af waarom de passus over de klassering van Fort III is weggefallen bij de opname van de tekst van het akkoord over de toekomst van de regionale luchthavens in deze nota.

Repliek van minister Stevaert

Naar aanleiding van de standpuntbepaling van de SERV werd beslist een forum op te richten dat zich moet buigen over het luchtvaartbeleid in Vlaanderen. Het lijkt de minister geen goed idee om hierin verenigingen van omwonenden op te nemen. Dit is eerder een taak voor de koepels van milieuverenigingen. Op het vlak van de individuele luchthavens zelf, kan er wel overleg worden georganiseerd met de omwonenden.

Om alle terminologische verwarring te vermijden, zou het goed zijn een glossarium op te stellen met daarin de precieze inhoud van de in de nota gebruikte termen.

De minister voelt weinig voor een statische benadering, waarbij de afbouw van de niet-commerciële vluchten niet gecompenseerd zou mogen worden door het uitbreiden van het aantal commerciële vluchten. Net als de heer Vanleenhove is de minister eerder gewonnen voor een kwalitatieve groei. Een toename van de trafiek kan, indien dit geen bijkomende hinder veroorzaakt, net zoals in Oostende is gebeurd.

11. Tussenkoms van mevrouw Veerle Declercq

Mevrouw Declercq stelt vast dat er veel wordt gesproken over de toekomst van de regionale luchthavens, maar minder over de toekomst van de mensen die rond deze luchthavens wonen. De vraag wie er het eerst was, de luchthaven of de bewoners, is irrelevant vanuit veiligheids- en gezondheidsoogpunt. Er wonen nu eenmaal mensen rond de luchthaven – sommigen al decennia lang – en men moet dan ook oog hebben voor hun veiligheid en gezondheid.

Naar verluidt zouden geen statistische bewijzen bestaan van mogelijke gezondheids- en veiligheidsri-

sico's door kerosine-uitstoot. Er zijn nochtans rapporten die het tegendeel aantonen. Dokters uit Oostende hebben uitdrukkelijk gevraagd om het verband te onderzoeken tussen de aanwezigheid van de luchthaven en het voorkomen van luchtwegeninfecties, slapeloosheid, verhoogde medicijnname en leerproblemen bij kinderen. Mogelijke milieurisico's en gezondheidsproblemen moeten steeds in overweging worden genomen bij elk debat over de toekomst van de regionale luchthavens.

Repliek van minister Stevaert

De administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (Aminal) onderzoekt momenteel de gevolgen van kerosine-uitstoot op het milieu en de volksgezondheid. Ook op Europees vlak wordt dit onderzocht. De minister merkt op dat dit probleem inderdaad ernstig wordt onderschat. Tot nu toe werd enkel geluidsoverlast als een specifiek milieu-probleem voor luchthavens beschouwd. Het is echter evident dat de nodige aandacht zal worden besteed aan gezondheidsrisico's en -problemen veroorzaakt door luchthavens.

12. Tussenkoms van mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche

Mevrouw Vandenbussche sluit zich aan bij de standpunten van de heer Vanleenhove, maar heeft een aantal bijkomende vragen.

Het verheugt haar dat men voor de luchthaven van Oostende de voorstellen van het masterplan als leidraad hanteert, op een belangrijk punt na, namelijk de subsidiëring. Deze is met een bedrag van slechts 800 miljoen frank aan de lage kant. Dit bedrag kan weliswaar worden aangevuld door privé-investeringen, maar het is onduidelijk hoeveel deze privé-investeringen zullen belopen. Er is meer geld nodig om de luchthaven van Oostende binnen de Europese top-20 van het vrachtverkeer te houden. In welke mate verwacht de overheid privé-investeringen ?

In de nota staat dat voor 1,3 miljard frank aan infrastructuurwerken, zoals voorzien in de studie-Spiekermann, worden uitgevoerd. Wat is de stand van zaken ?

Ze wenst ook de stand van zaken van Aeroground Services te kennen. Deze investering is prioritair. De uitvoering wordt gepland voor dit najaar. Kan er reeds een bouwvergunning worden afgeleverd ?

Is de aanbesteding al klaar of in het vooruitzicht gesteld ? Is de MER-studie reeds afgewerkt ?

De spreker wijst er ook op dat het adviseren van luchtvaartinvesteringen wordt bemoeilijkt door het feit dat er nooit uitvoeringsbesluiten werden genomen bij de wet op de luchtvaarterfdienstbaarheden. In de nota staat dat de overheid de nodige decretale stappen zal ondernemen om de uitvoering mogelijk te maken. Bedoelt men hiermee de uitvoeringsbesluiten ?

Ten slotte zouden de activiteiten op en rond de luchthaven gehinderd worden door de aanwezigheid van een camping. In 1998 antwoordde de bevoegde minister op een vraag van de spreker hierover dat er onderhandelingen bezig waren met de uitbaters van de camping. Welke is de stand van zaken ?

Repliek van minister Stevaert

De bouwvergunning is er reeds afgeleverd. De federale wetgeving in verband met de luchtvaarterfdienstbaarheden vertoont inderdaad een aantal gebreken. Er is overleg met de federale overheid om deze lacunes op te vullen. Het conflict tussen de luchthaven van Oostende en de camping wordt momenteel beslist voor de rechtbank.

13. Tussenkoms van de heer Johan Malcorps

Voor de heer Malcorps geeft de nota blijk van een pragmatische visie. Het is maar de vraag of er valabele alternatieven zijn.

Het luchtvaartverkeer groeit elk jaar met 5 à 6 procent. Kan men deze exponentiële groei, die nog groter is dan die van het autoverkeer, aan ? Als men niet ingrijpt, wordt men weldra men onbeheersbare problemen geconfronteerd. De federale en Vlaamse overheid kiezen voor een beheerste groei, waarbij er grenzen aan de potentiële uitbreiding worden gesteld. Dit vereist een algemene visie : de evolutie van de ene Europese luchthaven heeft gevolgen voor de andere. Er is dus nood aan overleg met de federale en Europese instanties en aan overleg met andere takken van de luchtvaart, zoals de pilotenopleiding of de sportvliegerij.

Een onbeperkte groei is niet mogelijk. Bij de discussie over de uitbreiding van Schiphol heeft men terecht gesteld dat men alle problemen moet integreren : het heeft immers geen zin geluidsoverlast, geurhinder, bodemverontreiniging en veiligheidsproblemen apart aan te pakken. Men moet al deze

problemen samen analyseren, ten einde een maatschappelijk, ecologisch en economisch draagvlak voor de luchthaven te kunnen vaststellen.

Repliek van minister Stevaert

Men kan terecht de vraag stellen of een groei van het luchtverkeer met meer dan 5 percent per jaar nog wel houdbaar is. De minister merkt echter op dat dit een internationaal probleem is, dat Vlaanderen onmogelijk alleen kan oplossen, zeker niet alleen met deze startnota.

De verslaggever,

De voorzitter,

Eloi
GLORIEUX

Wivina
DEMEESTER-DE MEYER

BIJLAGE

Inleidende nota tot het debat over de Regionale Luchthavens

Deze nota behandelt specifiek de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende, binnen de ruimere context van de algemene luchthaven- en luchtvaartontwikkeling.

1. ALGEMEEN GEDEELTE

1.1. DE LUCHTVAART.

De luchtvaart is een groei-industrie bij uitstek. Het jaarlijks stijgingsritme van de luchtvaart bedraagt 5 à 6 %.

De groei is zodanig dat er een hiaat komt tussen de groeisnelheid en het tempo van de verbeteringen op milieugebied, waardoor de nadelige effecten steeds groter worden.

Wat zijn de verklaringen voor deze toename, en wat zijn de effecten voor onze luchthavens als economische groeipolen en als schakels in een transport- en distributienetwerk ?

Zoals andere sectoren met een wereldwijde activiteit ondergaat de luchtvaart sterk de effecten van een aantal trends die ook in de andere belangrijke sectoren van de wereldeconomie voordoen, zoals de globalisatie die een steeds grotere internationale mobiliteit met zich brengt, de liberalisatie van de luchtvaartmarkt, de vorming van allianties en het ontstaan van mega-vervoermaatschappijen, de opkomst van low-cost carriers en de verzelfstandiging en privatisering van het luchthavenbeheer.

De luchthavens evolueren hierdoor zeer snel van loutere "luchtvaartstations" tot sociaal-economische groeipolen en bronnen van werkgelegenheid, ook en vooral zelfs van lager geschoolden. De luchthavens verlenen daarbij diensten met hoge toegevoegde waarde, voornamelijk via de bedrijven die op het luchthavendomein werkzaam zijn.

Zij zijn te beschouwen als platformen voor de ontwikkeling van commerciële activiteiten door de private sector, via concessieverlening.

Daarnaast wordt ook de concurrentie tussen de luchthavens zelf steeds groter. Sommige intercontinentale verkeersstromen van zowel passagiers als vracht zijn zeer goed uitwisselbaar tussen luchthavens. De operatoren zoeken de luchthavens op die het best passen in de volledige vervoerketen, zowel op gebied van tarieven, toegankelijkheid langs de lucht en via het aansluitend vervoer te land, afwezigheid van of beperking door luchthavenslots, aanwezigheid van faciliteiten op de luchthaven enz.

De overheid heeft steeds meer als taak de maatschappelijke randvoorwaarden van deze ontwikkeling te bepalen. Zelfs in een context van privatisering blijft de rol van de overheid fundamenteel op tal van domeinen: de beveiliging van de luchtvaart en de luchthavens, de ruimtelijke ordening, de voorziening van bedrijventerreinen, de milieuvoorwaarden en de intermodale bereikbaarheid van luchthavens. Deze randvoorwaarden worden op verschillende niveaus bepaald, mondiaal via de richtlijnen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO, Europees, federaal of gewestelijk.

1.2. DE ROL VAN HET VLAAMSE GEWEST INZAKE LUCHTHAVENONTWIKKELING

De staatshervorming van 1989 gaf het Vlaamse Gewest de bevoegdheid tot exploiteren van de luchthavens Antwerpen en Oostende. Het vliegveld van Grimbergen werd na de regionalisering overgedragen aan de gemeente.

Wat de luchthaven Zaventem betreft heeft het Vlaamse Gewest een belangrijke bevoegdheid op het vlak van het bepalen van de reeds vermelde maatschappelijke randvoorwaarden inzake ruimtelijke ordening, opleggen van milieurestricties en ontsluiting van de luchthaven met de vervoermiddelen te land. Het Vlaamse Gewest voelt zich nauw betrokken bij de sociaal-economische en ecologische gevolgen van de ontwikkeling van de nationale luchthaven.

