

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



Zitting 1996-1997

30 september 1996

TOELICHTINGEN

**bij de middelen- en de algemene uitgavenbegroting
van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997**

ADDENDUM

**AFDELING PERSONENVERVOER
EN LUCHTHAVENS**

PROGRAMMA 63.20

GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

I. Inhoudelijke invulling van het programma

1. Overzicht van het programma in globale cijfers per kredietsoort :

	NGK	GVK	GOK
Totaal krediet 1995	9.551,1	2.145,6	2.900,0
Totaal krediet 1996	10.071,0	1.732,1	2.225,6
Totaal krediet 1997	10.340,8	2.181,1	2.084,2

2. Inhoudelijke omschrijving van de programma-doelstellingen :

2.1. Strategische omschrijving

2.1.1. Beleidsvelden

Het programma concentreert zich op de financiële tussenkomst in de exploitatiekosten van de VVM De Lijn voor het geregeld personenvervoer (b.a.31.01), de uitgaven i.v.m. de uitvoering van mobiliteitsconvenanten (b.a. 31.06), de investeringen in infrastructuurwerken en aankoop van rollend materieel (b.a. 61.01), de afbetaling van annuïteiten (b.a. 81.01) en de onderhoudskosten voor investeringsuitgaven verricht vóór 1992 (b.a.81.28).

2.1.2. Beleidsdoelstellingen

Verbeteren van de toegankelijkheid, de snelheid en de betrouwbaarheid van het aangeboden openbaar vervoer.

2.2. Beschrijving voor het gerealiseerd beleid

2.2.1. Kwaliteit.

Minimale kwaliteitscriteria inzake bereikbaarheid en frequentie werden uitgewerkt en zijn opgenomen in de nieuw af te sluiten beheersovereenkomst.

Er wordt voorname aandacht besteed aan de opvang van de reiziger en aan de halte-accomodatie.

Het wagenpark, zowel bussen als trams, wordt geleidelijk gemoderniseerd.

De invoering van een integraal kwaliteitszorg-programma zorgt voor een aangepast klantenonthaal door de autobus-, trolleybus- of trambestuurder.

2.2.2. Kwantiteit.

Er wordt gestreefd naar het behoud van het huidige globale dienstverleningsniveau.

Een aanpassing van de dienstverlening aan de wijzigende vervoermarkt wordt op de voet gevolgd.

Het invoeren van nieuwe vervoersystemen (zoals belbus...) staat garant voor het vervoeraanbod in dunner bevolkte gebieden.

2.2.3. Tarieven.

Het invoeren van het magnetisch ontwaardingssysteem Pro-Data heeft bijgedragen tot een vereenvoudiging van vervoerbewijzen en tarieven en tot een verhoging van de gebruiksvriendelijkheid.

2.2.4. Investerings.

De investeringen worden aangewend voor : bouwtechnisch onderhoud, verbetering spoorlijnen, bouw of renovatie van gebouwen, aanleg nieuwe spoorlijnen, doorstromingsmaatregelen en eigen beddingen, halte-accomodatie en autobusstations, bedrijfszekerheid, informatie aan de reizigers en informatica en aankopen van bussen en trams.

3. Operationele omschrijving van het programma.

3.1. Beschrijving van de diverse beleidsinstrumenten

3.1.1. Dotatie aan de VVM als bijdrage tot het evenwicht van haar exploitatierekening en uitgaven in verband met de invoering van mobiliteitsconvenanten (31. ...).

3.1.2. Financiering van de investeringen van de VVM (61. ...).

3.1.3. Terugbetaling van annuïteiten en kosten voor het instandhouden van het patrimonium van het Vlaamse Gewest (81. ...).

