

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1989-1990

16 MEI 1990

BELEIDSBRIEF

Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid

ingediend
door de heer J. Sauwens,
Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer

WOORD VOORAF

In januari 1989 werd het definitieve startschot gegeven voor de regionalisering van het departement Openbare Werken en Verkeer. Door de financieringswet van 16 januari 1989 werden immers de financiële middelen overgedragen aan Vlaanderen inzake de nieuw overgedragen bevoegdheden, dus ook wat betreft mijn departement. Het gaat om een volledig nieuwe materie, met daaraan gekoppeld een omvangrijk pakket financiële middelen en een uitgebreid patrimonium.

Een onderdeel van deze overgedragen bevoegdheden en van het patrimonium betreft de regionale luchthavens Antwerpen-Deurne en Oostende alsook het openbare vliegveld van Grimbergen.

In het verleden werd ten aanzien van deze luchthavens in feite nooit een beleid gevoerd. Ik zag de overdracht van deze infrastructuur dan ook als een uitdaging om, op basis van een objectieve evaluatie en inschatting van de toekomstkansen, zeker op de vooravond van het ééngemaakte Europa, een basis te leggen voor een Vlaams luchtvaartbeleid.

Na een eerste kennismaking en evaluatie ter plaatse op 2 juni 1989, besloot ik een objectieve en professionele doorlichting te laten uitvoeren. Dit gebeurde in opvolging van het Regeerakkoord van de Vlaamse Executieve. Hierin is overeengekomen om een grondige doorlichting door te voeren inzake de rol die de regionale luchthavens kunnen spelen in het economisch, vervoer- en transitbeleid van Vlaanderen. Bovendien werd bij de evaluatie terdege rekening gehouden met de omgevingszorg in ruime zin. Het is de integratie van de socio-ekonomische studieresultaten en de milieu-analyse die mij gebracht hebben tot het in deze nota verwoorde beleid.

Wie deze nota leest, zal merken dat we als beheerder van de Vlaamse regionale luchthavens nog gekonfronteerd worden met heelwat onzekerheden die zich buiten mijn bevoegdheid situeren. Deze onzekerheden hebben namelijk te maken met de evolutie op internationaal en Europees niveau, ondermeer wat betreft de organisatie van het luchtruim en de verkeersgeleiding, de vraag- en aanbodontwikkeling, de liberalisering, de technologische ontwikkelingen, de strategie van de luchtvaartmaatschappijen. Het zal mij niet beletten om op alle terreinen, in samenwerking met de geïnteresseerden en betrokkenen, al het mogelijke te doen om de in deze nota gestelde beleidsintenties hard te maken en in konkrete daden te vertalen.

Daartoe zal een verderzetting van het overleg met de federale overheid nodig zijn, vermits verschillende domeinen met betrekking tot de luchtvaart niet geregionaliseerd werden. Verder ben ik bereid om met de ons omliggende regio's als Nederland, Wallonië en Region Nord-Pas-de-Calais, samen de belangen van de regionale luchthavens te verdedigen.

De studiefase rond dit zeer specifieke en gespecialiseerde bevoegdheidspakket is nu ten einde; het neemt allerm minst weg dat er steeds ruimte blijft voor bijsturing. Het permanent opvolgen van de evolutie van de marktgegevens en de omgevingsfactoren is nu eenmaal het beste devies.

Allen die konstruktief willen meewerken, wil ik dan ook oproepen om samen de handen uit de mouwen te steken.

Johan Sauwens

Vlaams Gemeenschapsminister
van Openbare Werken en Verkeer

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1. PROBLEEMSTELLING EN SITUERING

- 1.1. Het bevoegdheidspakket
- 1.2. Vlaams luchtvaartbeleid
- 1.3. De economische dimensie
- 1.4. Luchtvaart als vervoersmiddel
- 1.5. De Europese kontekst
- 1.6. Ontwikkeling van de luchtvaart

HOOFDSTUK 2. DE REGIONALE LUCHTHAVENS IN VLAANDEREN

2.1. Inleiding

2.2. De luchthaven Antwerpen-Deurne

- 2.2.1. Situering
- 2.2.2. Luchthaveninfrastructuur
- 2.2.3. Aktiviteit
- 2.2.4. Verkeersprognose
- 2.2.5. Regionale impakt
- 2.2.6. Inpasbaarheid en beleid
- 2.2.7. Beleidsopties

2.3. De luchthaven Oostende

- 2.3.1. Situering
- 2.3.2. Luchthaveninfrastructuur
- 2.3.3. Aktiviteit
- 2.3.4. Verkeersprognose
- 2.3.5. Regionale impakt
- 2.3.6. Inpasbaarheid en beleid
- 2.3.7. Beleidsopties

2.4. Het vliegveld Grimbergen

- 2.4.1. Situering
- 2.4.2. Vliegveldinfrastructuur
- 2.4.3. Aktiviteit
- 2.4.4. Verkeersprognose
- 2.4.5. Impakt
- 2.4.6. Inpasbaarheid en beleid
- 2.4.7. Beleidsopties

2.5. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

HOOFDSTUK 3. ALGEMENE BELEIDSLIJNEN

- 3.1. Beheersformule
- 3.2. Beleidsinstrumenten
- 3.3. Financieel beheer
- 3.4. Investeringsplan
- 3.5. Bestemmingsplan
- 3.6. Verkeersgeleiding en diversen
- 3.7. Omgevingszorg

BIJLAGEN

- Bijlage 1, Overzicht activiteit; cijfers en grafieken
- Bijlage 2, Verkeersprognoses
- Bijlage 3, Geluidscontouren
- Bijlage 4, Technische gegevens
- Bijlage 5, Exploitatieresultaten

HOOFDSTUK 1

PROBLEEMSTELLING EN SITUERING

HOOFDSTUK 1. PROBLEEMSTELLING EN SITUERING

Het doel van dit eerste hoofdstuk is een overzicht te bieden van alle aspecten die verband houden met het luchtvaartbeleid, en die van belang zijn bij het uitwerken van een passende en aangewezen beleidskeuze.

1.1. HET BEVOEGDHEIDSPAKKET

Het beheer van alle luchthavens in België werd tot voor kort waargenomen door de Regie der Luchtwezen (R.L.W.), die het statuut van een parastatale A bezit. Reeds enkele jaren geleden werd voor de (kommerciële) uitbating van de luchthaven van Zaventem de NV B.A.T.C. opgericht; voor de administratieve taken werd een dienstverleningskontraakt gesloten met de R.L.W.. Voor deze luchthaven blijft uitsluitend de federale regering bevoegd.

Door de recente staatshervorming van augustus 1988 werden de uitrusting en uitbating van de regionale luchthavens in België overgedragen aan de gewesten. In Vlaanderen kwam dit bevoegdheidspakket onder de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer. Het gaat hier meer bepaald om de luchthavens Antwerpen-Deurne en Oostende, alsook om het openbare vliegveld Grimbergen.

De federale overheid blijft belast met de activiteiten die betrekking hebben op de organisatie en het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer. De voor de veiligheid vereiste uitrustingen blijven ter beschikking van de bevoegde dienst. Voor de minimale technische veiligheidsnormen inzake bouw en onderhoud alsook voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en voor de rechten die er betrekking op hebben wordt overleg gepleegd tussen de betrokken Executieve en de bevoegde federale overheid. Bovendien worden de Executieven betrokken bij de reglementering op het verkeer en bij het ontwerpen van regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens.

Samenwerkingsakkoord

Om de overdracht van dit bevoegdheidspakket soepel te laten verlopen, werd een samenwerkingsakkoord tussen de Belgische Staat namens de Regie der Luchtwezen, en de gewesten onderhandeld. Dit akkoord werd officieel ondertekend op 30 november 1989 en gepubliceerd in het staatsblad van 9 maart 11..

Het akkoord behelst in zeer grote lijnen :

- de overdracht van een verminderd personeelseffektief, dit in het licht van een polyvalente taakverdeling;
- de federale overheid blijft belast met de veiligheid van het luchtverkeer en draagt de kosten hiervoor;
- aan elk gewest wordt een investeringskrediet van 150 miljoen fr toegekend, vastgesteld op een jaarlijkse schijf van 50 miljoen fr (voor de jaren 1989, 1990 en 1991);
- het exploitatietekort van 1989 wordt volledig gedragen door de R.L.W.. In 1990 beperkt de tussenkomst van de R.L.W. zich tot 2/3e van dit tekort en in 1991 tot 1/3e ervan. Vanaf 1992 zullen de gewesten dus volledig zelf de financiële verantwoordelijkheid van de exploitatieresultaten dragen;
- de gewesten kunnen aanspraak maken op een administratieve cel van tenminste zeven personen, uit het personeels-effektief van de R.L.W..

De overdracht van het patrimonium en de overname van de bestaande kontrakten en overeenkomsten zullen geregeld worden bij een afzonderlijke wet voor de regionalisering van bepaalde overheidsinstellingen. Hiervoor verwijzen we naar het wetsontwerp "betreffende sommige openbare instellingen van openbaar nut en andere overheidsdiensten", dat op 29 maart 11. werd goedgekeurd in de Kamer en momenteel ter bespreking ligt in de Senaat. De voorbereiding van de konkrete overdracht zal gebeuren in overleg met de gewesten en de vakorganisaties.

Anderzijds zal door de Kamer en de Senaat het ontwerp van wet "tot hervorming van bepaalde economische overheidsbedrijven", waaronder de Regie der Luchtwezen, binnenkort behandeld worden. Dit ontwerp van wet, dat tot doel heeft de betreffende overheidsbedrijven om te vormen tot een parastatale van categorie E, werd door de Ministerraad van de federale regering einde februari 11. goedgekeurd.

Tot deze overdracht van patrimonium en personeel definitief is geregeld, zal de Regie der Luchtwezen onder de bevoegdheid van de respektievelijke minister het beheer van de regionale luchthavens waarnemen. Zo zal zij een begroting samenstellen en beheren die opgesplitst is in een nationaal en een regionaal deel. Dit doet echter geen afbreuk aan de financiële verantwoordelijkheid en de uitrustings- en uitbatingsbevoegdheid van de gewesten.

Sabena-monopolie

Met het oog op de Europese liberalisering enerzijds en om de regionale luchthavens meer armslag en ontplooiingskansen te bieden anderzijds, werden onderhandelingen gevoerd tussen de federale regering en de Executieven omtrent het doorbreken van het Sabena-monopolie voor wat betreft de uitvoering van geregelde vluchten tussen regionale luchthavens in Europa, en/of vanuit Zaventem (luchthaven categorie I) naar regionale luchthavens in Europa (en terug). De demonopolisering van het geregeld vervoer is eigenlijk geen uitzonderlijk "geschenk", wel een logisch gevolg van de Europese liberaliseringsmaatregelen, zowel deze in voorbereiding als in uitvoering.

In het eerste Europese liberaliseringspakket werd de relatie van een lidstaat en zijn luchtvaartmaatschappij(en) ongemoeid gelaten. De betrokken lidstaat kan dus al dan niet de liberalisering uitbouwen. Na meer dan twee jaar zet de federale regering de stap naar een verdere eenmaking.

De luchtvaartverbindingen tussen de regionale luchthavens en de nationale luchthavens (categorie I) van de Europese Gemeenschap werden reeds vrijgegeven bij een beschikking van de E.G. van december 1987.

In het ontwerp van wet "betreffende de luchtvaart-ondernemingen" wordt bovendien de beslissing van de regering om alle staatstussenkomsten ten voordele van Sabena af te schaffen, geregulariseerd. Het ontwerp van wet tot wijziging van de statuten van Sabena, bedoeld om het Sabenamonopolie te doorbreken, werd in februari 11. door de Ministerraad goedgekeurd; het werd vervolgens ingediend bij de Senaat, waar het op 29 maart 11. werd goedgekeurd en doorverwezen naar de Kamer. Deze statutenwijziging zal andere Belgische luchtvaartmaatschappijen de kans bieden tot exploitatie van internationale geregelde vluchten. Hiertoe werd trouwens reeds een initiatief genomen door de nieuwe Vlaamse luchtvaartmaatschappij "Flanders Airlines", die interregionale zakenvluchten zal uitvoeren vanuit Kortrijk-Wevelgem, Antwerpen-Deurne en Oostende. En het luchttaxibedrijf Ibis wil met geregelde vluchten op Southend en Hamburg starten, maar verkreeg geen toelating van het Bestuur der Luchtvaart dat zich in deze beslissing kan baseren op de bestaande wetgeving inzake het Sabenamonopolie. De demonopolisering van de geregelde vluchten in ons land is duidelijk een dringende noodzaak. Bij het toestaan van deze vluchten zal evenwel, tot de goedkeuring van de nieuwe E.G.-voorstellen terzake, de voorwaarde van de maximumcapaciteit van 70 zetels verbonden blijven.

De statutenwijziging van Sabena wordt ook gerechtvaardigd, nu de commerciële activiteiten van Sabena door haar dochteronderneming "Sabena World Airlines" (SWA) worden uitgeoefend en de maatschappij zich als een volwaardige privé-onderneming (met internationaal kapitaal) wil gedragen. Een bevoordeling vanwege de overheid is dus niet meer gerechtvaardigd.

Bilaterale luchtvaartakkoorden

Tenslotte werd tussen de federale overheid en de gewesten een overeenkomst afgesloten met betrekking tot de bilaterale luchtvaartakkoorden. Zo werd bepaald dat, van bij de aanvang van een negociatie, de gewesten in kennis zullen gesteld worden van de onderhandelingen met het oog op het afsluiten van een nieuw luchtvaartakkoord of herziening van een bestaand akkoord. In de nieuwe overeenkomsten zal niet Zaventem alleen als eindbestemming expliciet vermeld worden. Het akkoord zal gelden voor het hele Belgische grondgebied, waardoor ook de regionale luchthavens indien wenselijk van dit akkoord gebruik kunnen maken.

1.2. VLAAMS LUCHTVAARTBELEID

Vlaanderen had in het verleden helaas niet de mogelijkheid tot het voeren van een eigen luchtvaartbeleid. Door de overdracht van de regionale Vlaamse luchthavens wordt de mogelijkheid hiertoe aangereikt. Meteen kan uitgemaakt worden welke hun bijdrage kan zijn in bijvoorbeeld de economische ontwikkeling.

Met het oog op de ontwikkeling van een degelijk lange-termijn beleid ten aanzien van de Vlaamse regionale luchthavens, achtte de Vlaamse Executieve het nuttig een doorlichting te laten uitvoeren van de luchthavens. Hiermee werd trouwens tegemoet gekomen aan de aanbevelingen van de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen, in haar advies van maart 1987. Bij het opstellen van de inhoudelijke vereisten van de studie werd rekening gehouden met het S.E.R.V.-advies, alsook met de aanbevelingen in het verslag van de interministriële werkgroep ad hoc van 1988.

Na het uitschrijven van een beperkte offerteaanvraag in oktober 1989, waarbij beroep werd gedaan op de concurrentie werd, na een kritische evaluatie van de verschillende studievoorstellen, de studieopdracht toevertrouwd aan de Britse firma Airports U.K. Ltd.. Deze firma beheert een aantal kleine en middelgrote luchthavens in Groot-Brittannië en kan dus bogen op een jarenlange en veelzijdige ervaring. Dit bedrijf is bovendien de dochteronderneming van de B.A.A.-groep, de vroegere British Airports Authority die begin van de jaren tachtig geprivatiseerd werd en een aantal grotere luchthavens in Engeland beheert. In de hele wereld werd de groep betrokken bij de ontwikkeling en de oprichting van luchthavens.

De doorlichtingsstudie bestond uit een analyse van de huidige activiteit, de infrastructuur, de exploitatierekeningen, het personeel en het marktpotentieel. Op deze wijze kon de rol bepaald worden die de Vlaamse luchthavens kunnen spelen in het toekomstige Europese en internationale luchtvaartverkeer meer in het bijzonder, maar ook in de algemene mobiliteitsproblematiek.

Aan deze evaluatie werden prognoses gekoppeld inzake de activiteit op de luchthavens en inzake de exploitatieresultaten, dit voor de volgende 10 jaar. In deze studie werden ook adviezen verstrekt inzake het toekomstige beheer, tevens werden oplossingen gesuggereerd voor de huidige of de te verwachten knelpunten.

Aansluitend bij deze doorlichting werd een ruim opgevatte ruimte- en milieustudie uitgeschreven. Ze werd toegekend aan het gezamenlijk voorstel ingediend door de firma TC Team Consult en de VZW Mens en Ruimte. Het doel ervan was een inzicht te krijgen in de inpasbaarheid van de Vlaamse regionale luchthavens in het ruimtelijke kader, alsook een overzicht te krijgen van alle randvoorwaarden met betrekking tot de omgeving in de ruime zin van het woord.

Konkreet werd een analyse verricht van de mogelijke geluidshinder, het abiotisch milieu (lucht, oppervlakte- en afvalwater, bodem- en grondwater), het biotisch milieu (natuur en landschap), de effecten op bebouwd milieu en menselijke activiteiten en van de mobiliteitseffecten.

De resultaten van beide studies werden geïntegreerd, - globaal geëvalueerd en op elkaar afgestemd. Op basis van de besluiten van beide studies werd het voorliggend beleidsplan uitgewerkt. Bij de beleidsbeslissingen aangaande de Vlaamse luchthavens, die verderop aan bod komen, werden ook alle hieronder beschreven elementen betrokken en geëvalueerd. De nu volgende onderwerpen zijn dus meer dan een inleidende omkadering.

1.3. DE EKONOMISCHE DIMENSIE

Vlaanderen maakt momenteel een periode van onafgebroken groei door die gesteund is op een sterke internationale vraag naar haar exportprodukten. De verwerkende nijverheid speelt een sleutelrol in onze economische ontwikkeling; de produktie is in de eerste plaats geschikt voor uitvoer. Als een (relatief) klein land van de E.G. is de uitvoer een belangrijke gangmaker van economische vooruitgang. Onze relatief kleine binnenlandse markt is hier natuurlijk niet vreemd aan.

De cijfers spreken voor zich: de exportgerichtheid van onze bedrijven bedroeg, in 1988, 62 % (export in % van de omzet volgens BTW-aangiften); 70 % van de B.L.E.U.-export komt uit Vlaanderen. De voornaamste afzetmarkten voor onze uitvoer zijn Frankrijk (20 %), West-Duitsland (19,5 %), Nederland (14,7 %), het Verenigd Koninkrijk (9,3 %), de Verenigde Staten (5 %), Italië (6,2 %) en Zwitserland (2,4 %). Hiermee wordt alleszins de belangrijke positie van de E.E.G., en de primaire tendens van zakenverkeer met E.E.G.-landen, onderstreept.

Dé internationale roeping, maar meteen ook de wereldkonjunktuur-gevoeligheid van een kleine open ekonomie als die van Vlaanderen, is onmiddellijk duidelijk. Meer zelfs, de economische ontwikkeling van Vlaanderen wordt vooral toegeschreven aan de sterke expansie en de zuigeffekten van de wereldkonjunktuur op die kleine open ekonomie. We moeten kunnen inspelen op een versteviging van de wereldhandel. Alle troeven waarover Vlaanderen beschikt, dienen hiertoe optimaal benut.

Ook de grote investeringsprojekten van de laatste jaren door multinationale ondernemingen, al dan niet via koördinatiecentra, maken een vlotte bereikbaarheid en verbinding met het buitenland van vitaal belang. De kommunikatie dient gesmeerd te verlopen. Buitenlandse ondernemingen blijven in Vlaanderen sterk vertegenwoordigd en vormen één van de belangrijkste pijlers van onze Vlaamse ekonomie. Vooral buitenlandse firma's hechten zeer grote waarde aan de vlotte bereikbaarheid van een land via luchthavens, en dit zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De situering van de bedoelde firma's beperkt zich niet tot de onmiddellijk nabije regio; ze is veel ruimer verspreid. Er kan zelfs gesteld worden dat het hele Vlaamse land hierbij betrokken is. Dat blijkt althans uit diverse spontane kontaktnames uit het bedrijfsleven zoals we ze in de afgelopen maanden mochten noteren.

Deze infrastructuur van de regionale luchthavens kan bovendien als onderdeel van de totale verkeersinfrastructuur, en dat net als onze zeehavens, een belangrijke rol spelen in de doorvoer van goederen en diensten. Deze aktiviteit levert op haar beurt tewerkstelling en nevenaktiviteiten in de transportsektor en de sektor van de toelevering op.

Regionale ontwikkeling en tewerkstelling

Diverse studies wijzen op de economische betekenis van een luchthaven voor de regionale economie en voor het regionale bedrijfsleven in het bijzonder. Hieruit lijkt het ter beschikking staan van een goed uitgeruste en goed bereikbare luchthaven essentieel voor de verdere ontwikkeling, in de zin dat zij een aanhechtingspunt vormt en een economische motorfunctie kan vervullen. Die economische impact kan omschreven worden als een verandering in het niveau en de structuur van de activiteit in het hinterland van de luchthaven, zowel direkt als indirekt. Een raming van de invloeden is echter nooit eenduidig te maken.

In grote lijnen kunnen de bedrijven die gebaat zijn bij de aanwezigheid van een luchthaven als volgt worden ingedeeld:

- bedrijven die opdrachten ontvangen van het op de luchthaven gevestigde bedrijfsleven;
- bedrijven die luchtvracht verzenden en/of ontvangen via de luchthaven;
- bedrijven die profiteren van de bestedingen van passagiers (toeristen of zakenreizigers) via de luchthaven;
- bedrijven die gebruik maken van de luchthaven voor het ondernemen van zakenreizen;
- bedrijven in de direkte omgeving, met vestigingsvoordelen door de nabijheid van de luchthaven, zoals een snelle bereikbaarheid voor buitenlandse relaties, publicitaire voordelen en agglomeratievoordelen die ondermeer kunnen voortvloeien uit de aanwezigheid van bekende (inter)nationale ondernemingen die bindingen met de luchthaven hebben.

Een luchthaven kan dus een bijzonder grote bijdrage leveren aan het geheel van de economische functies in de regio. De afhankelijkheid regio-luchthaven is uiteraard wederkerig. Daarom dienen, samen met de respectievelijke Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen, andere sociaal-economische organisaties (zoals de Kamers van Koophandel) en de lokale overheden, ontwikkelingsplannen te worden opgesteld.

Voor een regio kan een luchthaven, met de eraan verbonden bedrijvigheid, een bron van inkomsten en werkgelegenheid vormen. Uit diverse analyses blijkt dat de bedoelde regio zich uitstrekt over een zone met een straal van 30 km. Bij de analyse van de invloed van de luchthavens op de werkgelegenheid moet rekening gehouden worden met de groeipercentages van de belangrijkste industrieën in Vlaanderen.

Tewerkstelling

Het is alvast interessant om de raming te vermelden met betrekking tot de werkgelegenheid die de drie regionale luchthavens op dit ogenblik met zich brengen.

Deze werkgelegenheid dient opgesplitst in drie categorieën : de primaire, de secundaire en de afgeleide tewerkstelling.

De primaire werkgelegenheid is onmiddellijk verbonden met de voornaamste functie van een luchthaven, namelijk het vervoer van personen en goederen.

Op de eerste plaats gaat het over een werkgelegenheid binnen de grenzen van de luchthaven, dit wil zeggen het personeel van ondermeer de luchthavenadministratie, luchtvaartmaatschappijen, luchtvrachtagenten, afhandelingsmaatschappijen, cateringbedrijven, brandstofleveranciers en douane. Dit niveau van tewerkstelling staat in direkt verband met het aktiviteitspeil van de luchthaven alsook met het soort verkeer, het bestaan van onderhoudsvoorzieningen en de kwaliteit van de dienstverlening.

Aansluitend moet de aanvullende werkgelegenheid worden vermeld, dit als werkgelegenheid die verband houdt met de dienstverlening aan de luchthavenaktiviteiten zoals horeca en hotels.

De laatste komponent van de primaire werkgelegenheid wordt gevormd door de leveranciers, wiens tewerkstelling - buiten het peil van de luchthavenaktiviteit - verband houdt met de werkgelegenheid op de luchthaven.

De sekundaire werkgelegenheid bestaat hoofdzakelijk uit plaatselijke dienstverlenende aktiviteiten. Ze omvat een ruime reeks van aktiviteiten die ondersteund worden door de primaire werkgevers. Denken we hierbij maar aan winkelbedienden, personeel van benzinestations, restaurateurs, schilders, behangers, enz.. Deze tewerkstelling is duidelijk het gevolg van een multiplikatoreffekt; ze vervult zelf ook een rol als multiplikator naar de leveranciers toe.

Een derde categorie verwijst naar de afgeleide werkgelegenheid. Het betreft personeel van ondernemingen die geen band met de aktiviteit op de luchthaven hebben, maar die zich in de omgeving vestigen om gebruik te maken van de diensten die de luchthaven voorziet. Hier werkt de zogenoemde "magneetfunctie" van de luchthaven.

Een raming van deze tewerkstelling geeft volgende benaderende en afgeronde cijfers:

	Antwerpen	Oostende	Grimbergen	Totaal
Primair	570	330	100	1000
Sekundair	280	110	-	390
Afgeleid	1700	880	200	2780
Totaal	2550	1320	300	4170

Dit totaal van de werkgelegenheid kan dan vertaald worden in afhankelijke bevolking door gebruik te maken van de verhouding van werknemers tot echtgenoten en kinderen ten laste. Bij een verhouding van 2,5 komt men aldus voor de Vlaamse regionale luchthavens tot een totale afhankelijke bevolking van ongeveer 10.400 mensen, waarvan 2.500 volledig afhankelijk zijn.

Besluiten

Het belangrijkste resultaat van de doorlichtingsstudie is alvast dat bewezen werd dat de drie luchthavens nu reeds, zij het gematigd, iets te betekenen hebben in het globaal makro-ekonomische kader en dienstenpakket. Hierdoor, en gelet op de ontwikkeling van de markt, kunnen de bedrijfsresultaten van de drie luchthavens zelfs bij een niet-drastische wijziging van het beleid in evenwicht gebracht worden. Rekening houdend met de afschrijvingen van de noodzakelijke investeringen en met de vaste kosten, komt dit ongeveer neer op een break-even situatie; het wil zeggen dat een verdergaande strategie moet ontwikkeld worden om investeringen mogelijk te maken ter ondersteuning van de concurrentiekracht. Konkrete initiatieven hiertoe komen verderop aan bod.

Tenslotte merken we op dat het beleid ten aanzien van de regionale luchthavens een wezenlijke bijdrage kan leveren tot het verwezenlijken van het globale exportbeleid van de Vlaamse Executieve. Hierbij denken we meerbepaald aan twee aktiepunten van de Vlaamse Executieve, met name de valorisering van de mogelijkheden inzake export van goederen en diensten alsook aan de verruiming van de geografische oriëntatie van de Vlaamse export.

De bijdragen tot de regionale ontwikkeling en het exportbeleid, met uiteraard de weerslag ervan op vlak van de globale economische ontwikkeling, zijn ongetwijfeld interaktief en zelfs multiplikatief. De betekenis van de luchthavens voor de bevolking, het zogenaamde maatschappelijke nut met inbegrip van de tewerkstelling en de makro-ekonomie, werd hierboven voldoende aangetoond. Terloops willen we nog vermelden dat Amerikaanse studieresultaten aantonen dat 50.000 luchthavenpassagiers voor de buurt van de luchthaven (voor Deurne is dit ongetwijfeld Antwerpen-stad, voor Oostende de stad en de hele kuststrook) een ontvangst genereren van zo'n 200 miljoen fr. Bij de evaluatie van het economisch nut van een luchthaven mag dus niet enkel gekeken worden naar de rechtstreekse opbrengst. De economische weerslag is zelfs zeer ruim verspreid.

Konkreet kan er dan ook aan gedacht worden om de promotie van de Vlaamse luchthavens te laten kaderen in het Vlaams programma inzake handelspromotionele akties in het buitenland en om gebruik te maken van de Vlaamse Dienst voor Buitenlandse Handel. Beide aspecten kwamen trouwens aan bod in de Beleidsbrief "Naar een Vlaams Exportbeleid" van de Vlaamse Executieve. Ook dient er met de regionale betekenis en de rol die de luchthavens kunnen spelen rekening te worden gehouden bij het opstellen van socio-ekonomische ontwikkelingsplannen voor de streek en voor heel Vlaanderen.

1.4. LUCHTVAART ALS VERVOERMIDDEL

Het luchtverkeer moet uiteraard beschouwd worden als één van de vervoermodi. Dit beleidsplan kadert dan ook in het globaal verkeers- en mobiliteitsplan voor Vlaanderen, waarvan de eerste resultaten in de loop van de maand mei zullen bekend gemaakt worden.

Vlaanderen promoot zichzelf internationaal als "Toegangspoort tot Europa". Onze ruim aanwezige infrastructuur rechtvaardigt deze promotie. Refererend naar de economische evaluatie laten we opmerken dat bedrijven uit niet E.E.G.-landen er tegenwoordig alle belang bij hebben te investeren binnen de E.E.G.. Vlaanderen heeft hier als troef een centrale ligging met een vlotte toegankelijkheid.

Deze toegankelijkheid wordt mogelijk gemaakt door een dicht wegnnet, goede treinverbindingen, drie zeehavens, een netwerk van rivieren en kanalen die tot diep in de industriële gebieden van noord-west Europa doordringen naast drie regionale luchthavens.

De vernoemde verschillende vervoerssystemen worden dikwijls als onverenigbaar en mekaar concurrerende alternatieven beschouwd. Niettemin maakt de filosofie van het gekombineerde vervoer de laatste tijd furore, voornamelijk met betrekking tot weg- en spoorvervoer. Men dient inderdaad de verschillende vervoersmodi te zien als een hecht systeem, dat de behoeften van de industrie en de gemeenschap tegemoet komt. Samen garanderen zij de eerder beschreven noodzakelijke ontsluiting van Vlaanderen.

De S.S.T.

Bij deze analyse werd allerm minst voorbijgegaan aan de toenemende betekenis van het treinverkeer en meer specifiek de ingebruikname van de SST en de Kanaaltunnel. Hieraan kon inderdaad niet voorbijgegaan worden, indien men weet dat in Frankrijk na de ingebruikname van de TGV het aantal passagiers op interregionale vluchten met 30 % verminderde.

De openstelling van de Kanaaltunnel zal slechts een minieme invloed hebben op het luchtverkeer op Antwerpen-Deurne en Oostende; verwacht wordt dat dit van geen belang zal zijn voor Grimbergen. Belangrijk hierbij is dat men tijdens de eerste exploitatiejaren genoodzaakt zal zijn de tarieven hoog te houden om de investeringskosten terug te winnen. Denken we maar aan de financieringsproblemen die geregeld opduiken bij het Chunnelproject door de jaarlijkse kostenstijging en de geraamde kostprijs reeds zeer ver overschreden is.

De luchthaven van Antwerpen-Deurne zal als enige luchthaven wel de negatieve invloed ondervinden van de ingebruikname van de SST. In hoofdstuk 2 wordt hierop gedetailleerd ingegaan. Algemeen kan reeds gesteld worden dat een exakte berekening van die impact moeilijk uit te voeren is, vermits dit afhankelijk is van de SST-dienstverlening en het prijsbeleid dat men zal volgen.

Een belangrijke bemerking is tevens dat men er moet van uitgaan dat de dienstverlening van de SST enerzijds de markt doet vergroten door extra verkeer voort te brengen en anderzijds delen van het bestaande weg- of luchtverkeer zal inpalmen. Een deel van dat extra voortgebrachte verkeer zal echter per vliegtuig gebeuren doordat de totale markt groeit en de mensen met meer regelmaat reizen. Dit laatste is voor Vlaanderen van zeer grote betekenis, gelet op de internationale afstemming.

Flexibiliteit

Bovendien dient opgemerkt dat bij de inschatting van de gevolgen voor het luchtverkeer van de ingebruikstelling van de SST, automatisch wordt verondersteld dat de reistijd van een vliegtuigreis langer is doordat de instaprocedures omslachtiger en langduriger is; dit weegt uiteraard relatief zwaar door op korte, interregionale verbindingen. Deze redenering is echter gebaseerd op het gangbare systeem op de grote luchthavens. Een regionale luchthaven beschikt daarentegen over de mogelijkheid om voor het interregionaal pendelverkeer een flexibele en vlotte instaprocedure samen met een aangepast betalingssysteem uit te werken. Veel van de omslachtige check-in- en afhandelingsformaliteiten, met de eraan gekoppelde lange wachttijden, kunnen vermeden worden.

In dit verband moet niet alleen gedacht worden aan de ontwikkeling van lijnvluchten; ook het toenemend belang van General Aviation vraagt onze aandacht. Deze "Algemene Luchtvaart" (de burgerlijke luchtvaart anders dan het geregelde en niet-geregelde commerciële luchtverkeer) gaat een steeds grotere rol spelen bij het vervoer van passagiers tussen plaatsen waar grote luchtvaartmaatschappijen uit financiële overwegingen niet (meer) vliegen. Een recente studie wijst aan dat deze vorm van luchtvaart een voordeel biedt ten opzichte van een wagen bij een reisafstand van 200 a 300 km (in vogelvlucht) of ten opzichte van de trein over een afstand van 160 km (bij 100 km/uur) of 550 km (bij 200 km/uur).

Samenvattend kan gesteld worden dat de SST voor de Vlaamse luchthavens geen dreiging hoeft in te houden. Beide vervoerssystemen zouden daarentegen komplementair kunnen worden. Bovendien zien ook de luchtvaartmaatschappijen de gevolgen van de SST in; zij zullen dit proberen op te vangen door ondermeer een optimaal en efficiënt gebruik van de geïnformatiseerde kommunikatiesystemen.

1.5. DE EUROPESE KONTEKST

Elke onderneming volgt tegenwoordig nauwgezet de marktontwikkelingen die het gevolg zijn van de geplande Europese éénheidsmarkt. Het is duidelijk dat beleidsverantwoordelijken van een luchthaven, met een activiteit die evident de landsgrenzen overschrijdt, deze ontwikkelingen met de grootste belangstelling moeten volgen.

Daarom werd nagegaan welke rol kan weggelegd zijn voor de Vlaamse luchthavens binnen de ons omringende Europese markt. Het gaat immers om een markt van 320 miljoen inwoners (E.G.). De bij de A.E.A. (Association of European Airlines) aangesloten luchtvaartmaatschappijen vervoerden in 1989, alleen al binnen Europa, meer dan 100 miljoen passagiers. De Europese Gemeenschap biedt met andere woorden een niet te onderschatten potentieel.

Europa staat vandaag op het punt een nieuw tijdperk van deregulering binnen te treden. Het doel van de liberaliseringsmaatregelen die reeds genomen of in bespreking zijn, is het realiseren van meer concurrentie, een grotere flexibiliteit in het aanbod, een bredere keuze voor de passagiers en lagere tarieven. Voorlopig concentreert de aandacht zich nog op het passagiersvervoer; dringend zullen ook maatregelen met betrekking tot het vrachtverkeer moeten uitgewerkt worden. In deze sektor is de dreiging van verregaande kartelvorming minstens even groot. De Europese Commissie heeft beloofd in het najaar 1990 voorstellen terzake in te dienen.

Een nieuwe gemeenschappelijke luchtvaartpolitiek is een essentiële vereiste bij de totstandkoming van een Europese éénheidsmarkt vanaf 1993. Hoe kan immers een vrije beweging van goederen en diensten binnen deze ééngemaakte ruimte gerealiseerd worden, indien de verplaatsingsmogelijkheden zouden beperkt blijven? Bovendien is een gezamenlijke politiek vereist om het hoofd te bieden aan een aantal knelpunten die verderop beschreven worden, maar ook om de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren in een periode van stijgende activiteit.

In het verleden was het luchtvervoer binnen de E.G. onderworpen aan een veelheid van concurrentiebeperkende maatregelen; ze vonden hun oorsprong in de na de Tweede Wereldoorlog overeengekomen structuren van de internationale burgerluchtvaart. Dit verkwistende systeem dat voortspruit uit een eng protektionistisch denken van de lidstaten, dient zo snel mogelijk geruimd, net als de concurrentiebarrières die als gevolg van dit denkpatroon werden opgebouwd.

De Europese commissie is bij het formuleren van liberaliseringsvoorstellen zeer behoedzaam tewerk gegaan. Vlaanderen is zeker vragende partij bij een liberalisering. Met de gevolgen van de te snelle en te verregaande deregulering in de Verenigde Staten voor ogen, lijkt het Europese streven naar een "geordende concurrentie" een verstandige politiek.

Het Amerikaanse voorbeeld

In de Verenigde Staten werd in de zeventiger jaren eerst overgegaan tot een gedeeltelijke, en daarna tot een volledige vrijstelling van de tarieven, dit met het oog op het aanwakken van de concurrentie. Waar dit laatste in de beginfase leek te lukken en vele nieuwe luchtvaartmaatschappijen het daglicht zagen, zakte de pudding vanaf 1984 ineen en kregen de tegenstanders van de deregulering gelijk. De grote luchtvaartmaatschappijen sloegen hard terug door een verlaging van de loonkosten en het opzetten van routenetwerken ("hub and spoke"). Er trad een saturatie op van de "hubs"; de grote maatschappijen konden van hun kant lagere tarieven aanbieden door de mogelijkheid van kruisgewijze subsidiëring. Bovendien werden zware investeringen verricht in komputerreserveringssystemen (CRS). De kleine jonge luchtvaartmaatschappijen werden hierdoor uit de markt verdrongen. Er volgde een golf van overnames en fusies; tegenwoordig is de concentratiegraad groter dan vóórheen. Er is zelfs sprake van een oligopolie. Bovendien gaan de tarieven in stijgende lijn; door de saturatie van de "hubs" zijn dan weer de vertragingen legio.

Niettemin zijn er voldoende redenen om in Europa een liberalisering door te voeren, zij het op een verstandiger en meer behoedzame wijze. Niet alleen is er het motief om een einde te maken aan de huidige concurrentiebeperkende maatregelen van de diverse lidstaten om aldus tot een betere dienstverlening te komen; daarnaast zijn er de economische motieven. De huidige concurrentiebeperking heeft namelijk geleid naar weinig efficiënte luchtvaartmaatschappijen; ze maken uiteindelijk maar weinig kans tegenover de efficiënter werkende concurrenten uit de Verenigde Staten en Zuidoost-Azië, die zich in toenemende mate op de Europese markt toeleggen.

Het eerste pakket

In Europa werden de eerste serieuze stappen naar een geliberaliseerde markt gezet met het luchtvaartpakket van december 1987 (Beschikking van 14 december 1987). Weliswaar was er reeds de Richtlijn van 25 juli 1983, die verbindingen tussen regionale luchthavens in de E.G. openstelde wanneer een maximum van 70 passagiersstoelen en/of een maximaal gewicht van 30 ton bij opstijgen voorzien is. Deze richtlijn liet evenwel de relaties tussen een lidstaat en zijn luchtvaartmaatschappijen ongewijzigd, waardoor het bestaan van monopolies ongewijzigd bleef.

De opgenomen maatregelen in het pakket van december 1987 versoepelden de tariefstelling, de capaciteitsverdeling en de toegang tot de markt. De luchtvaartmaatschappijen mochten tot 55 % korting toestaan op het referentietarief en er kon aan maatschappijen die dat wensten een toestemming gegeven worden om hun capaciteit aan te passen tot een 45/55-verdeling, en na 1 oktober 1989 zelfs een 40/60-verdeling. De toegang tot de markt werd verruimd door het "multiple designation"-systeem en door het versoepelen van het vijfde-vrijheidsgraadverkeer. Het eerste laat een lidstaat toe om meerdere maatschappijen aan te wijzen op een route, het tweede stelt een maatschappij in staat om aan vervoer te doen tussen een ander land dan dit van registratie en een derde land.