Naast de luchthavens van Zaventem, en de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende speelt ook de Intercommunale Luchthaven van Kortrijk-Wevelgem een zekere rol in het internationaal passagiersverkeer. Het Vlaams Gewest is echter geen eigenaar van deze luchthaven en is niet bij het beheer ervan betrokken.

Voor het overige omvat de luchtvaartinfrastructuur in Vlaanderen nog de 12 militaire vliegvelden (Koksijde, Moorsele, Ursel, Brasschaat, Malle, Weelde, Leopoldsborg, Kleine Brogel, Brustem, Zutendaal, Schaffen en Goetsenhoven) waarvoor het Vlaamse Gewest geen bevoegdheid kan laten gelden, ook niet op het vlak van het milieu.

Ten slotte zijn er nog 8 vliegvelden voor de kleine luchtvaart, onder gemeentelijke of private eigendom (Beernem, Geraardsbergen, Stabroek, Balen, Oud-Turnhout, Genk, Hasselt en Grimbergen). Deze spelen vooral een rol in de recreatieve luchtvaart en de vliegopleiding. Het Vlaamse Gewest heeft hieromtrent geen specifieke bevoegdheid op het vlak van vervoer en mobiliteit.

Alle ons omringende landen beschikken over een aantal regionale luchthavens die een relatieve groei kennen. Frankrijk heeft 60 regionale luchthavens en Duitsland 35. Nederland telt 5 min of meer vergelijkbare luchthavens.

De luchthaven van Zaventem is als nationale luchthaven structuurbepalend op Vlaams niveau. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is deze luchthaven geselecteerd als toegangspoort, d.w.z. met een uitzonderlijk strategisch belang voor de economische structuur van Vlaanderen. De luchthavens Antwerpen en Oostende zijn daarentegen slechts structuurbepalend op provinciaal niveau, met een beperkte diversiteit aan verbindingen.

Net als de Waalse regionale luchthavens maken de Vlaamse luchthavens deel uit van het transeuropees luchthavennetwerk, dat een 250-tal luchthavens van gemeenschappelijk belang omvat.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opteert voor een ontwikkeling van de luchthaven binnen de bestaande afbakening. De uitbouw van de luchthaven Oostende geschiedt vooral door de ontwikkeling van de luchthavengebonden bedrijfzone.

Voor het overige is in het RSV geen uitbouw van nieuwe luchthavens op Vlaams grondgebied aan de orde.

Strategie:

- *De regionale luchthavens Antwerpen en Oostende worden door het Vlaamse Gewest verder financieel ondersteund en krijgen de mogelijkheden om zich binnen de bestaande geografische omschrijving te ontwikkelen, binnen een aantal ecologische en sociaal-maatschappelijke randvoorwaarden.*

- *Er komt geen nieuwe luchthaven in Vlaanderen, noch voor passagiers, noch voor vracht, omdat hiervoor geen ruimtelijk geschikte plaats meer voorhanden is.*

1.3. DE BEHEERSVORM VAN DE LUCHTHAVENS ANTWERPEN EN OOSTENDE BINNEN HET KADER VAN DE BESTAANDE BEVOEGDHEIDSVERDELING IN BELGIË

De Vlaamse regionale luchthavens worden sinds 1992 beheerd door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Personenvervoer en Luchthavens. Zij hebben het statuut van "Dienst met Afzonderlijk Beheer", waarvan de organieke regels zijn vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering van 8 juni 1994.

Deze vorm van interne verzelfstandiging heeft de luchthavens toegelaten met een zekere mate van autonomie te opereren en een eigen commercieel beleid te voeren, en anderzijds de mogelijkheid geboden om voordeel te halen uit de integratie in het grote geheel van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het exploitatiepersoneel van de luchthaven maakt volwaardig deel uit van het ministerie en valt onder het Vlaams Personeelsstatuut.

De luchthavens hebben tot op heden als Dienst met Afzonderlijk Beheer binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap gefunctioneerd onder de volgende randvoorwaarden:

- Er werd gekozen voor het systematisch afstoten van alle niet-kerntaken aan de private sector op de luchthaven (bv. de bouw en exploitatie van vliegtuiglodoos en vrachtlodoos). De DAB doet geen commerciële activiteiten die de private sector beter kan doen. Zij wil wel het financieel voordeel blijven halen uit het feit dat binnen de luchthaven mogelijkheden tot commerciële activiteiten geboden worden (vnl. via concessievergoeding).
- De modernisering van de administratie bij de Vlaamse Gemeenschap in het algemeen heeft ook de werking van de DAB's vergemakkelijkt.
- De DAB's hebben niet alleen een theoretische maar ook een feitelijke autonomie kunnen ervaren, hetgeen naast de financiële taakstelling de responsabilisering in de hand gewerkt heeft.

Krachtens het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Belgische Staat en het Vlaamse en het Waalse Gewest blijft Belgocontrol, rechtsoptvolger van de Regie der Luchtwegen, staat Belgocontrol in voor de verkeersleiding, de radiodienst en de weerkundige dienst. Belgocontrol draagt ook de hieraan verbonden kosten.

Het Bestuur van de Luchtvaart van het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur is bevoegd voor de reglementering inzake burgerluchtvaart en luchthavenbeveiliging en voor de controle op de naleving ervan.

Strategie:

De beheersvorm van de luchthavens zal worden aangepast met het oog op het verwerven van grotere financiële autonomie en op het betrekken van andere partners van wie dan eveneens een financiële inbreng verwacht wordt. Deze overgang naar een andere beheersvorm kan slechts geleidelijk worden doorgevoerd. Daarbij moeten, via het aanduiden van een manager, en het afsluiten van een beheers- of managementovereenkomst met deze laatste, waarborgen op het vlak van duurzame ontwikkeling ingebouwd worden.

1.4. FINANCIËLE IMPACT VAN DE LUCHTHAVENS VOOR HET VLAAMSE GEWEST

De Vlaamse luchthavens ontvangen thans een afzonderlijke dotatie voor exploitatie en voor investeringen. De dotatie voor exploitatie, samengevoegd met de eigen inkomsten van de luchthavens, wordt aangewend voor de financiering van alle personeels- en werkingskosten en voor de roerende investeringen.

De eigen inkomsten (aëronautische en niet-aëronautische inkomsten, voornamelijk landings- en opstijgingsvergoedingen, passagierstaksen, concessievergoedingen) dekken op de beide luchthavens ongeveer 75 % van de uitgaven. De overige 25 % worden gecompenseerd door de exploitatiedotaties.

De uitgekeerde exploitatiedotaties (excl. de speciale dotaties voor studieopdrachten) evolueerden sinds 1992 als volgt:

in miljoen frank (lopende prijzen)

	Luchthaven Oostende	Luchthaven Antwerpen
1992	62,8	14,5
1993	67,2	26,0
1994	69,1	26,8
1995	70,4	27,3
1996	71,1	27,6
1997	61,6	20,4
1998	62,9	21,8
1999	63,6	30,0
2000	61,1	41,2
TOTAAL: 825,4	589,8 (71,5 %)	235,6 (28,5 %)
Vanaf 2001	Enveloppe-systeem	Enveloppe-systeem

De roerende investeringen ten laste van de DAB's beliepen een niet onbelangrijk aandeel van de exploitatiedotatie. Het betreft voornamelijk investeringen in rollend materieel en uitrustingen. In dit kader werd tussen 1994 en 1999 vrijwel het hele park rollend materieel vernieuwd en uitgebreid. Dit park omvat ongeveer 40 voertuigen per luchthaven.

in miljoen frank

	Luchthaven Oostende	Luchthaven Antwerpen
1992	0,0	0,0
1993	0,1	0,9
1994	3,2	4,1
1995	9,9	12,6
1996	24,5	4,4
1997	33,7	38,3
1998	3,6	2,4
1999	6,4	20,8
TOTAAL: 164,9	81,4	83,5

De eigen investeringsuitgaven bedragen 20 % van de dotatie.

De eigen inkomsten van de exploitatie zijn in de afgelopen jaren sterk zijn toegenomen:

luchthaven Antwerpen: stijging van de aëronautische opbrengsten van 26,6 miljoen naar 45,0 miljoen in de periode 1992-99; stijging van de niet-aëronautische opbrengsten van 24,7 tot 30,2 miljoen. Voor 2000 wordt een merkelijke toename verwacht als gevolg van de ingebruikname van nieuwe kantoren en de toekenning van nieuwe bouwconcessies. De beperkte toename van de niet-aëronautische ontvangsten is beïnvloed geweest door de afschaffing van de taksvrije verkoop in het intra-Europees verkeer (verlies van een jaarinkomst van 6,7 miljoen F).

luchthaven Oostende: stijging van de aëronautische opbrengsten van 36,0 miljoen naar 127,5 miljoen in de periode 1992-99 vooral als gevolg van de toename van het vrachtverkeer en de ontwikkeling van het charterverkeer; stijging van de niet-aëronautische opbrengsten van 22,4 tot 45,7 miljoen.

Personeelsbezetting van de DAB

Er dient op gewezen dat de werkgelegenheid bij de DAB's in de periode 1992-99 zeer sterk is gegroeid, en dat die bijkomende personeelsleden niet gefinancierd werden door bijkomende dotaties, maar door de verhoging van de eigen inkomsten.

	Eind 1993	Eind 1999
Aantal personeelsleden te Oostende	87	112
Aantal personeelsleden te Antwerpen	51	67

De DAB omvat volgende diensten: directie en administratie, luchthaveninspectie en – beveiliging, luchthavenbrandweer, navigatie, seingevers en dienst vogelcontrole (alleen Oostende), werken en onderhoud en schoonmaak.

Deze personeelsleden behoren tot het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en vallen onder het Vlaams Personeelsstatuut.

Investeringsmiddelen

Het investeringsprogramma sedert 1992 werd duidelijk beïnvloed, zowel door de vrij grote staat van achteruitstelling waarin de luchthavens waren overgeheveld, als door de nieuwe regelgeving.

De investeringen waren er vooral op gericht:

- de infrastructuur in zodanige staat brengen dat verdere exploitatie mogelijk bleef (instandhouding – buitengewoon onderhoud en modernisering);
- de capaciteit van de infrastructuur en de installaties uit te breiden om bijkomend verkeer te verwerken en aldus de financiële situatie te verbeteren;
- de luchthavengebonden bedrijvenzone te Oostende uit te bouwen, mede in het licht van de verhoging van de capaciteit en het streven naar bijkomende ontwikkeling in de regio;
- te voldoen aan nieuwe voorschriften inzake beveiliging en milieu, of de hinder voor de bevolking te beperken (ILS).