II. Inhoudelijke toelichting per basisallocatie

1. Cijfermatig overzicht

1.1. Dotatie

	NGK	GVK	GOK
Totaal krediet 1995	9.530,0		(1)
Totaal krediet 1996	9.698,6		(2)
Totaal krediet 1997	9.876,7		(3)

- (1) In 1995 was de dotatie uitgesplitst over b.a. 31.01 (dotatie : 9.428,9 milj. fr.) en b.a. 31.05 (promotie : 101,1 milj. fr.)
- (2) In 1996 was de dotatie uitgesplitst over b.a. 31.01 (dotatie : 9.571,0), b.a. 31.04 (compensatie : 25,0) en b.a. 31.05 (promotie : 102,6) milj. fr.
- (3) In 1997 werd b.a. 31.04 volledig en b.a. 31.05 gedeeltelijk (20,0 milj. fr) overgeheveld naar b.a. 31.06.

1.2. Investeringen

	NGK	GVK	GOK
Totaal krediet 1995	–	2.113,4	2.150,0 (1)
Totaal krediet 1996	–	2.081,7	2.158,0 (2)
		(1.659,2)	(1.735,5)
		(+422,5)	(+422,5)
Totaal krediet 1997	–	2.538,7	2.166,4 (3)
		(2.106,5)	(1.734,2)
		(+432,2)	(+432,2)

- (1) In 1995 werden de investeringen voorzien op b.a. 61.01.
- (2) In 1996 werden investeringskredieten (VKen OK : 422,5 milj. fr) overgeheveld van b.a. 61.01 naar b.a. 90.09 van het VIF. De in de tabel opgenomen bedragen zijn de totaalsom van de 2 b.a.'s.
- (3) In 1997 werden de kredieten op b.a. 61.40 (vroeger 90.09) van het VIF geïndexeerd en bedragen ze 432,2 en GVK in GOK.
Op b.a. 61.01 van het programma 63.2 werd in vastlegging 2.106,5 milj. fr voorzien waarvan 47,3 milj. fr ingevolge

indexaanpassing, 122 milj. overheveling van b.a. 73.04 van progr. 63.30 en 278,0 milj. nieuw initiatief (aankoop trams).

1.3 Annuïteiten en kosten voor het instandhouden van het patrimonium

	NGK (81.01)	GVK (81.28)	GOK (81.28)
Totaal krediet 1995	14,1	32,2	750
Totaal krediet 1996	13,9	72,9	490
Totaal krediet 1997	13,8	74,5	350

2. Overzicht van alle voorname aanpassingen

2.1. De parameteraanpassing

De parameteraanpassingen zijn deze van de begrotingsrichtlijnen.

2.1.1 : Dotatie

De netto-vervoerontvangsten zullen toenemen met 2% (90 miljoen fr.)

De gemiddelde stijging van de kosten bedraagt 2,766%

2.1.2. Investeringen

- b.a. 61.01 – verhoging met 47,3 milj. fr (indexering)
- b.a. 61.40 – verhoging met 9,7 milj. fr (indexering)
- b.a. 81.28 – verhoging met 1,6 milj. fr (indexering)

2.1.3. Annuïteiten

- Jaarlijkse afname van de af te lossen annuïteit.

2.2. De financiële weerslag van de voor 1/1/97 genomen besluiten.

De beslissing van de Vlaamse regering tot aankoop van 45 gelede trams zal vanaf 1996 het investe-

ringsprogramma met 600 milj. frank per jaar verzwaren (gedurende 5 jaar).

Teneinde deze uitzonderlijke aankoop mede te helpen financieren is in de begroting 1997 een variabel krediet van 350 MF opgenomen.

2.3. De andere aanpassingen

Zowel in vastleggings- als in ordonnanceringskredieten zijn er jaarlijks aanpassingen ingevolge beslissingen van de Vlaamse regering (blokkering van de kredieten, desindexatie, begrotingscontrole, ...).

Er zijn ook nog de overhevelingen vermeld onder punt II.1.1 en 1.2.