De gevolgen van dit eerste pakket maatregelen werden pas de laatste jaren merkbaar. Zo kwamen er 65 luchtdiensten bij in 1988, in 1989 nog eens 62. Maar het is vooral belangrijk dat succes geboekt werd op het vlak van de mentaliteitswijziging.

Tweede fase

In september 1989 stelde de Europese Commissie een tweede pakket maatregelen ter liberalisatie voor van de burgerluchtvaart. Dit pakket bestaat uit vier delen: de tarieven, de toegang tot de markt, de capaciteitsverdeling en de concurrentieregels.

Wat de tarieven betreft zocht men naar het juiste midden tussen volledige vrijlating van de tariefstelling en het bieden van bescherming tegen te hoge of te lage prijzen. Hiertoe werd een systeem van dubbele afkeuring voorgesteld, op voorwaarde dat een luchtvaarttarief dat met 20 % afwijkt van het tarief in het voorgaande seizoen, aan een ernstig onderzoek wordt onderworpen. Als tweede voorwaarde geldt de bepaling dat een betrokken lidstaat of een luchtvaartmaatschappij op de bedoelde route, de Commissie kan verzoeken na te gaan of een voorgesteld tarief in overeenstemming is met de geldende criteria.

De toegang tot de markt zou verruimd worden door de lidstaten te verplichten het recht tot het onderhouden van een dienst toe te kennen aan meerdere luchtvaartmaatschappijen van haar grondgebied. Dit gebeurt door het totstandbrengen van vervoersrechten van de derde en vierde vrijheid, en zelfs in zekere mate met een combinatie van beide (de zogenaamde zesde vrijheid), alsook door een verlaging van de drempels voor meervoudige aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen. De Kommissie besloot tevens de werkingssfeer van luchtdiensten in het kader van de vijfde vrijheid geleidelijk uit te breiden en stelt de geleidelijke invoering van cabotage voor, dit binnen de Gemeenschap, voor luchtvaartmaatschappijen met geregelde luchtvaartdiensten. Voor vliegtuigen met hoogstens honderd zitplaatsen, juist het type vliegtuigen dat meestal ingezet wordt op interregionale verbindingen, wordt in het voorstel aan de toepassing van de vijfde vrijheid zelfs geen capaciteitsbeperking verbonden.

Er dient aangestipt dat over de bepaling betreffende de relatie tussen een lidstaat en zijn luchtvaartmaatschappijen geen eensgezindheid werd bereikt door de Transportministers in december 1989. Men besloot de toepassing van deze bepaling tot juli 1992 uit te stellen.

Belangrijk voor de regionale luchthavens is ook de voorgestelde regeling inzake de capaciteitsverdeling. Met de uitdrukkelijke bedoeling om de ontwikkeling van diensten tussen de regionale luchthavens te bevorderen en de druk op de grote overbelaste luchthavens te verlichten, stelt de Kommissie voor om alle interregionale luchtdiensten én de diensten onderhouden door vliegtuigen met maximaal 100 zitplaatsen, van capaciteitsbeperkingen uit te sluiten. Er is zelfs een bescherming voor nieuwe regionale luchtdiensten voorzien gedurende de eerste drie jaar. Voor de andere luchtdiensten wordt voorgesteld om de capaciteitsverdeling te verminderen tot een verhouding van 25/75 vanaf 1 april 1992.

Inzake de konkurrentieregels blijven een aantal groeps-vrijstellingen behouden; wat het tariefoverleg en de deling van de opbrengsten betreft, worden evenwel strenge beperkingen opgelegd. Na 1992 zal de Kommissie een nieuwe evaluatie maken.

Het vervolg

Er mag niet ontkend worden dat de weg naar de verdergaande liberalisering met hindernissen geplaveid is. De eerste hindernis is van politieke aard; ze biedt zich vandaag aan onder de vorm van het door de Transportkommissie van het Europese parlement opgestelde zogenaamde "Rapport Visser". Dit rapport weigert het principe van de dubbele verwerping van de tarieven evenals de cabotagerechten te aanvaarden. Zelfs de vijfde-vrijheidsrechten worden niet vermeld, en aan de 25/75 capaciteitsverdeling worden voorwaarden verbonden. Er mag gesteld worden dat enerzijds de voorstanders van een centralistisch beleid en anderzijds de lobby van de nationale luchtvaartmaatschappijen, sommige Europese parlementsleden bereid vonden tot een ultieme, behoudsgezinde reactie. Men dient echter te beseffen dat de Europese vrijmaking nu eenmaal onomkeerbaar is.

Naast deze mogelijke politieke obstakels zal ongetwijfeld aandacht moeten besteed worden aan materies op andere terreinen. Het grootste probleem is ongetwijfeld de kongestie van de luchthavens en het luchtruim. Een uitbreiding van de luchthaven- en verkeerskontrole-infrastructuur is dan ook van levensbelang voor een geslaagde deregulering van de Europese luchtvaart.

Bovendien zal men moeten toezien op de evolutie in het gebruik van de komputerreserveringssystemen (CRS) en een gedragscode ontwikkelen die vermijdt dat men verzeilt in een oneerlijke concurrentie. Hetzelfde kan gezegd worden over het systeem van de verdeling van de "slots", dat geen instrument mag worden om de liberalisering te blokkeren. Er wordt dan ook belangstellend uitgekeken naar het aangekondigde voorstel van de Europese Commissie voor een gedragscode voor de toewijzing van slots op luchthavens ten einde discriminatie tegen luchtvaartmaatschappijen en/of verspilling van de schaarse middelen te voorkomen.

Andere domeinen die onze aandacht zullen genieten en waar op Europees niveau naar een gezamenlijk beleid moet gestreefd worden, betreffen de aflevering van brevetten en licenties voor vliegend en technisch personeel, een regeling inzake de bepaling van het aantal vlieguren evenals de luchtwaardigheidsvoorschriften.

Een specifieke dreiging is ongetwijfeld de kartelvorming tussen de luchtvaartmaatschappijen die uiteraard leidt tot concurrentievervalsing. De huidige, veelvuldige samenwerkingsverbanden tussen maatschappijen houden alvast een waarschuwing in dat de politieke verantwoordelijken niet mogen dralen. Anders dreigt de verdere liberalisering in de kiem gesmoord en door de feiten voorbijgestreefd te worden.

Regionale luchthavens

Ondanks de beschreven onopgeloste problemen moet het duidelijk zijn dat de concurrentie binnen Europa sterker zal worden. Alleen zullen de gevolgen minder brutaal zijn dan in de V.S., terwijl de resultaten slechts op langere termijn duidelijk zullen worden.

Het is alleszins zo dat de regionale luchthavens in Europa een belangrijke bijdrage kunnen leveren tot de oplossing van de diverse, vermelde knelpunten, en een stuwende rol kunnen spelen in het streven naar een gezamenlijk beleid op vlak van de economische en sociale factoren.

Niet in het minst kunnen ⁴interregionale verbindingen een oplossing bieden voor de bestaande en te verwachten kongestie. Bij de reorganisatie van het luchtruim en de verkeerskontrole zal men verplicht zijn de regionale luchthavens te betrekken en het gebruik van de regionale luchthavens aan te moedigen. Er is een nood aan een éénvormig en krachtig verkeersgeleidingssysteem voor de hele Europese Gemeenschap, met als doel te komen tot een optimaal beheer van het luchtruim naast een optimale verdeling van de "slots". In 1988 liepen bijna dertig procent van de lijnvluchten in Europa een vertraging op van minstens vijftien minuten. De grote meerderheid van deze vertragingen worden toegeschreven aan het feit dat de verkeerskontrole boven Europa verdeeld is over maar liefst 42 controlecentra die werken met 22 verschillende, niet op elkaar afgestemde systemen. Volgens ramingen van de A.E.A. is het resultaat hiervan een jaarlijkse vertraging van 400.000 uur of een verlies van meer dan 200 miljard frank. In de Verenigde Staten wordt het gehele luchtruim gecontroleerd door slechts 20 centra die alle met één en hetzelfde systeem werken!

In deze kontekst is het nuttig te wijzen op het bestaan van Eurocontrol. Deze Europese organisatie is gericht op samenwerking op het gebied van de veiligheid van het luchtverkeer, maar houdt zich verder ook bezig met het berekenen, het innen en afdragen van de gebruikers-heffing (betaald door de luchtvaartmaatschappijen). Deze vergoedingen worden geheven op basis van het gebruik van navigatie hulpmiddelen en van verleende verkeersgeleidingsdiensten. Eurocontrol bestaat reeds 27 jaar, maar alleen België, Nederland, West-Duitsland en Luxemburg maken er echt gebruik van. Turkije en Malta zijn lid, Noorwegen en Zweden tonen interesse. Italië en Spanje bereiden hun lidmaatschap voor. Denemarken wil daarentegen geen lid worden. Zowel het Europese parlement als de EG-Kommissie willen dat de EG steun zou geven aan Eurocontrol; de administraties van de lidstaten zijn evenwel terughoudend.

De konsumenten zullen uiteindelijk gebaat zijn bij enerzijds de betere en soepelere dienstverlening die de regionale luchthavens hen bieden. Een pluspunt is verder de afwezigheid van kongestie en de eraan verbonden nare wachttijden. Bovendien behoort een toenemend aantal vluchten met meer keuze inzake prijs en kwaliteit zeker tot de mogelijkheden.

1.6. ONTWIKKELING VAN DE LUCHTVAART

De analyse van de marktontwikkelingen en de bedrijfs-ekonomische doorlichting van de luchthavens wijst uit dat de Vlaamse regionale luchthavens een draaischijf kunnen vormen in de Europese schaalvergroting. Niet in het minst kan dit door de groeiende interesse van bestaande of nieuwe luchtvaartmaatschappijen voor het opzetten van "point-to-point"-netwerken, wat dan weer kansen biedt voor zowel Deurne als voor Oostende.

In deze kontekst is het dan ook interessant om een kort overzicht te schetsen van de huidige ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens.

In 1989 vervoerden de 21 leden van de AEA (Association of European Airlines) naar en vanuit België 277.823 passagiers, verspreid over 3.155 vluchten. In het totaal vervoerden deze Europese maatschappijen ongeveer 100 miljoen passagiers over de wereld, wat een stijging van het passagiersaantal betekent van 7,7 % (tegenover 1988). De cijfers voor de Europese markt betreffen een aangroei van 8,6 % voor de passagiers naast een aangroei van 8,7 % voor de vracht. Uitgedrukt in kilometers/passagiers gaat het over een stijging van 12 %, van 9,5 % voor het vrachtvervoer (telkens inter-Europees). Deze cijfers worden echter op sommige verbindingen ruim overschreden. Zo kende het intra-Europese passagiersvervoer vanuit Parijs (Aéroports Charles de Gaulle) een aangroei van 12 % (15 miljoen passagiers in 1989).

Voor de toekomst meldt de IATA-prognose voor het internationale passagiersvervoer een jaarlijkse stijging van 5 à 7 %, die zal uitmonden in een verdubbeling tegen het jaar 2000. Hierbij valt een toenemend belang te verwachten van General Aviation. In dit verband is het interessant te weten dat de EG 65.000 piloten telt; zo'n 50.000 vliegtuigen zorgen voor de aan- en afvoer van passagiers en vracht naar 800 lijnvliegthuigen.

Reeds eerder werd gewezen op het toenemend belang van General Aviation. Dit type van verkeer wordt omschreven als "de burgerlijke luchtvaart anders dan het geregeld en niet-geregelde kommerciële luchtverkeer". Konkreet komt G.A. neer op het luchtvervoer dat niet verricht wordt door de grote luchtvaartmaatschappijen en/of met grote toestellen. Het bestaat uit zakenvluchten, luchttaxi, opleiding, reklamesleepvluchten, luchtfotografie en -kartografie, hulpverlening, toerisme en rekreatie.

De recreatie- en sportvliegerij neemt echter maar 6 % van de General Aviation voor zijn rekening. Het hoofdaksent ligt vooral op de dienstverlenende functie. Dit houdt in dat een waardevolle bijdrage kan verleend worden aan zowel de mobiliteit als aan de socio-ekonomische ontwikkeling van de regio. De vliegtuigtypes die hiervoor worden ingezet zijn van die aard dat zij de omgevingshinder beperkt houden. General Aviation is vooral een troef in het vervoer van personen tussen plaatsen waar grote luchtvaartmaatschappijen en/of grote vliegtuigen niet (meer) vliegen.

De verwachting dat General Aviation een steeds grotere betekenis krijgt, wordt gestaafd door de enorme tijdverliezen die vandaag op grote luchthavens en/of met grote vliegtuigen worden geleden. Vooral zakenmensen' zoeken naar een meer soepel, efficiënter vervoermiddel. Vandaag reeds neemt G.A. 80 % van de totale vliegreuren en meer dan 50 % van het passagiersverkeer voor haar rekening.

Ook in de vrachttrafiek is, gelet op de toename van het handelsverkeer, een sterke opleving te verwachten. Ze is voornamelijk gesitueerd in de sektor van de halffabrikaten, een bij uitstek door de lucht te vervoeren produkt. De IATA-prognoses maken hier melding van een jaarlijkse stijging van 5 % (internationaal).

De vliegtuigtypes die in de hele wereld voor luchtverkeer ingezet worden, zijn ter illustratie in bijlage 4.2 opgenomen.

De luchthavens in de ons omringende landen bereiden zich druk voor op de beschreven ontwikkelingen. Het gaat dikwijls om enorme projekten. Zo stemt het voorbeeld van Stansted tot nadenken. Londen kent momenteel twee grote luchthavens, te weten Heathrow en Gatwick. Vandaag wordt de laatste hand gelegd aan een volledig nieuwe terminal op de luchthaven van Stansted. Het gaat om een totale investering van 300 miljoen pond; ze moet van Stansted de derde grote Londense luchthaven maken. Maar ook Rijsel (luchthaven Lille-Lesquin) breidt uit en voert een investeringsprojekt uit ten belope van ongeveer 120 miljoen FF.

Een greep uit de overige investeringen levert in vogelvlucht het volgende, niet-limitatieve lijstje op: Londen-Heathrow (aanpassingen voor 36 miljoen pond), Londen-Gatwick (uitbreiding passagiersterminal ad 64 miljoen dollar), Farnborough (uitbouw general aviation-infrastructuur voor meer dan 130 Min pond), diverse andere Europese luchthaven-uitbreidingen- en aanpassingen (Manchester, Prestwick, Glasgow, Edinburgh, Birmingham, Cardiff-Wales, Norwich, Bristol, Londen-City), Barcelona, München 2 (een volledig nieuwe bijkomende terminal voor zowel passagiers als vracht), Frankfurt (uitbreiding voor 3.000 miljoen dollar), Hamburg (uitbreiding en verbetering voor ± 1.100 miljoen pond), Hannover (nieuwe vrachtterminal), de Parijse luchthavens (investeringsprogramma: nieuwe terminals, derde landingsbaan, businesscentrum, TGV-station), de luchthaven Marseille-Provence (vrachtterminal, en een investering van 2 miljard FF voor passagiersverkeer-faciliteiten), Schiphol (uitbreiding terminal), Eindhoven (nieuwe terminal), Beek (nieuwe startbaan), Luxemburg-Findel (uitbreiding voor ongeveer 60 miljoen pond), Kastrup (Denemarken, nieuwe terminal ad 30 miljoen dollar). Bovendien wil het Verre en Midden Oosten duidelijk een belangrijke rol gaan spelen in het luchtvaartgebeuren, gelet op de belangrijke luchthaven-infrastructuurplannen, in ondermeer Indonesië, Thailand, New Guinea, Macau en Nepal.

Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden kan, zoals eerder gesteld werd, niet voldoende gepleit worden voor een efficiënte organisatie en verdeling van het luchtruim. Bijkomend argument is nog dat in de toekomst de ATC een steeds belangrijker rol zal (moeten) spelen. Zo willen we verwijzen naar de steeds toenemende automatisering in de vliegtuigbesturing, met als meest treffende voorbeeld de Boeing 747 en de Airbus 320.

HOOFDSTUK 2

DE REGIONALE LUCHTHAVENS IN VLAANDEREN

HOOFDSTUK 2. DE REGIONALE LUCHTHAVENS IN VLAANDEREN

2.1. INLEIDING

Na het schetsen van het algemene kader, is het nuttig een bondig overzicht te geven van de situering van de diverse beleidsaspecten met betrekking tot de regionale luchthavens.

Op dit ogenblik berust de organisatie van de luchtvaart in België in de handen van twee instellingen, te weten de Regie der Luchtwegen (RLW) en het Bestuur der Luchtvaart.

De RLW draagt de verantwoordelijkheid over twee grote domeinen: de Veiligheid van het luchtruim (voornamelijk de luchtverkeersleiding) en het beheer over de luchthaveninfrastructuur. Hiertoe beschikt zij, buiten het personeel dat plaatselijk op haar luchthavens tewerkgesteld is, over een centrale administratie die elementen behandelt als de personeelsaangelegenheden, financiën, handelszaken en een studie- en programmatiebureau. Het luchthavenbeheer kan opgesplitst worden in drie grote stukken, namelijk de brandweerdienst, het algemeen bestuur en de luchthavenbeveiliging (van de grondinfrastructuur). Zelf is de luchtverkeersveiligheid nogmaals opgedeeld in een plaatselijke en een centrale controle.

Alleen het luchthavenbeheer van de Vlaamse luchthavens, meer bepaald de luchthavens van Antwerpen-Deurne en Oostende evenals het vliegveld van Grimbergen, werd overgedragen aan het Vlaamse Gewest.

De rol van het Bestuur der Luchtvaart bestaat uit het verlenen van vergunningen voor piloten, vliegtuigen, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en vliegroutes (in het kader van bilaterale luchtvaartovereenkomsten). Hoewel dit een vrij beperkte bevoegdheid kan lijken, toch is de rol van het Bestuur vrij essentieel voor de luchtvaart in België.

Het is evident, ook al is de bevoegdheid niet geregionaliseerd, dat de ontwikkeling nauwgezet gevolgd en mee gestimuleerd moet worden op alle terreinen die verband houden met de operationaliteit van de luchtvaart. Zo denken we ondermeer aan de opleiding van piloten, de organisatie en veiligheid van het luchtruim en het soepel toestaan van nieuwe luchtverbindingen. Daarom lijkt een goede verstandhouding met de federale overheid van groot belang.

Omgekeerd zal regelmatig overleg moeten gepleegd worden met de lokale overheden. Gedacht wordt aan het opnemen van dienstbaarheden in de gewestplannen en de BPA's naast het voorkomen en het zoeken naar oplossingen voor de eventuele omgevingshinder. Dit overleg en op elkaar afstemmen van het beleid is ook noodzakelijk gelet op de belangrijke invloed van de lokale ruimtelijke ordening op de luchthavens.

Bij het bepalen van de toekomstkansen en het potentieel van de Vlaamse regionale luchthavens werd uiteraard rekening gehouden met de Europese kontekst, meer bepaald de op til zijnde liberaliseringsmaatregelen, en de ontwikkeling van de internationale luchtvaart. Deze onderwerpen kwamen voldoende ter sprake in het eerste hoofdstuk.

In datzelfde hoofdstuk werd reeds voldoende gewezen op het ruimere belang en de betekenis van de regionale luchthavens voor Vlaanderen. Denken we hierbij vooral aan de grote afhankelijkheid van de Vlaamse economie en haar groei ten aanzien van de internationale handel. Een vlotte bereikbaarheid met het buitenland is van vitaal belang, ook voor het Vlaamse en internationale zakenleven. Bovendien willen we wijzen op het niet onbelangrijke maatschappelijk-ekonomische nut van de regionale luchthavens en op de direkte en de indirekte tewerkstelling die zij genereren.

Er heerst vandaag een grote interesse van investeerders voor onze luchthavens. Momenteel zijn diverse dossiers hangende die voornamelijk om uitbreiding of oprichting van gebouwen en loodsen verzoeken. Andere projekten die reeds in het voorbije jaar gerealiseerd werden, brengen we hieronder aan bod.

In Oostende werd het luchthavenrestaurant overgenomen door een nieuwe concessionaris, die zich bij de overname verbonden heeft tot een renovatie ten bedrage van 6 miljoen fr. In Antwerpen-Deurne bouwde de firma BP een totaal nieuw brandstofdepot (ongeveer 1.250 m²) aan de inschepingsvloer om een betere dienstverlening te kunnen garanderen. Op deze luchthaven nam de luchtvaartmaatschappij KLM onlangs haar nieuwe kantoren op de tweede verdieping in gebruik. Ook de firma Swissair verhuisde haar Antwerpse kantoor van de stad naar het luchthavengebouw. In Oostende lopen momenteel besprekingen met een onderneming om de luchthaven uit te bouwen tot een belangrijk luchtvaart- onderhoudscentrum in Europa. Het gaat er om een projekt van ongeveer 8 miljoen dollar. Verderop wordt erop teruggekomen.

Hieronder volgt een korte toelichting over de gevolgde methodiek van de trafiekvoorspellingen uit de doorlichtingsstudie, en die van de ruimte- en milieu-analyse.

De prognoses met betrekking tot het verkeer van de Vlaamse luchthavens werden gemaakt aan de hand van de evolutie van een aantal economische variabelen, voornamelijk met betrekking tot de vraag. Integenstelling tot de grote internationale luchthavens, waar een vast ekonometrisch model ontworpen kan worden, gaat dit niet voor kleinere regionale luchthavens die sterk vraaggebonden zijn. Er werd dus een prognose gemaakt aan de hand van een trendvoorspelling, die voor een groot deel beïnvloed wordt door niet-economische variabelen.

Deze voorspellingen werden telkens opgesplitst in drie delen: een lage, een medium en een hoge voorspelling. Het onderscheid heeft enerzijds te maken met te nemen beleidsbeslissingen, anderzijds met een aantal onzekerheden waar men geen vat op heeft.

Tot deze laatste categorie behoort voornamelijk de mate en het tijdstip waarop de deregulering in België en Europa zal doorgevoerd worden. Voor België gaat het in de eerste plaats om de effecten van de doorbreking van het Sabenamonopolie. In Europees verband dient uitgekeken naar de mate waarin het regionale luchtvaartverkeer zich zal ontwikkelen, alsook naar de algemene evolutie van de tarieven. Bij dit laatste moet erop gewezen worden dat een verlaging van de tarieven vooral het regionale luchtverkeer zal ten goede komen. De gevolgen van de Europese liberalisering en van de ingebruikname van de SST en de Kanaaltunnel werden reeds gedetailleerd besproken. Hierbij merken we nog op dat men voor lijnvluchten een groei verwacht tengevolge van het toenemende regionale en forensenverkeer dat kleinere luchthavens met hun plaatselijke centra verbindt.

Het waarmaken of overtreffen van de prognoses hangt in belangrijke mate af van de strategie en de marketing die zal gevolgd worden.

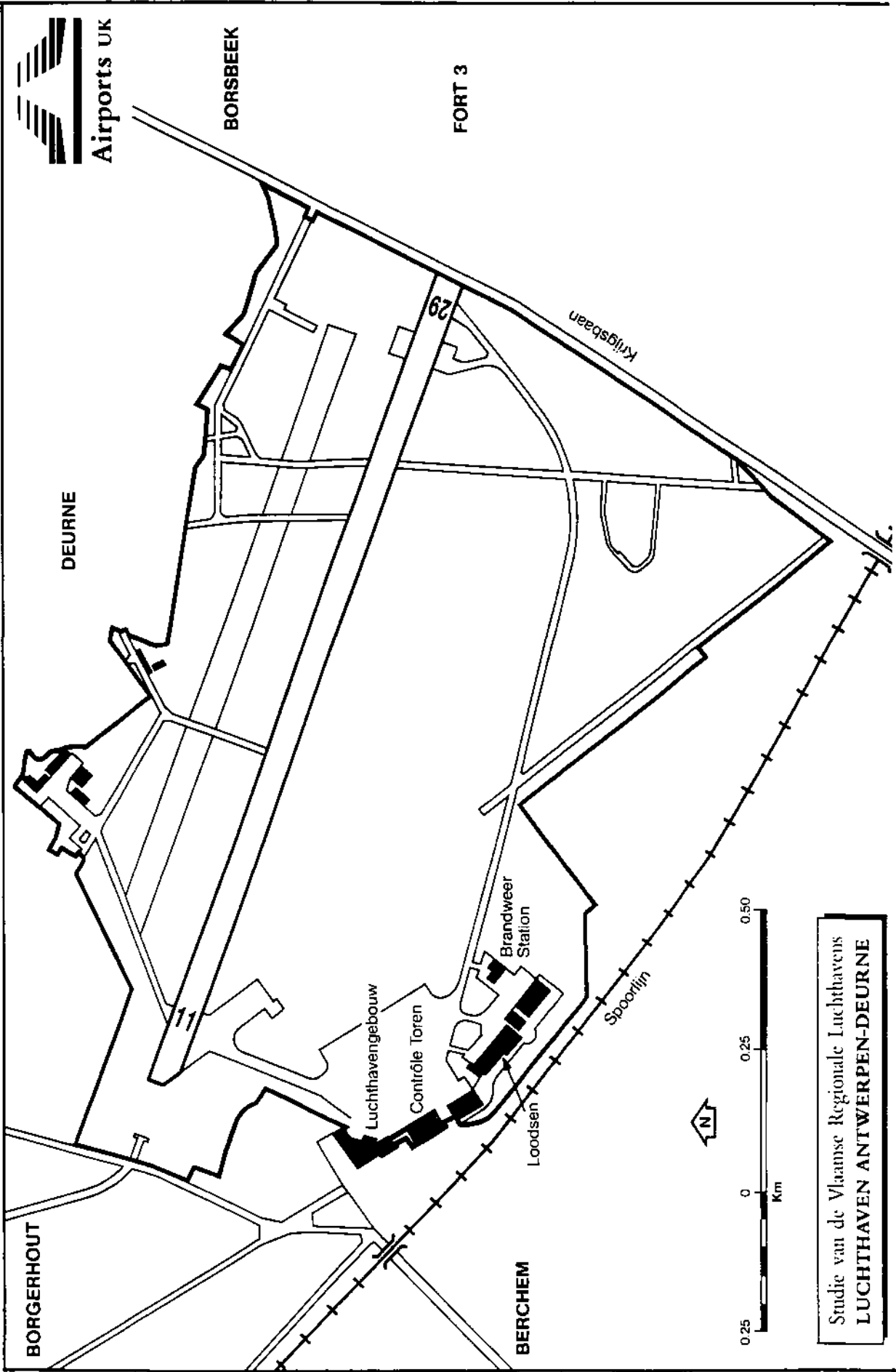
Bij de ruimte- en milieu-analyse werd de volgende methodiek gebruikt. Om de geluidshinder te bepalen werd het in Nederland gangbare systeem als uitgangspunt genomen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen hinder veroorzaakt door grote luchtvaart (toestelgewicht > 6.000 kg) en kleine luchtvaart (toestelgewicht < 6.000 kg). De hinderbeleving van kleine luchtvaart is immers totaal verschillend van die van grote luchtvaart. Voor de grote luchtvaart werd uitgegaan van de "Kostenformule" (naar de ontwerper, Professor Kosten) en uitgedrukt in overeenkomstige Kosteneenheden (KE). Voor de kleine luchtvaart werd gewerkt met BKL-formule (Belasting Kleine Luchtvaart). Aan de hand van beide formules werd overgegaan tot het bepalen van geluidskontouren en de mate van de ondervonden hinder. Deze bekomen waarden werden getoetst aan de bestaande nationale en internationale normen en wetgeving.

Verder werd het onderzoek gericht op effecten voor het milieu, namelijk aan de hand van een analyse van de mogelijke luchtverontreiniging, de effecten voor het oppervlakte-, bodem- en grondwater, de natuur en het landschap, en tenslotte de weerslag op het bebouwd milieu, de menselijke activiteiten en de mobiliteit (verkeersontsluiting).

Hieronder volgt een bespreking van elke luchthaven, met vermelding van de specifieke beleidsopties. De bemerkingen aangaande de infrastructuur, de exploitatie en de inpasbaarheid werden overgenomen uit de respektievelijke studies.

DE LUCHTHAVEN

ANTWERPEN - DEURNE



2.2. DE LUCHTHAVEN ANTWERPEN-DEURNE

2.2.1. Situering

De luchthaven van Deurne dateert van het begin van de jaren dertig. Op 1 mei 1931 werden de dienstgebouwen voltooid. Enkele jaren geleden werd het luchthavengebouw grondig gemoderniseerd; er kan gesteld worden dat het momenteel aan de eisen van een moderne luchthaven voldoet. De huidige 150 ha terreinoppervlakte biedt voldoende ruimte aan zowel het huidige als het te verwachten activiteitspeil.

De luchthaven is gelegen ten zuid-oosten van de Antwerpse agglomeratie, op ongeveer 4 km van het stadscentrum, en ongeveer 35 km van Brussel. Het dichtstbijzijnde spoorwegstation ligt op 1 km afstand (Mortsel). Er is een regelmatige busverbinding en ook taxi's staan ter beschikking.

2.2.2. Luchthaveninfrastructuur

De luchthaven van Antwerpen-Deurne beschikt over een harde startbaan 11/29, met een lengte van 1475 meter en breedte van 45 meter. Baan 29 wordt gemiddeld voor 70 % van de bewegingen gebruikt, baan 11 in 30 % van de gevallen. Deurne heeft ook een parallelle grasstartbaan van 1107 meter, die voornamelijk voor zweefvliegactiviteiten wordt gebruikt.

De landingsafstand van startbaan 11 is beperkt tot 1366 meter, door de nabijheid van woonwijken van de stad Antwerpen. Ook de benutting van startbaan 29 is beperkt, overdag door de aanwezigheid van te hoog opgeschoten bomen in Fort 3 en 's nachts door de tot 1376 meter beperkte baanverlichting. Maar ook bij slechte weersomstandigheden is de benutting van de baan 11/29 gereduceerd.

De luchthaven beschikt over een aangepaste benaderingsapparatuur. Zo is startbaan 29 voorzien van een ILS (instrumentlandingssysteem) met een maximale hindernishoogte van 200 voet (61 meter). Er is ook een NDB (Non-Directional Beacon, een radiobaken dat gebruikt wordt als navigatiemiddel bij het aanvliegen van de luchthaven). De kontroletoren beschikt over een richtingzoeker. De radardiensten worden verzorgd door Zaventem.

Het platform van de luchthaven is geschikt voor een zestal middelgrote vliegtuigen. Er is ook een grote oppervlakte voor general aviation. Onlangs werd een nieuw brandstofdepot gebouwd door de firma BP. De grote loods naast het luchthavengebouw wordt gebruikt door DAT voor haar vliegtuigonderhoud. Het grootste deel van de dienstverlening aan passagiers en vliegtuigen (Fixed Base Operator) van zakenvluchten wordt verzorgd door de firma Travair. Een andere luchthavengebruiker is het luchttaxibedrijf Ibis dat zelf een kleine vloot zakenvliegtuigen tot 20 zitplaatsen bezit. De grote loods van de luchthaven wordt gebruikt voor general aviation; de 40-tal kleinere 'garages' zijn verhuurd aan privé vliegtuigeigenaars. Voorts zijn er vrachtloodsen van Sabena en KLM.

In het luchthavengebouw zijn vijf incheck-balies die gebruikt worden door Sabena, KLM en Air Europe Express. De vertrekhal heeft een capaciteit van ongeveer 100 personen. Naast de winkels zijn er op de gelijkvloerse verdieping kantoren ondergebracht. Er is ook een taverne-restaurant, uitgebaat door Belgavia. De eerste en tweede verdieping is volledig ingericht (en verhuurd) als kantoorruimte. Deurne beschikt over een elektronisch informatiesysteem voor de vluchtinformatie, aangebracht in de aankomsthal. Algemeen kan gesteld worden dat, mits eventuele kleine organisatorische aanpassingen aan de incheck-balies, het luchthavengebouw een capaciteit heeft van 300.000 passagiers per jaar. Enkel bij een startbaanverlenging zou een grote uitbreiding nodig zijn.

Vermits alle kantoorruimte verhuurd is, zal dringend werk moeten gemaakt worden van een nieuwbouw. Dit is essentieel om het aantrekken van nieuwe vluchten en luchtvaartmaatschappijen mogelijk te maken.

Het parkeerterrein, naast de terminal gelegen, heeft een capaciteit van ongeveer 300 auto's, en kan zonodig uitgebreid worden.

De luchthaven is alle dagen geopend van 6 tot 22 uur; op aanvraag kunnen verlengingen toegestaan worden. Dit geldt in het bijzonder voor dringende vluchten met een medisch hulpverleningskarakter.

De brandbeveiliging van de luchthaven is van categorie 5. De overige materiële ondersteuning bestaat hoofdzakelijk uit onderhouds-, inspectie- en sneeuwruimingstoestellen.

2.2.3. Aktiviteit

Het verkeer op Antwerpen-Deurne volgt ongeveer hetzelfde evolutiepatroon als dat op Zaventem. Het verkeersniveau is echter vrij laag in verhouding tot het verzorgingsgebied en de belangrijke positie van Antwerpen als industriële stad en haar haven.

De luchthaven van Deurne heeft, met een uitzondering na de Tweede Wereldoorlog, nooit een inzinking gekend in haar verkeer. Sinds 1983 is het aantal passagiers gestegen met ongeveer 35 %.

Het vrachtverkeer is, uitgedrukt in kwantiteit, van zeer geringe betekenis; dit neemt niet weg dat de verscheepte goederen van hoge waarde zijn (belangrijke diamanttrafiek) of een vitale betekenis hebben (bijvoorbeeld vervoer van organen). Praktisch alle vracht wordt vervoerd met lijnvluchten. In 1989 passeerden in totaal 154 ton goederen via de Antwerpse luchthaven. In 1988 waren dat er 648 ton, maar dit hoge cijfer was te verklaren door de "Reforger"-legermanoeuvres waarbij de luchthaven werd ingeschakeld.

De passagiers op Deurne maken hoofdzakelijk (voor gemiddeld 80 %) gebruik van de lijnvluchten. Zo zijn er momenteel vier dagelijkse vluchten naar Amsterdam, 4 dagelijkse verbindingen met Londen-Gatwick en twee dagelijkse vluchten naar Londen-Heathrow. Tot voor kort was er ook 1 dagelijkse vlucht naar München en 2 dagelijkse vluchten naar Hamburg. In 1989 maakten 170.422 passagiers gebruik van de luchthaven, dit is een stijging van ongeveer 4 %, wat in overeenstemming is met het algemene groeipatroon van de luchtvervoer.

Het charterverkeer op Antwerpen-Deurne is zeer bescheiden, met ongeveer 6000 tot 8000 passagiers per jaar. De belangrijkste bestemmingen zijn Engeland, Frankrijk en West-Duitsland. De meest gebruikte vliegtuigtypes zijn de Fokker F27 en F28, de Dornier 228, de Shorts 360 en de BAe 146.

In bijlage 1.1. werden de maandelijkse cijfers en grafieken opgenomen met betrekking tot de bewegingen, de passagiers en de vracht.

De luchtvaartmaatschappijen DAT, KLM en Air Europe zijn gevestigd op de luchthaven, alsook de afhandelingsbedrijven Sabena en Belgavia. De firma Swissair heeft kantoren in het luchthavengebouw en ze onderzoekt momenteel het inleggen van luchtverbindingen. Ook het aanwezige luchttaxibedrijf Ibis heeft uitbreidingsplannen, ondermeer het inleggen van een verbinding op Londen-Stansted, maar kreeg geen toelating van het Bestuur der Luchtvaart.

Dit laatste is een bewijs dat een verdergaande liberalisering van het luchtverkeer in België zich opdringt. We pleiten in deze kontekst dan ook eerder voor een verdergaande liberalisering dan het huidige ontwerp-KB in verband met het Sabena-monopolie inhoudt. Ook betreuren we het stopzetten van de activiteiten door Hamburg-Airlines en haar verhuis naar Zaventem.

2.2.4. Verkeersprognose

De verkeersprognoses voor Antwerpen-Deurne werden opgenomen in bijlage 2.1.. Ment kan hieruit aflezen dat voor de lijnvluchten tegen het einde van de eeuw een passagierstoename verwacht wordt van 49 (laag) tot 119 % (medium). Het verschil tussen de lage en medium voorspellingen weerspiegelt de onzekerheid aangaande een aantal ontwikkelingen, waaronder de weerslag van de SST en de Kanaaltunnel, hoofdzakelijk met betrekking tot de verbinding met Londen. Als mogelijke nieuwe verbindingen wordt gedacht aan de Europese hoofdbestemmingen en kleinere regionale luchthavens. Hierbij denken we aan verbindingen met ondermeer Nice, Milaan, Bonn, Barcelona, Firenze, Lyon, Londen-City, München, Wenen. Als aangewezen vliegtuigtypes worden de Fokker F27 en F28, de Shorts 330, de BAe 146, maar ook de F 100 en B 737 vermeld.

De hoge voorspelling veronderstelt een startbaanverlenging. Zoals men kan merken zal in dit geval ook het charterverkeer zich ontwikkelen, al wordt Antwerpen geen echte charterluchthaven. Bij het niet verlengen van de startbaan blijven lange afstandsvluchten onmogelijk.

De globale passagierstoename gaat van 43 % (laag) over 101 % (medium) tot 168 % (hoog).

Alhoewel er geen aparte cijfers voor General Aviation worden gegeven, wordt een normale continue groei verondersteld. Dit betreft voornamelijk het zakenverkeer tengevolge van kongestie op Zaventem.

Vracht speelt een minieme rol op vlak van tonnage en zal dat ook blijven doen.

Impakt SST

Bij het maken van de verkeersprognose voor het luchtvaartverkeer op Antwerpen-Deurne werd expliciet rekening gehouden met de invloed van de ingebruikname van de SST (vanaf 1993), zoals reeds vermeld werd in het eerste hoofdstuk (1.4.). De verwachte groei van het verkeer werd dus verminderd met de verwachte weerslag van de SST.

Die weerslag geldt voor de verbindingen Antwerpen-Londen, met een mogelijk verlies van 70 % van het huidige zakenverkeer, maar dan wel onder de voorwaarde dat de SST-reizen van bij de introductie aangeboden worden aan vergelijkbare prijzen als de huidige treintarieven. Bovendien wordt een vlotte aansluiting verondersteld van de SST met de Kanaaltunnel (en in Engeland een vlotte verbinding met Londen). In dezelfde veronderstelling dient rekening gehouden met het feit dat een verbinding Antwerpen-Parijs, die vandaag echter niet bestaat, zou afnemen met maximaal 60 %. Bij het overwegen om zo'n lijnvlucht op te zetten dient men deze impakt dus in overweging te nemen. Dit geldt trouwens voor alle geregelde diensten met die Europese bestemmingen waar de concurrentie van de SST te verwachten valt. De SST zou hier voor een vertraging kunnen zorgen in het bereiken van de break-even-punt van een nieuwe verbinding. Gelet op het feit dat het passagierstype dat van de SST zal gebruik maken zich hoofdzakelijk in zakenmiddens situeert, is het belangrijk te wijzen op het verschil in reistijd tussen luchtvervoer en vervoer via de SST. waar men vandaag over de afstand Antwerpen-Londen 50 minuten vliegt, wordt in dezelfde tijdspanne met de SST vanuit Antwerpen slechts de Franse grens bereikt ! De totale reistijd tot Londen wordt geraamd op 3 uur. Het vliegtuig doet het dus meer dan driemaal sneller.