De investeringen per luchthaven gefinancierd door het Gewest, hetzij rechtstreeks, hetzij via investeringsdotaties aan de luchthavens, waren als volgt tussen de luchthavens verdeeld:

in miljoen frank

	Luchthaven Oostende	Luchthaven Antwerpen
1989-1991	283,3	21,8
1992	150,4	28,3
1993	118,7	48,0
1994	40,1	134,2
1995	54,2	124,3
1996	250,5	52,2
1997	181,0	51,9
1998	280,0	60,5
1999	157,7	50,0
2000	225,9	56,3
TOTAAL: 2.369,3	1.741,8 (73,5 %)	627,5 (26,5 %)
Vanaf 2001	Enveloppe-systeem	Enveloppe-systeem

De bedragen vanaf 1997 zijn opgegeven excl. BTW (investeringsdotaties aan de DAB). De bedragen tot en met 1996 zijn inclusief BTW (rechtstreekse investeringen van het Vlaamse Gewest).

Strategie

- *Voor de toekomst worden de exploitatiedotatie en de investeringsdotatie aan de luchthavens behouden op een niveau vergelijkbaar met het gemiddelde van de voorbije 5 jaar;*
- *Teneinde de luchthavens economisch leefbaar te houden en minder afhankelijk te maken van de fluctuaties binnen één activiteit, wordt gestreefd naar een diversificatie van activiteiten en inkomsten.*

1.5. DE LUCHTHAVENBEVEILIGING ALS VOORNAAMSTE OPDRACHT VAN OPENBARE DIENST OP DE LUCHTHAVENS

De beveiliging van de luchtvaart en van de luchthaven, de inspectie en het toezicht behoren tot de kerntaak van de overheid in het algemeen.

Het Vlaamse Gewest staat in voor de beveiliging van de luchthaven, zoals vastgelegd in bijlage 17 aan het verdrag van Chicago van 1944 tot oprichting van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO). De beveiligingsbeginselen van ICAO Bijlage 17, het ICAO veiligheidshandboek en ECAC Doc. 30 (Europese Burgerluchtvaartorganisatie) werden in Belgisch recht omgezet in de wet van 27 juni 1937 en het KB van 15 maart 1954 tot regeling van de luchtvaart, het KB van 20 juli 1971 betreffende het NAVECO, het KB van 3 mei 1991 betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart en het MB van 6 mei 1991 betreffende de niet opgelegde maatregelen tot beveiliging van de luchtvaartmaatschappijen.

Deze taak houdt voornamelijk in: de toegangscontrole, de veiligheidscontrole van passagiers en bagage, de administratieve controle van de verplichte boorddocumenten, het toezicht op de naleving van de luchtvaartreglementering, openbare orde en veiligheid aan luchtzijde, de

regeling van het grondverkeer aan luchtzijde en de bewaking en inspectie van de installaties en van het domein.

Een formele taakverdeling op het terrein werd lokaal overeengekomen met de Rijkswacht. Deze dient nog wettelijk te worden vastgelegd in het kader van een samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de Gewesten alsmede via een nieuwe aanpassing van de wet van 1937 betreffende de burgerluchtvaart en aangepaste decreten. Op initiatief van de federale minister van mobiliteit zal de tweede fase van het overleg binnenkort opgestart worden.

De beveiliging op de Vlaamse regionale luchthavens is de laatste jaren op een minimaal, zij het aanvaardbaar peil gehouden en dit gelet op de volgende factoren :

- de verplichting om inzake personeel en uitrusting binnen beperkte werkingskredieten te blijven;
- de aanwervingsstop van statutaire personeelsleden, gelet op de mogelijke wijziging van de beheersvorm;
- het gebrek aan specifieke opleiding van de betrokken personeelsleden, mede als gevolg van de vertraging bij het operationaliseren van de Europese EASTI-school voor luchthavenbeveiliging en de hoge kostprijs verbonden aan deze opleiding;
- de hoge kostprijs van nieuwe screeningapparatuur en uitrusting.

Op dit ogenblik beschikt de dienst luchthavenbeveiliging op de luchthaven Oostende over 21 en op de luchthaven Antwerpen over 19 (18 + 1 dienstchef) personeelsleden die specifiek werken voor de luchthavenbeveiliging (vroeger: luchthavenpolitie).

Op de luchthaven Oostende wordt bij vertrekkende passagiersvluchten de screening passagiers/handbagage uitgevoerd door 2 agenten, op de luchthaven Antwerpen door 1 agent.

In de toekomst dient te Oostende het elektronisch toezicht uitgebreid te worden teneinde de beveiliging van de nieuwe bedrijfszone te garanderen. De huidige controlekamer zal verder uitgebouwd worden teneinde via een geïntegreerd elektronisch toegangscontrolesysteem alle lucht-/landzijde doorgangen (ook bij de concessiehouders) te beveiligen en te beheren.

De dienst beveiliging dient, gelet op zijn takenpakket te beschikken over een bijzondere uitrusting en een daaraan gekoppelde specifieke opleiding.

De huidige gebruikte screeningtoestellen zijn aan vervanging toe (2001 of 2002). De huidige norm ligt minimaal op intelligente X-Ray toestellen met hoge resolutie en operator-ondersteuning. Indien de luchthavens de ECAC-boot van het "one-stop security programma", waarin België en Zwitserland het voortouw nemen, niet willen missen en een bilaterale ECAC-audit willen doorstaan dient bi-directionele apparatuur te worden voorzien (kostprijs +/- 10.000.000,-/stuk) met doorgedreven en continue opleiding.

Een nieuwe federale reglementering is in voorbereiding waarin de verplichting zal opgenomen worden om bij verder gebruik van klassieke X-ray apparatuur eveneens 10% van de ruimbagage manueel te doorzoeken.

1.6. DE VERBETERING VAN HET LEEFMILIEU VOOR DE OMWONENDEN EN DE NALEVING VAN DE MILIEUVOORSCHRIFTEN VERBONDEN AAN DE EXPLOITATIE

Door een te snelle groei van de luchtvaart kunnen ook de negatieve effecten voor het leefmilieu in de omgeving van de luchthavens toenemen.

De luchthavenexploitatie moet dan ook een evenwicht nastreven tussen economische, sociale en ecologische belangen.

De hinder wordt voor het grootste deel veroorzaakt door de luchtvaartmaatschappijen en de concessiehouders op de luchthaven. Daarom wordt gestreefd naar overleg met iedere partner, om aldus te komen tot een integrale milieuzorg. Meerdere concessiehouders zijn trouwens aan specifieke milieunormen onderworpen.

Het besluit van de Vlaamse regering van 19 januari 1999 tot wijziging van het besluit van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, bepaalt dat luchthavens met een startbaan vanaf 1900 m moeten beschikken over een milieu-coördinator van het niveau B. Luchthavens met een kortere startbaan kunnen verplicht worden een milieu-coördinator aan te stellen, wanneer dit in de milieuvergunning wordt opgelegd.

De milieuvergunning klasse II voor de luchthaven Antwerpen werd afgeleverd op 17 maart 2000. Deze voorziet in de verplichting tot aanstelling van een milieu-coördinator. De aanvraag tot het bekomen van een milieuvergunning voor de luchthaven Oostende werd ingediend bij de bestendige deputatie van de provincie West-Vlaanderen.

Een externe milieu-coördinator voor de beide luchthavens zal in de loop van de maand mei 2000 worden aangesteld. Zijn opdracht zal voornamelijk bestaan uit de controle op de toepassing van de milieuwetgeving, het uitwerken van een meetstrategie, het opmaken van een periodieke milieu-audit, de opvolging van de milieu-investeringen, het registreren van klachten enz.

Later zal een vaste milieu-coördinator worden aangetrokken.

Niettegenstaande de aandacht momenteel het meest toegespitst is op het aspect geluid, bestrijkt de zorg voor het milieu uiteenlopende domeinen : geluid, water, lucht, bodem, afval en verfraaiing van de luchthavenomgeving. Deze worden verder, per luchthaven, meer uitgebreid toegelicht.

1.7. COMMERCIEEL BELEID VAN DE LUCHTHAVENS

Het commercieel beleid van de luchthavens wordt geconcipieerd door een eigen commerciële cel, in samenwerking met de luchthavendirectie, en met de gespecialiseerde diensten van de Vlaamse Gemeenschap en de luchthavengebruikers. Wat de luchthaven Oostende betreft zijn ook de GOM West-Vlaanderen en de vzw Luchthaven Promotie Oostende nauw betrokken.

Het commercieel beleid van de luchthavens omvat verschillende facetten: de tarifiering, het aantrekken van nieuwe klanten en het behoud van contacten met bestaande gebruikers, het meten en verbeteren van de kwaliteit van de aangeboden diensten, en het verspreiden van informatie onder verschillende vormen, met inbegrip van de e-commerce.

De tarieven zijn de laatste jaren grondig hervormd en opgebouwd op een meer transparante basis, waarin ruimte is voor de nodige commerciële flexibiliteit met het oog op het aantrekken van nieuwe potentiële klanten, gericht op passagiers – luchtvracht – zakenvervoer.

Met de belangrijkste klanten van de luchthavens zijn contracten afgesloten om deze voor langere tijd aan de luchthaven te binden.

De commerciële cel ontwikkelt verder een doelgerichte marketingstrategie op basis van marktonderzoek, benchmarking en totale kwaliteitscontrole.

In de communicatie wordt de aandacht in de eerstvolgende periode toegespitst op het ontwikkelen van "e-commerce" en op de verdere uitbreiding van de automatisering gericht naar een vlotte bereikbaarheid en snelle communicatie.

De communicatie naar het grote publiek gebeurt via het eigen driemaandelijks info-blad *Antwerp Approach* en *Ostend Take-Off*.

Jaarlijks wordt een promotie- en mediaplanning opgemaakt, afgestemd op de hoofdactiviteit van elke luchthaven, met inlassingen in de internationale vakbladen en aanwezigheid op vakbeurzen. Er wordt gestreefd naar een profilering en uitstraling van de luchthavens met hun eigen identiteit en opportuniteiten op de internationale markt als secondary.

Strategie

Deze professionele commercialisering zal in de toekomst sterker moeten uitgebouwd worden, nadat in de voorbije jaren belangrijke aandacht werd besteed aan de modernisering van de infrastructuur en van de operationele taken.