Voor de gesplitste ordonnanceringskredieten voor het instandhouden van het patrimonium (b.a. 81.28) is er in 1997 een overheveling van 62,5 milj. fr. voorzien naar progr. 63.30, b.a. 73.03 en van 88,8 milj. fr naar het bufferkrediet.

PROGRAMMA 63.30
REGIONALE LUCHTHAVENS

I. Inhoudelijke invulling van het programma.

1. Overzicht van het programma in globale cijfers per kredietsoort

Evolutie van de exploitatiedotatie

Jaar	dotatie Antwerpen (b.a. 41.01)	dotatie Oostende (b.a. 41.02)
1995	27,3	70,4
1996	27,6	71,1
1997	20,5	68,6

Evolutie van de investeringen (b.a. 73.03 en 73.04)

Jaar	GVK	GOK
1995	178,7	172,8
1996	302,7	252,0
1997	187,6	208,5

Evolutie van de kosten en opbrengsten van de DAB luchthaven Antwerpen

	1995 resultaten	1996 begroting	1997 begroting
Opbrengsten			
dotatie	27,3	27,6	20,5
aëronautische ontvangsten	42,9	45,0	47,9
niet-aëronautische ontvangsten	27,8	31,1	32,0
Totaal	98,0	103,7	100,4
Kosten			
personeel	66,8	70,2	74,8
werkingskosten	19,6	33,5	25,6
Totaal	86,4	103,7	100,4
Resultaat	11,6	0,0	0,0

Evolutie van de kosten en opbrengsten van de DAB luchthaven Oostende

	1995 resultaten	1996 begroting	1997 begroting
Opbrengsten			
dotatie	70,4	71,1	68,6
aëronautische ontvangsten	83,2	83,3	91,6
niet-aëronautische ontvangsten	30,1	31,8	35,0
Totaal	183,7	186,2	195,2
Kosten			
personeel	133,5	145,2	149,5
werkingskosten	34,9	41,0	45,7
Totaal	168,4	186,2	195,2
Resultaat	15,3	0,0	0,0

2. Inhoudelijke omschrijving van de programma-doelstellingen

Het Vlaamse Gewest is bevoegd voor het beheer van de luchthavens Antwerpen en Oostende.

Beide luchthavens kennen sedert 1993 een merkelijke opleving van hun activiteit, die de gemiddelde evolutie op Europees niveau sterk overtreft.

In deze context voert de Vlaamse overheid een beleid van geleidelijke modernisering van de infrastructuur en de gebouwen van de luchthavens. teneinde de continuïteit van de exploitatie en de verhoging van de activiteit te kunnen waarmaken.

De luchthavens Antwerpen en Oostende werken als diensten met afzonderlijk beheer binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Deze formule laat toe met een zekere autonomie te opereren, en houdt rekening met de financiële afhankelijkheid van de overheid, zowel op het vlak van de exploitatie als van de investeringen.

2.1. Strategische omschrijving

2.1.1. Beleidsvelden

De Vlaamse regering beoogt de luchthavens Antwerpen en Oostende binnen hun huidige actie-

domein en met maximale zorg voor het leefmilieu verder uit te bouwen met het oog op de verbetering van de toegankelijkheid van Vlaanderen en de bevordering van de met luchthavenexploitatie verbonden activiteiten.

Dit beleid heeft reeds geleid tot een merkelijke toename van de werkgelegenheid op de beide luchthavens, zowel in de private als de openbare sector.

2.1.2. Beleidsdoelstellingen

De modernisering van de infrastructuur, de uitbreiding van de commerciële activiteiten en de verbetering van de klantvriendelijkheid in het luchthavenbeheer vormen de voornaamste doelstellingen van het beleid inzake exploitatie van de luchthavens. Deze doelstellingen garanderen dat de exploitatietussenkost van de overheid op termijn kan worden afgebouwd.

2.2. Beschrijving van het gerealiseerde beleid en beleidsperspectieven

Luchthaven Antwerpen.