Rekening houdend met de hoge investeringskosten van zowel de SST als de Kanaaltunnel kan echter verwacht worden dat de ticketprijzen een stuk hoger zullen liggen dan de huidige gangbare treintarieven. Bijgevolg zullen de verliezen van het verkeersvolume ook kleiner uitvallen dan de vermelde percentages. Niettemin zal het interregionaal Europees luchtverkeer af te rekenen krijgen met enerzijds een volwaardige concurrent, anderzijds - mits een goede planning en marketing - met een aan het interregionaal luchtverkeer komplementair vervoersmiddel.

2.2.5. Regionale impakt

Momenteel zijn er op de Antwerpse luchthaven 49 bedrijven actief, waaronder 4 onderhoudsateliers, 3 luchttaxibedrijven, 2 afhandelingsbedrijven en 5 grote luchtvaartmaatschappijen. Er zijn 6 luchtvaartklubs gevestigd; Deurne is de basis voor een 140-tal vliegtuigen.

Samen met de free-lance piloten, hostessen, cateringbedrijven, en de grote toeleverings- en dienstverlenende bedrijven, zorgt al deze aktiviteit voor een primaire tewerkstelling van ongeveer 570 mensen, waaronder de 52 RLW-personeelsleden.

Bij de evaluatie van de economische waarde van de luchthaven dient men niet enkel een kwantitatieve maar ook een kwalitatieve benadering te volgen. Bovendien moet men ermee rekening houden dat de luchthaven over een belangrijk economisch hinterland beschikt. In dit kader moet men beseffen dat de toename van het Vlaamse exportaandeel in belangrijke mate te danken is aan Antwerpen, voornamelijk haar chemische nijverheid en zware industrie. Andere sectoren met een aanzienlijke vertegenwoordiging, zoals de edele metalen, plastische stoffen, elektronisch materieel en de auto-industrie, kennen eveneens een gunstige sektoriële evolutie en zijn ruim vertegenwoordigd.

Daarenboven is de Antwerpse agglomeratie met bijna 800.000 inwoners, één van de grootste woongebieden in Vlaanderen. Als men dan nog beseft dat 15 % van de Vlamingen op Antwerps grondgebied tewerkgesteld is, kan verondersteld worden dat de aanwezigheid van een luchthaven geen overbodige luxe is. Vergeten we hierbij overigens de belangrijke dienstverlenende rol van General Aviation niet. In het kader van de ruime aanwezigheid in het Antwerpse van dienstverlenende bedrijven in het algemeen en ten behoeve van het bank- en verzekeringswezen in het bijzonder, is dit een niet onbelangrijk gegeven.

2.2.6. Inpasbaarheid en beleid

Eén van de grote bekommernissen in de analyse van de inpasbaarheid van de luchthaven van Antwerpen-Deurne, betrof de geluidshinder. De geluidshinder is een faktor die de omgevingskwaliteit in belangrijke mate beïnvloedt; ook is er het gegeven dat de luchthaven aan drie zijden door bebouwing wordt ingesloten. De belangrijkste woonkernen ontwikkelden zich na de aanleg van de luchthaven in de jaren '30. Ook daarna vonden belangrijke woonuitbreidingen plaats, zoals een vergelijking tussen de situatie anno 1969 en vandaag aantoonde.

In de toekomst zouden geen verkavelingen of bouwvergunningen meer mogen toestaan worden binnen de zwaar gehinderde zone, d.i. binnen de 35 KE-contour. Tenminste moeten ernstige randvoorwaarden opgelegd worden.

Algemeen raden we aan om bij het opstellen van een ruimtelijke planning rekening te houden met het bestaan van de luchthaven en haar aktiviteit. In de nieuwe structuurplannen zouden ook de luchtvaartdienstbaarheden moeten opgenomen worden en geen afwijkingen meer toegestaan inzake voornamelijk de bouwhoogten.

Onze grootste zorg gaat hierbij naar de SV-dienstbaarheden (veiligheid). Wat deze veiligheid betreft, is er voor Deurne momenteel nog geen probleem. De kans op dodelijke ongevallen is gering: 0,007 per jaar, of 1 dodelijk ongeval om de 143 jaar. Een goede ruimtelijke ordening kan ook hier ernstige gevolgen bij een ongeval verminderen.

Bij een schatting van het aantal gehinderden moet men er van uitgaan dat niet te bepalen valt in welke mate eventueel hinder uitsluitend veroorzaakt wordt door het luchtverkeer. Rond de luchthaven zijn er heelwat andere bronnen van geluidshinder zoals het wegverkeer (denken we hierbij aan de nabijheid van de Krijgsbaan en de ring) en het treinverkeer (twee belangrijke spoorlijnen). Een groot gedeelte van de hinder van het luchtverkeer komt van het circuitvliegen door de kleine luchtvaart. Deze circuitvluchten zullen sterk verminderd worden of op zijn minst niet meer toelaatbaar zijn boven de dicht bebouwde woonzones.

De milieustudie maakt melding van een 7.174 tot 7.582 ernstig gehinderden, maar men wijst erop dat de helft van het aantal inwoners zich binnen de hinderzone vestigde toen de luchthaven reeds operationeel was. De grootste hinder speelt zich daarenboven af op het ogenblik dat deze mensen niet thuis zijn. Meestal bestaat het grootste nadeel van de geluidshinder uit ontwaakreakties tijdens de slaap, wat uitgesloten is voor Deurne gezien de afwezigheid van nachtvluchten. Bij grote uitzondering worden soms nachtvluchten toegestaan; het gaat dan meestal om redenen van dringende medische hulpverlening. Deze vluchten zullen met dezelfde kieskeurigheid als in het verleden het geval was toegestaan worden.

Om de geluidshinder te minimaliseren heeft Deurne speciale "Noise Abatement Procedures". Het gaat hierbij vooral om geluidsbeperkende startprocedures op baan 29 (richting Antwerpen), alsook een "reduced flap" procedure voor naderingsvluchten. Voor de kleine toestellen wordt een minimum vlieghoogte van 1000 voet voorgeschreven. Er zal toegezien worden op een gebruik van deze procedures. Andere maatregelen behelzen een preferent baangebruik van baan 11, beperking van de nachtvluchten en het uitvaardigen van geluidsbeperkende vliegprocedures. Bij het aantrekken van nieuwe vluchten zal op het gebruik van de meest geluidsarme toestellen aangedrongen worden.

Wat de luchtverontreiniging betreft werd besloten dat hoewel de luchtkwaliteit in de omgeving slecht is, de luchtvaart hiertoe geen noemenswaardige bijdrage levert. Bovendien zijn de nieuwe motorentypes milieuvriendelijker zodat de uitstoot van schadelijke stoffen nog meer gereduceerd zal worden. Bodemverontreiniging is vandaag niet aan de orde; wel bestaat er een kans tot verontreiniging via afstromend regenwater. Daarom zal aan de verharde gedeelten waar reparaties of behandelingen met schadelijke stoffen gebeuren, voorzien worden in opvanggoten. Er is echter geen probleem voor verontreiniging van het grondwater, gezien de luchthaven zich ruimschoots buiten het invloedgebied van de waterwinning bevindt.

Bij de analyse van de verkeersontsluiting bleek dat zowel het passagiers- als het vrachtverkeer van en naar de luchthaven een zeer beperkt aandeel vormt in het totale verkeer. Enkel bij een toenemend vrachtverkeer zou een nieuwe ontsluiting via de Krijgsbaan moeten overwogen worden. Het moet toelaten het doorgaand verkeer in deze wijken zoveel mogelijk te vermijden. Hiervoor wordt alvast de nodige ruimte gereserveerd. Ook kan een betere bewegwijzering naar de luchthaven, op de toegangswegen, een bijdrage vormen tot een betere verkeersontsluiting. Aan het Bestuur der Wegen werd reeds opdracht gegeven om, in samenwerking met de Regie der Luchtwegen, een optimale bewegwijzering aan te brengen.

2.2.7. Beleidsopties

Alhoewel de luchthaven van Deurne momenteel een deficit te zien geeft, is het een belangrijke en efficiënte luchthaven. In het toekomstige beleid zal dit potentieel maximaal benut worden. Zo zal de grootste aandacht gaan naar een verbetering van de financiële situatie, o.a. via een aangepaste prijzenstrategie, een stimulering van de commerciële uitbating en de eruit volgende inkomsten, een herziening van de exploitatiekosten alsook een doeltreffende marketing. Deze elementen maken uiteraard deel uit van de gezamenlijke beleidslijnen die in het volgende hoofdstuk worden toegelicht. Daar worden ook de personeelsaangelegenheden besproken. Infrastructurele en promotionele acties missen immers hun doel wanneer dit niet ondersteund wordt door een efficiënt management en organisatiestructuur.

Wat de marketing betreft zal voorrang gegeven worden aan het aantrekken van nieuwe geregelde vluchten, voornamelijk met betrekking tot interregionale Europese verbindingen. De bestaande luchtvaartmaatschappijen zullen aangemoedigd worden om de frequentie van hun vluchten te verhogen en/of nieuwe routes uit te stippelen; uiteraard zal een promotie gevoerd worden binnen de zakenwereld tot gebruik van de luchthaven. Daarom zal gezorgd worden voor een aangepaste commerciële dienstverlening in het gebouw, met openingsuren die overeenkomen met de openingsuren van de luchthaven.

De kantoorruimten op de luchthaven zijn momenteel nagenoeg volledig bezet. Een uitbreiding in de vorm van een nieuwbouw, aansluitend bij het bestaande hoofdgebouw, dringt zich m.a.w. op. Hierbij zal nagegaan worden of er een behoefte bestaat tot het inrichten van een businesscentrum of VIP-ruimte voor eerste klasse passagiers. Zonder deze nieuwe administratieve ruimte kunnen immers onmogelijk nieuwe luchtvaartmaatschappijen aangetrokken worden.

De bezetting van de gebruikersparking is meestal groot, wat in de hand gewerkt wordt door de gratis terbeschikkingstelling. Indien binnen de luchthavengrenzen een uitbreiding niet mogelijk is, zal overgegaan worden tot de invoering van een betalingssysteem om sluikparkeren van omwonenden te vermijden. Er zal alvast een scheiding doorgevoerd worden van de lang- en kortparkeerders.

Om de luchthaven nog gebruiksvriendelijker te maken zal de indeling van het bestaande gebouw herbekeken worden, eventueel in combinatie met de indeling van het nieuw op te richten gebouw. De kapaciteit van de passagiersafhandeling, voornamelijk in de hal met de incheck-balies, voldoet namelijk maar net. De vertrekhal heeft slechts een capaciteit van 100 mensen, wat problemen kan geven bij de aankomst van meer dan één toestel. Een andere investering zal gebeuren op vlak van de beveiliging, dit konform de internationale voorschriften terzake.

Op alle toegangswegen naar de luchthaven zal een duidelijke bewegwijzering aangebracht worden. Momenteel is dit nagenoeg afwezig. De verkeersontsluiting vanaf de autoweg is bijvoorbeeld zeer goed, maar een bewegwijzering ontbreekt, waardoor deze troef nu niet kan gewaardeerd worden.

De huidige startbaanlengte voldoet voor het huidige verkeersniveau, en kan zelfs een redelijke toename aan. Een verlenging van de startbaan zou echter nodig zijn bij het aantrekken van verkeer op middelgrote afstand en van charters op interkontinentale verbindingen. Op dit ogenblik wordt echter niet gekozen voor deze optie.

Prioritair staat de maximale benutting van de huidige startbaan. Het grootste probleem is namelijk de beperkte bruikbaarheid van de startbaanlengte. De landingsafstand op startbaan 11 is maar 1366 meter door de aanwezigheid van woonwijken van de stad Antwerpen, startbaan 29 is sterk gelimiteerd tot ongeveer 1376 meter door de hindernissen die zich bevinden in Fort 3 op grondgebied Borsbeek. Er zal zo snel mogelijk in overleg met de plaatselijke autoriteiten naar een oplossing gezocht worden, o.a. door het snoeien van de hinderlijke bomen die momenteel een hoogte bereikt hebben die de normen van de erfdienstbaarheden overschrijden. De noodzaak van deze oplossing wordt aangetoond in de in deze nota opgenomen bijlage 4.2. met vermelding van de start- en landingsafstand van de vliegtuigtypes die nu op Deurne vliegen of die tot het beoogde marktsegment behoren. Ter compensatie van het eventueel verdwijnen van groen, zal gewerkt worden aan groenheraanplanting, ook buiten de luchthaveneigendom.

Omwille van die volle benutting van de infrastructuur, zal in overleg met alle betrokkenen een faseringsplan tot geleidelijke afbouw van de zweefvliegactiviteiten opgesteld worden. Momenteel schept deze activiteit nog geen probleem, maar bij de verdere ontwikkeling van het verkeer zullen onveilige situaties ontstaan die eventuele kandidaat-gebruikers kunnen afschrikken. Omwille van de geluidshinder die hoofdzakelijk veroorzaakt wordt door de kleine luchtvaart, zal de vrijetijdsvliegerij en zeker de circuitvluchten, beperkt worden in tijd en ruimte.

Het is immers juist tijdens de vrije tijd, voornamelijk tijdens de weekends, dat omwonenden hinder ondervinden van de circuitvluchten en de slepers van de zweefvliegtuigen. Er wordt alleszins een minimum vlieghoogte opgelegd en een zone bepaald waar circuitvluchten niet toegelaten zijn.

De drempel van de startbaan 29 raakt de Krijgsbaan, waardoor vandaag het verkeer op deze weg, bij het opstijgen of landen van een vliegtuig, wordt stilgelegd doormiddel van verkeerslichten. Deze zeer onveilige toestand levert geregeld ongevallen op. Bovendien ontstaat er tijdens de spitsuren op deze steeds belangrijker wordende verkeersweg, een fileprobleem. Omwille van de verkeersveiligheid en met het oog op een goede verkeersdoorstroming, wordt dan ook overgegaan tot een ondertunneling van de Krijgsbaan ter hoogte van de startbaandrempel.

Om deze beleidsopties in goede banen te laten verlopen, zal een ontwikkelingsplan opgesteld worden. Een bestemmingsplan met een duidelijke zonering van de infrastructuur en vastlegging van de bestemming van elke zone wordt momenteel ontworpen. Aan de hand van dit plan zal in de toekomst sneller kunnen overgegaan worden tot het nemen van beslissingen inzake bijvoorbeeld het toestaan van concessies. Bovendien zal in overleg met alle autoriteiten nagegaan worden hoe de erfdienstbaarheden, die onder andere moeten instaan voor een optimale veiligheid, in een nieuw structuurplan kunnen opgenomen worden.

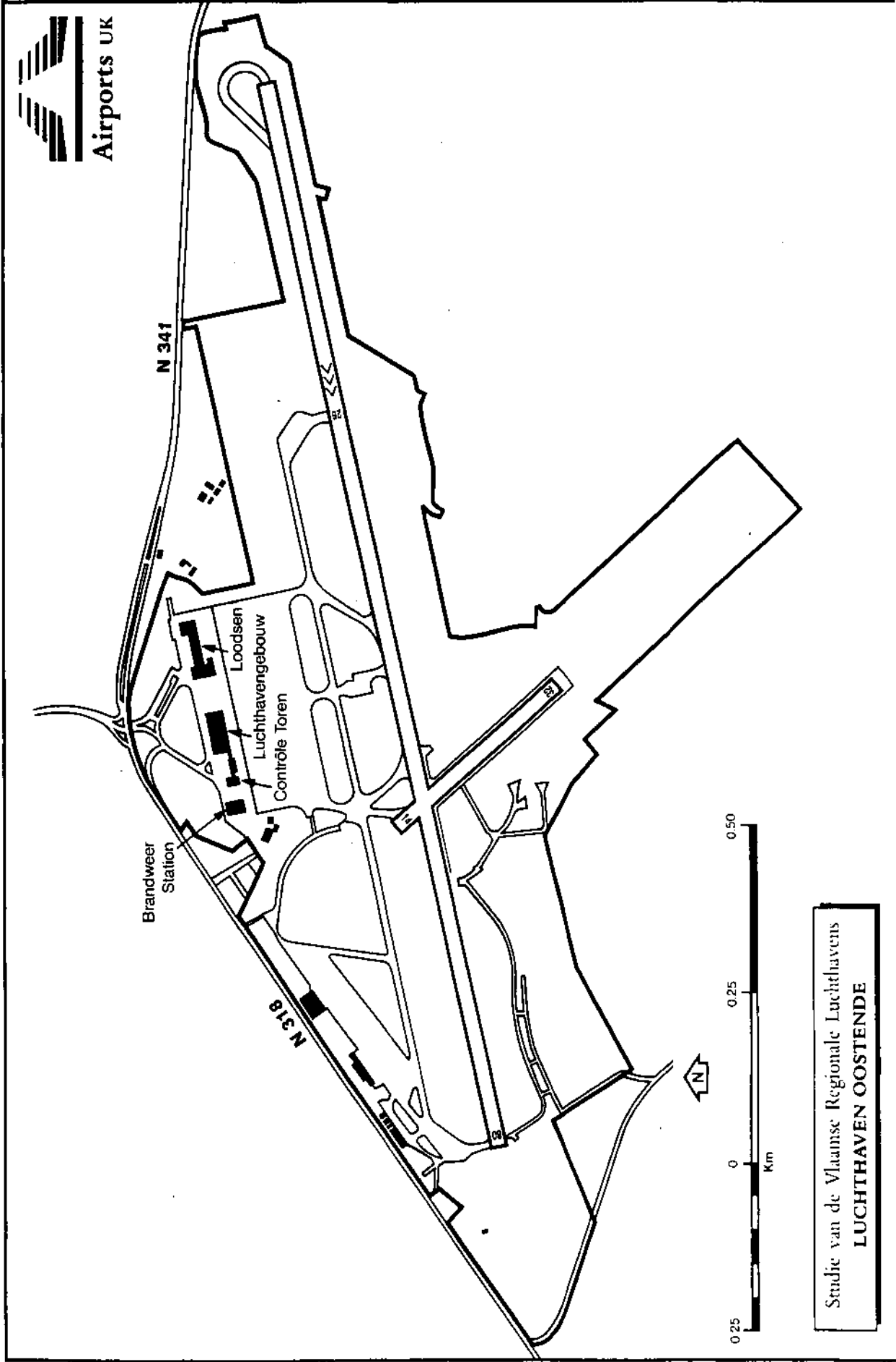
In het bestemmingsplan zal alvast de ruimte, binnen het luchthaventerrein, vastgelegd worden om een verbindingsweg met de Krijgsbaan in de toekomst mogelijk te maken. Wanneer de toename van het verkeer dit rechtvaardigt, zal tot de aanleg van deze nieuwe toegangsweg overgegaan worden. Dit is nodig voor een optimale verkeersontsluiting en voor een vermindering van de omgevingshinder door het circulerende wegverkeer rond de luchthaven.

Samenvattend kan gesteld worden dat de inspanningen zich zullen concentreren op het optimaal gebruik van de luchthaven van Antwerpen-Deurne als luchthaven voor interregionale lijnvluchten, voornamelijk gericht op zakenverkeer en General Aviation. Deze luchthaven heeft het potentieel om een vlot en flexibel verkeer mogelijk te maken en om aldus op zakenvluchten een aanzienlijke tijdswinst te genereren.

Zo is het geweten dat personeelsleden van een grote Deense multi-national in Herentals, voor haar reizen naar haar thuisbasis in Denemarken, de Antwerpse luchthaven prefereert boven Zaventem. Dit omwille van de enorme kostenbesparing die voortspruit uit het feit dat men dezelfde dag de heen- en terugreis kan uitvoeren, en dus gespaard blijft van tijdverlies en dure hotelrekeningen. Via Zaventem is dit niet mogelijk.

Vermelden we tenslotte het toenemend belang van General Aviation enerzijds in het kader van het toenemende algemene luchtverkeer, anderzijds gelet op de Europese achterstand tegenover de V.S. die zal ingelopen worden in de komende jaren. Bovendien willen we nogmaals wijzen op de aanzienlijke tijdverliezen die vandaag plaatsvinden op grote luchthavens en met grote vliegtuigtypes. Vooral zakenmensen zullen andere uitwegen zoeken.

DE LUCHTHAVEN OOSTENDE



2.3. DE LUCHTHAVEN OOSTENDE

2.3.1. Situering

De luchthaven van Oostende werd tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Duitse Krijgsmacht op een 257 ha grote terrein aangelegd. Momenteel zijn op de luchthaven zelfs nog de oude luchthavengebouwen uit die tijd te zien. Na de oorlog kreeg de luchthaven haar huidige burgerlijk karakter. Tijdens de gouden jaren zestig werd druk gewerkt aan de uitbouw van de luchthaven, met de bouw van een nieuwe vracht- en passagiersterminal, die geopend werd in 1968. Sedertdien werden, buiten de verlenging van de startbaan in 1976, geen belangrijke werken meer uitgevoerd. De luchthavenactiviteit kende haar grote bloeiperiode in de periode 1965-1968.

De luchthaven bevindt zich ongeveer 4 km ten zuidwesten van de stad Oostende, grotendeels op het grondgebied van Middelkerke. Men kan zeggen dat de luchthaven ei zo na in zee ligt, wat de luchthaven een zeer specifiek karakter bezorgt. Het treinstation van Oostende ligt op 9 km afstand, en kan bereikt worden via een bestaande busverbinding. De frequentie van deze busverbinding is echter erg laag. Een uitbreiding van de verbindingen lijkt niet rendabel, gelet op het karakter van de activiteit op de luchthaven.

2.3.2. Luchthaveninfrastructuur

Het Oostendse luchthaventerrein is, na Zaventem, niet alleen de grootste maar ook best uitgerustte luchthaven in België.

Oostende heeft twee startbanen. De hoofdstartbaan 08/26 is van asfalt/beton, is voorzien van randverlichting en heeft sinds 1976 een lengte van 3200 meter en een breedte van 45 meter. Vóór 1976 bedroeg de lengte van de startbaan 2300 meter. De nuttige lengte bleef echter beperkt doordat het ILS (Instrument Landing System) niet verplaatst werd. Om volledig gebruik te kunnen maken van 2.800 meter baanlengte dienen deze ILS en de startbaanverlichting verplaatst te worden met ongeveer 990 meter, waardoor ook belangrijkere vliegtuigtypes met eventueel grotere ladingen, de Oostendse luchthaven kunnen aandoen. Momenteel bedraagt de landingsafstand van baan 26 dan ook slechts 2210 meter, de opstijgafstand van baan 08 is beperkt tot 2400 meter, dit alles als gevolg van de aanwezige hindernissen aan het einde van de baan (huis en bomen). De drempel van baan 26 kan bereikt worden via de startbaan met een "wachtbocht" aan het einde. In ongeveer 3/4 van de gevallen wordt gebruik gemaakt van baan 26.

De luchthaven beschikt ook over een grasstartbaan 14/32, met een lengte van 627 meter; hij is geschikt voor toestellen tot 3 ton.

De benaderingsapparatuur van de luchthaven bestaat uit een ILS op startbaan 26 en een Visual Approach Slope Indicator (lichtsignaal ter controle van de aanvlieghoek). Voorts is er een gebiedsradarsysteem met "Secondary Surveillance Radar". Als navigatiemiddelen kan men beroep doen op een NDB, een DVOR en een DF alsook op een RVR zichtmeetuitrusting.

Het platform van de luchthaven biedt parkeerruimte aan twintig vliegtuigen van het type B 707; deze hele ruimte is verlicht gezien 45 % van de bewegingen 's nachts plaatsvinden. Op de luchthaven zijn twee brandstofdepots, respectievelijk van de firma's Air BP en Merlin Air Fuel. Grenzend aan het platform zijn twee vrachtloodsen, van de firma's Angola Airlines en EAS Cargo Airlines, alsook een onderhoudsloods van Liberia World Airlines. Ter hoogte van het oude luchthavengebouw zijn diverse loodsen gevestigd.

Het luchthavengebouw heeft een capaciteit van 1,5 miljoen passagiers, waarbinnen een 13-tal incheck-balies ingericht zijn. Verder zijn er kantoren van vrachtagenten en andere luchthavengebruikers. De vertrekhal is ontworpen voor 300 passagiers. Op de eerste verdieping situeert zich een groot restaurant met terras dat uitzicht geeft op het luchthaventerrein. Een jaar geleden werd een nieuwe uitbater gevonden, namelijk de firma Skylink die als luchtvaartmaatschappij ook vluchten op Southend uitvoert en die grondige vernieuwingswerken aan het restaurant uitvoert.

Het parkeerterrein voor het passagiersgebouw biedt plaats aan 250 tot 300 wagens. Er is ook een benzinestation aanwezig.

Naast het passagiersgebouw is er een technisch en een vrachtgebouw. De kontroletoren bestaat uit de vijfde verdieping van het technisch gebouw. Het vrachtgebouw heeft een oppervlakte van 1730 m² met een capaciteit van 10.000 ton. Gezien de sterke stijging van de vrachttrafiek werd twee jaar geleden de ruimte vóór het RLW-vrachtgebouw overdekt, wat een extra-kapaciteit van 4.000 m² opleverde. De vrachtafhandeling gebeurt door Sabena en Belgavia. De luchtvaartmaatschappijen Angola Airlines en Flash Airlines verzorgen hun eigen afhandeling. Ze beschikken beide over eigen vrachtloodsen.

De luchthaven heeft een brandweerbescherming van categorie 5. De overige uitrusting bestaat voornamelijk uit voertuigen voor sneeuwruiming, onderhoud, grasmaai en inspectie.

De Oostendse luchthaven is 24 uren per dag operationeel. Er geldt enkel een beperking voor oefenvluchten. Er worden gemiddeld 104 nachtvluchten per jaar genoteerd.

2.3.3. Aktiviteit

De evolutie van het verkeer op Oostende heeft grote schommelingen gekend, met als grote trend een steeds belangrijker wordend vrachtverkeer. Een sterke vermindering van het passagiersverkeer is sinds halverwege de jaren '80 waarneembaar. Vooral tijdens de jaren '83-'85 werden belangrijke passagiersstromen genoteerd, toen de charters voornamelijk op Engeland een groot succes kenden. Het absolute hoogtepunt situeerde zich in het jaar 1964 toen 485.722 passagiers afgehandeld werden. In 1989 maakten 102.312 passagiers gebruik van de Oostendse luchthaven. Op het vlak van de geografische spreiding van de passagiers is het duidelijk dat de Engelse markt overheerst. Het gaat hier hoofdzakelijk om charters met een toeristisch karakter.

Er worden de laatste tijd initiatieven genomen om de passagiersvluchten nieuw leven in te blazen. Zo verzorgt de touroperator Rock Lines in samenwerking met de luchtvaartmaatschappij Skylink twee wekelijkse vluchten op Southend. Skylink plant een uitbreiding van haar activiteiten tot drie wekelijkse vluchten op Southend. Tijdens de zomermaanden kan dit oplopen tot één vlucht per dag, en op zaterdag zelfs twee dagelijkse vluchten. De maatschappij vervoert nu reeds gemiddeld 5.000 passagiers per jaar tussen Oostende en Southend. Haar doel is een groei te realiseren naar 10.000 passagiers.

Het vrachtverkeer schommelde tijdens de jaren '60 rond de 25.000 ton. In 1989 is dit aantal opgelopen tot 33.625 ton, wat een stijging betekent van bijna 17 % ten opzichte van 1988, van 121 % tegenover 1986. De stijgende activiteit van het vrachtverkeer is grotendeels te danken aan de 24-uren operationaliteit. Vrachtverkeer is namelijk hoofdzakelijk nachtverkeer. Bij een geografische uitsplitsing van dit verkeer valt het op dat het voornamelijk om Afrikaanse bestemmingen gaat. Er is namelijk een ruime vertegenwoordiging van Afrikaanse maatschappijen op de luchthaven. In 1989 werden echter belangrijke nieuwe verbindingen aangetrokken, namelijk bloementransport van Columbia door Tampa Columbia en vistransport van IJsland door Icelandair.

De toename van het aantal bewegingen op de luchthaven is uiteraard toe te schrijven aan de stijgende vrachttrafiek, maar ook aan de vele oefenvluchten die er plaatsvinden.

De volgende luchtvaartmaatschappijen hebben een vestiging op de luchthaven: BIAC (België), Flash Airlines (Nigeria), Gasair (Nigeria), Icelandair, Liberia World Airlines, Sabena, Seagreen Air Transport (St. John Antigua), TAAG Angola en Transway Air Services (Liberia).

Vrachtdiensten op Oostende worden ook verzorgd door volgende luchtvaartmaatschappijen :

Air Madagascar, Air Rwanda, Alia Royal Jordanian, E.A.S., Egyptair, El Al, Ghana Airways, Kenya Airways, Libyan Arab Airlines, Nile Safaris (Soedan), Phoenix Airways (Griekenland, Engeland), Sicotra Aviation (Zaire), Sudan Airways (Soedan), Tampa (Colombia), T.M.A. (Libanon), Tropic Air (Belize), Zambia Airways.

Bestemmingen, die wekelijks of meerder malen per week bereikbaar zijn vanuit Oostende (vracht), zijn :

Accra, Amman, Antananarivo, Bamako, Benghazi, Bogota, Cairo, Dakar, Entebe, Gbadolite, Kano, Khartoum, Kigali, Kinshasa, Lagos, Las Palmas, Lunada, Lusaka, Nairobi, Ouagadougou, Port Harcourt, Reykjavik, Sanaa, Tel Aviv, Tripoli.

2.3.4. Verkeersprognose

De verkeersprognoses voor Oostende werden opgenomen in bijlage 2.1.. Men kan eruit aflezen dat tegen het einde van de eeuw een toename van het vrachttonnage verwacht wordt van 45 % (medium) tot 141 % (hoog). De hoge voorspelling gaat uit van het behoud van de bestaande afwijking op de geluidsnormering. De lage voorspelling veronderstelt een onmiddellijke toepassing. De medium prognose veronderstelt een kompromis; het is eigenlijk de enig relevante voorspelling. Hiertoe dient weliswaar de landingsbaan over haar volle lengte benut en de openingsuren moeten onbeperkt blijven.

Voor de charters worden kansen gezien in vluchten naar Engeland (de Kanaaltunnel zou zelfs een stimulerende rol kunnen spelen), maar vooral naar zuidelijke bestemmingen. De lage voorspelling, met een passagierstoename van 83 %, veronderstelt een geringe liberalisering van het luchtverkeer. In de hoge prognose (toename van 473 %) wordt verondersteld dat de huidige sluimerende vraag naar chartervluchten zal omslaan. De echte ontwikkeling van dit type van verkeer zal afhangen van de vraag vanuit de regio en de commerciële uitvoerbaarheid. Als bestemming wordt gedacht aan Oost-Afrika, Indische Oceaan, Noord en Centraal Amerika en het Verre Oosten, dit met vliegtuigtypes als een B 757 en 767. Op kortere afstand zullen voornamelijk types als een Boeing 737 ingezet worden.

Gezien het feit dat men hiervoor geen vraag vanuit de regio verwacht, mag aangenomen worden dat lijnvluchten zich niet verder zullen ontwikkelen. Hier speelt de concurrentie van Zaventem.

In de voorspellingen kon geen rekening gehouden worden met de mogelijke ontwikkeling van Oostende als een onderhoudsbasis.

2.3.5. Regionale impact

De Oostendse luchthaven is de vestigingsplaats voor een 30-tal bedrijven: 7 luchtvaartmaatschappijen, 6 afhandelings-bedrijven, 2 douaneagentschappen, 6 luchttaxibedrijven en vliegclubs en 9 andere bedrijven waaronder brandstof-leveranciers, touroperators, cateringbedrijven, restaurants. Samen bieden zij plaats aan een 180 personeelsleden. De totale primaire werkgelegenheid wordt geschat op 330 mensen, waaronder de 86 RLW-personeelsleden.

De Oostendse luchthaven kan een leidende rol spelen in de ontwikkeling van haar regio. We denken in dit verband aan de stimulering van het kusttoerisme, met als extra dimensie de ontwikkeling van het kongrestoerisme. Anderzijds denken we aan de indirekte weerslag bij het aantrekken van internationale luchthavengebonden bedrijven. De luchthaven kan een waardevolle bijdrage leveren in het ontwikkelingsplan dat zal uitgewerkt worden in het kader van de erkenning door de Vlaamse Executieve van de regio Oostende als impulsgebied. De toelevering aan luchtvaartgebonden bedrijven kan vlot gebeuren vanuit de regio, gelet op de regionale specialisatie in ondermeer de elektro-techniek en kommunikatie. De negatieve evolutie van de werkloosheid in deze regio zou hierdoor omgekeerd kunnen worden.

2.3.6. Inpasbaarheid en beleid

Net als bij de luchthaven van Antwerpen-Deurne, ging de bepaling van de randvoorwaarden met betrekking tot de omgevingskwaliteit rond de luchthaven van Oostende voornamelijk om de analyse van het aspect geluidshinder. Niettemin stelt het probleem zich hier veel minder scherp. Gezien de ligging van de luchthaven in meer open gebieden blijft de geluidshinder in de huidige situatie vrij beperkt. Slechts een 5-tal inwoners liggen tegenwoordig binnen de hoogste geluidscontouren; het totaal aantal "ernstig gehinderden" raamt men op gemiddeld 550. Het is echter geraadzaam om bijkomende bebouwing te beperken of te verbieden; ook zou het gewestplan in die zin moeten aangepast worden. Zo is de bouw van de St-Andreasschool in het begin van de jaren '80, dit in het verlengde van de startbaan, als een ongelukkig feit te omschrijven. Ook hier is het zo dat belangrijke woonuitbreidingen gebeurd zijn tijdens het bestaan van de luchthaven. In de toekomst zal de ruimtelijke ordening nieuwe problemen moeten uitsluiten. De lokale autoriteiten erkennen trouwens regelmatig het belang van de luchthaven voor de regio, zodat een slechte planning die de luchthaven zou in het gedrang brengen niet aan te bevelen is.

Uit veiligheidsoverwegingen zou een gebied van 1 km voor en achter de startbaan, met een breedte van 300 meter, moeten vrijgehouden worden. De gemeenten Oostende en Middelkerke houden tegenwoordig reeds rekening met de dienstbaarheden. Het zou gepast zijn dit vast te leggen in het gewestplan.

In Oostende worden momenteel nog uitzonderingen toegestaan op het KB en de EG-richtlijn inzake de geluidsnormering van de vliegtuigtypes. Tijdens het jaar 1990 kunnen namelijk nog types van Chapter I van de ICAO-reglementering (verouderde en vrij lawaaierige vliegtuigen) vliegen op Oostende. Deze regeling zal na 1990 niet meer verlengd worden, tenzij de vliegtuigexploitant het bewijs kan leveren dat hij een bestelling tot hush-kitting geplaatst heeft. Het is echter zo dat deze vliegtuigtypes automatisch zullen verdwijnen gezien hun ver gevorderde leeftijd. Zelfs de Chapter II-toestellen worden geleidelijk vervangen door Chapter III-toestellen.

Om de geluidshinder tijdens de vrijetijd en de weekends te beperken zullen maatregelen uitgewerkt worden voor de circuitvluchten, waaronder het opleggen van een minimum vlieghoogte.

De bijdrage van de luchthavenactiviteit tot de luchtverontreiniging is zeer gering. Omtrent de mogelijke bodemverontreiniging zullen maatregelen overwogen worden tot de opvang van eventueel verontreinigd, afspoelend regenwater aan de verharde terreinen. Ook bij de bestrijding van sneeuw en ijzel zal voorrang gegeven worden aan milieuvriendelijke bestrijdingsmiddelen. Andere elementen werden onderzocht en bleken geen problemen op te leveren.

De verkeersontsluiting van de luchthaven is zeer goed. De luchthaven ligt immers in de nabijheid van enkele grote wegen: de E40/A10 (Brussel-Oostende), de E40/A18 (Brussel-Nieuwpoort) met verbinding via de Nieuwpoortse- en de Torhoutsesteenweg, en de Duinkerckseweg. De bijdrage van het verkeer van en naar de luchthaven in het totale verkeer is gering. Om eventuele problemen met het vrachtverkeer te vermijden zal in het bestemmingsplan een nieuwe verbindingsweg tussen het vrachtgebouw en de Duinkerckseweg voorzien worden.

2.3.7. Beleidsopties

De luchthaven van Oostende beschikt over één van de beste startbanen in heel Europa, die door de allergrootste vliegtuigtypes kan gebruikt worden. De luchthaven en haar infrastructuur worden momenteel echter ver beneden hun capaciteit aangewend. De grootste aandacht in het beleid zal dan ook moeten gaan naar een streng beheer van de kosten en naar een doelgerichte marketing. Er zullen nieuwe inkomensbronnen ontwikkeld worden, die verband houden met het polyvalent karakter van de luchthaven.

De marketinginspanningen gaan gericht worden op de prioritaire ontwikkelingslijnen. Hiermee wordt de functie bedoeld die voor de Oostendse luchthaven werd bepaald en waarop de investeringen zich zullen concentreren. Op de eerste plaats wordt gedacht aan het aantrekken van vrachtluchtvaartmaatschappijen om de luchthaven te gebruiken als basis voor Europa. Hierbij wordt voornamelijk gedacht aan Amerikaanse maatschappijen. De Oostendse luchthaven beschikt inderdaad door een goed uitgeruste infrastructuur, de grote oppervlakte en de ongelimiteerde openingsuren over het potentieel om uit te groeien tot een volwaardige en konkurrentiële vrachtluchthaven voor internationaal en interkontinentaal verkeer.

Een tweede bestemming bestaat uit de ontwikkeling van de luchthaven als basis voor onderhoud en "up-grading" van grote vliegtuigtypes. Naar deze voorzieningen bestaat momenteel een heel grote vraag. Zo moet Sabena tegenwoordig voor het onderhoud van haar vliegtuigen uitwijken naar Miami. Wat het onderhoud betreft, dient erop gewezen dat alle Europese luchtvaartmaatschappijen druk doende zijn om een plaatsje te bemachtigen op de wachtlijsten voor onderhoud van hun grote toestellen. Zo dienen de B 747-toestellen die enkele jaren geleden in gebruik werden genomen binnenkort regelmatig een onderhoudsbeurt te krijgen.

Aansluitend willen we trouwens melding maken van de reeds vergevorderde besprekingen die gevoerd werden met een internationaal befaamde onderneming, dit voor een investeringsproject op de luchthaven van Oostende. Het project betreft de bouw van een onderhoudswerkplaats van meer dan 6.500 m², die het onderhoud en "up-grading" van de grootste vliegtuigtypes - waaronder de B 747-400 als paradepaardje - kan uitvoeren. Voor een latere fase wordt ook gedacht aan de konversie van vliegtuigen. De keuze viel op Oostende na een grondige analyse van alle Europese luchthavens, met als voornaamste voordeel de uitstekende infrastructuur en de zeer gunstige geografische situering.

Voor dit projekt zal de nodige ruimte vrijgemaakt worden; dit kan door de onteigening van het als industriezone bestemde terrein ten oosten van en grenzend aan de luchthaven, met aansluiting aan de Torhoutsesteenweg. Dit terrein van ongeveer 65 ha zal dan bestemd worden voor luchtvaartgebonden bedrijven.

De gevolgen van het eerder beschreven projekt zullen voor de Oostendse luchthaven, voor de regio én voor Vlaanderen ontegensprekelijk van zeer grote betekenis zijn. Zo streeft men bijvoorbeeld naar een tewerkstelling, in de initiële fase, van 100 mensen; na de opleiding en het opstarten zal dit sterk vermeerderen, met als doel een groei naar 500 werknemers. De opleiding van deze werknemers zal door de betrokken firma zelf gebeuren, wat meteen een niet becijferbare investering in natura, in casu in know-how, betekent. Aan de technische opleiding in de Oostendse regio kan hierdoor een nieuwe belangrijke impuls gegeven worden. Aansluitend zullen Vlaamse ondernemingen belangrijke orders krijgen inzake o.a. hoogtechnologische produkten. Bovendien zal deze activiteit een gevoelige verhoging van de activiteit op de luchthaven met zich brengen, vermits luchtvaartmaatschappijen de voorkeur zullen geven aan een luchthaven die kan instaan voor het nazicht en onderhoud van haar vliegtuigen. In augustus e.k. zullen de nadere details van dit plan bekendgemaakt worden. Op dit ogenblik werkt de firma het businessplan uit en voert men besprekingen met alle betrokken instanties.