De commerciële planning is echter afhankelijk van het totale strategisch beleid op korte-, midden- en lange termijn en van de exploitatiebeperkingen die aan de luchthaven worden opgelegd.

1.8 OVERLEG MET DE OMWONENDEN.

Conform de beslissing van de Vlaamse regering zal er voor beide luchthavens een overlegcommissie opgericht worden waarin de vertegenwoordigers van de bewoners, de luchthavenverantwoordelijken en de vertegenwoordigers van gemeenten en districten zetelen.

De aan te stellen manager(s) zullen belast worden met de uitvoering van deze beslissing.

Een dergelijk overleg bestaat reeds voor de luchthaven van Oostende, op basis van een gezamenlijk initiatief van de stad Oostende en het gewest.

2. LUCHTHAVEN ANTWERPEN

2.1. PROFIEL VAN DE LUCHTHAVEN

De luchthaven Antwerpen tracht zich te profileren als een snelle en comfortabele regionale luchthaven, gekenmerkt door kleinschaligheid, stiptheid, klantvriendelijkheid en een "20 minuten concept". Zij richt zich in de eerste plaats naar het passagiers- en zakenvervoer binnen Europa, op afstanden tot maximaal 800 à 1000 km.

De luchthaven Antwerpen is centraal gelegen, aan de rand van het Antwerpse stadscentrum, in de nabijheid van de Antwerpse ring, met een goede ontsluiting door zowel privaat als openbaar vervoer, en speelt een voornamelijk sterk regionale rol.

Het aanbod van de luchthaven bestaat uit dagelijkse lijndiensten naar Londen City (5 x per dag), Amsterdam-Schiphol (4 x per dag) en Genève (3 x per dag).

De privé-zakenvluchten bieden een netwerk aan van meer dan 2000 intra-Europese vluchten. Vanuit Antwerpen worden 520 Europese vluchten en vliegvelden op vraag van de bedrijven rechtstreeks aangevlogen.

Eind 1999 waren op de luchthaven 56 bedrijven en verenigingen actief, waaronder 4 luchtvaartmaatschappijen, 4 onderhoudsateliers, 8 luchttaxibedrijven, 2 grondafhandelingsbedrijven en 5 luchtvaartclubs.

Antwerpen is ook de thuisbasis van een 150-tal vliegtuigen.

De luchthaven Antwerpen biedt rechtstreeks werk aan ongeveer 450 mensen.

2.2. PASSAGIERSVERVOER

Na een aantal opeenvolgende jaren van sterke toename kende het passagiersverkeer op de luchthaven Antwerpen vanaf 1997 een terugloop vooral als gevolg van de stopzetting van de dagelijkse verbindingen Antwerpen-Londen Heathrow en Antwerpen-Londen Gatwick. In het laatste trimester van 1999 werd deze trend gekeerd als gevolg van de uitbreiding van het aantal vluchten Antwerpen-Schiphol en van het opstarten van de nieuwe verbinding Antwerpen-Genève. Op basis van de resultaten van het eerste trimester en rekening houdend met de gekende verwachtingen mag men voor 2000 een passagierstotaal van 245.000 à 250.000 (stijging met 6 tot 8 %) vooropstellen.

Aantal passagiers:

	1996	1997	1998	1999
geregelde vluchten	204.972	189.455	155.060	157.120
zakenvluchten	9.746	7.712	8.971	8.985
chartervluchten	2.863	5.000	3.740	3.499
andere vluchten	55.408	55.720	53.752	61.509
totaal	272.989	257.887	221.523	231.113

Aantal passagiers op de voornaamste lijnvluchten:

1996	1997	1998	1999
------	------	------	------

vluchten van/naar				
London Heathrow (1)	29.166	7.396	-	-
London Gatwick (2)	54.695	50.482	8.801	-
London City Airport (3)	59.061	67.847	78.839	80.410
Amsterdam-Schiphol	59.223	61.132	66.304	72.123
Genève	-	-	-	4.290

(1) Tot 31 maart 1997

(2) Tot 30 april 1998

(3) Vanaf 1 april 1997 in code-sharing tussen VLM en Sabena.

(3) Vanaf 28 september 1999 in code-sharing tussen VLM en Sabena.

Aantal bewegingen:

	1996	1997	1998	1999
<u>commercieel verkeer</u>				
lijnvluchten	8.940	8.501	6371	6.520
chartervluchten	116	164	190	162
zakenvluchten	2.814	3.036	3.526	3.564
totaal	11.870	11.701	10.087	10.246
<u>niet commercieel verkeer</u>				
trainingsvluchten	26.964	30.079	30.120	40.632
touringvluchten	9.304	10.958	10.545	12.827
lokale vluchten	12.104	11.118	10.388	9.454
diversen	2.102	2.415	1.322	1.211
totaal	50.474	54.570	52.375	64.124
totaal bewegingen	61.182	66.109	62.462	74.370

Strategie:

De aandacht zal gericht worden op de commerciële passagiers (geregelde vluchten en zakenvluchten) en op de luchthavengebruikers die op de luchthaven investeren in activiteiten binnen het domein van de pilotenopleiding (bv. vliegscholen die de theorie- en simulatoropleiding voor privaat piloot en beroepspiloot op de luchthaven Antwerpen verzorgen).

In de toekomst zal voornamelijk de nadruk gelegd worden op de theoretische en de simulatoropleiding.

De inkomsten moeten ook meer evenredig evolueren met de activiteit en met het beslag op de infrastructuur en de dienstverlening.

Het aantal bewegingen in het niet-commerciële verkeer (trainingsvluchten, touringvluchten en lokale vluchten) moet worden teruggedrongen om meer ruimte te maken (zowel op de grond als in de gecontroleerde zone van het luchtruim) voor het commerciële verkeer. Deze aanpak is ook ten gunste van het leefmilieu, rekening houdend met het feit dat de "general aviation" als de meest storende activiteit wordt ervaren.

2.3. VRACHTVERVOER

De luchthaven Antwerpen is een compact distributiepunt van luchtvracht. Deze wordt in het vrachtcentrum aan de luchthaven gepalletiseerd en met vrachtwagens overgebracht naar de grote mega-luchthavens (Schiphol, Parijs, Frankfurt) voor intercontinentaal transport. Dit distributiepunt is een toegevoegde waarde voor agenten die ook vrachtvervoer met andere vervoerswijzen organiseren. Dit geldt in het bijzonder voor waardevolle zendingen. In 1999 werd voor een totaal van 7.281 ton via het vrachtcentrum van de luchthaven verhandeld.

2.4. MILIEUBELEID

Geluid

Geluidsmetingen rond de luchthaven Antwerpen hebben uitgewezen dat slechts in een beperkte zone rond de luchthaven het geluid van het vliegverkeer dominant is, behalve tijdens de nacht, wanneer de luchthaven gesloten is. De grootste geluidshinder rond de luchthaven Antwerpen wordt niet veroorzaakt door de luchthavenactiviteit zelf, maar door het weg- en spoorverkeer in de omgeving, dat bovendien ook 's nachts aanwezig is.

De beheersing en beperking van de kleine luchtvaart vormt een belangrijke factor van vermindering van de hinder. Binnen deze groep vormen sommige vliegtuigen een ware bron van ergernis. De touch-down (landen en onmiddellijk terug opstijgen) operaties die veelvuldige voorkomen en het rondjes-vliegen boven de stad en de regio zijn de voornaamste bronnen van ergerlijke hinder.

Sommige vliegtuigeigenaars hebben daarentegen geïnvesteerd in speciale schroeven en uitlaten om het geluid te dempen.

Momenteel ontbreken nog strenge productnormen, boven de ICAO-normen.

De penalisatie van vliegtuigen met een hoog geluidsniveau is slechts mogelijk via de installatie van een vast geluidsmeeetnet en de verplichte uitrusting van de vliegtuigen met een transponder, die toelaat de geluidsbron te identificeren. Dit project zal in 2000 voorbereid worden, met het oog op realisatie in 2001.

Een ministerieel besluit van 16 maart 2000 heeft het tarievenstelsel voor niet-commerciële vluchten hervormd. Van deze maatregel wordt verwacht dat hij zal leiden tot een daling van het aantal vluchten en een verhoging van de inkomsten uit general aviation. Eind 2000 zal een evaluatie gemaakt worden van de effecten van deze tariefmaatregel.

Water

De installaties voor waterafvoer van de luchthaven dateren reeds van voor de tweede wereldoorlog. Het rioleringsnet is dringend aan sanering en vernieuwing toe, waarbij dient overgeschakeld naar een systeem van gescheiden afvoer.

Het grootste deel van het water dat de luchthaven verlaat, met inbegrip van het hemelwater, gaat rechtstreeks naar een zuiveringsinstallatie.

De installatie van een gescheiden rioleringssysteem is een prioriteit voor de luchthaven Antwerpen. Belangrijk is dat zuiver of gezuiverd hemelwater dan rechtstreeks in een open waterloop kan geloosd worden. Het gezuiverd hemelwater kan eveneens door de brandweer gebruikt worden. Tegelijk met deze sanering moet één of meerdere olie-afscheiders geplaatst worden op de afwatering van het laadplatform.

Naast het rioleringsstelsel moet ook de waterleiding op de luchthaven volledig vervangen worden. Dit project wordt thans voorbereid en krijgt eveneens prioriteit, gelet op het

vastgestelde waterverlies.

Lucht

De geurhinder rond de luchthaven Antwerpen als gevolg van het vliegtuigverkeer is te beschouwen als minimaal en gaf nog geen aanleiding tot klachten.

Bodem

Vanaf 2000 zal een initiatief genomen worden voor een meer ecologisch verantwoord beheer van de niet-verharde oppervlakten.

Afval

De afvalstroom op de luchthaven vormt een complex geheel. Het afval is afkomstig van de eigen diensten, van de maatschappijen werkzaam op de luchthaven en van de schoonmaak van de vliegtuigen. Voor het eigen afval van de luchthavenexploitatie is een gescheiden inzameling ingevoerd. De luchthavendirectie ziet streng toe op de afvalverwerking van de andere luchthavengebruikers en nam in het verleden reeds initiatieven om te komen tot een gezamenlijke, gecentraliseerde aanpak. Rekening houdend met de beperkte middelen is de oprichting van een containerpark vooralsnog niet realiseerbaar.