De luchthaven Antwerpen vervult thans een voorname functie op het vlak van het aanbieden van snelle en stipte luchtverbindingen tussen de Antwerpse agglomeratie enerzijds en Londen en Schiphol anderzijds.

Daarnaast speelt de luchthaven ook een belangrijke rol ten behoeve van de diamantsector waarvoor deze luchthaven discrete en snelle transportmogelijkheden biedt.

De luchthaven Antwerpen stelt zich, als passagiersluchthaven dan ook tot doel de infrastructuur, en vooral het passagiersgebouw en de dienstverlening naar de passagiers toe, te moderniseren. In dit kader zijn thans tal van werken aan de gang. Daarnaast wordt ook de veiligheidsuitrusting afgestemd op de nieuwe reglementering. Eind 1996 zal ook de modernisering van het volledige wagenpark voltooid zijn.

In de afgelopen jaren werden bovendien tal van maatregelen genomen om de hinder van de luchthavenactiviteit voor de omwonenden te verminderen. Vergeleken met de toestand in 1991 is deze hinder merkkelijk afgenomen, en is de hinder van de

luchthaven niet meer doorslaggevend, vergeleken met deze veroorzaakt door het weg- en spoorwegverkeer in de omgeving.

Het sluitingsuur van de luchthaven gedurende de nacht (periode 23-06.30 uur) wordt zeer strikt toegepast.

Voor 1996 wordt voor de luchthaven Antwerpen gerekend op een passagiersaantal van 270.000.

De Vlaamse Gemeenschap stelt op de luchthaven 52 personeelsleden tewerk, op een totaal (openbare en private tewerkstelling) van ca. 550.

Luchthaven Oostende

Net als de luchthaven Antwerpen is de luchthaven Oostende overgedragen in een toestand die dringende en omvangrijke instandhoudingswerken noodzakelijk maakte. Aldus werd in 1996 de tweede fase van de overlaging van de startbaan uitgevoerd, en werden over de gehele lengte zuiverheidsstroken aangelegd.

Daarnaast is een meerjarenplan van start gegaan voor de modernisering van het luchthavengebouw dat uit 1968 dateert, en sindsdien geen belangrijke aanpassingen meer heeft gekend.

In 1997 zal de aandacht vooral worden toegespitst op de modernisering van de hoogspanningsleidingen, de plaatsing van een ILS op de baan 08 (kant zee) en de uitvoering van een nieuwe fase in de modernisering van de gebouwen.

Teneinde de economische activiteit van de regio Oostende te diversifiëren en in te spelen op de sterke groei van de luchtvaartsector is, aansluitend op de luchthaven, een luchthavengebonden industriezone aangelegd. Deze wordt thans verder afgewerkt, teneinde goede voorwaarden te scheppen om vestigingen mogelijk te maken.

De daartoe vereiste investeringen dienen te omvatten: de verdere doortrekking van de rolbaan (in uitvoering), de aanleg van een interne bedieningsweg naar de bestaande luchthaven, de aanleg van een verharde parkeervloer voor vliegtuigen en de plaatsing van de nodige beveiligingsuitrustingen.

Op het vlak van het leefmilieu wordt getracht de hinder voor de bevolking te beperken, hoewel moet worden vastgesteld dat de bouw van nieuwe woningen in het verlengde van de startbaan blijft

doorgaan. Dank zij de afname van het aantal oefenvluchten door beperking van de toegelaten periode, en dank zij een hogere tarifiering van de nachtbewegingen - waardoor deze effectief in aantal verminderen, ondanks de globale toename van de activiteit - is de totale hinder afgenomen.

Een belangrijk effect had ook het maximaal inschakelen van de baan 08 wanneer de weersomstandigheden dit toelaten. Aldus wordt het naderen en opstijgen over de stad Oostende tot een minimum herleid. De plaatsing van een ILS op de baan 08 zal deze mogelijkheden nog uitbreiden.