Een formule die de laatste tijd vooral in de Aziatische landen furore maakt, is het Sea-Air koncept. Rekening houdende met de nabijheid van de Oostendse en de Zeebrugse zeehavens zal nagegaan worden of de Oostendse luchthaven hierin een rol kan spelen. De twee essentiële voorwaarden hiertoe zijn immers aanwezig: de nabijheid van een haven en de operationaliteit gedurende 24 uren per dag. De recentste FIATA-prognoses voor 1990 voorspellen alleszins dat 50 % van het luchtvrachtverkeer zal bestaan uit deur-tot-deur vracht. Tegen 2000 wordt verwacht dat dit cijfer oploopt tot zelfs 80 %. In dezelfde zin kan gedacht worden aan het aantrekken van luchtkoerierdiensten. Het zou de Oostendse luchthaven doen uitgroeien tot een vrachtluchthaven voor kleine en grote vracht. Momenteel zijn er reeds kontakten met een grote koerierdienstonderneming, maar ook de Post toont interesse.

Een laatste doelgroep voor de Oostendse luchthaven bestaat uit charters en General Aviation. Het belang van deze laatste activiteit werd hiervoor reeds voldoende beschreven. Beide activiteiten houden wel in dat de commerciële dienstverlening moet verbeterd worden, o.m. door de uitbouw van winkels en taks-free. De ontwikkeling van charters zal geanalyseerd worden als deel van de globale stimulering van het toerisme voor Oostende en de hele kuststrook. Hierbij wordt ook gedacht aan het aantrekken van kongrestoerisme, zeker als op de luchthaven zelf voldoende vergaderruimte zal voorhanden zijn.

Zoals gezegd beschikt de Oostendse luchthaven over een uitstekende startbaan van 3.200 meter, die echter niet over de volle lengte bruikbaar is. Dit geeft problemen voor de grootste vliegtuigtypes (zoals aangetoond in bijlage 4.2.). Daarom zal de verlenging van de startbaan voltooid worden en het gebruik over 2.800 meter mogelijk gemaakt worden. Hiertoe zal het ILS-systeem met ongeveer 990 meter verschoven worden; ook zal overgegaan worden tot de onteigening van de villa en de bomen aan het einde van startbaan 26. Door deze laatste ingreep zal de opstijgafstand van startbaan 08 en de landingsafstand van baan 26 met bijna 30% toenemen. Deze ingreep maakt een ontwikkeling van interkontinentale charter- en vrachtvluchten onbeperkt mogelijk. Op die manier zijn de hoge voorspellingen voor Oostende realistisch.

Voor het Oostendse passagiers-luchthavengebouw wordt een nieuw concept ontwikkeld. Het bestaande gebouw wordt gerevaloriseerd in overeenstemming met de genomen beleidsopties. Zo dient de bestaande ruimte optimaal benut te worden, enerzijds door een uitbreiding van de kantoorruimte, anderzijds door de inrichting van vergaderruimte(n). Ook voor niet-luchthaven-gebruikers staan deze ruimten ter beschikking.

In het algemeen zal het gebouw opgefrist en gemoderniseerd worden. Het restaurant werd enkele maanden geleden reeds overgedragen aan een nieuwe koncessionaris die zich tot grote vernieuwingswerken en een betere dienstverlening verbonden heeft. De verwarmingsinstallatie van het luchthavengebouw zal ook herbekeken worden, gelet op haar huidige arbeidsintensieve bediening (kontinu vijf personeelsleden). Een andere investering zal gebeuren op het vlak van de beveiliging en dit konform de internationale voorschriften terzake. De aanpassingswerken die eruit volgen, kunnen aanleiding geven tot een reorganisatie van de check-in-ruimte en van de vertrek- en aankomsthal.

In het vrachtgebouw zal nagegaan worden of de opslagcapaciteit niet kan verhoogd worden door efficiëntere opslagsystemen. Tevens zal nagegaan worden of er, gelet op de ontwikkeling van de vrachttrafiek, aan uitbreiding moet gedacht worden.

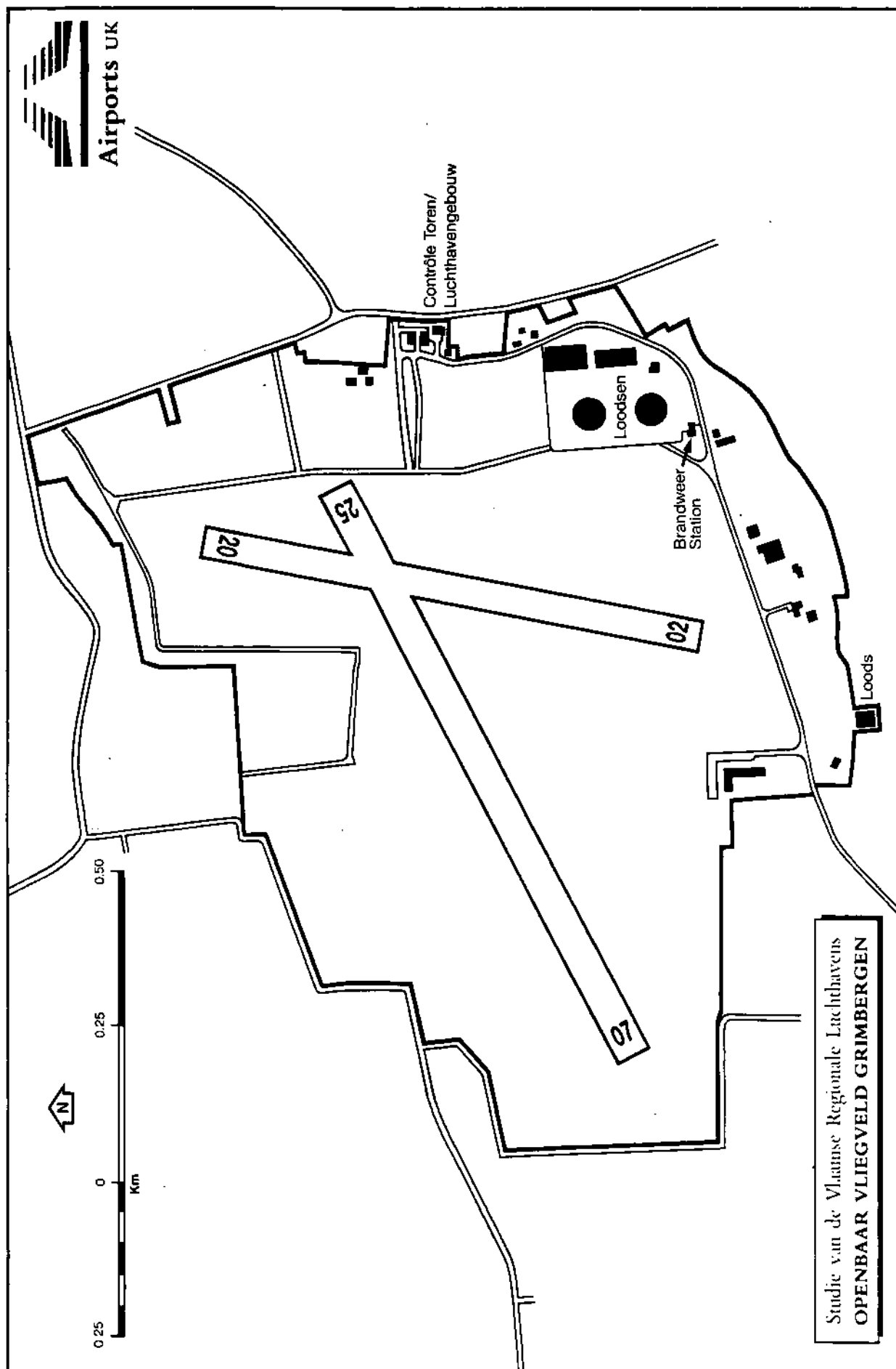
Om deze beleidsopties in goede banen te laten verlopen, zal een ontwikkelingsplan alsook een bestemmingsplan met een duidelijke zonering van de infrastructuur en vastlegging van de bestemming voor elke zone opgesteld worden. Aan de hand van dit plan zal in de toekomst sneller kunnen overgegaan worden tot het nemen van beslissingen inzake bijvoorbeeld het toestaan van concessies. Bovendien zal in overleg met alle autoriteiten nagegaan worden hoe de erfdienstbaarheden, die onder andere moeten instaan voor een optimale veiligheid, in een nieuw structuurplan op te nemen zijn. Hierin zal ook een "vrijwaringszone" bepaald worden die in de toekomst niet mag ingenomen worden door woonuitbreiding.

Het bestemmingsplan voor de luchthaven van Oostende is reeds ver gevorderd. Momenteel wordt het plan onderzocht door de dienst Veiligheid van de R.L.W.. Vijf grote zones werden afgebakend. Op de eerste plaats een vrachtzone die aansluit bij de bestaande vrachtloodsen met uitbouw achter de kontroletoren, en tevens aansluitend op de bestaande tarmac en bereikbaar met vliegtuigen. Een tweede zone betreft een vrachtafhandelingszone ter hoogte van het vrachtgebouw, met rechtstreekse toegang tot de Duinkercksesteenweg. Hierdoor zal een einde kunnen gemaakt worden aan het berijden van de tarmac met vracht- en bestelwagens. De derde zone is gesitueerd tussen de vrachtloodsen en het vrachtgebouw; het is een passagiers- en administratieve ruimte. Deze zone beslaat het huidige passagiersgebouw en de ruimte ernaast. De vierde zone loopt parallel met de Nieuwpoortsesteenweg en is bedoeld voor luchtvaartgebonden activiteiten die per vliegtuig moeten bereikbaar zijn. Het tweede deel van deze zone ligt er tegenover, op de eerder vermelde te onteigenen 65 ha. Als vijfde zone is er de zone voor General Aviation en kleine luchtvaart, die zal aangelegd worden tussen de eerste en de vierde zone. De grasstartbaan 14/32 blijft alleszins behouden, juist om General Aviation in de toekomst te garanderen.

Binnenkort zullen de voorbereidende werken reeds van start gaan. Zo zal er een bijkomende verharding aangelegd worden ter hoogte van het vrachtgebouw. Het oude waterzuiveringsstation en de oude houten luchtvaartgebouwen zullen afgebroken worden.

Niet onbelangrijk is dat dit bestemmingsplan de beveiliging en controle van de luchthaventerreinen, die op dit ogenblik soms problematisch is, zal vereenvoudigen en verbeteren.

HET VliegVeld GRIMBERGEN



2.4. HET VLEGVELD GRIMBERGEN

2.4.1. Situering

Het ontstaan van het vliegveld van Grimbergen is een beetje bizar. Meer dan vijftig jaar geleden werd immers door de toenmalige Minister van Oorlog het plan opgevat om "geheime" uitwijkvliegvelden voor de Belgische luchtmacht in te richten. De ligging van Grimbergen dicht bij Brussel was hiertoe zeer gunstig, en in die zin werd overgegaan tot de onteigening van de grondpercelen. Feit is echter dat de Belgische luchtmacht weinig gebruik heeft gemaakt van het vliegveld, in tegenstelling tot de Duitse bezetter. Deze gebruikte het vliegveld als opleidingscentrum voor hun piloten. Het zijn zij die van het bestaande veld een heus vliegterrein maakten door drainage en nivellering van het terrein.

Tot het begin van de jaren vijftig bleef het terrein in militaire handen, waarna het overgedragen werd aan de Regie der Luchtwezen. De vliegveldactiviteit werd belangrijk vanaf ongeveer 1963. De belangrijkste investeringen werden alvast in de zestiger jaren verricht. Op dit ogenblik beslaat de oppervlakte ongeveer 125 ha.

Het vliegveld is gelegen ten noorden van de Brusselse agglomeratie tussen de A1 en de A12, en ten noorden van Grimbergen en ten westen van Vilvoorde, en ligt zelfs vlakbij de Willebroekse Vaart.

2.4.2. Vliegveldinfrastructuur

Het vliegveld van Grimbergen beschikt over twee grasstartbanen: de baan 07/25 met een lengte van 1040 meter, en de baan 02/20 van 817 meter. De banen zijn nogal hobbelig en hebben regelmatig te kampen met waterafvoerproblemen.

Het gebruik van de banen ziet er als volgt uit : voor 80% van de bewegingen gebruikt men baan 07/25 (waarvan 30% baan 07 en 70% baan 25), in de resterende 20% van de gevallen benut men baan 02/20 (waarvan 60% baan 02 en 40% baan 20).

Er zijn momenteel een 150 vliegtuigen gebaseerd op Grimbergen, die meestal geparkeerd worden in de voorziene loodsen. Opvallend zijn de twee ronde loodsen die zeer efficiënt parkeren toelaten door de speciale poortarchitectuur.

Een uitgebreide infrastructuur is niet aanwezig. Buiten de kontroletoren en een taverne aan de ingang van het vliegveld, zijn er enkele chalets van de vliegclubs. De kantoren zijn gevestigd op de gelijkvloerse verdieping van de kontroletoren. Er is een vaste brandstofleverancier, namelijk de firma Devleminck Air Services.

Grimbergen heeft buiten een VDF (voor visuele nadering) geen benaderingsapparatuur noch een startbaanverlichting. De luchtverkeersgeleiding wordt door Zaventem verzorgd. Ook de uitrusting is beperkt tot een grasmaaimachine, twee traktoren, een brandweerauto en een ziekenwagen.

Het vliegveld is geopend van 7 uur tot zonsondergang (van 9 tot 20 uur in de weekends) tijdens de lente en zomer, van 8 tot 17 uur tijdens de winter. Er is geen permanente douanevoorziening.

2.4.3. Aktiviteit

De hoofdkิจกรรมiteit op het vliegveld van Grimbergen bestaat uit General Aviation, voornamelijk sport- en oefenvluchten waarvoor lichte vliegtuigen ingezet worden. Bovendien is er een zekere aktiviteit van helikopters.

Deze aard van activiteiten, vooral de oefenvluchten, brengt een groot aantal bewegingen met zich mee. Dit aantal bewegingen stijgt elk jaar; het bereikte in 1989 een niveau van 101.163 bewegingen, met een vervoer van 34.019 passagiers. Als reden voor het feit dat de activiteiten gedurende bepaalde maanden of jaren afneemt, is vooral de staat van de startbaan aan te halen. Grimbergen beschikt over twee gras pistes, die bij overvloedige regenval onder water staan wat de onvermijdelijke sluiting van het vliegveld impliceert.

2.4.4. Verkeersprognose

De verkeersprognose voor Grimbergen werd opgenomen in bijlage 2.1.. Men kan hieruit aflezen dat de grote toename van het aantal passagiers voortspuit uit een toename van het aantal bewegingen, wat uiteraard verband houdt met het profiel van het vliegveld. De ontwikkeling van het verkeer, meer bepaald de vrijetijdsvluchten en de oefenvluchten, zal het patroon volgen van de algemene economische evolutie. Bij het behoud van de huidige infrastructuur zal de groei matig zijn, bij een startbaanverharding heel wat groter. In dit laatste geval kunnen immers ook zaken vluchten aangetrokken worden.

2.4.5. Impakt

Op het vliegveld kunnen momenteel een 12-tal grote gebruikers genoteerd worden naast een 8-tal vliegclubs en/of -scholen. De commerciële activiteiten worden vooral uitgeoefend door de brandstofleverancier, de vliegscholen, de helicopter-publiciteitsfirma Publi-Air en de vier vliegtuig-herstellingsbedrijven. Een 150 vliegtuigen zijn op het vliegveld gebaseerd. De totale primaire tewerkstelling, inclusief de 24 RLW-personeelsleden, wordt geraamd op 100 mensen.

2.4.6. Inpasbaarheid en beleid

Door de situering van het vliegveld Grimbergen in de dichte bebouwing enerzijds en anderzijds door het profiel van het vliegveld, namelijk uitsluitend kleine luchtvaart en scholing van piloten met de eraan verbonden veeltallige circuitvluchten, stelt het probleem geluidshinder zich in Grimbergen het scherpst. Temeer daar vele vrijetijdsvluchten plaatsvinden tijdens de vrije uren in de weekends en op zon- en feestdagen, een tijdstip waarop de omwonende inwoners thuis zijn. Daarom werd de mening van de inwoners, verwoord tijdens een hoorzitting die plaatsvond op 16 maart 11., aandachtig aanhoord en genoteerd.

Er bevinden zich twee wooncentra in de nabijheid van het vliegveld, namelijk Grimbergen en Beigem. In het totaal bevinden zich in de geluidshinderzone een 700 tot 1300 ernstig gehinderden. Een belangrijke opmerking is evenwel dat 1/5 van de inwoners zich tegelijkertijd in de geluidshinderzone van de luchthaven van Zaventem bevinden. Ondertussen ontwikkelden zich zeer recent twee nieuwe wijken vlakbij het vliegveld, en dit ondanks de kennis van de vliegveldactiviteiten. Er wordt dan gepleit voor het vermijden van woonuitbreidingszones in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld, voornamelijk in de zwaar gehinderde zones.

De dienstbaarheden, voornamelijk met betrekking tot veiligheid, zijn niet opgenomen in het gewestplan. Hierdoor staan de naderingslichten van het vliegveld nu in de tuinen van enkele pas opgetrokken woningen. In Grimbergen dient men nochtans extra aandacht te besteden aan deze toestand, gelet op de kans op dodelijke ongevallen van 0,7324 per jaar (of 1 om de 1,4 jaar). Zoals reeds eerder vermeld gebeuren deze ongevallen in 80 % van de gevallen in een zone van 1 km in het verlengde van de startbaan.

Voorlopig wordt geen beslissing genomen tot een verharding van de startbaan. Na een evaluatieperiode van één jaar kan deze beslissing herzien worden. Nochtans wordt gevraagd met de mogelijkheid van een verharding van de startbaan rekening te houden in de toekomstige ruimtelijke planning van woonzones in de omgeving. Momenteel is de aanleg van een verharde startbaan bedrijfseconomisch niet verdedigbaar. De milieustudie wijst niettemin aan dat deze aanleg voor de omgeving een verbetering kan betekenen. Het is namelijk zo dat een aanleg van een verharde startbaan die zich 30° t.o.v. de huidige 07/25-baan bevindt, het aantal ernstig gehinderden doet dalen met 300 a 600 mensen. Dit komt enerzijds door de wijziging van de overvlogen woonzone (minder inwoners), anderzijds in zeer belangrijke mate door het feit dat de vliegtuigen sneller kunnen opstijgen (door de verminderde rolweerstand) en dus sneller een hoogte van 1000 voet kunnen bereiken. De omgeving wordt aldus op grotere hoogte overvlogen, wat de geluidshinder sterk reduceert.

Om de geluidshinder vandaag reeds te verminderen zal bij wijze van proef de hoofdstartbaan met 30° geroteerd worden. De resultaten inzake de omgevingshinder zullen binnen één jaar geëvalueerd worden. Bovendien wordt overgegaan tot het verbieden of beperken van circuitvluchten gedurende bepaalde dagen of uren. Voor het overvliegen van de woonzones wordt een hoogte van 1500 voet (ongeveer 450 meter) opgelegd.

De luchtverontreiniging, die zorgt voor een vrij slechte luchtkwaliteit in de omgeving van het vliegveld, wordt voornamelijk veroorzaakt door de nabije industriële activiteiten (industriezone van Vilvoorde).

Om een eventuele water- of bodemverontreiniging te voorkomen zal nagegaan worden welke maatregelen kunnen genomen worden op die plaatsen waar herstellingen van vliegtuigen gebeuren, in de zin van een bodembescherming.

De bijdrage van het verkeer van en naar het vliegveld tot het totale verkeer, is klein en kan moeilijk als hinderlijk beschouwd worden. Het enige probleem kan erin bestaan dat men in de zoektocht naar het vliegveld nutteloos enkele omliggende straten aandoet. Om de verkeersontsluiting, die nu reeds goed is gelet op de nabijheid van de Brusselse Ring en de autosnelweg A1/E19, verder te verbeteren zal een betere bewegwijzering aangebracht worden. Het Bestuur der Wegen werd reeds met deze opdracht gelast.

2.4.7. Beleidsopties

De belangrijkste analyse van de vliegveldinfrastructuur in Grimbergen betroffen de startbaan, de ontvangstinfrastructuur en de administratieve ruimte en kontroletoren.

Grimbergen kan op vlak van General Aviation een uitwijkvliegveld worden voor Zaventem, zij het op lange termijn. Anderzijds is er de evidente bestemming voor Grimbergen voor de sport- en recreatieluchtvaart en de opleiding van piloten. Deze activiteit wordt nu reeds druk beoefend.

Om een optimale ontplooiing mogelijk te maken zijn we ons ervan bewust dat heelwat aanpassingen dienen te gebeuren. Zo is er o.m. de kontroletoren aan een grondige opsmuk toe. De werkomstandigheden voor het personeel zijn vandaag onaanvaardbaar. Daarom zullen de nodige renovatieinvesteringen uitgevoerd worden.

Er zijn momenteel geen waardige ontvangstvoorzieningen en ook douanevoorzieningen ontbreken. Indien de optie wordt genomen om zakenverkeer aan te trekken moet deze toestand gewijzigd worden. Deze overwegingen en de eraan verbonden investeringen zijn echter slechts aan de orde op lange termijn. Het aantrekken van zakenverkeer zou immers maar mogelijk zijn bij de aanleg van een verharde startbaan. Deze beslissing dient echter nog getoetst op haar rendabiliteit.

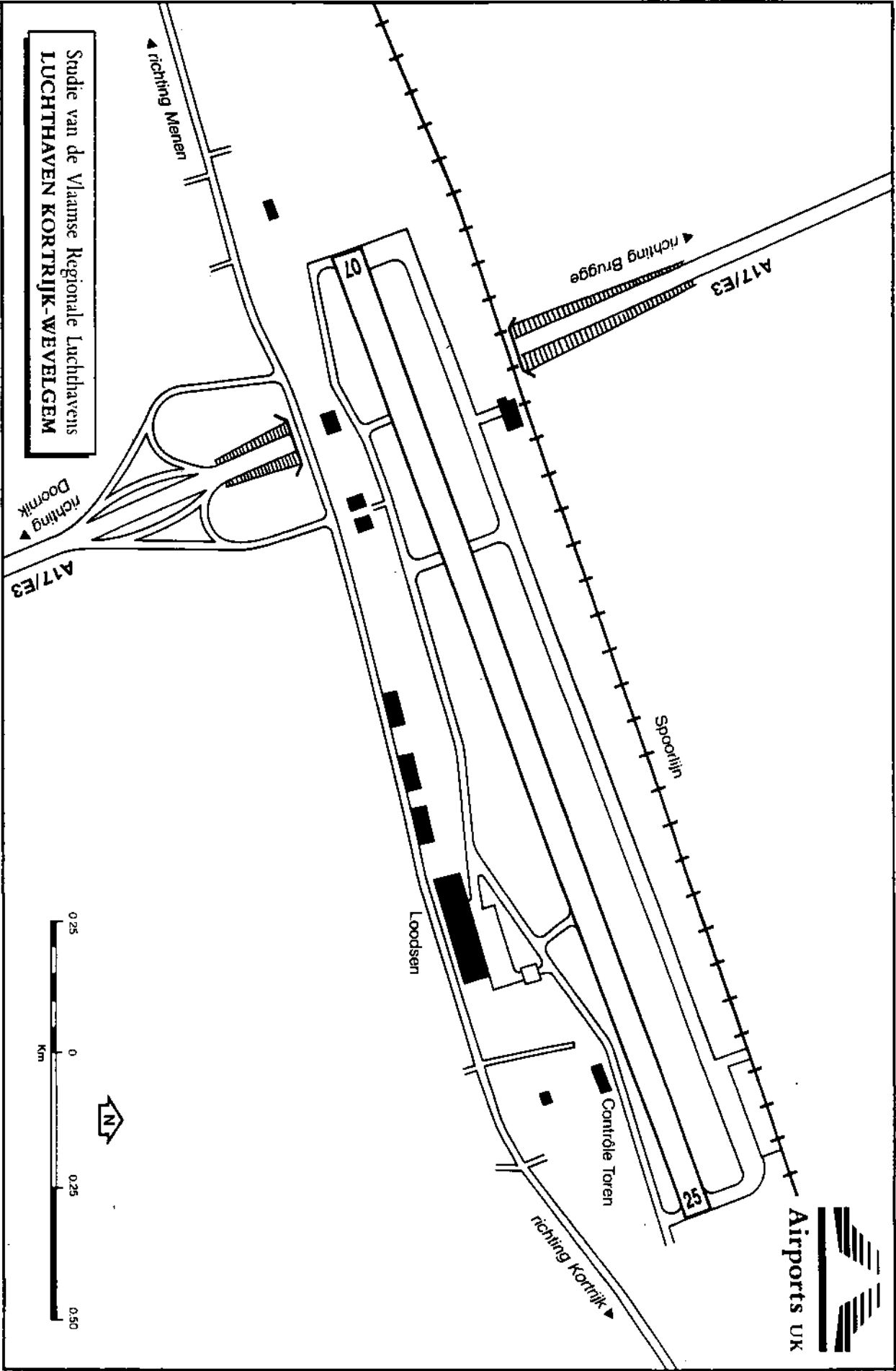
Bovendien dient eerst nagegaan hoe de last voor de omgeving kan verminderd worden. In overleg met de vliegveldgebruikers en het Bestuur der Luchtvaart zal overgegaan worden tot het vastleggen van een verplicht te gebruiken circuit evenals een opstijg- en naderingsroute. Anderzijds zullen de openingsuren beperkt worden; op zon- en feestdagen zal het gebruik van het vliegveld voor circuitvluchten gelimiteerd worden. In dit kader werd ook de voornoemde rotatie van de 07/25 startbaan beslist. Indien de resultaten hiervan positief uitvallen wordt dit een definitieve beslissing die eventueel gekoppeld wordt aan een verharding van de startbaan indien dit bedrijfs-economisch te verantwoorden is.

Voorlopig worden in Grimbergen dus geen andere beslissingen genomen. De kansen van het vliegveld en de rol van de overheid in de exploitatie zijn vandaag nog te onzeker om zeer ingrijpende investeringen te verantwoorden. De komende twaalf maanden zullen dan ook een testjaar worden voor het vliegveld. In juni 1991 volgt een nieuwe evaluatie van de rendabiliteit, de toekomstkansen en de omgevingshinder. Tijdens dit jaar zal de noodzaak en de waarde van het vliegveld moeten bewezen worden.

Er zal alvast voor het vliegveld een voorlopig ontwikkelings- en bestemmingsplan opgesteld worden.

DE LUCHTHAVEN

KORTRIJK - WEVELGEM



2.5. DE LUCHTHAVEN KORTRIJK-WEVELGEM

In tegenstelling tot de luchthavens van Antwerpen-Deurne en Oostende en het openbare vliegveld Grimbergen is de luchthaven Kortrijk-Wevelgem geen eigendom van de Regie der Luchtwezen. Het wordt dus ook niet door haar beheerd, noch valt het onder de voogdij van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer. Deze luchthaven wordt beheerd door de Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIVW). Nadere details rond de beheersstructuur volgen in het volgende hoofdstuk. Daar zal ook nader ingegaan worden op de reden waarom een beknopte analyse van deze luchthaven, momenteel in volle expansie, in deze voorliggende beleidsbrief opgenomen werd.

Van oorsprong is Kortrijk-Wevelgem een militair vliegveld. Begin van de jaren '70 werd besloten het te laten bestaan, maar dan voor burgerlijk gebruik. Momenteel berust alle eigendom bij de provincie West-Vlaanderen. In 1973 werd een koncessie-overeenkomst afgesloten voor 30 jaar, waarbij het beheer en de uitbating werd toevertrouwd aan de gemengde intercommunale WIVW.

Er zal gezocht worden naar een efficiënte vorm van samenwerking met de andere luchthavens, dit met behoud van de eigenheid en de onafhankelijkheid. In de eerste plaats denken we aan een coördinatie van het beleid, met een mogelijkheid tot het uitwisselen van ervaring en het samen optreden buiten Vlaanderen.

De luchthaven ligt op zo'n 5 km van Kortrijk en is makkelijk te bereiken door de prima verkeersontsluiting. Zo loopt de A17 (E3) met een tunnel onder de startbaan door. De A19 en de A14 (E17) liggen op slechts respectievelijk 2 en 4 km. Belangrijke centra als Gent, Lille en Roubaix zijn in een half uur te bereiken.

Kortrijk-Wevelgem beschikt over een uitstekende harde startbaan 07/25, van 1.912 x 45 meter. Via taxibanen heeft men toegang tot een aantal gebouwen en het platform. In de controletoeren zijn ook de kantoren gevestigd. Ook is er een restaurant op de luchthaven.

De uitrusting bestaat uit een NDB-navigatieuitrusting, een startbaannaderings- en taxibaanverlichting. Er werd inmiddels een aanvraag tot plaatsing van een ILS/ DME (Localiser) ingediend bij het Bestuur der Luchtvaart. De brandweerdiensten op de luchthaven worden verzorgd door het nabijgelegen brandweerstation van Kortrijk.

De openingsuren zijn 8 uur (tijdens de weekends en feestdagen vanaf 9 uur) tot zonsondergang. Zakenvluchten zijn toegestaan tussen 7 en 22 uur.

Flanders Airlines is de Fixed Base Operator van de luchthaven, die de exclusieve rechten op de afhandeling heeft voor drie jaar. Deze maatschappij is tevens van plan binnenkort lijnvluchten, die momenteel nog niet bestaan, in te leggen. Er zijn verder 3 commerciële luchttaxibedrijven op de luchthaven. In totaal maken ongeveer 40 ondernemingen regelmatig gebruik van de luchthaven. In 1988 werden 43.426 bewegingen en 94.550 passagiers geteld, waarvan het merendeel via general aviation. Het vrachtverkeer is zeer bescheiden, en bestaat hoofdzakelijk uit de invoer van fotografisch materiaal en de uitvoer van televisie-onderdelen.

De luchthaven wordt uitgebaat door 4 personeelsleden.

Het plaatselijk vertrouwen in deze luchthaven is groot. De beheerders zijn er immers in geslaagd enkele miljoenen te verzamelen met het oog op verbeteringswerken van de luchthaven. Er is een aanzienlijk potentieel voor zakenvluchten en interregionale lijnvluchten aanwezig. Hiervoor zijn enkele aanpassingswerken nodig, ook voor wat de dienstverlening op de grond betreft.

HOOFDSTUK 3

ALGEMENE BELEIDSLIJNEN

HOOFDSTUK 3. ALGEMENE BELEIDSLIJNEN

De overdracht van de bevoegdheid over de Vlaamse regionale luchthavens naar de Vlaamse Executieve enerzijds, de Europese liberaliseringspolitiek van het luchtverkeer anderzijds, stelden ons als beleidsverantwoordelijke voor fundamentele opties met betrekking tot het te voeren luchtvaartbeleid in Vlaanderen.

Deze beslissingsmogelijkheden gingen van het afschaffen van de bestaande luchthavens, over het behoud van de luchthavens in hun huidige toestand naar een fundamentele aanpassing aan de behoeften van het toekomstige luchtverkeer, inclusief uitbreidingsmogelijkheden.

Van in den beginne werd de houding aangenomen dat niets ondenkbaar was, dat er geen heilige huisjes en geen a priori's ten aanzien van de luchthavens bestonden. We waren ervan overtuigd dat een op de toekomst gericht luchtvaartbeleid slechts kon steunen op een grondige kennis van zaken, en dit zowel van de economische aspecten als van de weerslag van de opties op het natuurlijk milieu en de kwaliteit van de leefomgeving.

In dit perspectief en gevolg gevend aan het Regeerakkoord van de Vlaamse Executieve van 14.02.1989, waarin staat "Een grondige doorlichting zal worden doorgevoerd inzake de rol welke de regionale luchthavens kunnen spelen in het economisch, vervoer- en transitbeleid van Vlaanderen", werd beslist tot het uitschrijven van twee studie-opdrachten. De eerste betrof een evaluatie van de economische aspecten van de betrokken luchthavens. Het was de bedoeling om op basis hiervan de beleidsopties te bepalen met betrekking tot de economische leefbaarheid van elke luchthaven en om het beleid inzake de structuur, de organisatie, het management en de investeringen te omschrijven.

De tweede studie diende een analyse te maken van de inpasbaarheid alsook van de randvoorwaarden met betrekking tot het milieu en de ruimte. De invloed van de vermelde infrastructuuraspecten en luchtvaartactiviteiten moeten immers vanuit milieu- en ruimtelijk oogpunt kunnen geëvalueerd en beheerd worden. Het is vanzelfsprekend dat beide studieresultaten complementair zijn.

Men kan stellen dat de doorlichting een bedrijfseconomische studie was, aangevuld door haar situering in de direkte omgeving aan de hand van de ruimte- en milieustudie. Daaropvolgend werd een evaluatie gemaakt van de bijdrage tot de omliggende regio en zelfs tot heel Vlaanderen, dit alles in relatie tot het maatschappelijk (o.a. de mobiliteit) en het economisch nut (waaronder de tewerkstelling). Dit werd dan weer getoetst aan de ontwikkeling in Europa en de wereld, zowel het economische terrein als specifiek voor de luchtvaart. Deze elementen kwamen voldoende aan bod in het eerste hoofdstuk.

Uit deze analyse blijkt dat Vlaanderen een belangrijke rol kan spelen in het 'luchtvaartgebeuren van de toekomst'. De luchthavens van Antwerpen-Deurne en Oostende kunnen daartoe, elk op hun manier en met hun potentieel, de instrumenten zijn.

In het vorige hoofdstuk werd per luchthaven gedetailleerd beschreven hoe we dit in konkrete resultaten zullen vertalen aan de hand van een aantal fundamentele beleidsbeslissingen. Essentieel is alvast dat de drie luchthavens verder zullen geëxploiteerd worden en dat de bestaande infrastructuur optimaal dient benut en gerentabiliseerd. Er zal worden overgegaan tot aanpassingen met het oog op de toekomstige algemene ontwikkelingen.

De eerste taak die uitgevoerd wordt, is het ontwerpen van een geargumenteerd concreet actieplan met inbegrip van een tijdsplanning en een kostenraming per luchthaven. Een eerste plan met een werkenprogramma m.b.t. de begroting 1990 en 1991, zal tegen einde juni e.k. worden opgesteld in overleg met alle betrokkenen. Einde 1990 zal een meerjarenplan worden bekendgemaakt.

Dit beleidsplan doet een duidelijke keuze en legt de basis voor een langetermijnpolitiek. Wat het financieel beheer betreft, is het essentieel dat de verbintenis wordt aangegaan om de deficits van de regionale luchthavens tegen 1995 weg te werken. Na 1995 mogen de regionale luchthavens geen begrotingslast meer zijn voor de gemeenschap. In de komende vijf jaar zal hen een eerlijke kans gegund worden, maar steeds zal er gezocht worden naar de beste financieringsformule.

Minister Sauwens heeft reeds opdracht gegeven tot het uitschrijven van een studie-opdracht die hem uiterlijk einde 1990 een ontwerp van organisatie- en boekhoudingstructuur moet formuleren. Hierin zal ook een grondig informatiseringsplan worden voorgesteld. De organisatiestructuur zal moeten opgebouwd worden volgens de principes die verderop besproken worden.

Wat de beheerspolitiek betreft kan algemeen gesteld worden dat er zal gestreefd worden naar een efficiënt en klantvriendelijk beleid. Hier zal dus een breuk waarneembaar worden met het vroegere Belgische beleid dat al te centralistisch en bureaucratisch georganiseerd was. Jarenlang werden de regionale luchthavens verwaarloosd en stiefmoederlijk behandeld. De gevolgen van deze houding en de daaruit voortvloeiende onzekerheid, zowel bij het luchthavenpersoneel, de luchthavengebruikers, de omwonenden en zelfs ten aanzien van de staat van het patrimonium, tekenen zich vandaag af.

In de loop van de volgende weken zal een aangepaste juridische beheersformule volgens de principes die hieronder vermeld staan, worden uitgewerkt.

3.1. BEHEERSFORMULE

Het algemene principe ten aanzien van de beheersstructuur van de regionale luchthavens bestaat erin dat deze elk autonoom moeten kunnen werken. Elke luchthaven heeft immers haar eigen specificiteit, en haar eigen preferente markt. Het is evenwel zo dat waar schaalvoordelen en kostenbesparingen kunnen gerealiseerd worden, ondermeer voortvloeiend uit een gekoördineerde dienstverlening en gezamenlijke aankopen, de taken gezamenlijk georganiseerd worden. Zo is het niet ondenkbaar dat het besparend en efficiënter is om gezamenlijke marketinginitiatieven te nemen. Hierdoor kan men een veel ruimere waaier van mogelijkheden aanbieden, en ontplooiingskansen doorspelen naar de best geschikte luchthaven.

Een reden voor de noodzaak tot het behoud van een -zij het beperkte- gezamenlijke organisatie, is precies dat een uitputtende competitie tussen de Vlaamse luchthavens dient vermeden. In Vlaanderen is geen plaats voor drie of meer volledig gelijkaardige, competitieve luchthavens. Niettemin zal telkens nagegaan worden welke luchthaven een komparatief voordeel heeft bij de uitvoering van een bepaalde taak of bij het aantrekken van een bepaalde activiteit. De functiebepalingen die beschreven staan bij de bespreking van de respektievelijke luchthavens (hoofdstuk 2), zijn niet limitatief.

In deze kontekst werden volgende beslissingen genomen.

Beheersstructuur

Om een globaal en gekoördineerd beleid tussen de luchthavens mogelijk te maken, zal een eigen administratieve structuur opgericht worden. Dit wordt een Vlaamse luchthavenstructuur waar een vlotte samenwerking met de overblijvende centrale administratie van de Regie der Luchtwegen (met de dienst Veiligheid als voornaamste afdeling) en het Bestuur der Luchtvaart uitgewerkt wordt, en waarbij anderzijds soepel en snel op de markt en op de vragen van de luchthavengebruiker kan ingespeeld worden. Hiertoe wordt de Dienst "Geregeld Vervoer en Regionale Luchthavens", zoals die vermeld staat in het Rapport De Rycke aangaande de organisatie van de Ministeries van de Vlaamse Gemeenschap, als tussenschakel voorgesteld.

Het bestaan van een gezamenlijke administratie doet geen afbreuk aan het feit dat elke luchthaven moet geëxploiteerd als een volwaardig commercieel bedrijf.

Bovendien zal bij het uitwerken van een rechtsvorm ruimte worden vrijgemaakt voor een deelname in het beheer door de geïnteresseerde gemeenten, de interkommunales, de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen en de ondernemingswereld.

Een voorbeeld terzake dat zijn deugdelijkheid en efficiënte werking heeft bewezen, betreft de uitbatingsstructuur van het vliegveld Kortrijk-Wevelgem. Hier bestaat de aandelenstructuur uit participaties van de intercommunale Leiedal, de dertien omliggende gemeenten, de provincie en enkele private personen of vennootschappen. Het administratieve werk wordt er verricht door de intercommunale Leiedal, het personeel op het vliegveld zelf bestaat uit slechts vier personen. Er dient gezegd dat de beheersverantwoordelijken en de aandeelhouders een beter inzicht hebben in de aktiviteit en in de evolutie van de exploitatieresultaten dan de huidige centrale diensten van de R.L.W. dit momenteel kunnen voor de regionale luchthavens.