Verfraaiing van de luchthavenomgeving

Een fraaie en goed onderhouden luchthaven en luchthavenomgeving is een absolute noodzaak. De omgeving van de luchthaven (de afsluiting en de rand) wordt nog steeds ontsierd door oude stortplaatsen, sluikstorten, een verouderde omheining. In 2000 zal aan de voorzijde van de luchthaven een park met spotterzone (kijkzone voor luchtvaartliefhebbers) worden aangelegd, en wordt werk gemaakt van het vernieuwen van de omheining. Daarnaast wordt een beplantingsplan opgesteld, met het oog op uitvoering in 2001. Hierbij zal het uitzicht op de luchthaven voor de omwonenden niet verhinderd worden. De afvalbergen, ontstaan in de voorbije tientallen jaren, zullen systematisch verwijderd worden.

Het sluikstorten rond de luchthaven van Antwerpen blijft echter een acuut en steeds erger wordend probleem.

Strategie

De geluidshinder afkomstig van de kleine luchtvaart zal door verschillende maatregelen beperkt worden. In 2001 zal een systeem van geluidsmonitoring ingevoerd worden. De problemen met betrekking tot de aanvoer van leidingwater en de afvoer van hemelwater en vervuild water zullen in de nabije toekomst opgelost worden. Tegelijk wordt werk gemaakt van de verfraaiing van de omgeving van de luchthaven, in samenwerking met de lokale besturen. Voor de niet-verharde oppervlakten wordt een initiatief genomen van ecologisch bodembeheer. De afvalverwijdering zal op selectieve basis georganiseerd worden.

2.5. Investeringsprogramma

Het investeringsprogramma wordt gericht op de ontwikkeling van de luchthaven als zakenluchthaven. Dit houdt in dat de accommodatie, in het bijzonder van de passagiersterminal, blijft voldoen aan bepaalde kwaliteitscriteria. In de voorbije jaren werd de incheckzone uitgebreid en vernieuwd, en werden nieuwe voorzieningen voor zakenreizigers ter beschikking gesteld. In 2001 moet de laatste belangrijke fase van de modernisering van de passagiersterminal worden gerealiseerd: de vernieuwing en vergroting van de vertrek- en aankomstzone, waarin zich ook de beveiligingsdiensten bevinden (Rijkswacht, Douane, passagierscontrole). De huidige accommodatie is veel te krap, zowel voor de passagiers als voor het personeel, en kwalitatief ondermaats. In 2000 en 2001 zullen nog een aantal kleinere vernieuwingswerken aan de gebouwen worden gerealiseerd.

Een tweede project dient te zijn de herinrichting en verfraaiing van het voorplein (landzijde) van de luchthaven, met het oog op een betere organisatie van de verkeersstromen en een betere verzorging van de omgeving. Deze werken sluiten aan op de bouw van een nieuw luchtvaartmuseum (privé-initiatief) en de herinrichting van de omgeving aan landzijde (aanleg van een park met spotterzone). In dit kader zal een betalende parking worden ingesteld.

Verdere investeringen in de superstructuur worden overgelaten aan de privésector. Hiervoor zijn goed gesitueerde terreinen binnen de luchthavendomein aanwezig. Intussen werden op meerdere terreinen opties genomen.

2.6. Het optimaal gebruik van de startbaan

De startbaan van de luchthaven Antwerpen heeft een bruikbare lengte van 1.510 m of 1.366 m, naargelang de vluchtomstandigheden. Deze bruikbare lengte wordt thans maximaal benut.

De baan is uitgerust met een Instrument Landing System (ILS) categorie I. Deze ILS laat toe te landen met een minimale zichtbaarheid van 800 m en op te stijgen met een minimale zichtbaarheid van 400 m. Dit betekent dat ingeval van dichte mist de luchthaven niet kan gebruikt worden.

Conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het gewestplan Antwerpen wordt de startbaan van Deurne niet verlengd. Bijkomende en bewarende maatregelen kunnen worden onderzocht. De nodige beschermende maatregelen zullen worden genomen. Er zullen evenwel maatregelen worden genomen die toelaten om de bestaande startbaan zo maximaal mogelijk aan te wenden.

Tenzij andere mogelijkheden zich ter zake voordoen, kan binnen de grenzen, zoals hierboven omschreven, de ondertunneling van de Krijgsbaan overwogen worden, op basis van een verslag van de aangestelde manager, voor zover deze de veiligheid en de rendabiliteit van de luchthaven op termijn in het vooruitzicht kan stellen. De eventuele ondertunneling van de Krijgsbaan zal gefinancierd worden buiten de beschikbare budgettaire middelen van de Vlaamse minister, bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer.

2.7. Exploitatie

De Antwerpse luchthaven heeft als luchthaven voor intra-Europese zakenluchthaven geen behoefte aan nachtverkeer. De sluiting tijdens de nacht (06.30-23 uur) blijft verworven. De exploitatie tijdens de nacht is bovendien zeer duur en beantwoordt niet aan een behoefte van de Antwerpse bedrijfswereld.

De kleine luchtvaart, meestal met toestellen kleiner dan 2 ton, zorgt voor bijna 85 % van het aantal vliegtuigbewegingen. Deze vluchten vormen de grootste oorzaak van klachten en ongenoegen bij de bewoners in de omgeving van de luchthaven.

Deze activiteit is niet prioritair voor de luchthaven en moet in de hand gehouden worden, vermits zij wel grote hinder veroorzaakt maar weinig rechtstreeks bijdraagt tot de verbetering van de financiële situatie van de luchthaven. Anderzijds wordt wel de noodzaak erkend om belangstellende jongeren te initiëren in de luchtvaart en nieuwe piloten te vormen.

Bij ministerieel besluit van 16 maart 2000 werden een aantal tariefmaatregelen genomen die moeten leiden tot meer inkomsten uit general aviation en tot een beperking van het aantal

vluchten door een verstrenging van de voorwaarden om een landingsabonnement te bekomen. De effecten van deze maatregel zullen eind 2000 geëvalueerd worden.

3. LUCHTHAVEN OOSTENDE

3.1. PROFIEL VAN DE LUCHTHAVEN

De luchthaven van Oostende heeft een bevoorrechte geografische ligging binnen het industriële hart van Europa.

Zij biedt een uitgebreide infrastructuur (startbaanlengte : 3.200 m) en een degelijke accommodatie voor alle types van vliegtuigen en alle soorten van trafiek. De baan 26 is uitgerust met een ILS cat IIIa. In september 2001 zal ook de baan 08 over een ILS cat II beschikken. De tarmac heeft een capaciteit van 20 vliegtuigen, waaronder 5 plaatsen voor breedromptostellen.

De luchthaven is erkend als E.U.-grensinspectiepost voor het vervoer van levende dieren, dierlijke producten en bederfbare waren.

Zij is 24 uur op 24 operationeel, heeft geen eigen slots en kent geen overbelasting van het luchtruim. Ook de nabijheid van de zee is een voordeel voor het aanvliegen van de luchthaven.

Het hoofdbestanddeel van de activiteit blijft gevormd door de vrachtrafiek en de passagierscharters.

De luchthaven profileert zich als een low cost distributiecentrum voor het wereldwijde luchtvrachtvervoer, en heeft een belangrijk aandeel in vracht-operaties. Zij behoort tot het "global network" van de luchtvracht.

De vervoerde vracht bestaat in hoofdzaak uit groenten en fruit, bloemen, verse vis, textielproducten, machine-onderdelen en general cargo.

De trafiek is voor 60 % exportgericht en voor 40 % import.

De gunstige ligging van de luchthaven, de goede ontsluiting naar het internationaal wegennet (E40 en A10), de uitbouw van een industrieterrein voor luchthavengebonden bedrijven en het zeer ruime passagiersgebouw maken nog een belangrijke groei van de luchthavenactiviteit mogelijk. Deze groei kan zonder problemen door de huidige baan 26/08 verwerkt worden.

Op 1 februari 2000 bedroeg de tewerkstelling bij de overheidsdiensten op de luchthaven 206 personen. Bij de private sector waren 326 voltijdse en 29 deeltijdse arbeidskrachten werkzaam.

Op de luchthaven Oostende zijn o.m. 16 luchtvaartmaatschappijen, 1 Air Taxi onderneming, 13 Air brokers, 2 onafhankelijke grondafhandelaars, 2 brandstofleveranciers, 2 restaurants met voorzieningen voor catering, 2 wegtransportbedrijven, 4 expediteurs, 1 wisselkantoor, 2 onderhoudsdiensten voor vliegtuigen gevestigd.

3.2. VRACHTVERVOER

De luchthaven Oostende kende tussen 1987 en 1997 een vervijfvoudiging van het vrachtvolume. Het vrachtvervoer bereikte in 1999 een totaal van 107.900 ton. Het betreft hier uitsluitend met vliegtuigen vervoerde vracht.

De strenge toepassing vanaf 1 januari 1998 van de Richtlijn 92/14/EEG betreffende de beperking van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1, deel 2, hoofdstuk 2, gewijzigd door de Richtlijn 98/20/EG van 30 maart 1998, die als belangrijkste doel had de exploitatie van bepaalde types van civiele subsonische straalvliegtuigen te beperken, heeft geleid tot het weren van 37 vrachttoestellen (vnl. type B707 en DC8) die tot dan toe de luchthaven Oostende aanvlogen. Deze richtlijn zal leiden tot het volledig verdwijnen van deze vliegtuigen vanaf 1 april 2002.

De invoering van deze maatregel had een sterk voelbare en gunstige weerslag op de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven. Vooral de vermindering van de geluidshinder en van de nachtrafiek vanaf 1998 werden als positief ervaren.

Dank zij commerciële inspanningen werd geleidelijk een nieuwe trafiek voor de luchthaven opgebouwd, met geluidsarme toestellen en met gebruik van breedromptoestellen. In de voorbije jaren zijn ook enkele geregelde vrachtlindiensten ontstaan.

Deze evolutie wordt bevestigd door de vergelijking tussen 1997 en 1999 met een bijna even groot vrachtverkeer:

	1997	1999
Bewegingen met luidruchtige vliegtuigen stage II:	53,7 %	36,5 %
Bewegingen met geluidsarme stage III vliegtuigen:	22,7 %	50,2 %

De toepassing van deze richtlijn werd vanaf 1 januari 1999 aangevuld met een uitbreiding van de nachtperiode tot 23-07 uur. Landen en opstijgen tussen 23 en 07 uur kost 50 % meer. Stage II-vliegtuigen en IL 76 betalen daarboven nog 50 % extra. Opstijgingen van stage II vliegtuigen gedurende de nachtperiode werden vanaf 1 januari 2000 verboden.

Strategie:

Indien zou blijken dat als gevolg van ontradingsmaatregelen genomen op andere luchthavens, de luchthaven Oostende systematisch zou gekozen worden als "uitwijkvluchthaven", zullen ook hier strengere maatregelen genomen worden. De Vlaamse regering zal terzake de nodige decretale basis voorzien om meer maatregelen te kunnen nemen.