Aldus zal de luchthaven Oostende over korte tijd beschikken over een landingsbaan in zeer goede staat en met maximale gebruiksfaciliteiten.

De luchthaven Oostende zal in 1996 wellicht 90 á 95.000 ton luchtvracht te verwerken krijgen, naast ongeveer 50.000 commerciële passagiers, vooral chartervluchten.

Deze laatste activiteit kent sedert 1993 een gestage ontwikkeling en vormt sedertdien een nieuwe functie van de luchthaven. Zij werd via allerlei middelen. o.m. een nauwe samenwerking met de grote Belgische touroperators, gestimuleerd.

Op vrachtgebied bekleedt de luchthaven Oostende thans de 21ste plaats binnen Europa.

3. Operationele omschrijving van het programma

3.1. Korte beschrijving van de diverse beleidsinstrumenten

Vanaf 1997 zullen de luchthavens een dotatie voor de exploitatie en een dotatie voor de investeringen ontvangen.

De dotatie voor de werking bedraagt :

- voor de luchthaven Antwerpen : 205 MF
- voor de luchthaven Oostende : 68,6 MF

De dotatie voor de investeringen bedraagt 187,6 MF voor de beide luchthavens samen.

Zij zal worden toegekend naargelang van de vastlegging van projecten.

De investeringsdotatie zal voor ongeveer 2/3 besteed worden ten gunste van de luchthaven Oos-

tende en voor 1/3 ten behoeve van de luchthaven Antwerpen.

Deze nieuwe aanpak, die vergelijkbaar is met de wijze waarop de VVM en de zeehavens voor hun investeringen worden betoelaagd, komt in de plaats van de rechtstreekse investeringen door het Gewest. Daarnaast zullen de luchthavens verder een beperkt aantal investeringen, vooral in roerende middelen, zelf ten laste nemen, in de mate dat de evolutie van de inkomsten zulks toelaat.

Voor het eerst gaat de exploitatiedotatie voor de beide luchthavens in 1997 naar omlaag: met 1/3 voor de luchthaven Antwerpen en met 1/7 voor de luchthaven Oostende.

Voor de toekomst wordt een verdere reductie van de exploitatietoelage nagestreefd, om op termijn en binnen de huidige context, tot een volledige selfsupporting te komen.

De dotaties 1997 werden aangepast rekening houdend met de kosten van de uitstapregeling voor bepaalde personeelscategorieën.

Door de toegenomen activiteit en de daaruitvolgende meerontvangsten zijn de luchthavens steeds meer in staat hun personeels- en werkingskosten met eigen inkomsten te financieren.

3.2. Uitsplitsing van de uitgaven voorzien in het programma.

Het programma omvat geen verdere uitsplitsing.

II. Inhoudelijke toelichting per basisallocatie.

1. Cijfermatig overzicht.

Hiervoor wordt verwezen naar de eerste tabel.

2. Overzicht van alle voorname aanpassingen.

De investeringsdotatie werd bepaald in de optiek van constant beleid t.o.v. het jaar 1995.

De uitzonderlijke omvang van de investeringsmogelijkheden 1996 (303,5 MF) was nodig teneinde de modernisering van de startbaan te Oostende te kunnen uitvoeren.

Anderzijds biedt het financieringsmechanisme van de investeringsdotatie ruimere mogelijkheden om investeringsprojecten op te zetten.

Er wordt rekening gehouden met een verdere, geleidelijke groei van de activiteiten, gelet op de algemene groei van de luchtvaart in Europa.

De feitelijke resultaten zijn in grote mate afhankelijk van de beslissingen van luchtvaartmaatschappijen of touroperators om vanuit de Vlaamse luchthavens te opereren.

Gelet op het feit dat de personeelskosten in hoge mate vaste kosten zijn, niet rechtstreeks beïnvloed door de omvang van het verkeer, worden deze op een vrij constant niveau gehouden.

De evolutie van de werkingsuitgaven houdt rekening met de groei van de activiteit.