De filosofie inzake het beheer van de luchthavens bestaat erin om elke luchthaven autonoom te laten functioneren. Dit impliceert uiteraard een eigen financiële verantwoordelijkheid. De overheid kan echter wel tussenkomen voor buitengewone investeringen. De sturende en kontrolerende rol van de administratie blijft behouden o.a. met het oog op de jaarlijkse begrotingskontrolle. Een andere taak van deze gezamenlijke administratie bestaat in het garanderen van een beheer dat niet enkel gericht is op de strikte bedrijfseconomische uitbating van de luchthaven, maar wel degelijk rekening houdt met de sociale en de milieubehoeften en -belangen.

Kapitaalstructuur

Een belangrijke reden voor een mogelijk samengaan met de private sektor houdt verband met de konkrete beleidsopties zoals hier voorgesteld en die heelwat financiële middelen vergen. Ook vandaag nog acht de Vlaamse Executieve het wenselijk een soberheidspolitiek te voeren. Voor het departement Openbare Werken en Verkeer werden duidelijke prioriteiten vastgelegd, o.a. de uitbouw van een beter openbaar vervoer en het scheppen van een grotere verkeersveiligheid. Reden hiervoor is de uitgesproken sociale dimensie. Er werd dan ook beslist om de ter beschikking gestelde middelen daar prioritair aan te wenden. Zoals uit deze nota blijkt is het belang van de regionale luchthavens niet te verwaarlozen. Dit geldt alvast wanneer men rekening houdt met de socio-ekonomische impakt. De verantwoordelijkheid zal dan ook genomen worden om een goede exploitatie mogelijk te maken.

Uit informele kontakten blijkt de interesse nu reeds zeer groot te zijn. Elk voorstel zal zeer grondig onderzocht worden, met een optimaal juridisch en bedrijfsekonomisch kader voor ogen.

Organisatiestructuur en personeelsbezetting

Een onderdeel hiervan vormt de uitwerking van een efficiënte en luchthavenspecifieke organisatiestructuur. Hierbij zal men moeten streven naar een zo horizontaal mogelijk organigram (Matrixmodel) en een grote polyvalentie in de taakuitoefening.

Daarbij zal blijken welke diensten best gezamenlijk georganiseerd worden omwille van de vermelde schaalvoordelen of de vereisten van een snelle kommunikatie en welke daarentegen beter per luchthaven zijn toe te wijzen. Er zal ook een aangepast personeelseffektief bepaald worden.

Er wordt bij de organisatie van het beheer en de exploitatie alvast gestreefd naar een ruime deconcentratie. Zoals reeds gesteld zal echter een gezamenlijke controle-administratie behouden blijven. De redenen werden reeds eerder vermeld. Men dient de taak van de administratie positief te bekijken. Haar rol is gericht op het verzekeren van een koördinatie tussen de luchthavens en als tussenschakel fungeren tussen de luchthavens en andere diensten, waaronder de centraal gebleven diensten van de R.L.W. en het Bestuur der Luchtvaart.

Konkreet kan deze taak worden uitgevoerd door de Dienst "Geregeld Vervoer en Regionale Luchthavens", die deel uitmaakt van het "Bestuur Verkeer en Vervoer" van de Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer, dit alles zoals voorgesteld in het Rapport De Rycke met betrekking tot de Ministeries van de Vlaamse Gemeenschap (pp. 123-131).

De nieuwe structuur veronderstelt alleszins een grote verantwoordelijkheidszin en zo groot mogelijke polyvalentie van het personeel. Er zal ook ruimte zijn voor regelmatige konsultatie en negociatie met de plaatselijke "afdelingen", zijnde de luchthavens. Deze laatste zullen dan wel de ter beschikking gestelde budgetten zelf kunnen gebruiken en bijvoorbeeld een voor de luchthaven en streek best geschikte promotiepolitiek kunnen voeren. Denken we wat dit laatste betreft maar aan de samenwerking met plaatselijke verenigingen en toeristische organisaties.

Het feit dat deze structuur nog moet ontworpen worden, houdt geen belemmering voor de huidige uitbating in. Er werd immers een samenwerkingsakkoord gesloten met de Regie der Luchtwegen waarin procedures inzake het beheer tijdens de huidige overgangsperiode overeengekomen werden. Het personeel van de Regie der Luchtwegen werd immers nog niet overgedragen aan de gewesten. Deze overdracht zal gebeuren na de goedkeuring van het Wetsontwerp "betreffende sommige openbare instellingen van openbaar nut en andere overheidsdiensten". We pleiten er alleszins voor deze overdracht van personeel uiterlijk einde 1990 te realiseren.

Er werd reeds opgewezen dat zowel de organisatiestructuur als de beheersformule in de volgende weken wordt voorbereid.

Zoals vermeld wordt inmiddels het beheer van de Vlaamse luchthavens nog waargenomen door de Regie der Luchtwegen, weliswaar onder de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer. Het Vlaamse Gewest is dus volledig bevoegd en verantwoordelijk voor de uitbating en uitrusting van haar luchthavens, maar werkt met nog niet onder haar bevoegdheid resortterend personeel. Niettemin wordt in deze ingewikkelde overgangsregeling de beste verstandhouding en samenwerking nagestreefd. Minister Sauwens streeft daarom naar een regelmatig overleg met de federale overheid, en de met de Minister van Verkeerswezen in het bijzonder.

Kortrijk-Wevelgem

In het vorige hoofdstuk werd reeds een bondige beschrijving gegeven van het vliegveld Kortrijk-Wevelgem. Dit vliegveld wordt beheerd door de Westvlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIVW). De aandelen zijn verdeeld over publieke en private partijen: 55 % is verdeeld over de 13 omringende gemeenten, 21 % andere publieke instellingen (waaronder de provincie); de overige 24 % is verdeeld over private aandeelhouders (ondernemingen en partikulieren). De administratie wordt voornamelijk verzorgd door de Intercommunale Leiedal.

Het beheer van dit vliegveld wordt uitgeoefend door de WIVW. Het maakt dus geen deel uit van de Regie der Luchtwegen. Er wordt gedacht aan een integratie van dit vliegveld in een gezamenlijke beleid, met het behoud echter van o.m. de financiële onafhankelijkheid. Dit streven naar een vorm van samenwerking kwam tot stand op vraag van de beheerders. Er kan naar onze mening veel geleerd worden van dit zeer goed beheerde en efficiënt werkende vliegveld.

Op dit ogenblik werden reeds verkennende gesprekken gevoerd. Als resultaat hiervan werd in de doorlichtingsstudie van de Vlaamse luchthavens alvast plaats gemaakt voor een korte analyse van Kortrijk-Wevelgem. Verdere konkrete beslissingen werden nog niet genomen, maar het ligt in de bedoeling om zo snel mogelijk de violen te stemmen.

Als voornaamste vorm van mogelijke samenwerking wordt gedacht aan een gezamenlijke marketing en promotie, ook op internationaal vlak. Hierbij kan dan telkens de komplementariteit benadrukt worden tussen alle Vlaamse luchthavens. Ook bij het verdedigen van de belangen, op alle niveaus, kan samen opgetreden worden, met het behoud van ieders eigenheid. Ter kompensatie van eventuele investeringen of werken ten bate van dit vliegveld, denken we in de richting van het nemen van een kapitaalparticipatie in de aandelenstructuur van de WIVW door de overheid. Ook een omgekeerde kapitaalparticipatie kan tot de mogelijkheid behoren.

3.2. BELEIDSINSTRUMENTEN

Om een efficiënt beleid mogelijk te maken wordt in het uitwerken van een strategisch beleidsplan voorrang gegeven aan de volgende beleidsinstrumenten waaraan tot op heden nagenoeg geen aandacht werd besteed.

Op de eerste plaats zal werk gemaakt worden van een ver doorgevoerde informatisering van de statistische gegevensverzameling, dit gekoppeld aan de boekhouding en de fakturatie. De gegevensverzameling voor de beide uitgevoerde studieopdrachten was immers bijzonder problematisch. De informatisering moet gebeuren met een gebruiksvriendelijke software die aangepast is aan de specificiteit van elke respektievelijke luchthaven.

Zowel de statistische informatie als de boekhouding moet actief aan te wenden zijn als beleids- en boordinstrument. De informatisering dient de vlotte terbeschikkingstelling van de gegevens te verzekeren.

Deze informatisering en organisatie van de boekhouding zal samen met de ontwikkeling van een algemene organisatie-structuur worden uitgewerkt. Gelet op de hoogdringendheid zal hiertoe kortelings een studie-opdracht worden uitgeschreven zoals hogerop beschreven. De resultaten zullen, samen met de bepaling van de juridische beheersformule, alleszins bekend zijn tegen einde 1990.

In de begroting 1991 zal een budget voorzien worden voor marketing en promotie. Dit budget kan ook gebruikt worden bij het subsidiëren van prospektiekosten, zoals dit gebruikelijk is in luchtvaartkringen. Er wordt in deze kontekst gedacht aan een deels gezamenlijk, en een deels aan elke luchthaven toegewezen budget. De luchthavens zullen gesteund worden in het uitwerken van een specifieke marketingstrategie.

Deze instrumenten zullen gekoppeld worden aan een strategisch prijsbeleid. De huidige tarieven met betrekking tot bijvoorbeeld de landingsgelden, de inschepingsvergoedingen, de parkeergelden, de koncessie-overeenkomsten en andere huurkontrakten, zullen in overleg met de luchthavengebruikers aan de marktomstandigheden aangepast worden. De tarieven op de Vlaamse regionale luchthavens zijn momenteel één van de laagste in Europa. Een beter prijzenbeleid zal ons trouwens in staat stellen om een betere dienstverlening aan te bieden. We willen erop wijzen dat ook Zaventem een actiever prijzenbeleid voert met tarieven die onlangs werden aangepast.

3.3. FINANCIËEL BEHEER

Een analyse van de huidige boekhouding geeft te kennen dat vandaag 90 % van de uitgaven personeelskosten zijn en dat 70 tot 90 % van de ontvangsten van aëronautische aard zijn. In bijlage 5.1. vindt men de exploitatieresultaten van de Vlaamse luchthavens tijdens het jaar 1988. De prognose die werd opgesteld door Airports U.K. is opgenomen in bijlage 5.2..

De "Kosten van Algemene Aard",, waaronder reiniging, onderhoud en andere kosten die niet direkt van toepassing zijn op een bepaalde dienst, liepen in 1988 op tot meer dan 483 miljoen fr. Deze kosten werden op hun beurt toegewezen aan specifieke centrale diensten in verhouding tot de totale direkte kosten die reeds aan die afdelingen waren toegekend. Dit lijkt een wat willekeurige allokatie. Bovendien moet er opgemerkt worden dat dit getal de reeds geallokeerde kosten ten bedrage van 364,5 miljoen fr overtreft.

Wat de veiligheidskosten betreft dient erop gewezen dat de plaatselijke luchtkontrole, controle van het platform en de telekommunikatie onmiddellijk werden toegewezen aan elke luchthaven waar die controle plaatsvond.

De pensioenen van de R.L.W. worden uitbetaald op basis van 75 % van het gemiddelde salaris van de laatste 5 dienstjaren. De kosten van deze pensioenen vertegenwoordigen een belangrijk deel (ongeveer 40 %) van de centrale administratiekosten. Het is tevens opvallend dat voor deze pensioenen geen kapitaaldekking bestaat en zij aldus de verlies- en winstrekening aanzienlijk verzwaren. Het spreekt vanzelf dat deze toestand niet kan gehandhaafd blijven en dat er moet gezorgd worden voor een apart pensioenfonds.

Een andere probleem dat vandaag opduikt na een grondige analyse van het boekhoudbeheer betreft het beheer van de vaste aktiva. Zo zijn er geen provisies voor afschrijvingen en de afschrijvingen gebeuren op basis van historische kostprijzen. Een waardering op basis van huidige kostprijzen zou realistischer zijn. Er bestaan ook geen vaste afschrijvingspercentages.

Een bewijs van de dringende noodzaak aan een moderne organisatie en de invoering van informatika wordt nog geleverd door de huidige manier van registratie van de bewegingen op de luchthavens. Elke beweging wordt nog in drievoud op grote bladen neergepend. De dokumenten worden dan verstuurd naar het hoofdbestuur van de R.L.W. die ze voor verwerking doorstuurt naar het N.I.S.. Het is duidelijk dat op die manier veel te laattijdig soms vitale informatie wordt bekomen.

De hierboven beschreven elementen maken duidelijk waarom dit jaar nog prioriteit zal gegeven worden aan het ontwerpen van een aangepaste bedrijfseconomische organisatie en aan een informatisering.

Eén van de meest essentiële elementen in het voeren van een goed beheer is trouwens de beschikking te hebben over een efficiënt financieel beheer en boekhouding in het bijzonder. Daartoe dient men op de eerste plaats te beschikken over snelle en akkurate informatie aangaande de exploitatieresultaten. Momenteel zijn alleen jaarlijkse financiële verslagen beschikbaar. Op dit ogenblik beschikt de dienst boekhouding van de R.L.W. nog niet eens over de cijfers van het jaar 1989 en dit door de centrale verwerking van de gegevens door het Ministerie van Verkeerswezen. Als oplossing denken we aan het bijhouden van plaatselijk verzamelde en verwerkte informatie, zodat elke luchthaven op elk ogenblik beschikt over akkurate beleidsinformatie. Daartoe zal een maandelijks boekhouding uitgewerkt worden per luchthaven. Het huidige systeem van sterke centralisatie van de gegevensverzameling en -verwerking moet verlaten worden. De informatiseringsinspanningen gekoppeld aan bijvoorbeeld de statistische gegevensverwerking van de luchthavenactiviteiten kunnen tot een oplossing bijdragen. Hierdoor kan zeer soepel informatie uitgewisseld en verzameld worden, en kunnen prognoses gemaakt worden naar de toekomst toe. Op elk ogenblik zal het beleid m.a.w. kunnen bijgestuurd worden indien dit nodig blijkt.

Ook de beleidsvisie in verband met het financieel beheer zal duidelijk kaderen in het concept van ruime luchthavenautonomie. Daartoe moeten uiteraard de nodige instrumenten ter beschikking gesteld worden. Er zal een aangepaste boekhoudstructuur en financieringsformule uitgedokterd worden.

Zoals vermeld maakt de doorlichtingsstudie melding van een veel te ingewikkeld systeem met enerzijds een te grote versplintering van de kosten en anderzijds een gebrek aan allokatie van de indirecte kosten. De voornaamste aanbeveling in deze kontekst is de respektievelijke luchthavens te zien als onderscheiden kostencentra.

Samen met het opzetten van de beheersstructuur zal een financieel beheersplan opgesteld worden dat rekening houdt met alle aanbevelingen, en dat voorziet in efficiënte kostenallokaties, een deugdelijk afschrijvingsbeleid, een strategisch prijzen- en tarievenbeleid en een beter beheer van de onderhoudsuitgaven. Eveneens zal gezocht worden naar een verruiming van de commerciële inkomsten.

Zonder afbreuk te doen aan de optie om de luchthavens te beschouwen als individuele kostencentra zal waar dit voordelen oplevert, gezocht worden naar een gezamenlijk en gekoördineerd beleid naar het voorbeeld van, en eventueel in samenwerking met, de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

De in dit deel beschreven beleidsopties moeten bijdragen tot de realisatie van de reeds eerder aangekondigde beslissing om tegen 1995 alle deficits van de Vlaamse luchthavens af te bouwen. De prognose van Airports U.K. toont alleszins aan dat deze doelstelling realistisch is.

3.4. INVESTERINGEN

De konkrete investeringsplannen werden weergegeven bij de bespreking van elke luchthaven in het vorige hoofdstuk. Zoals daar is vermeld, wordt prioriteit gegeven aan de optimale benutting van de bestaande infrastructuur. Reeds dit jaar zal gestart worden met de uitwerking van een ontwikkelingsplan en de eraan gekoppelde investeringen. Ze zullen in verschillende fasen verlopen. Voor de noodzakelijke onteigeningen zal uiteraard samengewerkt worden met de plaatselijke autoriteiten.

3.5. BESTEMMINGSPLAN

Met het oog op een konsekvente planning werd reeds opdracht gegeven tot het ontwerpen van een bestemmingsplan voor de infrastructuur van de luchthavens van Oostende en Deurne. Het plan voor Oostende is in grote lijnen klaar en wordt momenteel op de technische en veiligheidsnormen getoetst. Het geeft een nauwkeurige functiebeschrijving en bestemming aan elke zone op de luchthaven. In de toekomst zullen alle concessie-aanvragen en de uitbouw van de infrastructuur nauwkeurig in dit zoneringsplan ingepast worden. Ook werden een aantal "vrijwaringszones" bepaald die zeker moeten gevrijwaard blijven van niet-luchthavenactiviteiten. Binnen deze zones dient bijvoorbeeld bebouwing vermeden te worden, gelet op een mogelijke uitbreiding van de luchthaven, alsook op de aldaar te verwachten hinder van de luchthavenactiviteit.

3.6. VERKEERSGELEIDING EN DIVERSEN

Het huidige systeem van verkeersgeleiding zal in overleg met de Minister van Verkeerswezen geanalyseerd en getoetst worden op de efficiënte werking.

Momenteel stelt zich immers ook een probleem inzake de verdeling van de inkomsten en uitgaven van Eurocontrol en de luchtverkeersleiding (ATC), de communicatie en de meteo. De plaatselijke ATC-kosten worden namelijk aan de plaatselijke luchthavens toegewezen, de Eurocontrol-inkomsten en uitgaven niet.

Anderzijds zal aandacht besteed worden aan de ontwikkeling en het uitwerken van oplossingen inzake de algemene luchtvaartgebonden materies als de pilotenopleiding, de aflevering van luchtwaardigheidsbewijzen, de medische keuring van piloten en de opleiding van technisch personeel.

3.7. OMGEVINGSZORG

De aktiviteit van een luchthaven wordt dikwijls gezien als een vijand en een lastberokkener voor het milieu en de omwonenden. De bevindingen van de milieustudie dienaangaande en de maatregelen die zullen getroffen worden, werden hierboven per luchthaven besproken. De bedoeling van dit hoofdstuk is een aantal algemene opmerkingen en beleidslijnen te formuleren.

Streefdoel in deze problematiek is het betrachten van een goed "nabuurschap" en een goede balans tussen de belangen en de behoeften van de luchtvaart enerzijds en die van de omwonenden anderzijds.

De techniek steekt de laatste jaren alleszins een helpende hand toe. Zo dient er op gewezen dat vliegtuigen de laatste tijd dikwijls minder lawaai produceren dan zeg maar een voorbijrazende zware vrachtwagen of trein. Het geluidsniveau van de nieuwste geluidsarmere types benadert dat van een auto. Ter illustratie willen we verwijzen naar bijlage 4.3..

De eerste-generatie-toestellen als de DC-8 of Boeing 707 sterven uit, de oudere vliegtuigtypes kunnen ge-"hushkit" worden (d.i. voorzien worden van een geluidsdemper). De nieuwste types als de Boeing 747, 757, 767, de Airbus 310 en A 320 maar zeker de BAe 146 (British Aerospace) worden bij de bouw voorzien van geluidsarmere motoren. Het ziet ernaar uit dat de oudere types progressief zullen vervangen worden door de meer geluidsarmere types. De verdiensten van deze "fluisterjets" worden algemeen erkend en er ontstaat zelfs een trend in die zin dat deze toestellen op vele luchthavens onbeperkt mogen opereren. Tegen begin 1991 dienen alleszins de vliegtuigexploitanten die de Vlaamse regionale luchthavens aanvliegen, hun vliegtuigen in overeenstemming gebracht te hebben met de Europese geluidsnormering, of tenminste een bestelling geplaatst te hebben bij een erkende firma om hun toestellen te laten "hush-kitten".

De luchthavengebruikers zullen gewezen worden op hun verantwoordelijkheid en zij moeten samen werken aan de goede nabuurschap. Men mag niet onverschillig of agressief staan tegenover de omwonenden en hun eventuele klachten en zorgen. Hiertoe zal in de beheersstructuur van de Vlaamse regionale luchthavens een overlegorgaan voorzien worden waar de luchthavenuitbater, de luchthavengebruikers en de omwonenden mekaar vinden, en waar iedereen terecht kan voor vragen en klachten. Dit beleid maakt deel uit van een goede verstandhouding en een aangepaste Public Relation. Het is tevens de uitgelezen plaats om afspraken te maken en normeringen uit te vaardigen betreffende onder andere de nadering, de routes, het te gebruiken circuit, en de aanbevelingen tegenover de piloten.

Hierbij wordt alvast tot een konstruktieve medewerking opgeroepen met de IAOPA (internationale vereniging van vliegtuigeigenaars en piloten) die reeds geruime tijd blijk geeft van verantwoordelijkheidszin en geregeld oproepen lanceert tot haar leden om de geluidsoverlast voor de omwonenden tot een minimum te beperken.

Algemeen kan gesteld worden dat reglementeringen inzake veiligheid en milieuhinder verantwoord zijn, maar redelijk en realistisch moeten blijven. Anders zullen vruchtbare (ekonomische) activiteiten afgeleid worden naar het buitenland. De analyse van Airports U.K. heeft alleszins aangetoond dat de Vlaamse luchthavens niet enkel mogen gezien worden als lastberokkener en geldslokop, maar een troef kunnen betekenen voor Vlaanderen. De milieustudie geeft te kennen dat de konfliktsituaties met de omgeving grotendeels beperkt blijven tot een geluidshinder, maar hiervoor kunnen oplossingen gevonden worden. De milieustudie benadrukt trouwens dat haar resultaten niet onafhankelijk mogen gezien worden van de ekonomische studieresultaten. De milieustudie gaf belangrijke komplementaire informatie voor de besluitvorming. Belangrijk is ook dat men dient te beseffen dat, rekening houdende met de geografische en planologische kontekst in Vlaanderen, het in de toekomst nagenoeg onmogelijk zal zijn elders een nieuw vliegveld aan te leggen.

De ruimte- en milieustudie wijst erop dat op dit ogenblik sprake is van een zekere inkoherentie in het beleid met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de bouwpolitiek. We roepen op om deze tegenstrijdigheid tussen enerzijds het erkennen van de luchthavens als waardevol infrastruktuurelement en anderzijds het "versmachten" van diezelfde luchthavens door de gevoerde ruimtepolitiek, te beëindigen. Vooral de veiligheidsdienstbaarheden met betrekking tot de bouwhoogte in de nabijheid, zouden strikt gerespekteerd moeten worden, met eventueel zelfs een verbod tot nieuwbouw binnen de 35 KE-kontouren.

Als luchthavenuitbater willen we onze verantwoordelijkheid niet ontvluchten, en zullen we nauwkeurige start- en aanvliegprocedures in funktie van de bestrijding van de geluidshinder bepalen of herzien. Op de naleving van deze maatregelen wordt strikt toegezien.

Alleen door een samenwerking van alle rechtstreeks en onrechtstreeks betrokken partijen kunnen de troeven die de Vlaamse luchthavens bezitten, en die in deze beleidsnota werden geformuleerd, volledig uitgespeeld worden. Om deze samenwerking zo snel mogelijk te realiseren zal nog dit jaar een overlegwerkgroep per luchthaven worden opgestart.

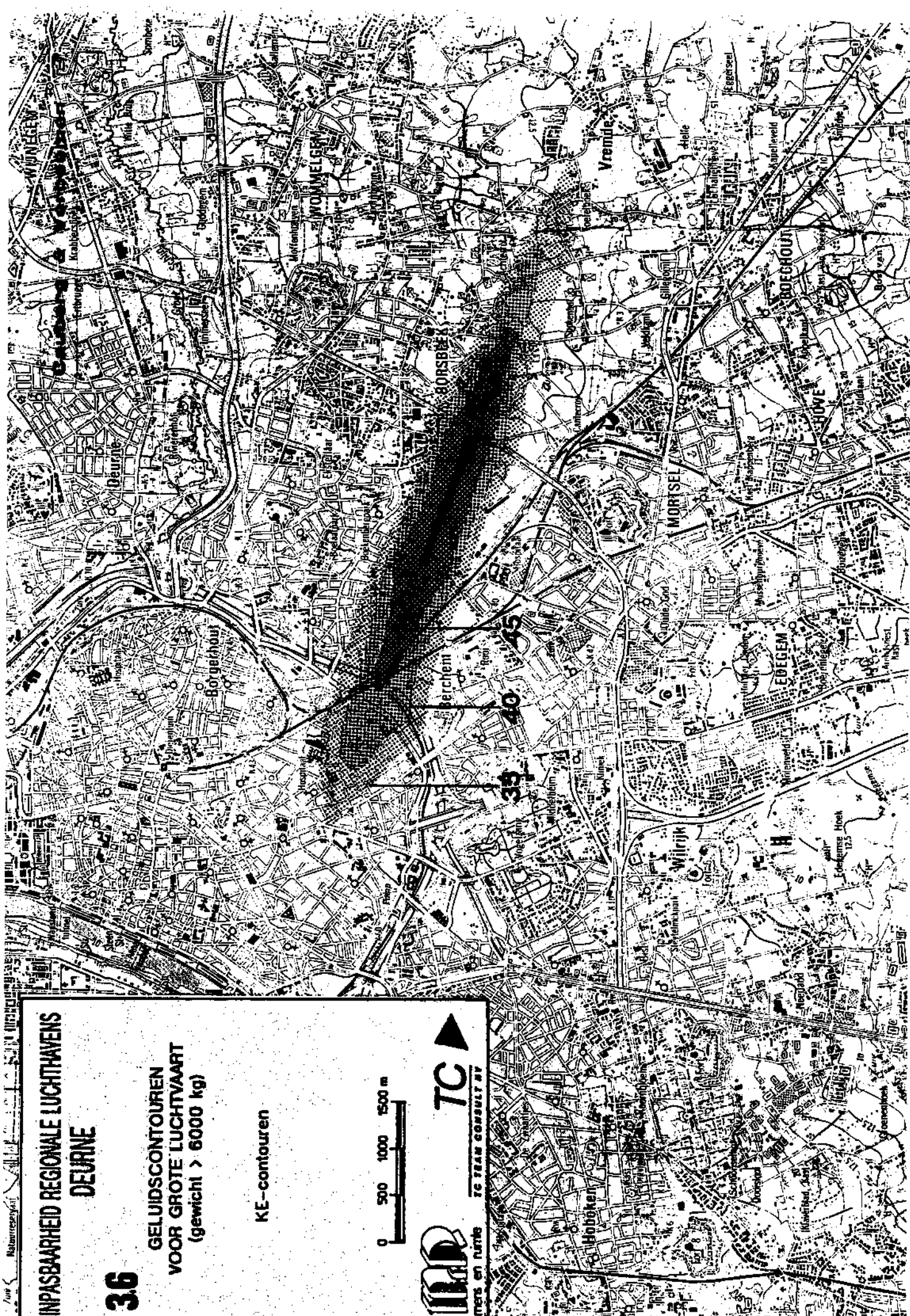
Met dit luchtvaartbeleid heeft Vlaanderen de opdracht om te tonen dat wat het zelf doet, beter gedaan wordt door het volle gebruik van haar dynamiek en creativiteit te laten gelden.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

OVERZICHTAKTIVITEIT

CIJFERS EN GRAFIEK



INPASBAARHEID REGIONALE LUCHTHAVENS
DEURNE

3.6

**GELUIDSCONTOUREN
VOOR GROTE LUCHTVAART**
(gewicht > 6000 kg)

KE-contouren



INPASBAARHEID REGIONALE LUCHTHAVENS

DEURNE

3.6

GELUIDSCONTOUREN
VOOR GROTE LUCHTVAART
(gewicht > 6000 kg)

KE-contouren

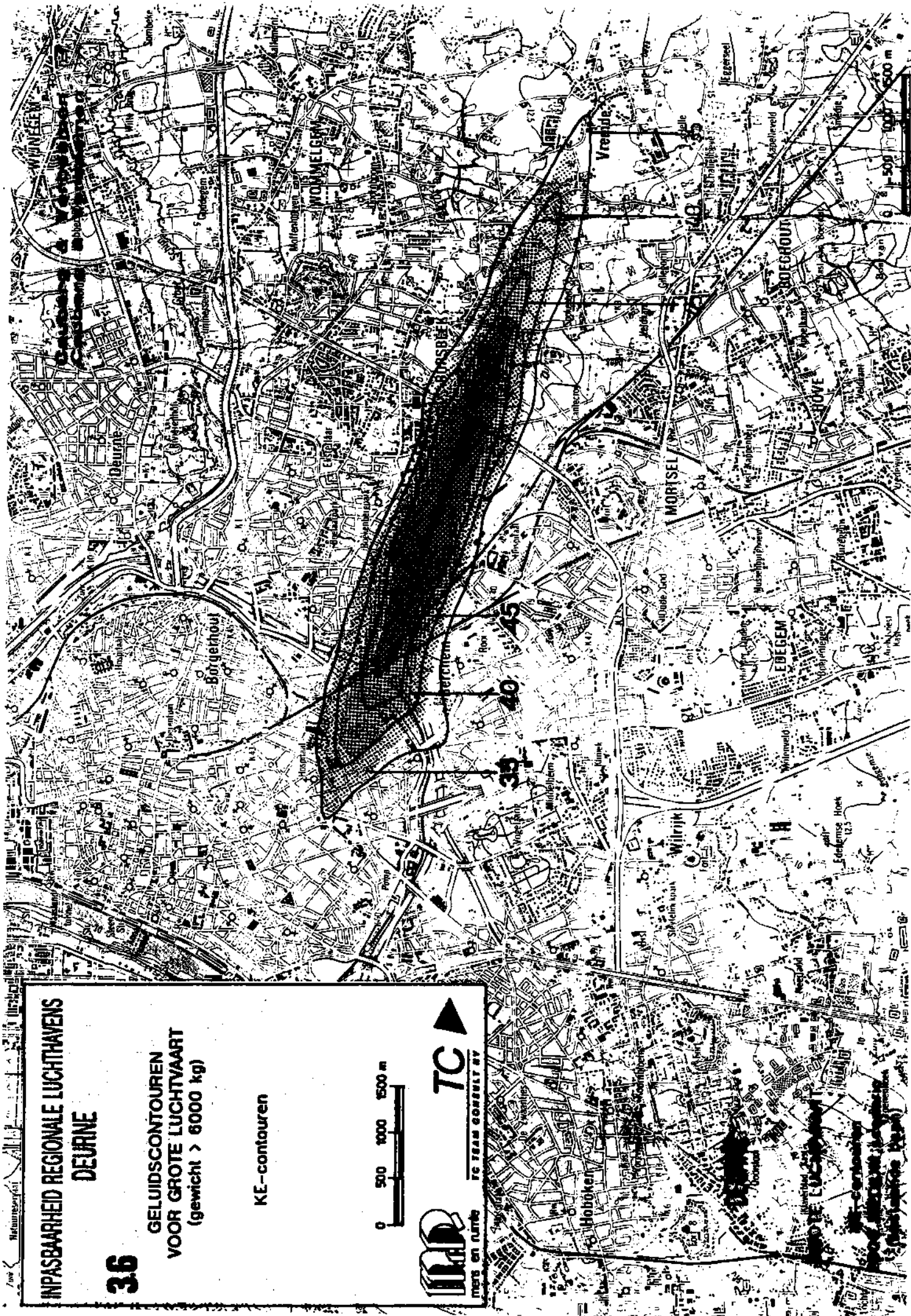


MAP

INRS en RUTG

TC TEAM CONSULT BV

TC



INPASBAARHEID REGIONALE LUCHTHAVENS DEURNE

36

GELUIDSCONTOUREN
VOOR GROTE LUCHTVAART
(gewicht > 6000 kg)

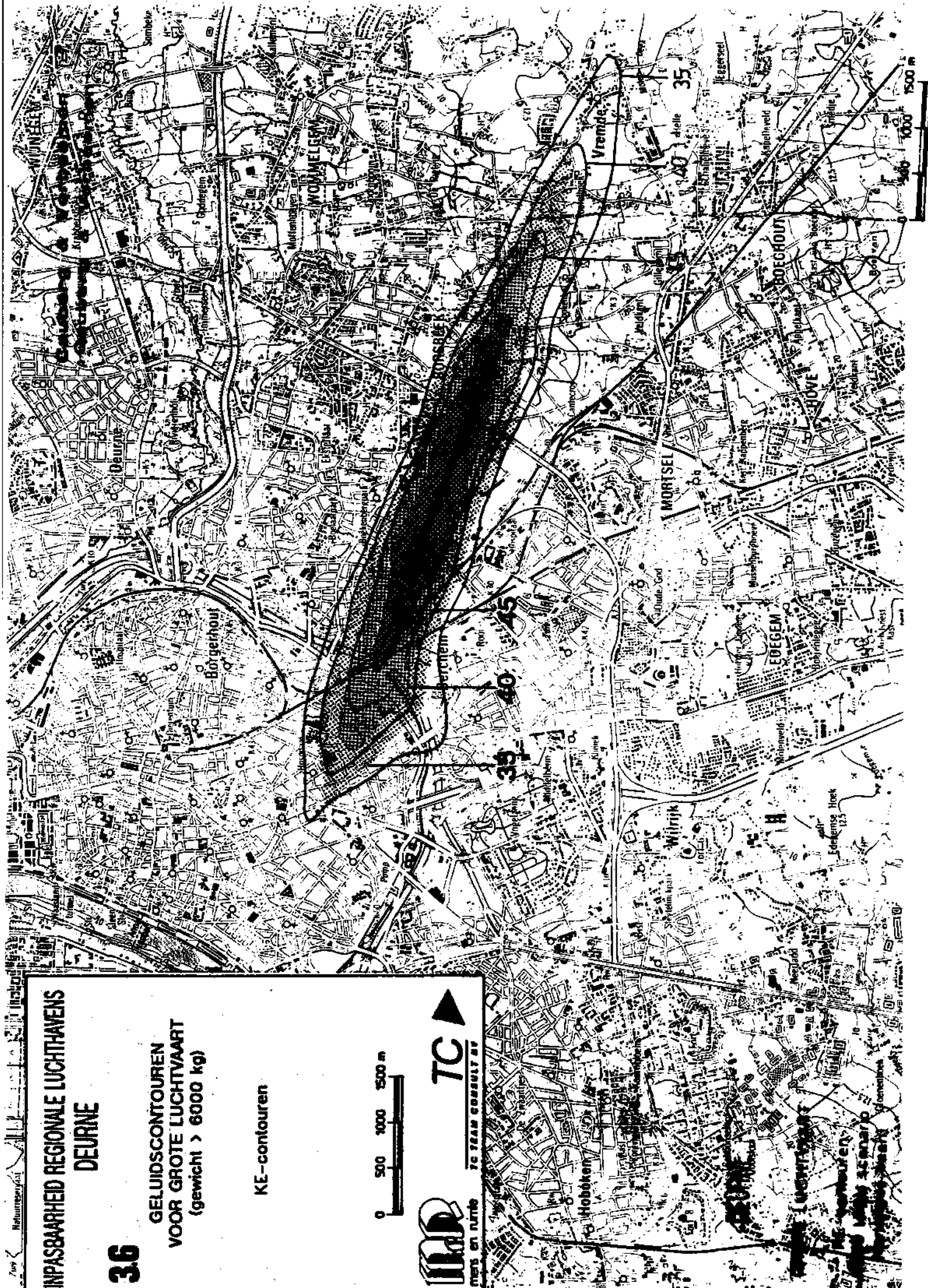
KE-contouren



WATER EN RUIMTE

TC TEAM CONSULT BV

TC



Bijlage 1.1

A. BEWEGINGEN

A. 1. BEWEGINGEN DEURNE

Maand	Jaar						
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Januari	3311	2651	1955	2439	2732	2679	3148
Februari	4669	3266	3787	2913	3744	3241	2927
Maart	5100	3515	3712	3800	4283	4065	5577
April	7237	6328	5093	4913	6535	7400	6609
Mei	5974	4274	6196	7298	6080	8121	8151
Juni	7138	5934	5671	6196	4788	7098	7115
Juli	6822	6457	5666	6704	7090	6582	6062
Augustus	6786	6405	6412	6681	6648	7414	7243
September	4219	5279	5119	5842	5147	5107	6674
Oktober	4994	4441	4628	4314	3972	4578	5000
November	3390	4895	2384	4274	3428	4066	5432
December	4122	4265	3292	3472	3197	3397	3083
Totaal	63762	57710	53915	58846	57644	63748	67021
Evolutie:		-9.5%	-6.6%	9.1%	-2.0%	10.6%	5.1%

A.2. BEWEGINGEN OOSTENDE

Maand	Jaar						
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Januari	1545	1877	1797	2784	2067	2297	2937
Februari	1577	1715	2130	2390	2057	2697	2840
Maart	2247	1697	1794	2281	2244	4291	4647
April	3018	2887	2108	2295	3222	4140	4418
Mei	2735	1787	2526	3345	3168	4548	4265
Juni	2944	2788	2962	2934	3011	3948	3681
Juli	3155	3530	3299	3439	4237	5017	4480
Augustus	3139	3297	3560	4029	4484	4696	4833
September	1674	2459	2407	2329	3248	2737	3507
Oktober	2697	2466	2876	2580	2437	3082	3108
November	2005	2370	2519	2662	2492	3001	3406
December	1782	1924	2470	2250	2538	3067	2637
Totaal	28518	28797	30448	33318	35205	43521	44759
Evolutie:		1.0%	5.7%	9.4%	5.7%	23.6%	2.8%

A.3. BEWEGINGEN GRIMBERGEN

Maand	Jaar						
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Januari	3372	2769	731	1874	2526	2414	4946
Februari	4077	3024	3973	2817	2297	2342	4954
Maart	5986	4609	3712	3316	3193	1387	5996
April	7446	8808	6978	6331	9130	10612	8800
Mei	7832	5610	8855	8765	8447	10549	12468
Juni	9198	9199	9559	8244	6483	11330	11129
Juli	8558	10263	9934	11001	10070	11286	10583
Augustus	7807	8170	7247	8097	11654	12326	11672
September	6760	5410	6030	7071	9358	7734	11697
Oktober	5959	4635	4870	4997	7376	6933	9336
November	4505	4630	2117	4148	2368	2640	6482
December	4832	4852	2913	3816	4716	4941	3100
Totaal	76332	71979	66919	70477	77618	84494	101163
Evolutie:		-5.7%	-7.0%	5.3%	10.1%	8.9%	19.7%

B. PASSAGIERS

B.1. PASSAGIERS DEURNE

Maand	Jaar						
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Januari	7522	7110	6910	8410	8719	9151	9663
Februari	8584	8733	8471	9303	11651	11516	10872
Maart	9903	9935	10798	11573	14871	13923	14781
April	10880	11538	14064	13237	15003	14749	14461
Mei	11888	11979	16619	16807	14503	16942	17580
Juni	12965	13550	14084	16145	15338	15831	15901
Juli	12155	11885	12388	15213	13417	15173	15017
Augustus	10575	11748	12246	13302	12957	15097	14265
September	12069	12114	13042	15972	14021	15192	15450
Oktober	11516	11153	13435	15092	13068	14869	15405
November	10145	10891	10145	12820	11577	12150	15817
December	8404	8197	8454	11325	9392	9805	11210
Totaal	126606	128833	140656	159199	154517	164398	170422
Evolutie		1.8%	9.2%	13.2%	-2.9%	6.4%	3.7%