De luchthaven Oostende wil zich in de sterk groeiende markt van het "full freighter" vervoer duidelijk blijven profileren en verder ontwikkelen als intercontinentale cargo-hub. Er wordt onderzocht in welke mate een beperking in tonnenmaat of in aantal vluchten, de geluidsoverlast kan beperken, mede gelet op het feit dat deze verwezenlijkt worden door een groot aantal operatoren en bijgevolg moeilijk afdwingbaar zijn.

3.3. PASSAGIERSVERVOER

Het commercieel passagiersvervoer was tot 1993 onbeduidend, maar is de laatste jaren sterk toegenomen.

Aantal passagiers:

	1996	1997	1998	1999
<u>commercieel verkeer</u>				
chartervluchten	41.128	77.117	83.166	95.607

zakenvluchten	1.328	835	937	1.349
vracht/gemengde vluchten	425	354	327	293
totaal	42.881	78.306	84.430	97.249

niet commercieel verkeer

trainingsvluchten	21.251	20.977	14.792	15.245
touringvluchten	8.812	9.910	8.966	9.218
lokale vluchten	8.371	6.260	6.018	7.820
diversen	9.159	10.743	10.179	9.977
totaal	47.593	47.890	39.955	42.260
totaal passagiers	90.474	126.196	124.385	139.333

Strategie

De luchthaven Oostende zal inspanningen doen om het dag-charterverkeer verder te ontwikkelen. Daarnaast wil de luchthaven ook een luchtvaartmaatschappij aantrekken voor de exploitatie van een lijndienst, mede met het oog op het bevorderen van het inkomend toerisme. De organisatie van een dagrandverbinding met Londen, desgevallend in combinatie met een andere luchthaven, zal vermoedelijk voldoende rendabiliteit opleveren.

3.4. INGEBRUIKNAME VAN DE LUCHTHAVENGEBONDEN BEDRIJVENZONE

Vanaf 1995 werd, aansluitend aan de luchthaven, een zone voor luchthavengebonden bedrijven uitgebouwd, met behulp van financiële middelen in het kader van het impulsprogramma voor de regio Oostende. Deze bedrijvenzone van 35 ha, wordt door de West-Vlaamse Intercommunale voor Economische Reconversie volledig bouwrijp via concessie ter beschikking gesteld van de potentiële investeerders. Eind 1998 was het terrein rechtstreeks met de startbaan verbonden via een rolbaan. In 2000 zal het parkeerplatform voor vliegtuigen worden aangelegd, en zal de bedrijvenzone via een interne bedieningsweg verbonden worden met de terminal van de luchthaven. Daarnaast zullen de nodige veiligheidsvoorzieningen worden aangebracht. De hiervoor vereiste budgettaire ruimte werd voorzien in de investeringsbegroting 2000 van het Vlaamse Gewest. De uitvoering van deze investeringen zal een onmiddellijke benutting van de terreinen op de bedrijvenzone mogelijk maken.

De West-Vlaamse Intercommunale voor Economische Reconversie (WIER) bereidt thans het dossier voor met het oog op de vestiging van een fuel-farm op de bedrijvenzone.

Daarnaast zal een private investeerder, thans grondafhandelaar op de luchthaven Oostende, een project realiseren voor de bouw van een nieuwe vrachtloods, in het kader van een privaat-publieke samenwerking, waarbij de GIMV optreedt namens het Vlaamse Gewest.

Er zullen, in samenwerking met de GOM West-Vlaanderen, speciale inspanningen worden opgezet om de beschikbaar gestelde terreinen te promoten.

3.5. MILIEUZORG

De milieu-aspecten van de luchthavenexploitatie worden besproken in het milieu-overleg luchthaven Oostende, waarin alle betrokken partners van Oostende en Middelkerke, de actiegroepen en de beherende overheid zitting hebben.

Geluid

Ik heb in het recente verleden reeds een hele batterij maatregelen genomen om de geluidsoverlast op de luchthaven van Oostende te verminderen. Ik vermeld hier enkel de bijzonderste maatregelen :

- Dankzij een betere organisatie kon het aantal vliegbewegingen de voorbije jaren op de luchthaven relatief teruglopen, en dit ondanks het stijgend aantal passagiers en de stijgende vrachtomzet.
- Voor doopvluchten werd een opstijg- en landingstaks ingesteld.
- Sinds de vorige legislatuur werd een milieu-overleggroep geïnstalleerd rond de geluidsoverlast van de Oostendse luchthaven. Deze overleggroep komt regelmatig samen en alle betrokkenen zijn erin vertegenwoordigd (de stad Oostende, de gemeente Middelkerke, de milieugroep Middelkerke, Wiloo (milieu-groep Oostende), de luchthavendirectie, de luchthavengebruikers, de administratie Personenvervoer en Luchthavens, de Regie der Luchtwezen, het kabinet). Ik wil van deze gelegenheid trouwens gebruik maken om de leden van deze werkgroep uitdrukkelijk te danken voor de constructieve samenwerking waaruit diverse maatregelen zijn ontsproten.
- In de werkgroep van het milieu-overleg werd een vaste procedure afgesproken met betrekking tot de afhandeling van klachten. Deze procedure kan op eenvoudige vraag bekomen worden bij het stadsbestuur.
- Een standaard-formulier bevat alle essentiële inlichtingen om klachten efficiënt te kunnen behandelen.
- Op de luchthaven van Oostende werd een antwoordapparaat geplaatst dat klachten buiten de diensturen kan opnemen.
- Statistieken volgen de evolutie van het aantal nachtvluchten in Oostende op de voet.
- Op de milieu-overlegvergadering worden deze nachtvluchtstatistieken ter beschikking gesteld, zodat de resultaten van de maatregelen kunnen worden opgevolgd.
- Op vraag van de milieu-werkgroep heb ik een brief naar de Regie der Luchtwezen gestuurd om de aanbevolen aanvliegroute van de luchthaven van Oostende boven zee te leggen, wat ondertussen is gebeurd. Er moet echter rekening worden gehouden met de windrichting (een toestel kan met maximaal 7 knopen staartwind landen).
- Het proefdraaien van de vliegtuigen werd gereorganiseerd, en verboden gedurende de nacht, om de geluidsoverlast te minimaliseren.
- Met een gericht en actief marketing- en promotiebeleid wordt het aantal nachtvluchten beperkt tot maximaal 10% van het totaal aantal vluchten.
- Om de activiteiten te diversifiëren worden passagiers-charters (alleen dagvluchten) aangetrokken.
- Er worden grotere toestellen aangetrokken, zodat minder vliegbewegingen noodzakelijk zijn.

- Om metingen rond de luchthavens uit te voeren, werd permanente mobiele geluidsapparatuur aangekocht. Een aantal personeelsleden van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap worden opgeleid om hier professioneel mee te kunnen werken.
- De nachttarieven (tussen 23.00 u en 6.00 u) voor de luchthaven van Oostende werden in 1996 reeds met 50% verhoogd.
- Door de hele nacht gratis parkeermogelijkheid aan te bieden op de luchthaven worden de maatschappijen aangemoedigd om tot de ochtend te wachten om op te stijgen.
- De commerciële kortingen voor nachtvluchten werden afgeschaft
- In 1997 werd een bijkomende verhoging van de nachtelijke landingstarieven voor luidruchtige toestellen ingevoerd.
- Om een Instrumenten Landing Systeem aan de zeezijde te kunnen installeren, werd een investeringsdossier opgestart. Hierdoor zal in belangrijke mate vanuit zee kunnen worden geland, zelfs bij slecht zicht. Begin 1999 heb ik de financiële middelen hiervoor vastgelegd en de voorbereidende werken zijn volop aan de gang. De installatie van de ILS zal nog dit voorjaar kunnen worden gestart. Omdat deze investering een zéér belangrijke impact zal hebben op de vermindering van de geluidshinder, heb ik beslist dit ILS prioritair in het investeringsprogramma op te nemen.
- Momenteel wordt onderhandeld over de plaatsing van geluidsarme schroeven en geluidsdempers op kleine sportvliegtuigen.
- Een ambtelijke werkgroep 'geluidsnormen' moet op basis van de lopende studie en van de metingen voorstellen formuleren om de geluidshinder verder te bestrijden.
- Samen met de milieu-overleggroep van de luchthaven van Oostende werd de tentoonstelling rond geluidsisolatie op de luchthaven van Schiphol bezocht.
- Taksen op kerosine zullen er zéér binnenkort komen, gezien de EU momenteel een algemene regeling voorbereidt die in heel Europa van toepassing zal zijn.

De genomen maatregelen blijken effectief. Door grotere toestellen aan te trekken, is het aantal vliegbewegingen inderdaad aanzienlijk gedaald. Bovendien blijkt uit de statistieken duidelijk dat het aantal nachtvluchten stagneert, ook al stijgt de trafiek sterk.

De Vlaamse Milieumaatschappij voerde in 1997 een studie uit met het oog op de vaststelling van de geluidscontouren van de luchthaven, ter voorbereiding van het "Milieu- en natuurrapport Vlaanderen" (MIRA 3). Uit geluidsmetingen blijkt dat de piekwaarden van de stage III toestellen tot 15 dB(A) lager liggen dan deze van de toestellen stage II, welke vanaf 1 april 2002 uit het Europese luchtruim zullen geweerd worden.

Eind juni 2000 zullen de nieuwe geluidscontouren van de luchthaven beschikbaar zijn. Deze worden berekend op de activiteiten gedurende 1999.

Voortaan zal jaarlijks een actualisatie van de contourberekening uitgevoerd worden.

In het najaar 1999 werd een nieuwe reeks geluidsmetingen in de omgeving van de luchthaven Oostende uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de hoogste piekwaarden (L_{max}) met 4 à 5 dB gedaald zijn tegenover de meetresultaten van 1998. De omwonende ervaart dit als een vermindering van de geluidshinder met een vierde.

De geluidsbelasting zal nog verder teruggedrongen worden naarmate de stage II – vliegtuigen de leeftijdsgrens van 28 jaar bereiken en dus de toegang verliezen tot het Europese luchtruim.

Vanaf 1 januari 2000 heb ik een verbod ingesteld voor het opstijgen van stage II-vliegtuigen en ILJUSHIN-toestellen tussen 23 en 07 uur.

Een ambtelijke werkgroep zal de resultaten van deze geluidsmmeetcampagne verder onderzoeken.