B.2. PASSAGIERS OOSTENDE

Maand	Jaar						
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Januari	4736	4474	5915	9951	4359	6359	7240
Februari	5078	5985	10557	5792	4267	6174	5376
Maart	6700	4572	7517	7222	6339	10563	11165
April	5393	6645	10371	8038	6579	11069	9112
Mei	7802	12256	19380	13566	7654	11492	10327
Juni	14496	21721	20801	13266	9197	11475	8560
Juli	16987	25926	26040	14015	12924	14112	11127
Augustus	15700	28444	32779	10526	14897	14070	11132
September	9843	25452	23785	7883	11373	10744	8388
Oktober	4987	8430	16088	5957	8825	10217	7597
November	2474	5089	8666	5918	8543	14284	5905
December	2804	4765	7616	4347	7611	11165	6383
Totaal	97000	153759	189515	106481	102568	131724	102312
Evolutie:		58.5%	23.3%	-43.8%	-3.7%	28.4%	-22.3%

B.3. PASSAGIERS GRIMBERGEN

Maand	Jaar						
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Januari	1091	647	250	740	774	713	1634
Februari	1235	985	1306	939	785	1201	1827
Maart	1774	937	1163	1295	1291	571	2781
April	2257	2391	1631	2331	2697	3129	3565
Mei	2319	1718	2608	3540	2859	3426	4857
Juni	2841	3280	2758	2864	2204	3350	3476
Juli	2654	2673	3510	3394	3068	3740	3774
Augustus	2455	2597	2747	3272	3578	3925	4215
September	1982	1780	2214	2414	3327	2464	3106
Oktober	1936	1711	1918	1914	2427	2622	1989
November	1208	1484	789	1746	1168	2038	2060
December	1349	1579	1105	1192	1297	1392	735
Totaal	23101	21782	21999	25641	25475	28571	34019
Evolutie:		-5.7%	1.0%	16.6%	-0.6%	12.2%	19.1%

C. VRACHT IN TON

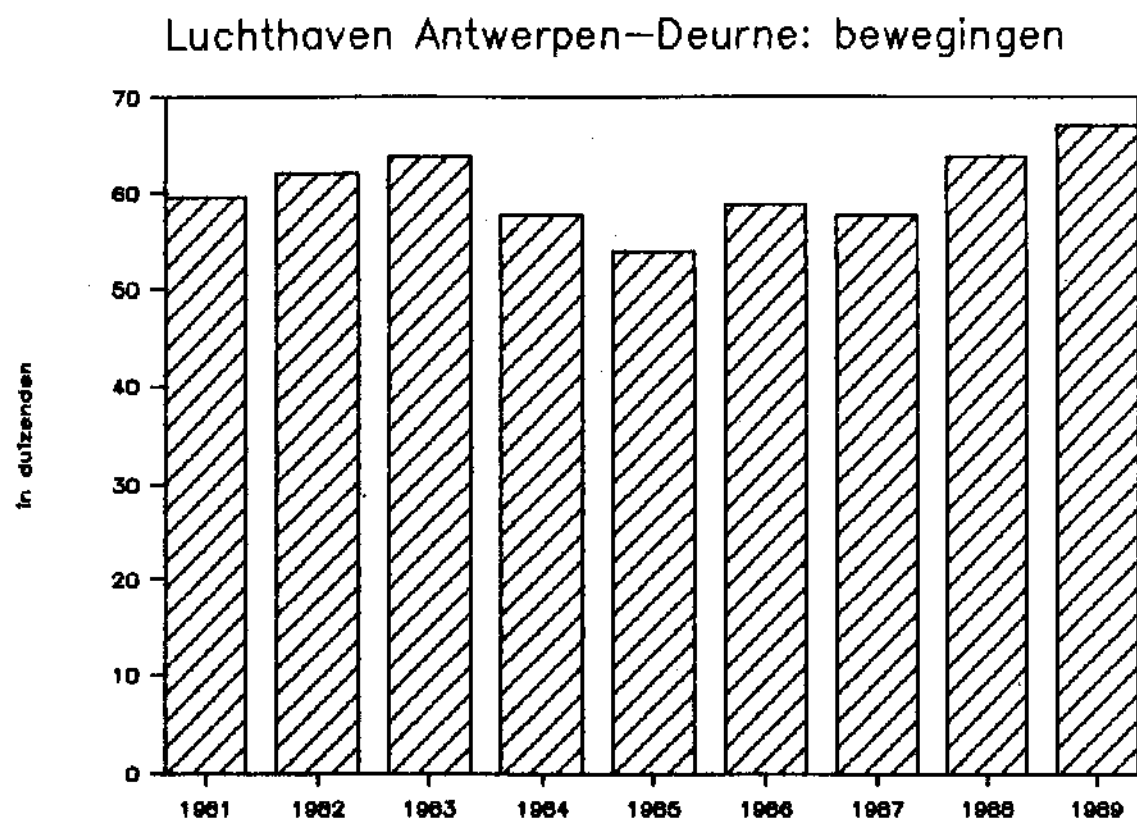
C.1. VRACHT DEURNE

Maand	Jaar						
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Januari	27	41	25	381	15	17	10
Februari	31	49	25	23	48	17	10
Maart	30	30	34	22	16	21	12
April	34	28	30	28	16	18	12
Mei	37	25	31	35	21	18	13
Juni	44	34	31	28	16	16	13
Juli	47	58	37	21	12	14	14
Augustus	34	30	29	16	13	15	9
September	203	693	25	24	14	477	15
Oktober	37	34	25	20	14	14	16
November	36	37	29	17	15	10	14
December	31	26	34	15	13	11	16
Totaal	591	1085	355	630	213	648	154
Evolutie:		83.6%	-67.3%	77.5%	-66.2%	204.2%	-76.2%

C.2. VRACHT OOSTENDE

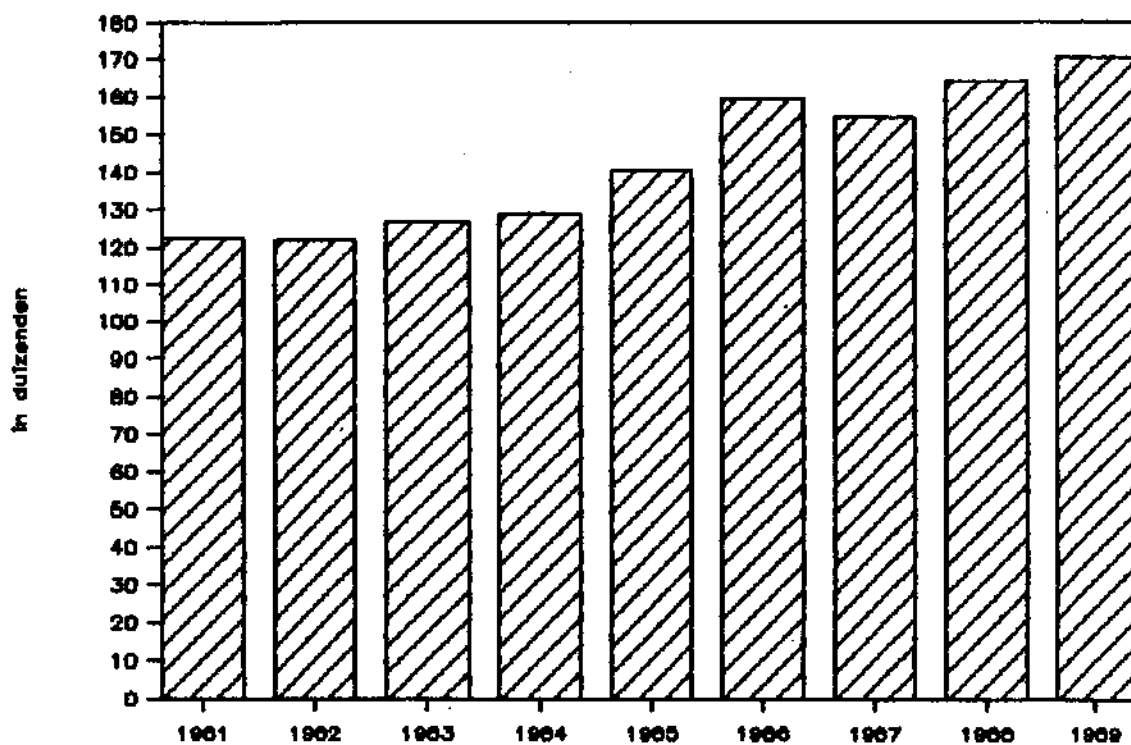
Maand	Jaar						
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Januari	539	652	1061	1444	1077	1976	2576
Februari	519	875	1345	1659	1036	2509	3192
Maart	594	627	1249	1375	1589	2622	2720
April	591	570	1755	865	1016	1569	2804
Mei	492	453	1511	995	999	2366	2425
Juni	520	496	1725	942	805	1760	2237
Juli	438	781	1230	892	1221	1833	2614
Augustus	424	408	1746	1423	1325	2053	2126
September	405	657	1984	1794	950	2468	2090
Oktober	534	1002	1766	1259	1390	2591	3475
November	744	1311	2251	986	1349	2777	3052
December	745	1420	2055	1608	2283	4309	4314
Totaal	6545	9252	19678	15242	15040	28833	33625
Evolutie:		41.4%	112.7%	-22.5%	-1.3%	91.7%	16.6%

Bijlage 1.2
Grafiek 1



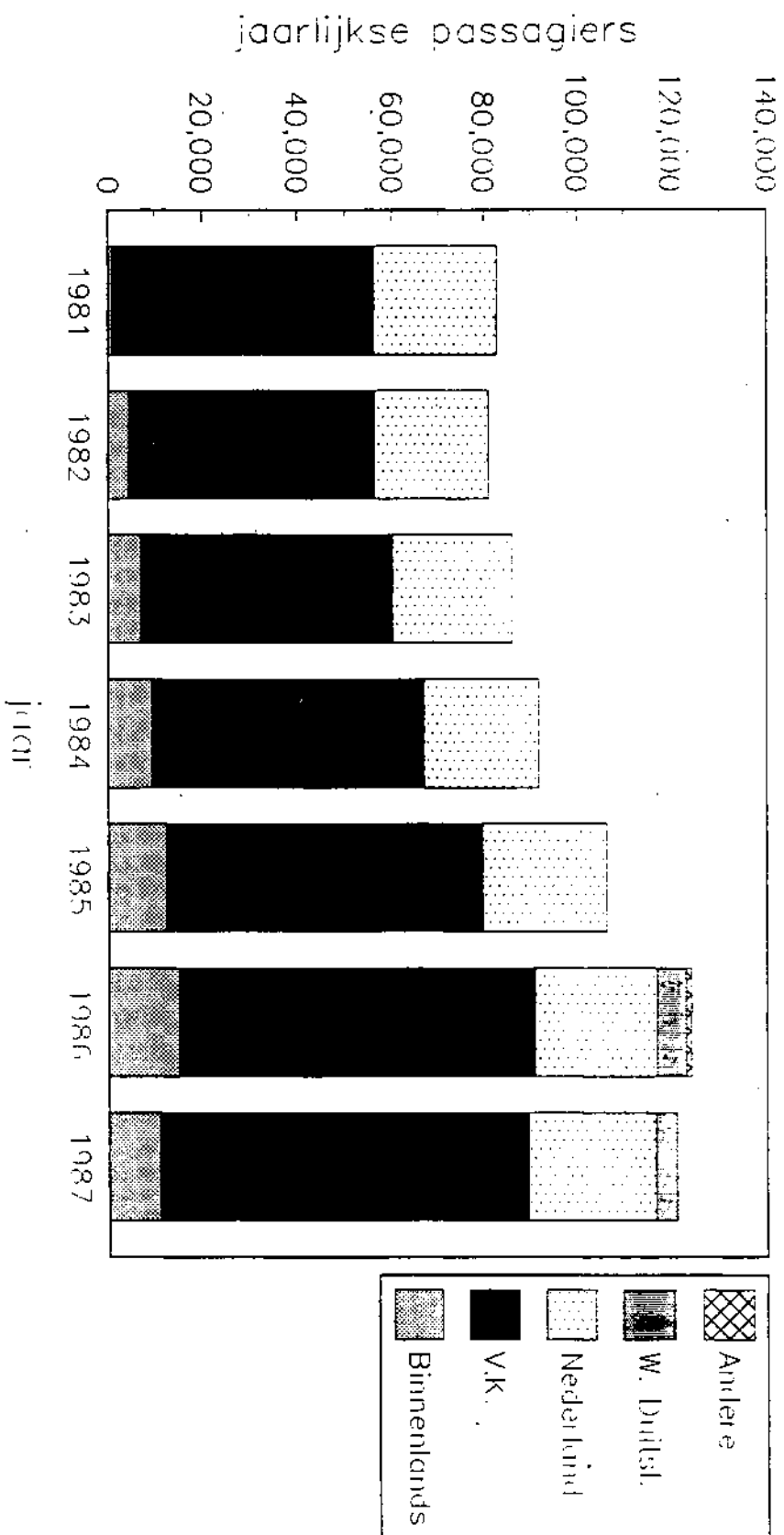
Bijlage 1.2
Grafiek 2

Luchthaven Antwerpen–Deurne: passagiers



BIJLAGE 1.2
Grafiek 3

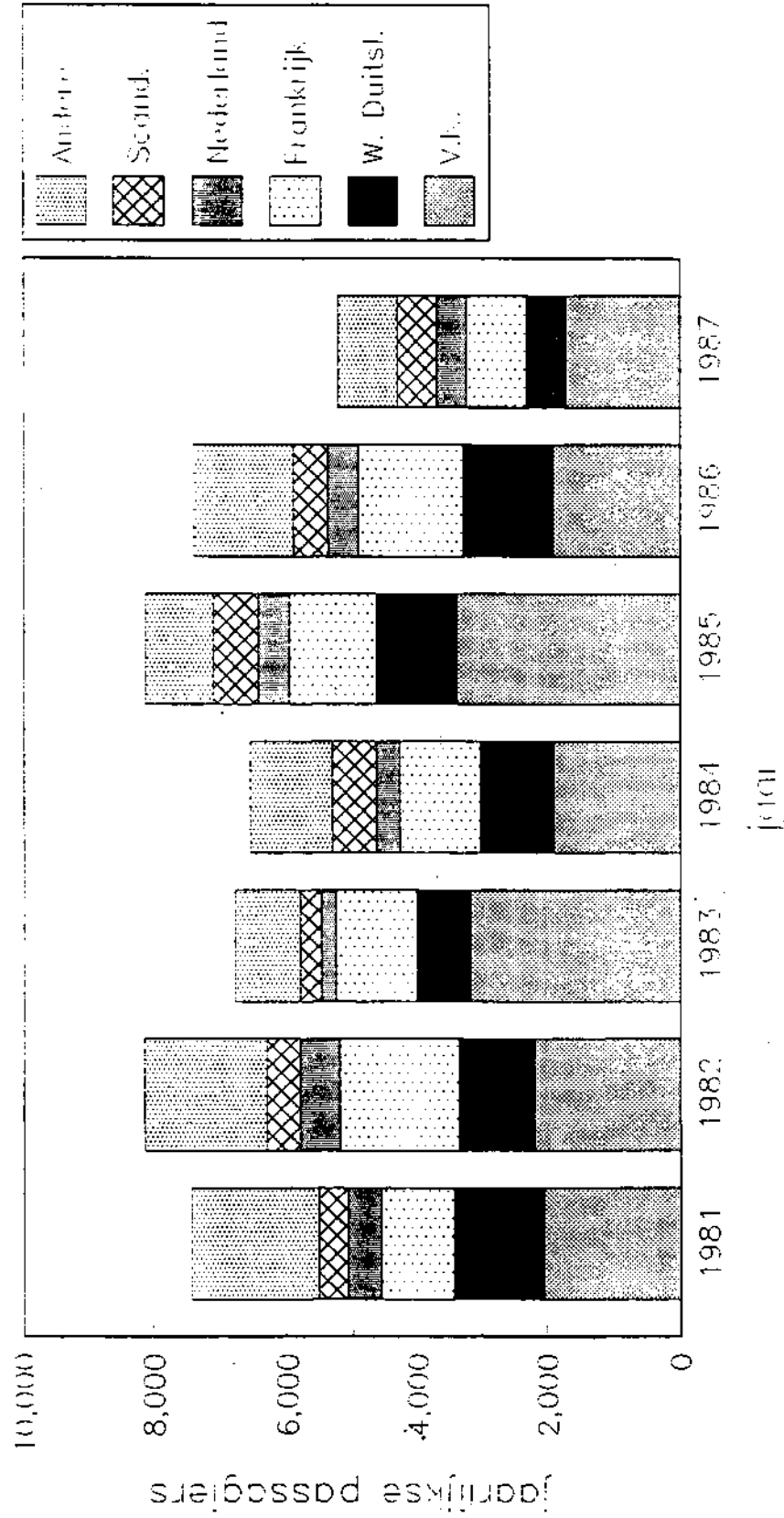
Antwerpen
Gereguleerde passagiers 1981 - 1987
per route



Bron: R.I.W.

BIJLAGE 1.2
Grafiek 4

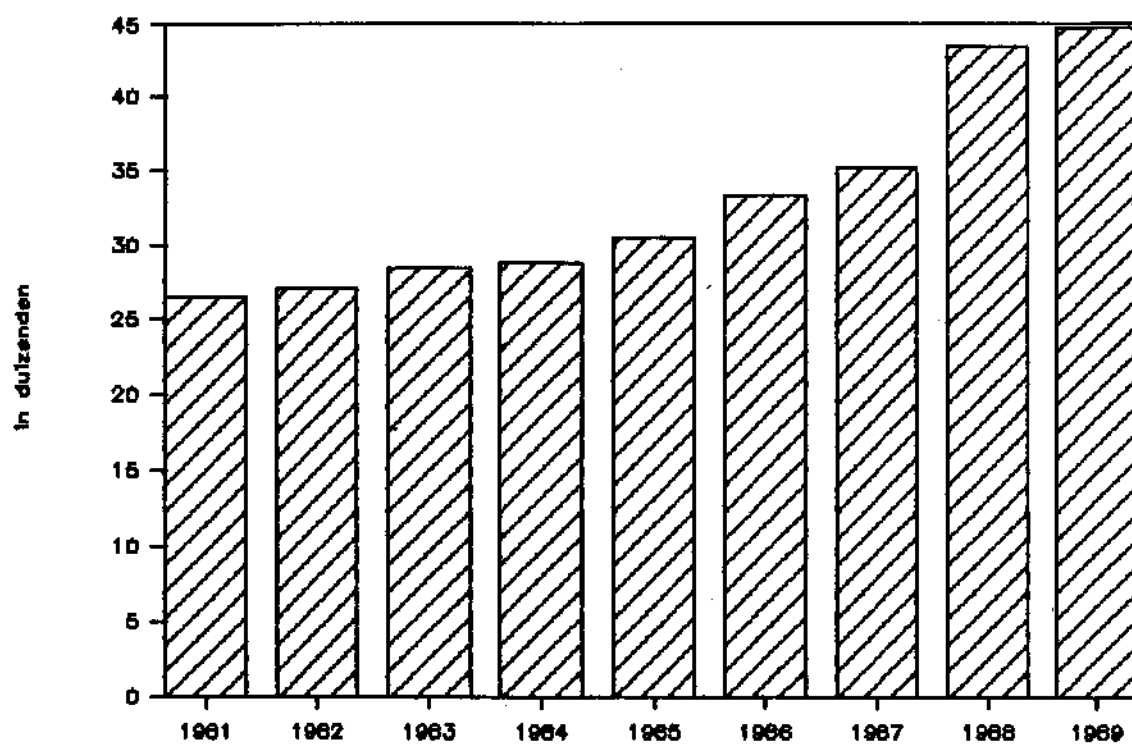
Antwerpen
'Charter' Passagiers 1981-1987
per route



Bron: RLW

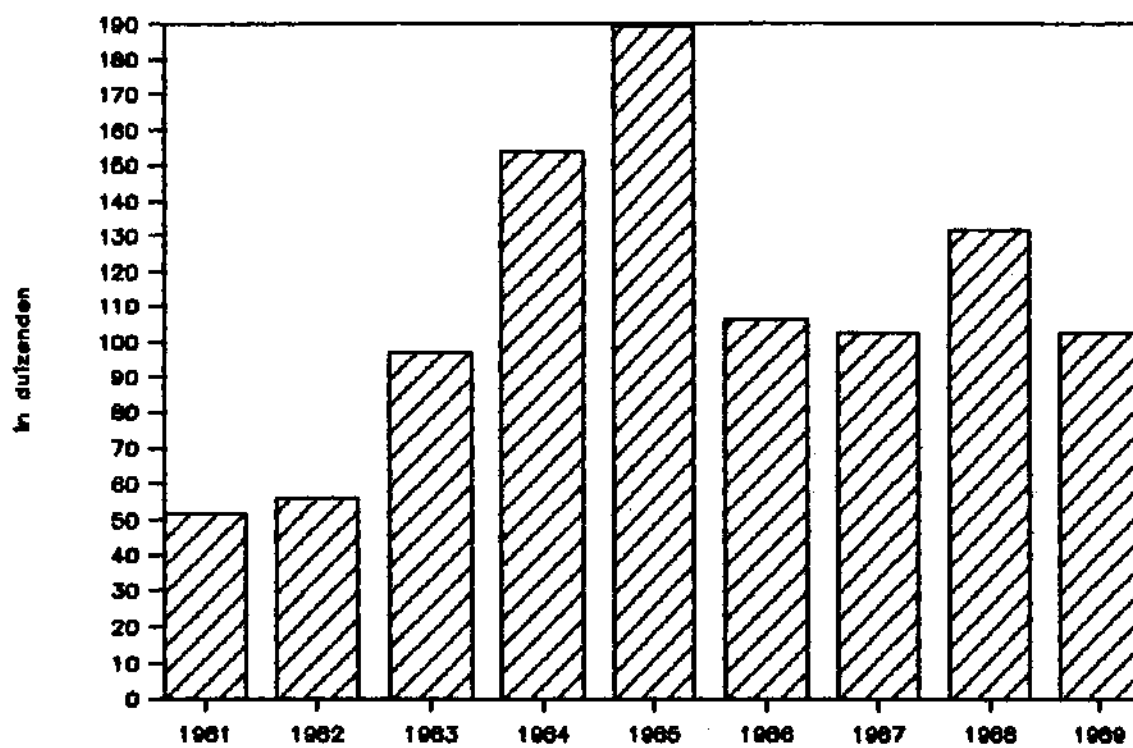
Bijlage 1.3
Grafiek 1

Luchthaven Oostende: bewegingen

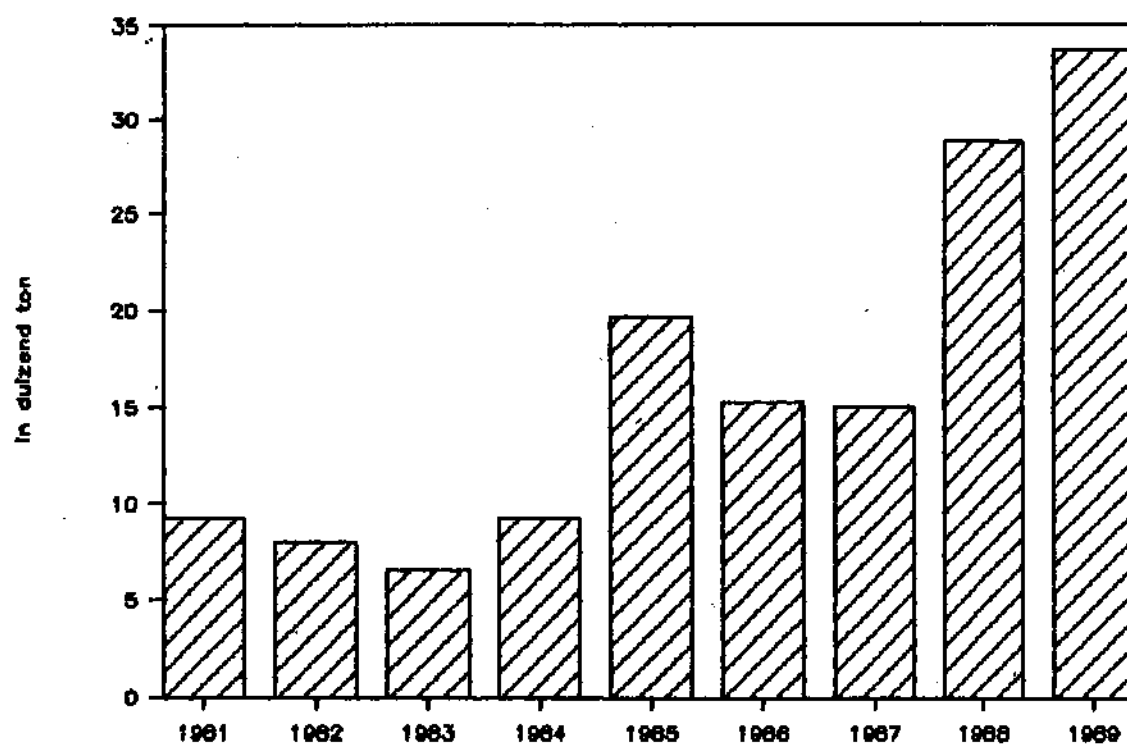


Bijlage 1.3
Grafiek 2

Luchthaven Oostende: passagiers



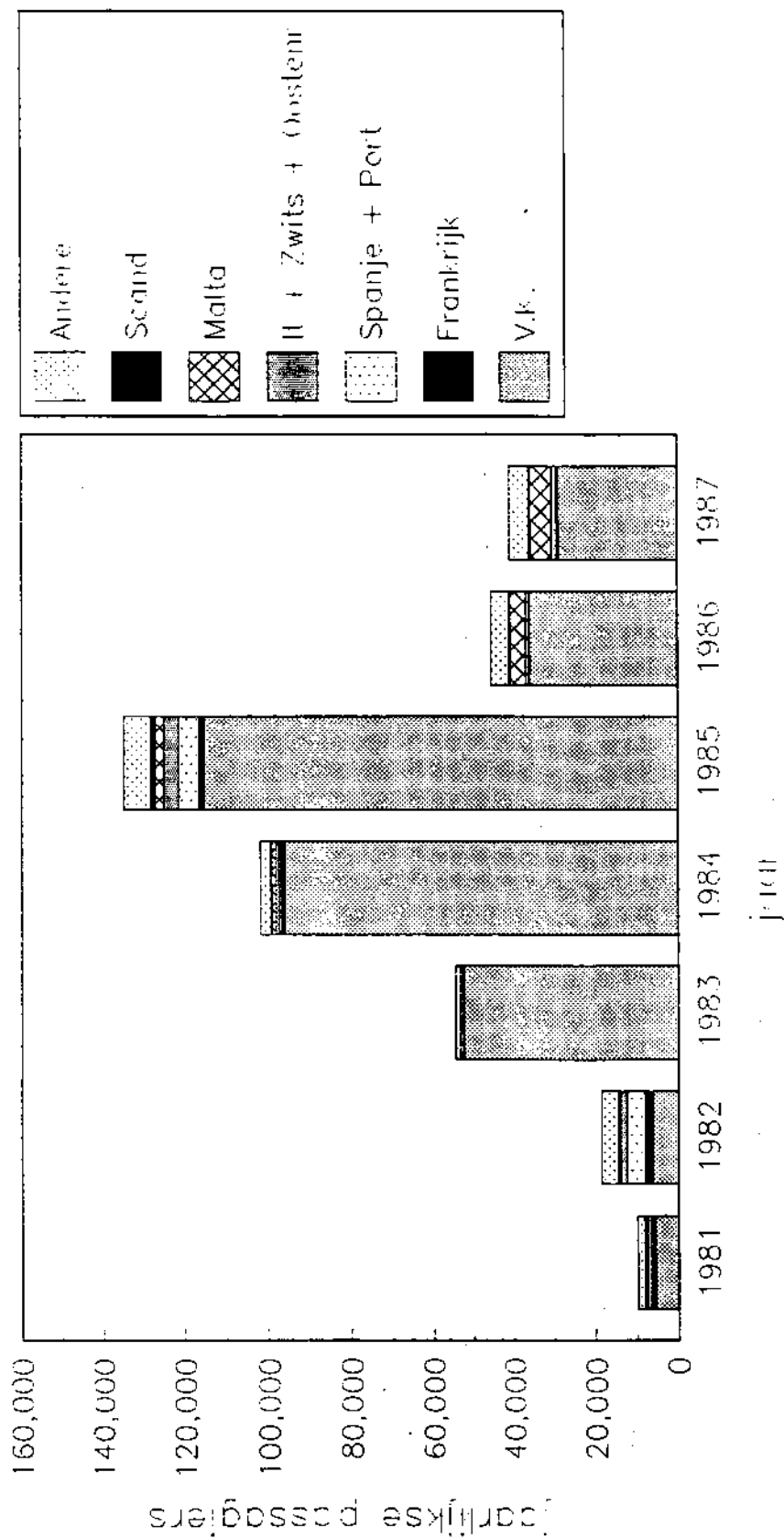
Luchthaven Oostende: vrachtverkeer



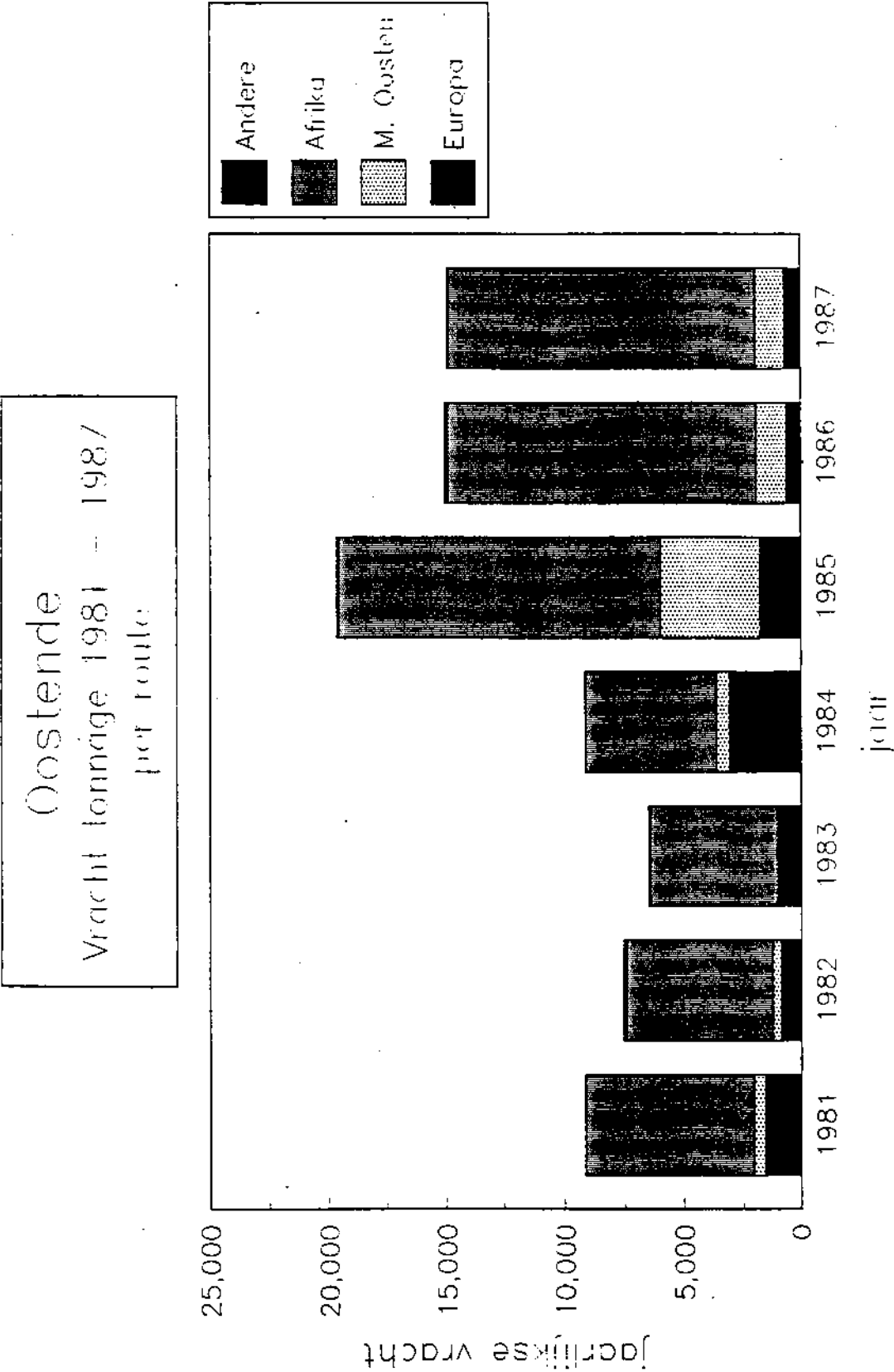
Bijlage 1.3
Grafiek 3

BIJLAGE 1.3
Grafiek 4

Costeurope
'Charter' Passagiers 1981 - 1987
per route



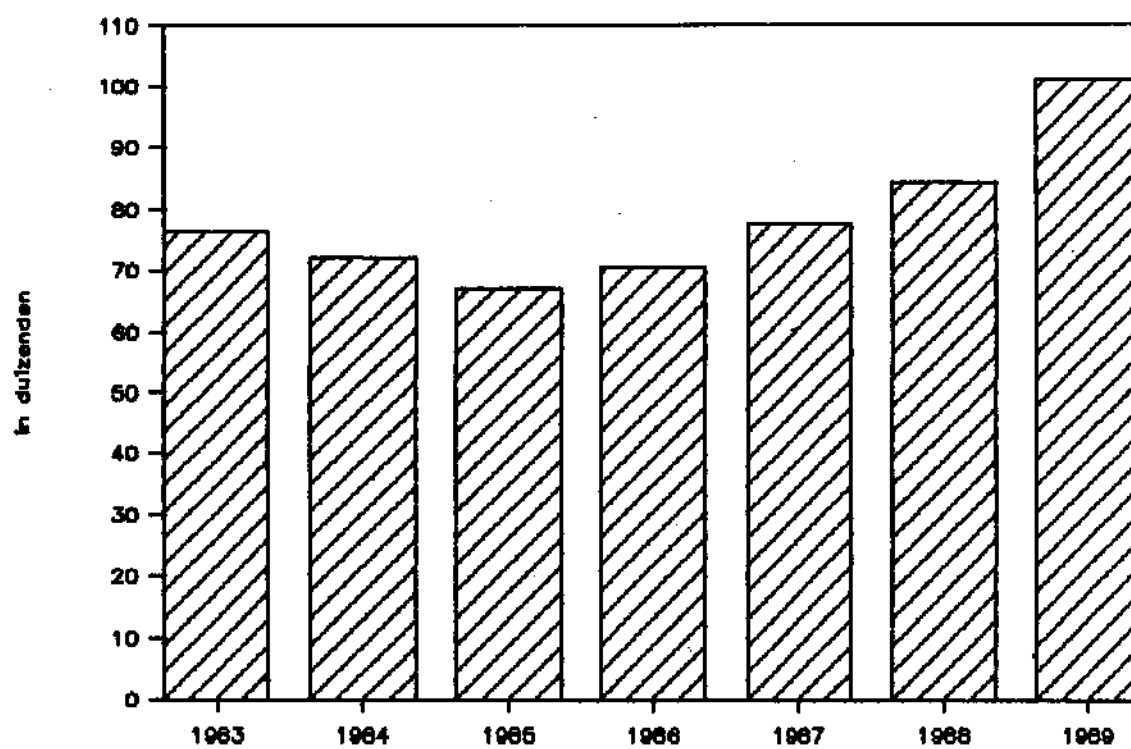
Bron: RLW



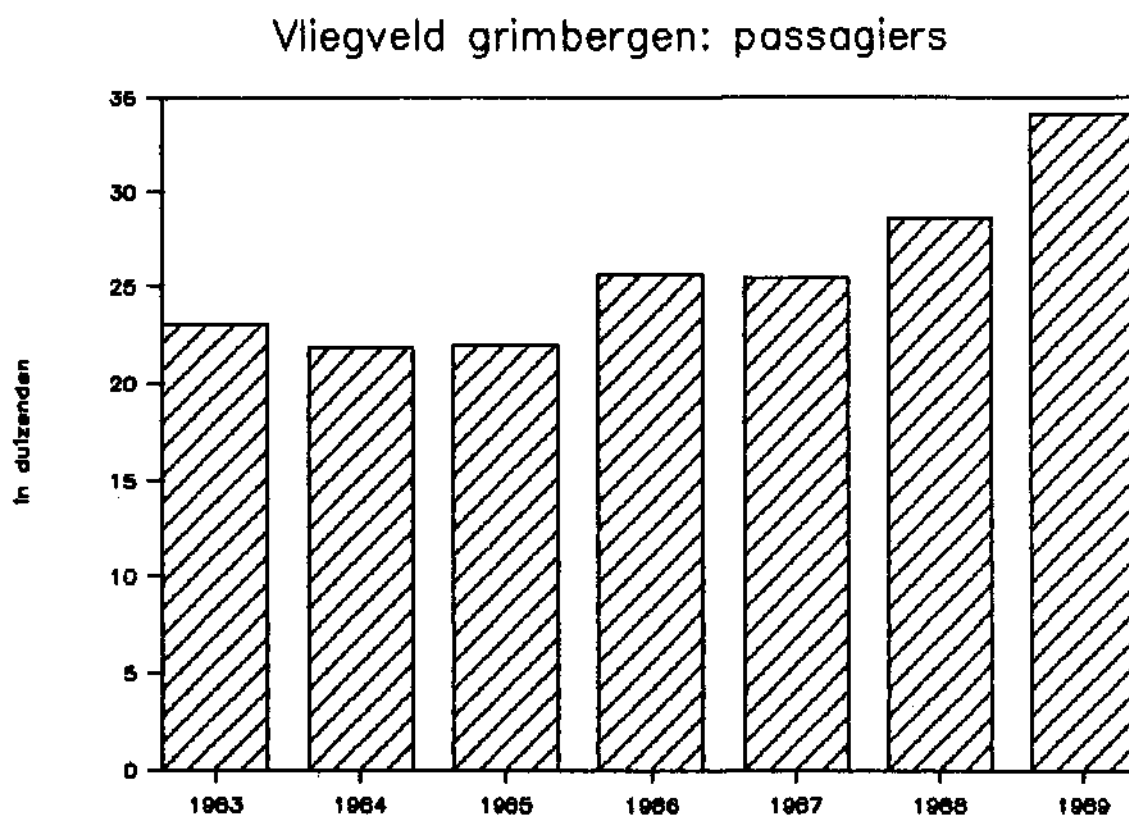
Bron: RLW

Bijlage 1.4
Grafiek 1

Vliegveld Grimbergen: bewegingen

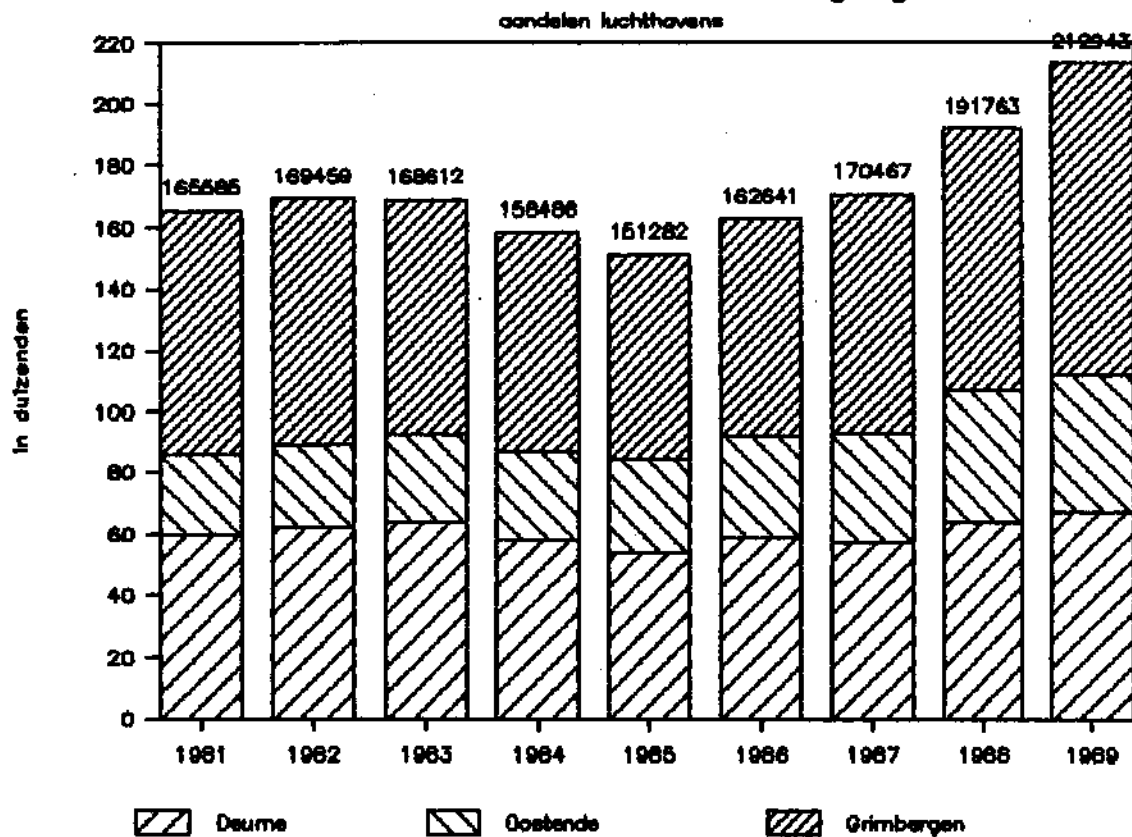


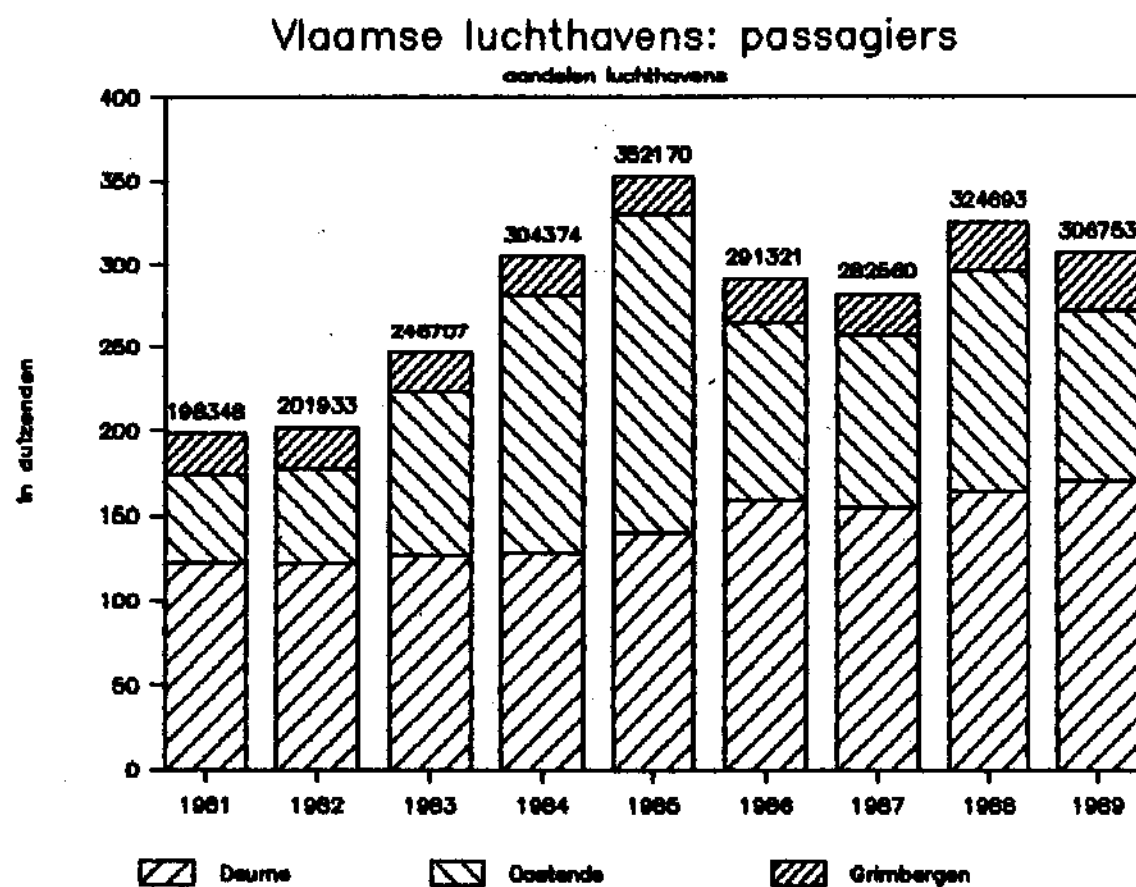
Bijlage 1.4
Grafiek 2



Bijlage 1.5
Grafiek 1

Vlaamse luchthavens: bewegingen

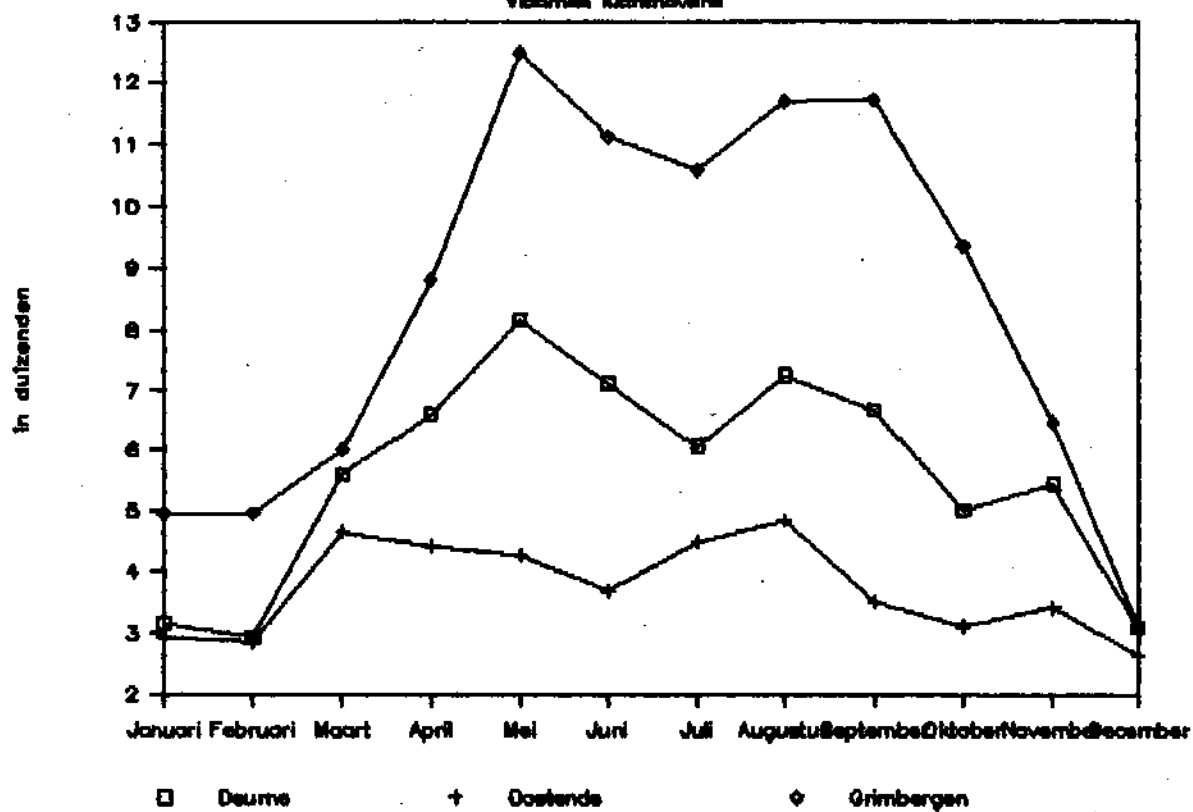




Bijlage 1:5
Grafiek 3

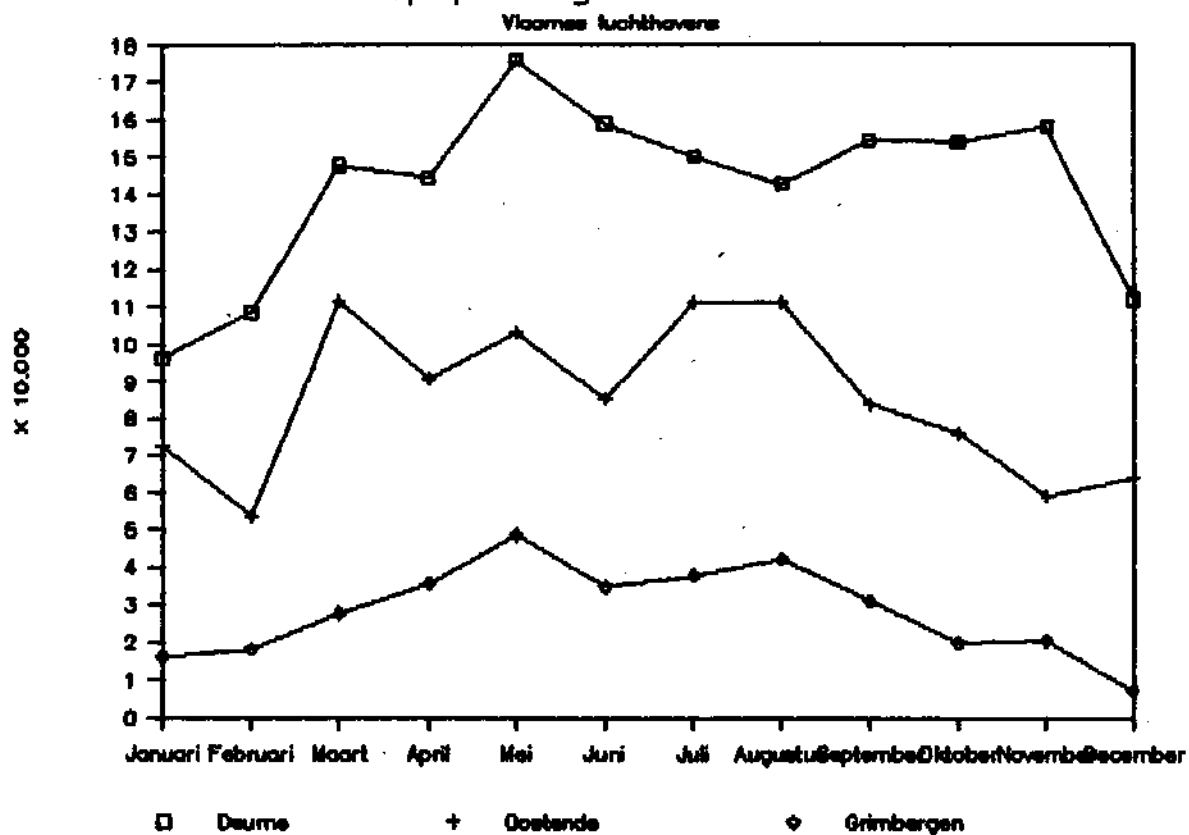
Verloop bewegingen 1989

Vlaamse luchthavens



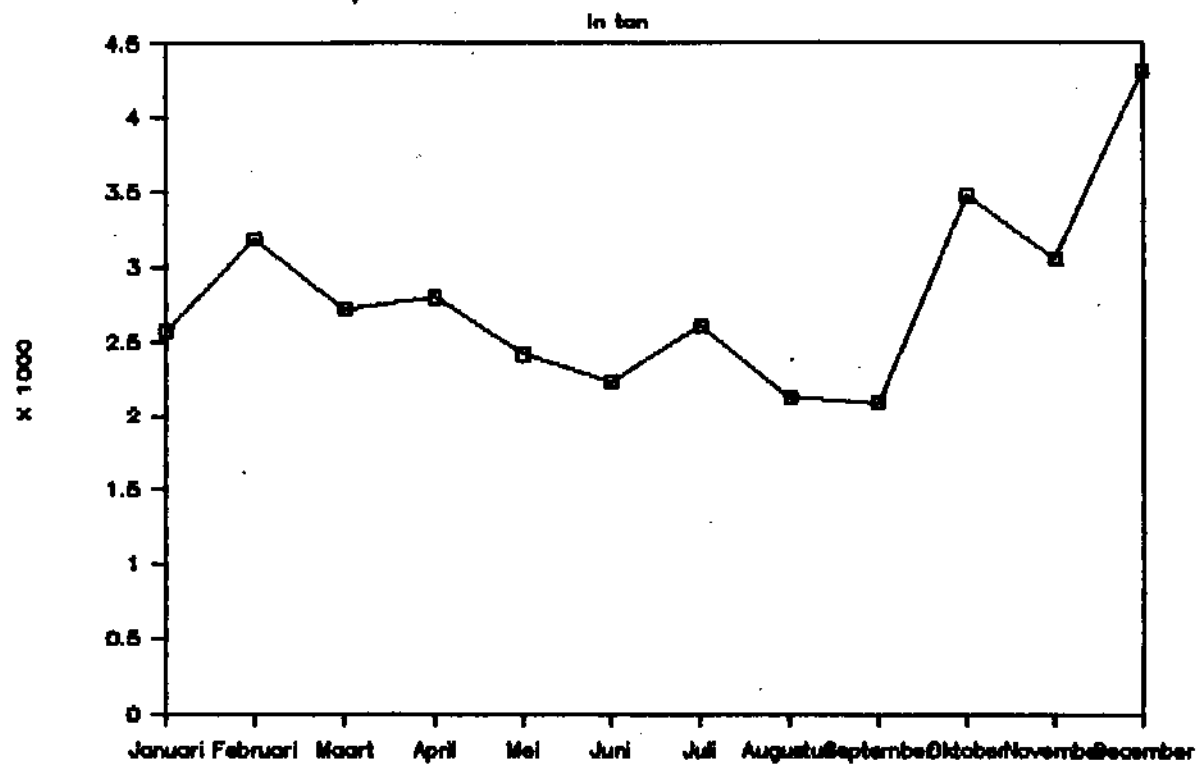
Bijlage 1.5
Grafiek 4

Verloop passagiersverkeer 1989



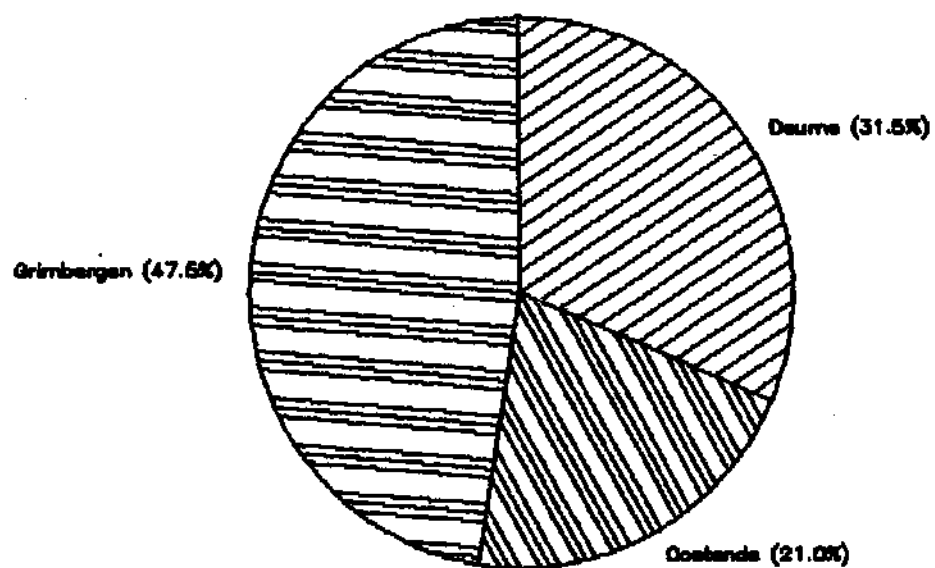
Bijlage 1.5
Grafiek 5

Verloop vrachtverkeer Oostende 1989



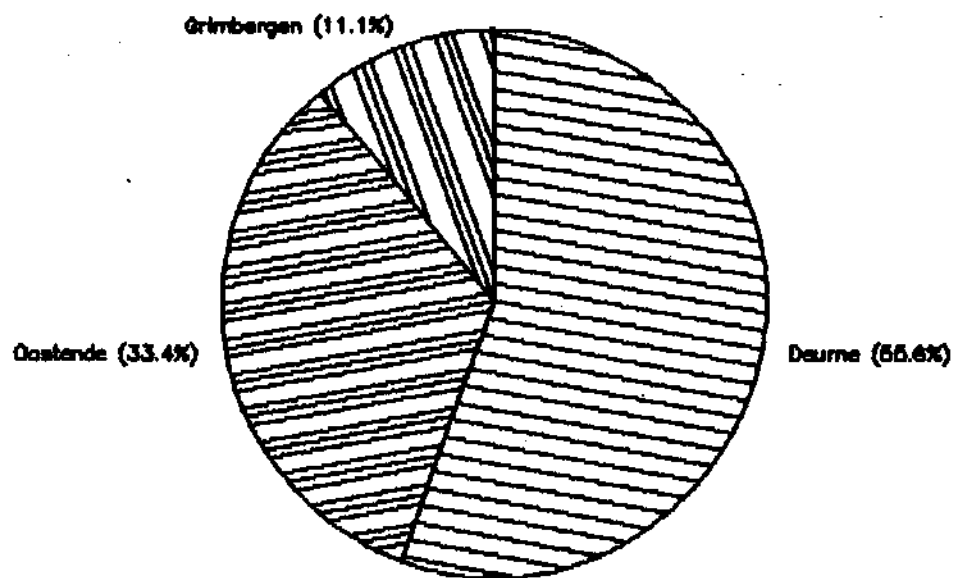
Bijlage 1.5
Grafiek 6

Bewegingen: verdeling van totaal
over de luchthavens



Bijlage 1.5
Grafiek 7

**Passagiers: verdeling van totaal
over de luchthavens**



BIJLAGE 2
PROGNOSES

INPASBAARHEID REGIONALE LUCHTHAVENS
DEURNE

37

GELUIDSCONTOUREN
VOOR KLEINE LUCHTVAART
(gewicht < 6000 kg)

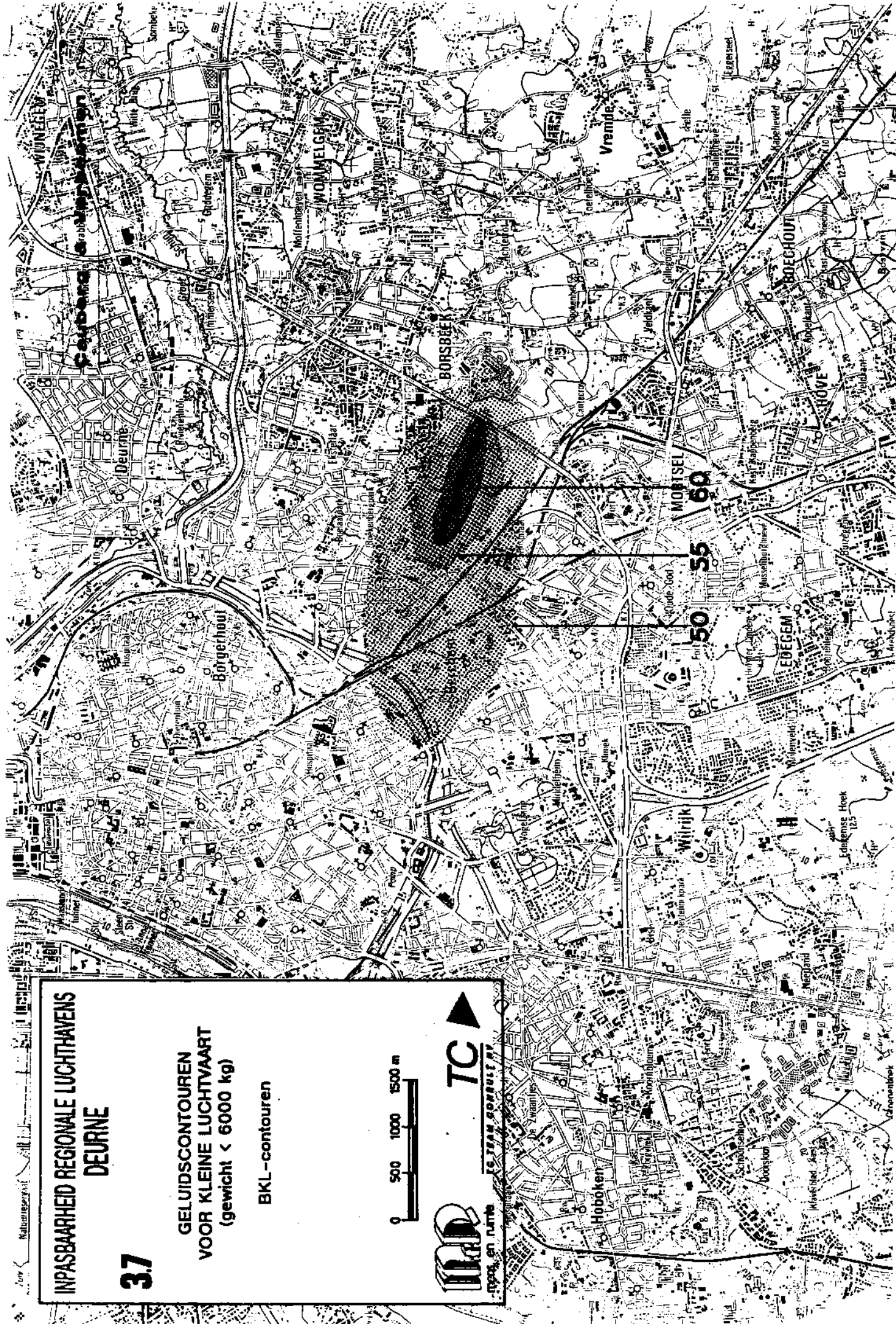
BKL-contouren



naam, en nummer

TC

IS TEAM CONSULTING



Bijlage 2.1

Tabel 1

OVERZICHT VAN VERKEERS VOORSPELLINGEN

	1988 (werkelijk)	1990	1995	2000
Passagiers ('000 per jaar)				
Oostende				
Hoog	132	180	240	320
Laag	132	115	125	140
Antwerpen				
Hoog	164	215	305	440
Medium	164	185	250	330
Laag	164	175	200	235
Grimbergen				
Hoog	29	33	47	68
Laag	29	29	32	34
Bewegingen ('000 per jaar)				
Oostende				
Hoog	43	45	47	50
Laag	43	40	43	45
Antwerpen				
Hoog	64	70	99	142
Medium	64	68	78	95
Laag	64	65	75	89
Grimbergen				
Hoog	84	95	100	110
Laag	84	90	95	100
Vracht ('000 ton per jaar)				
Oostende				
Hoog	29	35	50	70
Medium	29	28	34	42
Laag	29	11	13	16
Antwerpen				
Hoog	0.6	0.7	1.1	1.6
Laag	0.6	0.6	0.6	0.6

Bijlage 2.1

Uitsplitsing van de Voorspellingen voor Antwerpen-Deurne

Tabel 2 hieronder geeft voorspellingen van elementen van het verkeer. Het meest recente jaar van beschikbare uitsplitsingen is 1987. Voorspellingen van de onderdelen zijn minder accuraat dan voorspellingen van totalen, en worden hier tot de naaste 5000 gegeven. De onderdelen tellen soms niet op aangezien er een afrondingsmarge gebruikt is.

Tabel 2

VOORSPELLINGEN ANTWERPEN-DEURNE

	1987	1990	1995	2000
Passagiers ('000 per jaar)				
Hoog				
Lijnvluchten	121	170	240	335
Charter	5	10	20	30
Andere	28	35	50	70
Totaal	155	215	305	440
Medium				
Lijnvluchten	121	140	195	265
Charter	5	10	15	20
Andere	28	30	35	45
Totaal	155	185	250	330
Laag				
Lijnvluchten	121	130	155	180
Charter	5	10	10	10
Andere	28	30	35	45
Totaal	155	175	200	235
Bewegingen ('000 per jaar)				
Hoog				
Lijnvluchten	7	10	10	15
Charter	1	5	5	5
Andere	49	55	85	120
Totaal	58	70	100	140
Medium				
Lijnvluchten	7	10	15	20
Charter	1	5	5	5
Andere	49	50	65	80
Totaal	58	70	80	95
Laag				
Lijnvluchten	7	10	10	10
Charter	1	5	5	5
Andere	49	50	65	80
Totaal	58	65	75	90

Bijlage 2.1

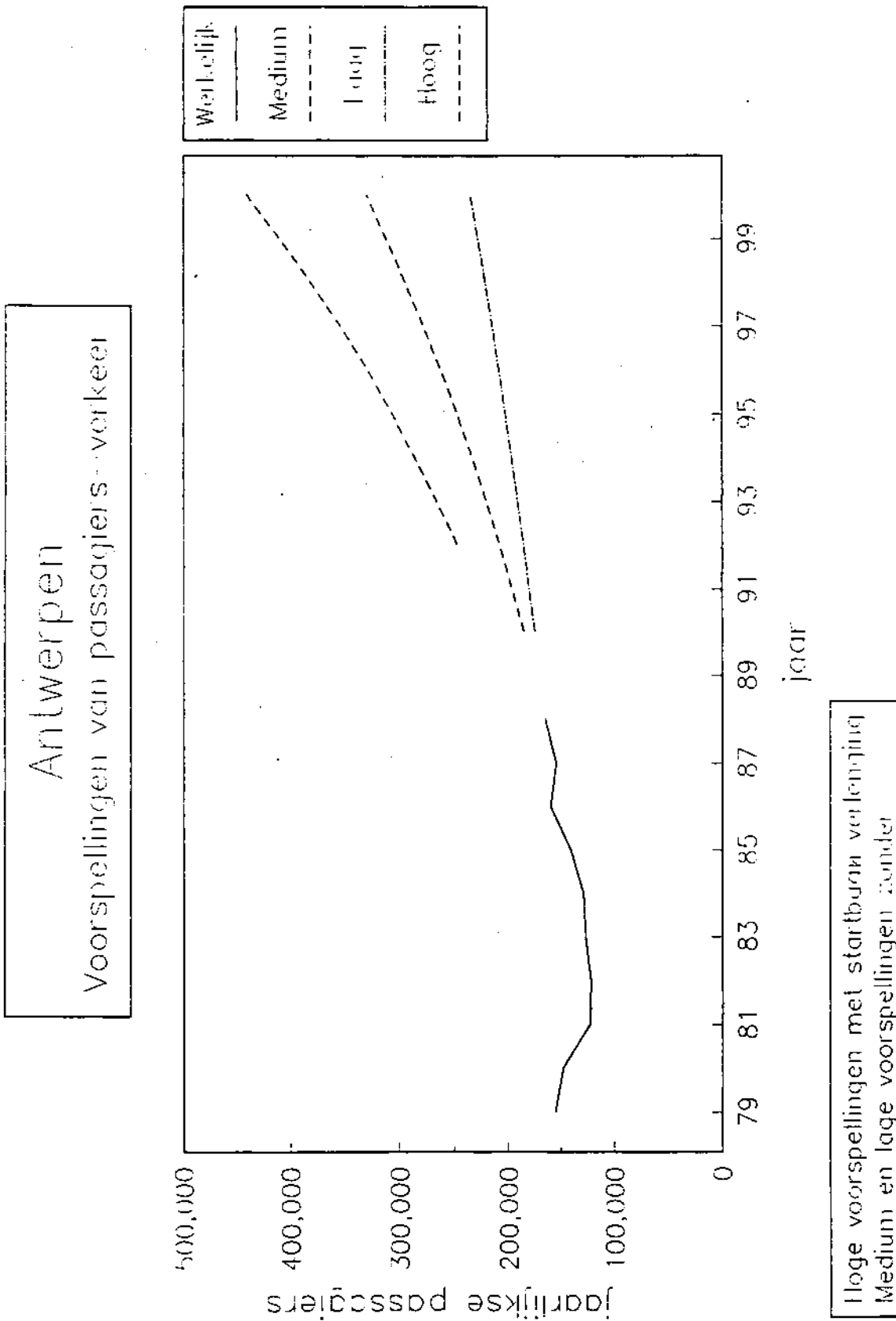
Uitsplitsing van de Voorspellingen voor Oostende

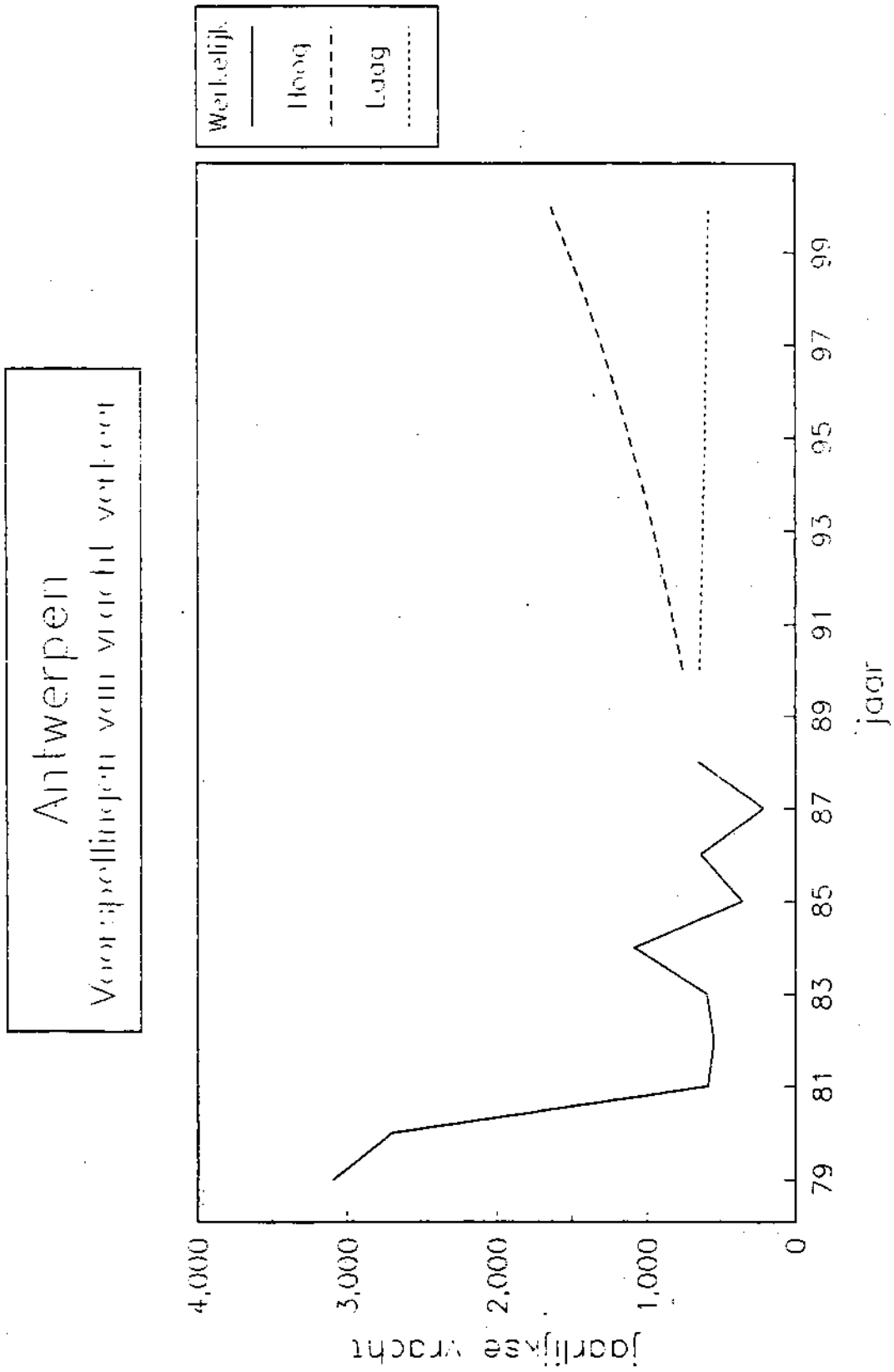
Tabel 3 hieronder geeft de voorspellingen van elementen van het verkeer. Het meest recente jaar van beschikbare uitsplitsingen is 1987. Voorspellingen van de onderdelen zijn minder accuraat dan voorspellingen van totalen en worden hier tot de naaste 5000 gegeven. De onderdelen tellen soms niet op aangezien er een afrondingsmarge gebruikt is.

Tabel 3

VOORSPELLINGEN OOSTENDE	1987	1990	1995	2000
Passagiers ('000 per jaar)				
Hoog				
Lijnvluchten	6	5	5	5
Charter	41	120	170	235
Andere	55	55	65	80
Totaal	103	180	240	320
Laag				
Lijnvluchten	6	0	0	0
Charter	41	60	70	75
Andere	55	55	55	65
Totaal	103	115	125	140
Bewegingen ('000 per jaar)				
Hoog				
Lijnvluchten	0.1	0	0	0
Charter	2.5	5	5	5
Andere	32.5	40	40	45
Totaal	35	45	45	50
Laag				
Lijnvluchten	0.1	0	0	0
Charter	2.5	5	5	5
Andere	32.5	35	40	45
Totaal	35	40	45	45