Water

De nieuwe luchthaven beschikt over een gescheiden water afvoersysteem. Afvalwater of gebruikt water wordt apart gecollecteerd en afgevoerd naar de zuiveringsinstallatie van Oostende. Hemelwater wordt gecollecteerd en afgevoerd naar het "Albertusgeleed". Het enige water dat eventueel vervuild met kerosine door morsen bij het tanken van vliegtuigen, in het Albertusgeleed kan terecht komen is het hemelwater van het laadplatform.

Hiervoor zullen in 2000 olieafscidders geïnstalleerd worden.

Op de oude luchthaven werd samen met de concessiehouders een plan opgesteld om de lozing van gemengd water die hier in een open beek gebeurt te scheiden, met voorafgaande zuivering van het afvalwater.

Sinds enkele jaren worden de waterleidingen op de luchthaven vernieuwd. Vermoedelijk zal binnen een tweetal jaar het waterverlies volledig gesaneerd zijn.

Lucht (kerosenehinder)

Ingevolge toenemende klachten aangaande geurhinder op de luchthaven Zaventem werden op initiatief van BIAC door de Vlaamse Milieumaatschappij luchtmetingen uitgevoerd naast de startbaan 25 R en bij het kasteel van Ham in de gemeente Steenokkerzeel.

Hieruit bleek van de gemeten poluenten geen hogere concentraties opleverden dan op andere willekeurige meetplaatsen in Vlaanderen, en dat de meetwaarden onder de normen lagen. Niettemin zal de VMM een beperkt onderzoek van de kerosenegleur bij vliegtuigbewegingen op de luchthaven Oostende doorvoeren.

De VMM voorziet dat tegen eind 2000 nieuwe apparatuur om geurcomponenten te analyseren en te kwantificeren. Na een nieuwe meetcampagne rond de luchthaven van Zaventem zal de VMM prioritair metingen uitvoeren rond de luchthaven Oostende. De gegevens van deze metingen zullen toelaten adequate oplossingen voor de geurhinder uit te werken.

Afval

Op de luchthaven Oostende is begonnen met het scheiden, beperken en het recyclen van afval. De recyclage van houten paletten werd reeds in 1999 aangevat. Deze aanpak vergt bijkomende investeringen in verhardingen, containers en een persinstallatie. De concessiehouders zullen gesensibiliseerd worden om mee in dit project te stappen.

Verfraaiing van de luchthavenomgeving

Gelet op de ligging in toeristisch gebied wordt de verfraaiing van de luchthaven als belangrijke doelstelling vooropgezet. Deze doelstelling omvat het saneren van de huidige afvalplaats, het herstellen van de omheining van de luchthaven, het verwijderen van achtergelaten wrakken, de aanplanting van groen en de bouw van een spotters-corner met parking en groenvoorziening.

3.6. NACHTVLUCHTEN

De luchthaven Oostende is 24 uur op 24 uur geopend voor het verkeer. Deze openstelling vormt voor een luchthaven met overwegend intercontinentaal verkeer een absolute noodzaak en is tegelijk een belangrijke commerciële troef omwille van de grote soepelheid voor de gebruikers.

Het aantal nachtvluchten op de luchthaven Oostende en de daarmee samenhangende geluidshinder, is sedert 2 jaar sterk teruggelopen.

In 1999 realiseerde de luchthaven 107.985 ton vracht, tegen 87.868 ton in 1998 en 105.699 ton in 1997. Het aantal passagiers nam toe van 124.385 in 1998 tot 139.333 in 1999. Deze toename van de activiteit leidde niet tot meer bewegingen van grote toestellen boven 6 ton.

Het gemiddeld aantal nachtbewegingen met toestellen groter dan 6 ton evolueerde de laatste 5 jaar als volgt (periode 23-06 uur)

1995	2,78
1996	2,63
1997	3,53
1998	2,32
1999	2,48

Vanaf 1999 werd de nachtperiode uitgebreid tot 07 uur. Hierdoor kwam het nachtgemiddelde voor 1999 op 2,74.

In het eerste trimester van 2000 bedroeg het gemiddeld aantal nachtbewegingen 1,21 (periode 23-07 uur).

Vermits de vliegtuigen van tegengestelde zijde landen en opstijgen, ervaren de omwonenden slechts de helft van de bewegingen als hinderlijk.

De vermindering van het aantal nachtbewegingen is het gevolg van verschillende maatregelen die elkaar versterken : het verbod op verouderde en luidruchtige stage II-toestellen, dat in voege trad op 1 januari 1998, het commercieel beleid dat gericht is op het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen die in hoofdzaak dagactiviteit aanbrengen, het duurder maken van het nachtverkeer en de instelling van een verbod tot opstijgen voor stage II vliegtuigen en toestellen type IL 76 en 78.

Ter vergelijking : Op de luchthavens van Zaventem en Luik ligt het aantal nachtbewegingen tussen 60 en 80 per nacht.

Strategie:

De luchthaven blijft gedurende de nacht in exploitatie. Zolang het aantal nachtvluchten door een combinatie van maatregelen voldoende in de hand kan gehouden worden, komt er geen absolute beperking (contingent) in aantal nachtvluchten..

De installatie van een ILS op de baan 08 (kant zee) in 2001 zal de mogelijkheid bieden om meer landingen vanaf de zeezijde uit te voeren.

Er worden geen bedrijven of bedrijvigheden aangetrokken die specifiek nachtvervoer organiseren, ook al beperkt dit de mogelijkheden om de infrastructuur zeer snel te commercialiseren. Voor de beperking van het aantal nachtvluchten met kleine toestellen (<

6 ton) dringen zich momenteel geen specifieke maatregelen op, gezien de hinder zeer beperkt is.

3.7. OEFENVLUCHTEN

De luchthaven heeft een reglementering die oefenvluchten sterk beperkt. De meeste trainingsvluchten worden uitgevoerd door de kleine luchtvaart, die niet als hinderlijk door de omgeving ervaren wordt.

Er dient aangestipt dat de luchthaven Oostende gebruikt wordt voor de training met militaire toestellen (o.m. C130 en F16) die niet onder de geluidsnormering van de burgerluchtvaart vallen.

Oefenvluchten zijn noodzakelijk om de luchtvaartmaatschappijen en hun piloten toe te laten de luchthaven en haar uitrusting te leren kennen en gebruiken en Vlaamse jongeren te initiëren in de luchtvaart.

3.8. MASTERPLAN LUCHTHAVEN OOSTENDE

In oktober 1998 werd het masterplan voor de luchthaven Oostende, opgemaakt door SPIEKERMANN GmbH, Duitsland, voorgesteld. Het masterplan werd op 19 december 1998 door de Vlaamse regering gevalideerd.

Dit masterplan biedt een sterk uitgewerkte en samenhangende visie op de mogelijke luchthavenontwikkeling, en laat toe de investeringen op planmatige en doordachte wijze uit te voeren. Het biedt tevens een concept voor de verdere commerciële uitbouw van de luchthaven.

Het masterplan gaat uit van een verkeersprognose welke rekening houdt met de gevolgen van de invoering van de EU-richtlijn 92/14.

Deze prognose biedt perspectief op een aanzienlijke groei welke voor het vrachtverkeer geraamd mag worden op 6 % per jaar, overeenkomstig het internationaal groeiritme. Het masterplan opteert op een ruimtelijke scheiding van passagiers en vracht. De ingebruikneming van de luchthavengebonden bedrijvenzone zal een gedeeltelijke opdeling van de passagiers- en vrachtactiviteit mogelijk maken.

De luchthavenontwikkeling vereist nog belangrijke investeringen die deels afhankelijk zijn van een effectieve verwezenlijking van de groeiverwachtingen. Het masterplan beschrijft de aard van de vereiste investeringen en geeft indicaties over de uitvoering ervan.

De vereiste investeringen worden voor de periode 1998-2015 geraamd op 9 miljard frank, waarvan 1,3 miljard voor de basisinfrastructuur (taxiwegen, luchthaventerminal en – uitrustingen, inrichting van de landzijde en van de toegangen over de weg, bebakening en aanleg van de omgeving van de luchthaven), 2,7 miljard voor de afwerking en de verdere uitbreiding van de bedrijvenzone en 5 miljard voor de verdere uitbreiding van de superstructuur (onderhoudsloodsen, vrachtloodsen), te voorzien door de private sector.

Een substantieel gedeelte van het investeringspakket van 1,3 miljard voor de basisinfrastructuur is thans reeds in uitvoering of vastgelegd.

Het masterplan stelt ook maatregelen voor om de luchthavenontwikkeling op een milieuvriendelijke manier te laten plaatsvinden.

Tenslotte omvat het ook voorstellen om de beheersvorm van de luchthaven aan te passen aan de vereisten van een grotere commercialisering.

3.9 INVESTERINGSBELEID

Het investeringsbeleid is afgestemd op de aanbevelingen van het masterplan. Het wordt exclusief gericht op de instandhouding en verbetering van de basisinfrastructuur van de luchthaven, en van de bedrijvenzone en het terminalgebouw. De bouw van nieuwe superstructuur (vrachtlodsen, vliegtuiglodsen, onderhoudscentrum voor vliegtuigen, general aviation terminal...) dienen daarentegen door de private sector gefinancierd te worden.

Als belangrijke projecten voor de nabije toekomst staan voorop :

1. De plaatsing van een Instrument Landing System (ILS) op de baan 08 (kant zee), in samenwerking tussen het Vlaamse Gewest en Belgocontrol: inbedrijfstelling in het najaar 2001.
2. De afwerking van de luchthavengebonden bedrijvenzone. Dit project omvat verschillende deelprojecten die reeds zijn aanbesteed of in uitvoering zijn:
 - de aanleg van een verbindingsweg langs luchtzijde tussen de bestaande luchthaventerminal en de bedrijvenzone (uitvoering zomer 2000)
 - de plaatsing van een volledige afsluiting rond de bedrijvenzone, in samenhang met de vernieuwing van de bestaande afsluiting in slechte staat: gespreide uitvoering vanaf het najaar 2000
 - de oprichting van een bemande toegangspost met voorzieningen voor luchthavenbeveiliging, luchthavenbrandweer, douane en Rijkswacht: aanbesteding eind 2000
 - asverlichting en randverlichting van de rolbaan (najaar 2000)
 - verlichting van het laadplatform (najaar 2000).
3. De modernisering van de verkeerstoren (technisch gebouw), welke betrokken wordt door de diensten van Belgocontrol (verkeersleiding).
4. De verdere modernisering van het passagiersgebouw (in uitvoering, volledige realisatie midden 2001).
5. Tal van kleinere investeringen ten behoeve van het milieu (scheiding van afvalwaters, bouw van olie-afscidders, verfraaiing van de omgeving).
6. De doortrekking van de taxiweg tot de kop van de startbaan 26 (kant stad) zal gerealiseerd worden van zodra deze uit oogpunt van capaciteit van de startbaan vereist wordt. Dit project is echter niet prioritair t.o.v. de lopende investeringen (raming: 100 MF).
7. De oprichting van een luchtvaartschool op de luchthaven, waaromtrent reeds een concreet project bestaat, en de eventuele vestiging van een general aviation terminal (privé-initiatief) zullen worden opgevolgd en begeleid met de nodige investeringen inzake toegankelijkheid en luchthavenbeveiliging.
8. De vernieuwing van het platform voor kleine luchtvaart op de oude luchthaven.

De aanleg van een tweede piste (puntpiste) wordt niet langer overwogen. Uit oogpunt van capaciteit is deze piste, zelfs in de meest optimistische groeiverwachtingen, niet verantwoord. De aanleg van een tweede piste (directe kost: ca. 5 miljard) vereist een

volledige herconfiguratie van de luchthavendiensten (verkeerstoren, brandweer...), waardoor de kosten nog aanzienlijk hoger zullen liggen.

Bovendien zal deze piste uit oogpunt van de overheersende windrichtingen minder gunstig liggen dan de bestaande baan 26/08, zodat deze niet kan worden gesloten.

De aanleg van een puntpiste zal de bestaande hinderproblemen niet oplossen, maar eerder verplaatsen.

Uit milieu-oogpunt lijkt het verkieslijker (en sneller) de hinder aan de bron aan te pakken (door beperken of verbieden van lawaaierige toestellen), eerder dan een zeer dure infrastructuur te verwezenlijken die een omvangrijk ruimtebeslag vereist, ten nadele van de landbouw en de open ruimte.

De aanleg van een tweede landingsbaan is bovendien niet opgenomen in de recente wijziging van het gewestplan.

4. RECENTE ONTWIKKELINGEN ROND DE REGIONALE LUCHTHAVENS.

De Vlaamse regering heeft op 3 maart de hiernavolgende beslissing genomen met betrekking tot de verdere ontwikkeling van de regionale luchthavens, en ik citeer de beslissing :

Met betrekking tot de regionale luchthaven van Oostende:

1. De gunningsprocedure tot het in concessie geven van de luchthaven wordt stopgezet;
2. Voor deze luchthaven wordt een manager gezocht voor een periode van vijf jaar;
3. Deze manager krijgt een exploitatie-enveloppe en een investeringsenveloppe die overeenkomt met het gemiddelde van de laatste vijf jaar. Rekening houdend met de dotaties en de investeringen van de laatste vijf jaar komt dit neer op de volgende bedragen:

Op jaarbasis:

Exploitatiedotatie	Investeringsdotatie
67,26 miljoen	177 miljoen

Globaal genomen over een periode van 5 jaar:

Exploitatiedotatie	Investeringsdotatie
336 miljoen	884 miljoen

Het staat deze manager vrij om deze bedragen over de diverse jaren heen aan te wenden.

Er zal een beheersovereenkomst met deze manager worden afgesloten om de afspraken met betrekking tot het beheer vast te leggen.

Deze manager moet ook een duidelijk en afdwingbaar milieuplan opmaken, ter vermindering van de geluidsoverlast, minimaal met inbegrip van:

- een voorstel inzake de toegelaten types van toestellen,
- een voorstel inzake het maximaal aantal bewegingen,
- een voorstel inzake het maximaal aantal toe te laten nachtvluchten.

De verbintenissen in verband met het hierboven op te maken milieuplan zullen verankerd worden in de beheersovereenkomst.

4. Deze manager zal derden aantrekken om de uitbating van de luchthavens te optimaliseren en te rendabiliseren. Indien privé-partners kunnen gevonden worden zal de Vlaamse regering de beheersformule aanpassen zodat deze privé-partners kunnen toetreden tot de exploitatie van de luchthaven.

Met betrekking tot de regionale luchthaven van Deurne:

1. De gunningsprocedure tot het in concessie geven van de luchthaven wordt stopgezet, gemotiveerd zoals omschreven onder punt 7 van bovengenoemde nota;

2. Voor de luchthaven van Deurne wordt een manager gezocht voor een periode van vijf jaar;

3. Deze manager krijgt een exploitatie-enveloppe en een investeringsenveloppe die overeenkomt met het gemiddelde van de laatste vijf jaar. Rekening houdend met de dotaties en de investeringen van de laatste vijf jaar komt dit neer op de volgende bedragen:

Op jaarbasis:

Exploitatiedotatie
29 miljoen

Investeringsdotatie
88 miljoen

Globaal genomen over een periode van 5 jaar:

Exploitatiedotatie
145 miljoen

Investeringsdotatie
442 miljoen

Het staat deze manager vrij om deze bedragen over de diverse jaren heen aan te wenden.

Er zal een beheersovereenkomst met deze manager worden afgesloten om de afspraken met betrekking tot het beheer vast te leggen.

Deze manager moet ook een duidelijk en afdwingbaar milieuplan opmaken, ter vermindering van de geluidsoverlast, minimaal met inbegrip van:

- een voorstel inzake de toegelaten types van toestellen,
- een voorstel inzake het maximaal aantal bewegingen;

De verbintenissen in verband met het hierboven op te maken milieuplan zullen verankerd worden in deze beheersovereenkomst.

4. Deze manager zal derden aantrekken om de uitbating van de luchthavens te optimaliseren en te rendabiliseren. Indien privé-partners kunnen gevonden worden zal de Vlaamse regering de beheersformule aanpassen zodat deze privé-partners kunnen toetreden tot de exploitatie van de luchthaven;

5. Effectieve lengte startbaan Deurne: 1510 meter – bruikbare lengte: 1366 meter. Conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het gewestplan Antwerpen wordt de startbaan van Deurne niet verlengd. Bijkomende en bewarende maatregelen kunnen worden onderzocht. De nodige beschermende maatregelen zullen worden genomen.

Er zullen evenwel maatregelen worden genomen die toelaten om de bestaande startbaan zo maximaal mogelijk aan te wenden;

6. Tenzij andere mogelijkheden zich ter zake voordoen, kan binnen de grenzen zoals in punt 5 bepaald, de ondertunneling van de Krijgsbaan overwogen worden, op basis van een verslag van de aangestelde manager, voor zover deze de veiligheid en de rendabiliteit van de luchthaven op termijn in het vooruitzicht kan stellen. De eventuele ondertunneling van de Krijgsbaan zal gefinancierd worden buiten de beschikbare budgettaire middelen van de Vlaamse minister, bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer;

7. Er wordt een overlegcommissie opgericht waarin de vertegenwoordigers van de bewoners, de luchthavenverantwoordelijke en de vertegenwoordigers van gemeenten en districten zetelen;

Einde citaat.

Ter uitvoering van deze beslissing heb ik reeds met de Participatiemaatschappij Vlaanderen een bijakte afgesloten aan het lopende contract, ter responsabilisering van de regionale luchthavens.

PMV heeft reeds een ontwerp van dienstencontract opgemaakt, met de bedoeling om, via een Europese beperkte offertevraag, met bekendmaking, voor elke luchthaven een manager te zoeken.

De ontwerp-offerte is reeds een eerste maal op een interkabinettenwerkgroep besproken.

Op basis van dit overleg zal de PMV de offerte aanpassen. Een volgende overleg is nog deze maand voorzien.

Na gunstig advies van de inspectie van Financiën en na goedkeuring door de Vlaamse regering, zal ik vervolgens de PMV opdracht geven om de offerte onmiddellijk te publiceren.

Oprichting van een Vlaams Forum Luchtvaart

Het luchthaven- en luchtvaartbeleid in Vlaanderen maken nog niet het voorwerp uit van een gestructureerd overleg tussen de verschillende betrokken partners.

De groei die deze sector thans kenmerkt, maar ook de problemen die met deze groei gepaard gaan, maken dergelijk overleg echter wenselijk.

Ingaand op een aanbeveling van de Sociaal Economische Raad voor Vlaanderen wil ik dan ook de oprichting van een Vlaams Forum Luchtvaart voorbereiden.

Aan dergelijk forum kunnen verschillende opdrachten toevertrouwd worden, waaronder :

- de uitwerking van een geïntegreerd luchthavenbeleid in Vlaanderen, waarbij zowel de luchthaven van Brussel-Nationaal als de regionale luchthavens van Oostende en Antwerpen en de Intercommunale luchthaven van Kortrijk-Wevelgem in aanmerking genomen worden. De adviezen daaromtrent moeten de Vlaamse overheid meer inzicht geven in de sociaal-economische opportuniteiten van onze luchthavens en de impact van hun verdere ontwikkeling;
- de studie van de omgevingsproblemen en het streven naar samenhangende oplossingen, gesteund op uitwisseling van ervaringen;
- het onderzoek van de mogelijkheden tot opleiding en training van Vlaamse luchtvaarttechnici: piloten, verkeersleiders en gespecialiseerd luchtvaart- en luchthavenpersoneel, en dit zowel wat het financiële als het logistieke aspect betreft.

Uit deze opdrachten blijkt dat van dergelijk forum vooral aanbevelingen aan de Vlaamse regering omtrent de ontwikkeling van een strategische visie op langere termijn zal verwacht worden.

Dergelijk forum zou, zonder dit te willen beperken, kunnen samengesteld worden met volgende leden :

- de luchthavenbeheerders van de vier genoemde luchthavens;
- het Bestuur van de Luchtvaart
- Belgocontrol
- de Vlaamse administratie, in het bijzonder de administratie Wegen en Verkeer, de administratie Milieu, Natuur en Landinrichting (AMINAL) en de administratie Ruimtelijke Ordening (AROHM)
- de sociale partners vertegenwoordigd in de SERV
- een vertegenwoordiger van de milieugroeperingen (Bond Beter Leefmilieu)
- een vertegenwoordiger van een erkende pilotenvereniging (B.C.A. – Belgian Cockpit Association)
- VZW Stuurgroep Vliegend Vlaanderen (vertegenwoordiger van de kleine luchtvaart)
- FLAG (Flemish Aerospace Group)

Wat het voorzitterschap betreft lijkt het aangewezen dit forum te laten leiden door een extern expert, bij voorkeur een academicus, eventueel ondersteund door een administratief en een inhoudelijk secretariaat.

In het najaar 2000 zal een initiatief genomen worden om dergelijk Vlaams forum op te richten.