BIJLAGE 2.2
Grafiek 1

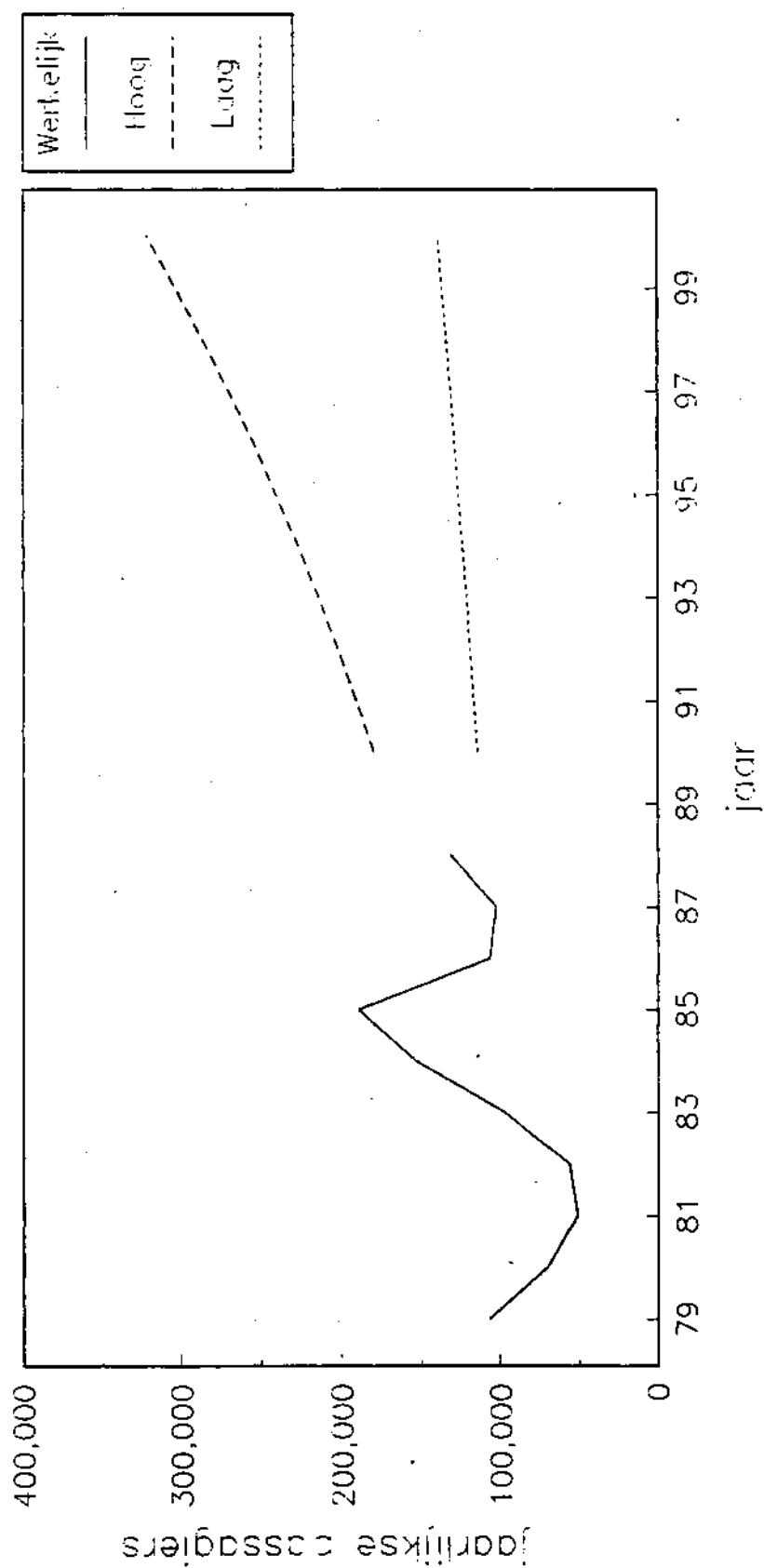


BIJLAGE 2.2
Grafiek 2

BIJLAGE 2.2
Grafiek 3

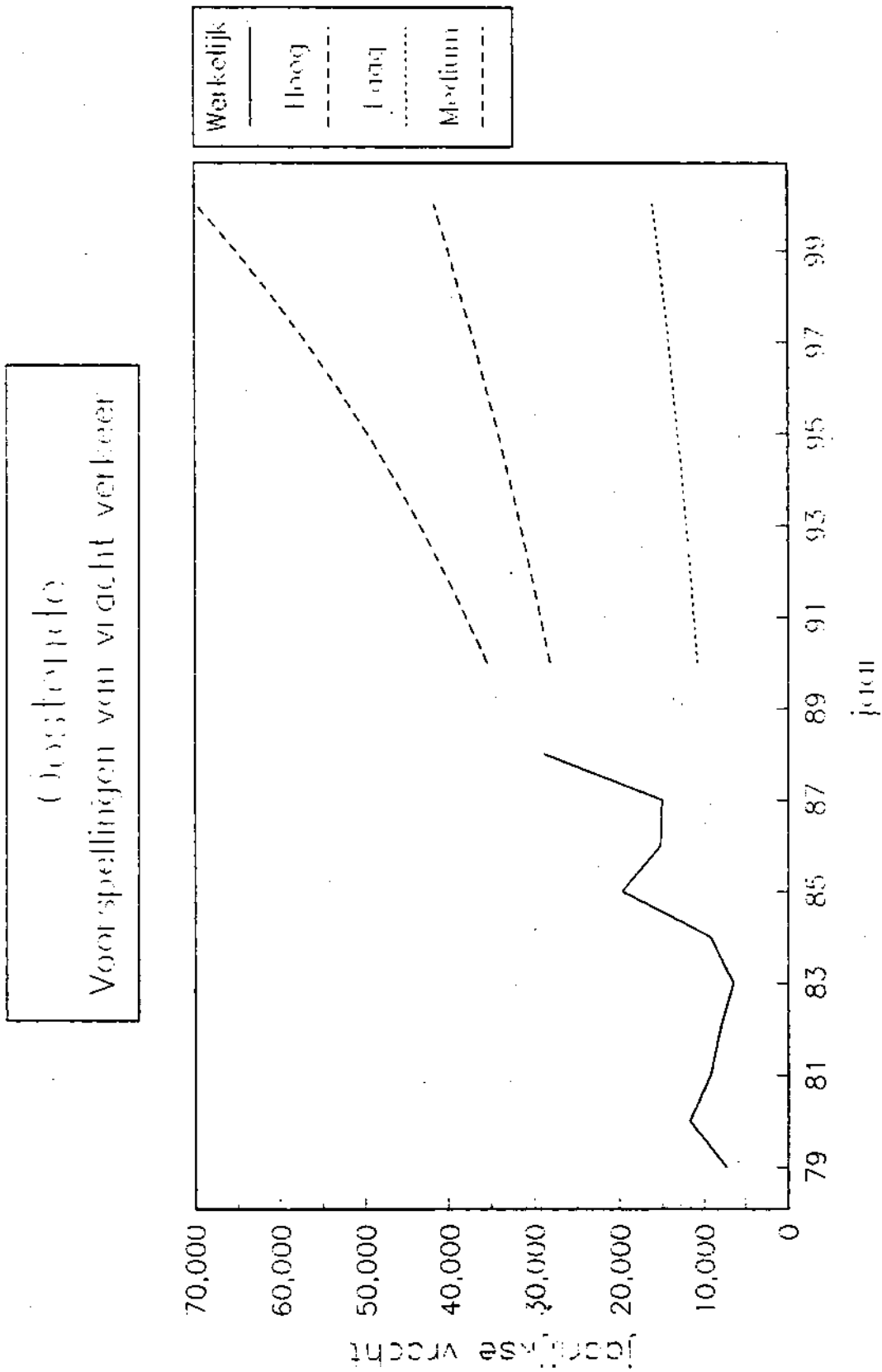
Oostende

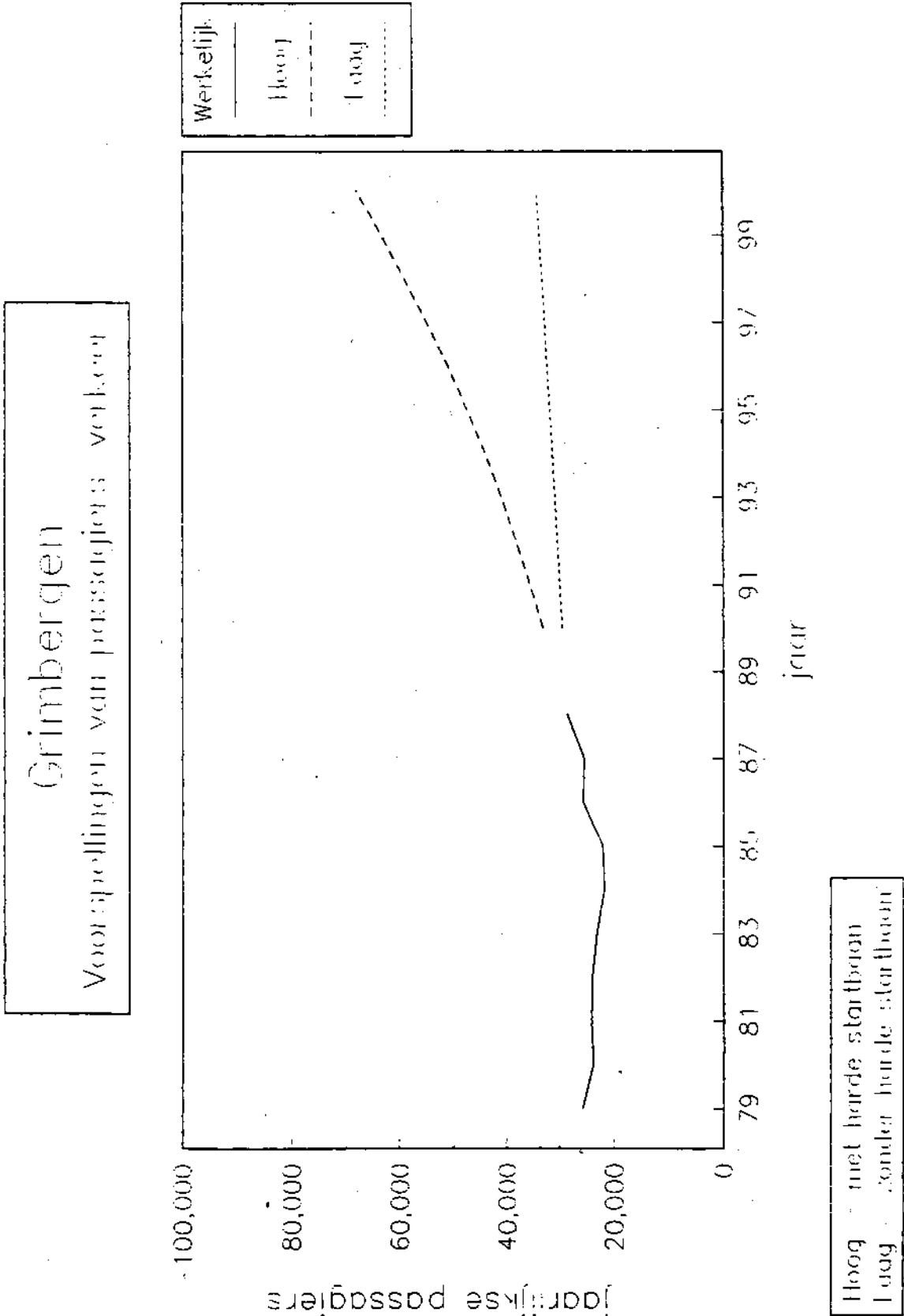
Voorspellingen van passagiers verkeer



Hoog = met de-regulatie
Laag = zonder de-regulatie

BIJLAGE 2.2
Grafiek 4





BIJLAGE 3

GELUIDSCONTOUREN

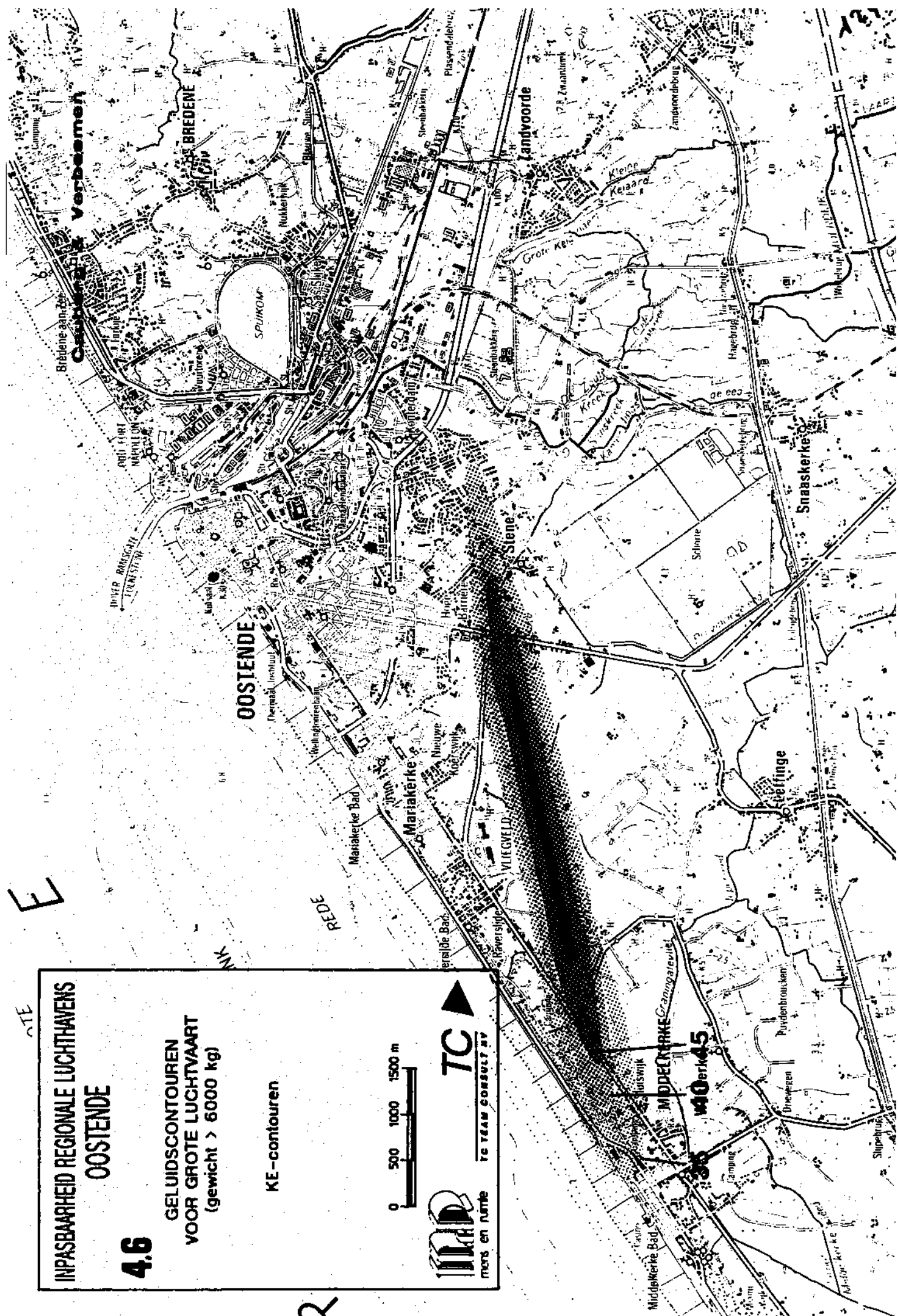
INPASBAARHEID REGIONALE LUCHTHAVENS

OOSTENDE

4.6

GELUIDS-CONTOUREN
VOOR GROTE LUCHTVAART
(gewicht > 6000 kg)

KE-contouren



INPASBAARHEID REGIONALE LUCHTHAVENS

OOSTENDE

4.6

GELUIDSCONTOUREN
VOOR GROTE LUCHTVAART
(gewicht > 6000 kg)

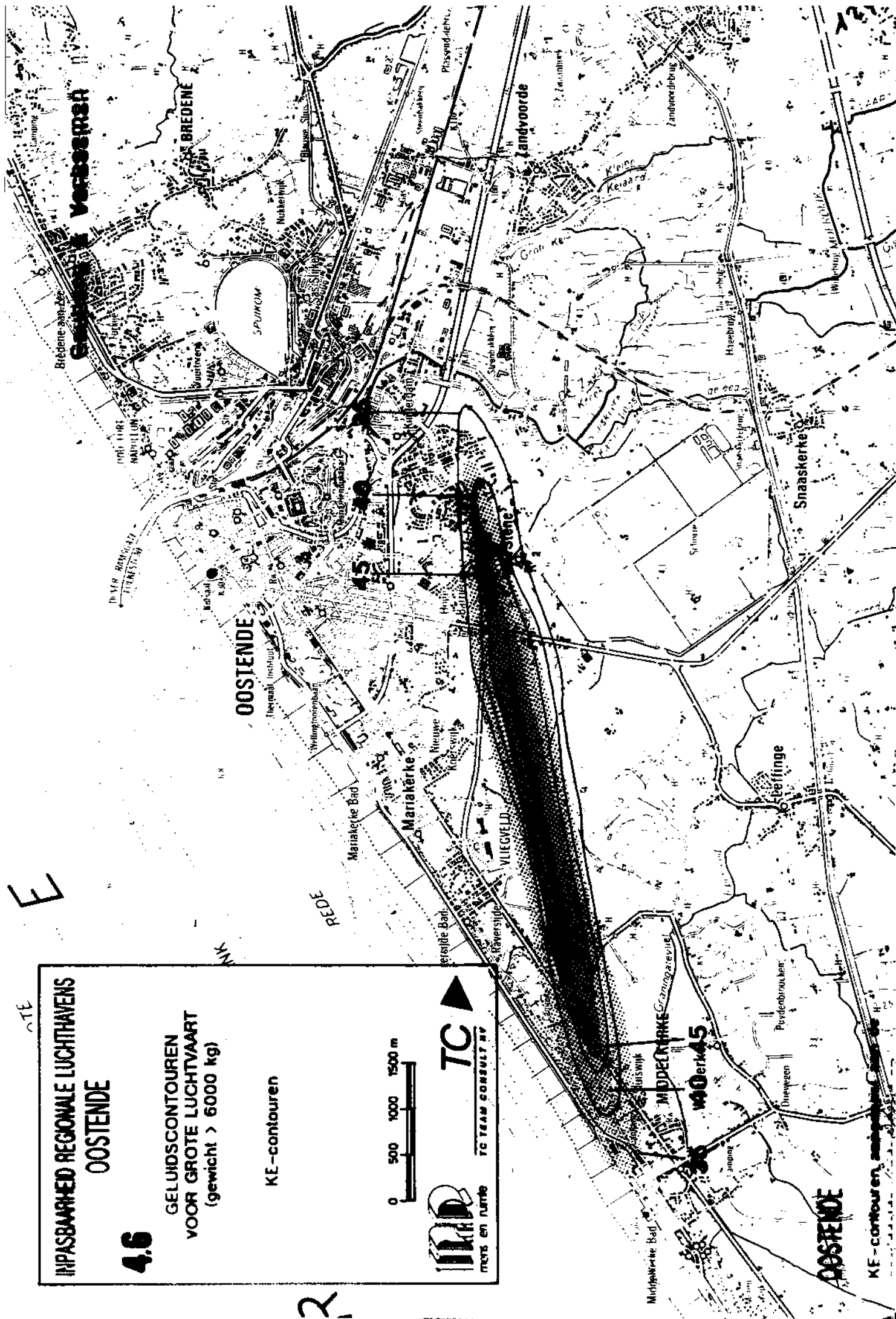
KE-contouren



meten en ruiten

TC

TC TEAM CONSULT BV



KE-contouren

BIJLAGE 3. GELUIDSCONTOUREN

De geluidscontouren die hier voorgesteld zijn, werden gesimuleerd aan de hand van de bewegingen tijdens de piekdagen van telkens twee per luchthaven bepaalde, representatieve weken van het jaar 1989. Er werd vertrokken van de op dit ogenblik meest gebruikte vliegtuigtypes. De aldus bekomen contouren geven bijgevolg uitdrukking van de meest hinderlijke omstandigheden.

BIJLAGE 4

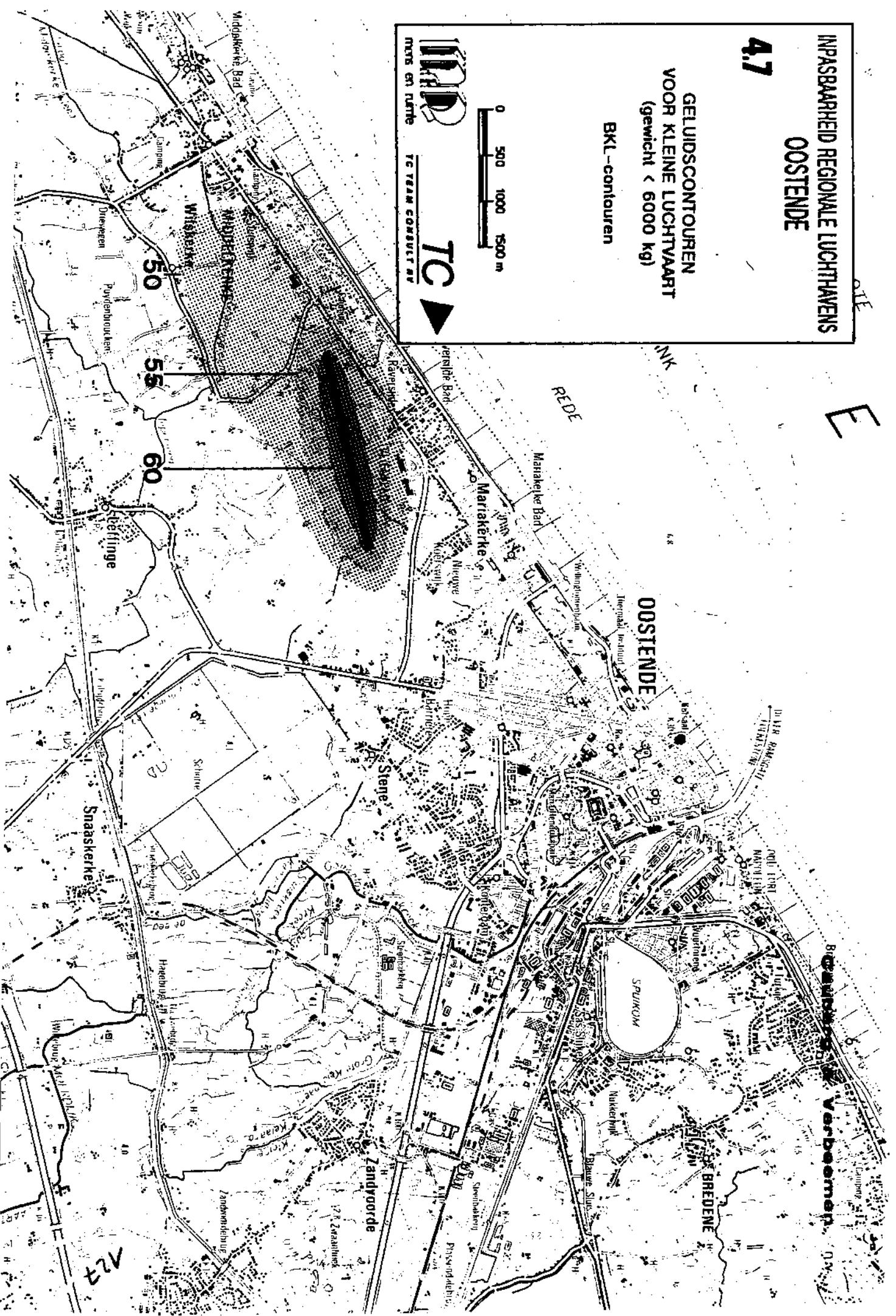
TECHNISCHEGEGEVENS

INPASBAARHEID REGIONALE LUCHTHAVENS OOSTENDE

4.7

GELUIDSCONTOUREN
VOOR KLEINE LUCHTVAART
(gewicht < 6000 kg)

BKL-contouren



BIJLAGE 4.1 OVERZICHT GEBRUIKTE BEGRIPPEN

Vervoersrecht van de derde vrijheid :

Het recht om passagiers/vracht/post aan boord genomen in het land van registratie, in een ander land af te zetten.

Vervoersrecht van de vierde vrijheid :

Het recht om passagiers/vracht/post in een ander land dan het land van registratie aan boord te nemen, en in het land van registratie af te zetten.

Vervoersrecht van de vijfde vrijheid :

Het recht om passagiers/vracht/post in een ander land dan het land van registratie op te nemen en in een derde land af te zetten.

Vervoersrecht van de zesde vrijheid :

(= combinatie van derde en vierde vrijheid) :
het recht om passagiers/vracht/post in een ander land dan het land van registratie op te nemen, en die via het land van registratie, eventueel met overlading, in een derde land af te zetten (opm.: de Europese Commissie gebruikt de courante term "zesde vrijheid" niet, ze heeft het enkel over de combinatie tussen de derde en vierde vrijheid, wat inhoudelijk op hetzelfde neerkomt).

Cabotage :

Het recht van een luchtvaartmaatschappij om tussen twee plaatsen binnen een ander land dan het land van registratie, passagiers/vracht/post te vervoeren.

Meervoudige aanwijzing op landenpaarbasis :

De aanwijzing door het land van registratie van twee of meer van de op zijn grondgebied gevestigde luchtvaartmaatschappijen om tussen zijn grondgebied en dat van een andere lidstaat geregelde luchtdiensten te onderhouden.

Meervoudige aanwijzing op stedenpaarbasis :

De aanwijzing door het land van registratie van twee of meer van de op zijn grondgebied gevestigde luchtvaartmaatschappijen om tussen een luchthaven op zijn grondgebied en een luchthaven op het grondgebied van een andere lidstaat een geregelde luchtdienst te onderhouden.

Geregelde luchtdienst :

Een reeks vluchten waarvan elke vlucht alle volgende kenmerken bezit :

- 1) te worden uitgevoerd door vliegtuigen voor het vervoer van passagiers of van passagiers en vracht en/of post tegen vergoeding, op zodanige wijze dat voor elke vlucht door het publiek ofwel rechtstreeks bij de luchtvaartmaatschappij ofwel bij haar erkende agenten, plaatsen kunnen worden gekocht;
- 2) te worden uitgevoerd om het vervoer tussen dezelfde twee of meer plaatsen te verzorgen :
 - 1) hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling;
 - 2) hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat de vluchten duidelijk herkenbaar zijn als een systematische reeks.

Capaciteit :

Het aantal zitplaatsen dat gedurende een bepaalde periode op een geregelde luchtdienst aan het publiek wordt aangeboden.

Capaciteitsaandeel :

Het capaciteitsaandeel van een Lid-Staat uitgedrukt in een percentage van de totale capaciteit in een bilaterale betrekking met een andere Lid-Staat.

Bijlage 4.2

BIJLAGE : TECHNISCHE KARAKTERISTIEKEN VAN ENKELE VliegTUIGEN VOOR
REGIONAAL LUCHTVERKEER

TYPE	STARTGEWICHT (kg)	TANKINHOUD (1)	BENODIGDE LENGTE (m)	
			START	LANDING
B737-300	56 470	21 580	1771	1396
B737-400	62 820	21 580	2344	1506
B737-500	52 390	21 580	1683	1362
A310-200	142 000	54 920	2000	1660
Bael46-100	38 102	11 728	1631	1110
Bael46-200	42 184	11 728	2304	1149
F28-4000	31 523	9 740	2030	1065
F-100	44 452	13 040	1895	1405

Bovenstaande lijst betreft jets. De opgegeven startlengte betreft echter wel de benodigde lengte met volle belading (brandstof en passagiers). Wanneer niet volledig volgetankt werd, zal de startlengte uiteraard verminderen. Dit is echter specifiek aan elk toestel, en bovendien ook nog afhankelijk van de atmosferische omstandigheden, zodat er hier niet verder kan op ingegaan worden.

Alle tweemotorige schroef- of turbopropvliegtuigen kunnen in principe zonder restricties starten en landen op de huidige baan van Antwerpen-Deurne.

Bijlage 4.2

BIJLAGE : TECHNISCHE KARAKTERISTIEKEN VAN ENKELE VliegTUIGEN VOOR
REGIONAAL LUCHTVERKEER

TYPE	STARTGEWICHT	TANKINHOUD	BENODIGDE LENGTE (m)	
	(kg)	(1)	START	LANDING
B737-300	56 470	21 580	1771	1396
B737-400	62 820	21 580	2344	1506
B737-500	52 390	21 580	1683	1362
A310-200	142 000	54 920	2000	1660
Bael46-100	38 102	11 728	1631	1110
Bael46-200	42 184	11 728	2304	1149
F28-4000	31 523	9 740	2030	1065
F-100	44 452	13 040	1895	1405

Bovenstaande lijst betreft jets. De opgegeven startlengte betreft echter wel de benodigde lengte met volle belading (brandstof en passagiers). Wanneer niet volledig volgetankt werd, zal de startlengte uiteraard verminderen. Dit is echter specifiek aan elk toestel, en bovendien ook nog afhankelijk van de atmosferische omstandigheden, zodat er hier niet verder kan op ingegaan worden.

Alle tweemotorige schroef- of turbopropvliegtuigen kunnen in principe zonder restricties starten en landen op de huidige baan van Antwerpen-Deurne.

**Comparison of Aircraft Take-Off Weight and Range Penalties
for Different Runway Lengths**

Aircraft Model and Engine Type - Jets	Maximum Take- off Weight (kg)	Range with Max Payload (km)	Minimum Take- off Distance (m)	Landing Distance (m)	2,200m Runway TOW Penalty (kg)	Range (km)	2,500m Runway TOW Penalty (kg)	Range (km)	2,865m Runway TOW Penalty (kg)	Range (km)
A300B4 203 (GE CF6-80C2)	165,000	4,000	2,820	1,740	8,000	2,760	4,000	3,380	NIL	-
A310-203 (GE CF6-80A3)	138,600	3,500	1,880	1,780	NIL	-	NIL	-	NIL	-
A320-200 (CFM 56-5A1)	72,000	3,400	2,050	1,800	NIL	-	NIL	-	NIL	-
BAe 111-500 (Spey 512-14DW)	45,200	1,550	2,300	1,465	1,150	2,000	NIL	-	NIL	-
BAe 146-200 (ALF 502R-5)	40,579	2,040	1,450	1,220	NIL	-	NIL	-	NIL	-
B707 320C (P+W JT3D-7)	151,500	9,600 (no reserves)	3,100	2,100	22,500	5,650 (no reserves)	14,500	7,050 (no reserves)	5,500	8,600 (no reserves)
B727 200Adv (P+W JT8D-9A)	86,636	2,850	3,100	1,600	9,500	1,050	6,500	1,750	3,100	2,250
B737-200 Adv (P+W JT8D-15)	56,472	2,800	2,600	1,550	3,250	1,900	500	2,700	NIL	-
B747-200B & -300 (GE CF6-50E2)	377,842	6,300	3,280	2,090	55,800	2,775	38,800	3,800	19,300	5,150
B747 400 (RR RB211-524D4D)	385,400	8,975	3,200	2,400	96,500	1,850	42,000	5,900	18,150	6,900
B757 (RR RB211-535C)	108,860	4,000	2,300	1,645	1,350	3,650	NIL	-	NIL	-
B767-200 (GE CF6-80A)	138,436	3,300	1,800	1,650	NIL	-	NIL	-	NIL	-
B767 200ER (P+W JT9D-7R4E)	159,210	6,850	2,410	1,680	6,000	5,700	NIL	-	NIL	-
F28 4000 (RR Spey 555-15P)	33,110	1,740 (no reserves)	1,680	1,025	NIL	-	NIL	-	NIL	-
F100 (RR Tay 620-15)	41,500	2,260 (no reserves)	1,980	1,600	NIL	-	NIL	-	NIL	-
L1011 TriStar-1 (RR RB211-22B)	195,050	4,150	2,420	1,990	8,000	3,145	NIL	-	NIL	-
L1011 TriStar-200 (RR RB211-524B)	211,380	6,000	2,600	2,050	15,500	4,500	3,000	5,700	NIL	-
DC 9 -30 (P+W JT8D-7)	49,895	1,850	2,500	1,700	500	1,650	NIL	-	NIL	-
DC 9 80/MD80 (P+W JT8D-209)	63,400	1,480	2,200	1,600	NIL	-	NIL	-	NIL	-
DC 10-30 (GF CF60-50C)	256,280	7,400	3,300	1,980	41,000	2,400	28,000	4,000	14,000	5,700

**SMALLER AIRCRAFT TAKE-OFF WEIGHT,
RANGE AND TAKE-OFF DISTANCE REQUIREMENTS**

Aircraft Type Turbo Prop	Maximum TOW (kg)	Range at Maximum Payload (no reserves) (km)	Take-off Distance (m)	Landing Distance (m)
ATR 42	16,700	950	1,090	1,200
Bandeirante	5,700	575	980	1,080
BAe Jetstream 31	6,600	1,500	1,270	1,230
BAe 748-2B	21,090	2,300	1,600	1,035
BAe ATP	22,450	1,500	1,540	1,300
DHC-6	5,670	100	600	655
DHC-7	19,958	780	685	590
DO 228-200	5,980	1,245	760	650
F27-200	18,700	1,500	1,675	990
F50	20,820	1,830	1,050	1,300
SD 360	11,793	400	1,355	1,250
SF 340	12,250	1,200	1,420	1,125
Viscount 800	32,885	2,830	1,755	1,355
Hercules LI00-30	70,308	3,180	1,830	1,750

WORLD FLEET STATISTICS

The following pages document the assumptions made concerning the composition of and noise output of the world jet-powered airline fleet. Only aircraft manufactured in the USA and Europe have been "considered and, -whilst most were first delivered to airlines, some are now operated by the military and minor private operators and, wherever possible, these have been ignored as not a contributor to the main commercial airport noise problem.

Sources of fleet statistical data include the following:

- o Flight International "World Airliner Census",
- o Aerospace Industries of America "Aerospace Facts and Figures",
- o Boeing "World Jet Airplane Inventory (to end of 1988)" of March 1989-
- o Douglas "Outlook for Commercial Aircraft" of February 1989
- o Rolls-Royce market forecast of: March 1989
- o Kleinwort Benson Research statistics of Jan/Feb 1989
- o ICAO-GAEP WG1 data and other published records

Generic categories of aircraft used are as follows:

NOISE STUDY CATEGORY	GENERIC TYPE DESCRIPTION	TYPICAL EXISTING AIRCRAFT
TYPE 1	Future Long and Medium Range, Very High Capacity (over 470 seats) Current Long and Medium Range^ High Capacity (over 310 seats)	eg B747 Stretch B747, MD11, A330 and A340 Stretch
TYPE 2	Medium and Long Range, over 225 and up to 310 seats	B747SP, B767-300 L1011, DC10, A300 A340
TYPE 3	Medium and Long Range, up to 225 seats	B707 & 720, CV880 DC8, A310, B767 B757, Trident 3
TYPE 4	Short Range, 135 to 225 seats	B727-200, Mercure MD80, B737-400 A320, Trident 2E
TYPE 5	The Short Range "100 seater" (60 to 135 seats)	BAC111, B727-100 B737 All but -400 DC9, F28, F100 BAe 146, Trident 1 Caravelle

CODE	TYPE OF AIRCRAFT	OPS PER DAY	450m S/L EPNL	NUMBER IN SERVICE AT END OF:					
				1958	1959	1960	1961	1962	1963
TYPE 1	B747	2	100						
	MD11	2	98						
	A330	2	97						
	A340	2	98						
TYPE 2	DC10	3	98						
	L1011	3	97						
	A300	3	97						
	B767-300 B747SP	3	97						
				(few exist, included in Type 1)					
TYPE 3	B707	3	115	8	82	148	158	192	219
	B720	4	114			24	92	121	126
	DC8	3	113		21	111	150	170	188
	DC8-70	3	93						
	CV88/990	3	115			12	49	80	95
	VC10	3	116						
	TRID	4	107						
	B767	4	96						
	B757	5	94						
	A310	5	96						
TYPE 4	B727-200	4	103	(for simplicity, in Type 3)					
	Trident	4	105						
	Mercure	4	101						
	MD-80	6	95						
	B737-400 A320	5	95						
				(few exist, put in Type 5)					
TYPE 5	Cornet	3	110	6	23	42	53	65	65
	Cara 6	5	111		18	56	95	120	143
	Cara 10	5	102						
	B727-100	5	100						
	BAC 111	5	103						6
	DC9	7	102						
	B737-1/2	6	102						
	F28	5	99						
	B737-300+	6	92						
	F100	5	89						
	VFW614	5	91						
	BAe 146	5	89						

NOTE: Hushkit versions of DC8 and B707 are ignored, but re-engined DC8-70 series included. Also, "Stage 1" non-certificated B727, 737, DC9 and BAC-111 have all been treated as Stage 2. Any resultant errors in noise exposure modelling understate the Stage 1 fleet annoyance

CODE CODE	TYPE OF AIRCRAFT	NUMBER IN SERVICE AT END OF:							
		1964	1965	1966, 1967	1968	1969	1970	1971	1972
TYPE 1	B747 MD11 A330 A340					4	95	165	185
TYPE 2	DC10 L1011 A300 B767-300 B747SP							13	70 16
		(few exist, included in Type 1)							
TYPE 3	B707	249	300	375	486	587	644	660	667
	B720	131	139	145	150	149	149	149	148
	DC8	207	237	265	303	402	485	511	542
	DC8-70								
	CV88/990	99	99	98	96	93	92	89	89
	VC10	13	24	31	42	50	51	51	51
	TRID	22	31	32	42	50	52	64	74
	B767 B757 A310								
TYPE, 4	B727-200 Trident Mercure MD-80 B737-400 A320				7	120	225	270	310
		(included in Type 3)							
		(few exist, included in Type 5)							
TYPE 5	Cornet	66	66	66	65	62	59	52	44
	Cara 6	167	170	175	180	185	190	195	200
	Cara 10	2	8	14	20	23	32	40	57
	B727-100	101	210	345	490	535	540	550	555
	BAC 111		34	79	98	125	162	183	194
	DC9		5	73	225	426	546	594	638
	B737-1/2				4	109	223	259	288
	F28						10	21	31
	B737-300+								
	F100								
	VFW614								
	BAe 146								

CODE	TYPE OF AIRCRAFT	NUMBER IN SERVICE AT END OF:								
		1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
TYPE 1	B747 MD11 A330 A340	215	237	253	285	305	337	414	487	540
TYPE 2	DC10 L1011 A300 B767-300 B747SP	122 55 3	147 95 5	209 120 14	227 136 27	241 147 43	258 155 59	291 169 83	337 192 120	360 220 158
		(few exist, included in Type 1)								
TYPE 3	B707 B720 DC8 DC8-70 CV88/990 VC10 TRID B767 B757 A310	671 148 520	688 146 517	685 146 514	684 125 509	678 120 496	686 120 489	674 118 487	666 112 470	632 104 458 1 63 41 87
TYPE 4	B727-200 Trident Mercure MD-80 B737-400 A320	490	580	640	705	820	955	1090	1185	1210
		(included in Type 3)								
			6	10	10	10	10	10	10	10
		(few exist, included in Type 5)								
TYPE 5	Cornet Cara 6 Cara 10 B727-100 BAC 111 DC9 B737-1/2 F28 B737-300+ F100 VFW614 BAe 146	30 200 60 554 203 687 331 61	29 199 60 552 207 735 385 71	24 198 60 550 209 775 435 90	19 197 60 545 210 825 485 110	14 196 60 540 215 845 510 122	11 190 60 535 212 865 550 134	9 180 60 530 208 905 625 148	7 170 60 520 200 920 715 159	3 160 60 510 190 930 815 170 11 11 11 11 11

CODE	TYPE OF AIRCRAFT	NUMBER IN SERVICE AT END OF:								
		1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
TYPE 1	B747 MD11 A330 A340	560	530	595	610	635	660	680		
TYPE 2	DC10 L1011 A300 B767-300 B747SP	365 234 203	370 240 234	375 242 256	373 236 260	372 230 265	371 229 272	370 228 282		
		(few exist, included in Type 1)								
TYPE 3	B707 B720 DC8 DC8-70 CV88/990 VC10 TRID B767 B757 A310	560 90 447 1 62 41 77 20 2	510 84 421 20 61 35 67 75 27 4	482 77 382 40 57 30 50 104 45 30	440 50 340 70 45 20 10 125 60 50	400 30 270 95 30 5 5 160 100 80	350 20 210 110 20 200 160 114	235 10 160 105 5 245 205 130		
TYPE 4	B727-200 Trident Mercure MD-80 B737-400 A320	1225 10 100 (few	1235 11 150 exist,	1234 11 194 included in Type 5)	1232 11 270 included in Type 5)	1230 11 360 included in Type 5)	1225 11 450 included in Type 5)	1220 11 560 15		
TYPE 5	Comet Cara 6 Cara 10 B727-100 BAC 111 DC9 B737-1/2 F28 B737-300+ F100 VFW614 BAe 146	3 148 60 500 175 935 902 180 10	3 140 60 492 174 932 979 195 10 8	3 139 60 483 173 930 1015 207 3 10 16	120 60 475 172 885 1060 218 150 10 34	80 58 468 171 900 1090 220 280 5 53	50 55 460 169 870 1070 217 430 77	10 50 452 165 845 1050 215 495 9 100		

TOTAL WORLD AIRLINE FLEET of US and EUROPEAN
MANUFACTURED JET AIRCRAFT at END OF 1988.....

7852

FLEET FORECAST

The following Tables identify the US and European manufactured airline fleet of passenger-carrying and cargo jet-powered craft to a 15-year horizon. The forecast is per the five generic groups identified in Appendix 1 and which, for the purposes of the noise study in this paper, are assumed to have the following operational characteristics:

GENERIC TYPE	NUMBER OF FLIGHTS EACH DAY	450m SIDELINE NOISE - EPNdB
1	3	100
2	4	97
3	5	96
4	6	96
5	7	90

NOTE. Individual manufacturers make their on market forecasts, and the tables herein reflect averages of most of the engine and airframe companies' beliefs

CODE	TYPE OF AIRCRAFT	END 1988 ORDER	FORECAST NUMBER IN SERVICE AT END OF:							
			1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
TYPE 1	B747	173	] included in Generic 1							
	MD11	89								
	A330	15								
	A340	71								
	Generic 1	(348)	710	790	870	955	1035	1120	1180	1230
TYPE 2	DC10	1	362	360	359	357	355	353	351	348
	L1011		227	226	225	224	223	222	221	220
	A300	39	302	317	321	321	320	320	320	320
	B767-300		] included in Generic 2							
	B747SP									
	Generic 2	(40)				25	50	75	135	200
TYPE 3	B707		100	10	-----	NIL				
	B720		5	-----	-----	NIL				
	DC8		70	10	-----	NIL				
	DC8-70		100	90	80	60	50	10	---	NIL
	B767	103	] included in Generic 3							
	B757	196								
	A310	43								
	Generic 3	(342)	730	880	1000	1020	1140	1260	1380	1500
TYPE 3	B727-200		1220	1215	1210	1100	1000	950	925	880
	Mercure		11	11	11	11	11	5	----	NIL
	MD-80	346	] included in Generic 4							
	B737-400	115								
	A320	394								
	Generic 4	(855)	700	830	950	1070	1200	1300	1400	1500
TYPE 5	Cara 10		45	35	25	15	10	5	---	NIL
	B727-100		380	270	165	40	10	5	---	NIL
	BAC 111		160	155	135	105	90	70	50	35
	DC9		840	830	760	610	405	285	230	185
	B737-1/2		1040	1030	1020	920	805	765	735	710
	F28		193	190	188	186	184	175	160	150
	B737-300+	500	] included in Generic 5							
	F100	110								
	BAe 146	44								
	Generic 5	(654)	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400

NOTE: Retirement is normally assumed after 25 years airline life

CODE	TYPE OF AIRCRAFT	FORECAST NUMBER IN SERVICE AT END OF								
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TYPE 1	B747	] included in Generic 1								
	MD11									
	A330									
	A340									
	Generic 1	1300	1400	1500	1600	1700	1750	1830	1920	2000
TYPE 2	DC10	337	285	228	181	138	119	105	90	55
	L1011	215	190	160	120	100	80	70	60	50
	A300	319	318	313	305	290	270	255	240	215
	B767-300	] included in Generic 2								
	B747SP									
	Generic 2	300	420	550	690	800	890	950	1070	1150
TYPE 3	B767	] included in Generic 3								
	B757									
	A310									
	Generic 3	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400
TYPE 4	B727-200	790	700	610	550	480	360	230	110	60
	MD-80	] included in Generic 4								
	B737-400									
	A320									
	Generic 4	1580	1650	1720	1800	1880	1950	2030	2100	2150
TYPE 5	BAC 111	20	16	14	12	10	10	10	10	10
	DC9	155	140	120	100	90	80	60	50	40
	B737-1/2	690	630	580	540	510	470	400	320	250
	F28	135	120	110	90	70	60	45	30	20
	B737-300+	] included in Generic 5								
	F100									
	BAe 146									
	Generic 5	2600	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500

ESTIMATED TOTAL AIRLINE FLEET OF US and EUROPEAN
MANUFACTURED JET AIRCRAFT at END of 2005

11900

Bijlage 4.3.

Te verwachten evolutie van de geluidshinder

De geluidshinder vormt de voornaamste bron van ontevredenheid en klachten van omwonenden. Bij de evaluatie van de geluidslast spelen twee factoren een belangrijke rol met tegengestelde effecten nml. exploitatiefactoren :

- de toename van het verkeer (het aantal bewegingen op het vliegveld)
- de mix van de verschillende vliegtuigen elk met hun eigen geluidsprofiel

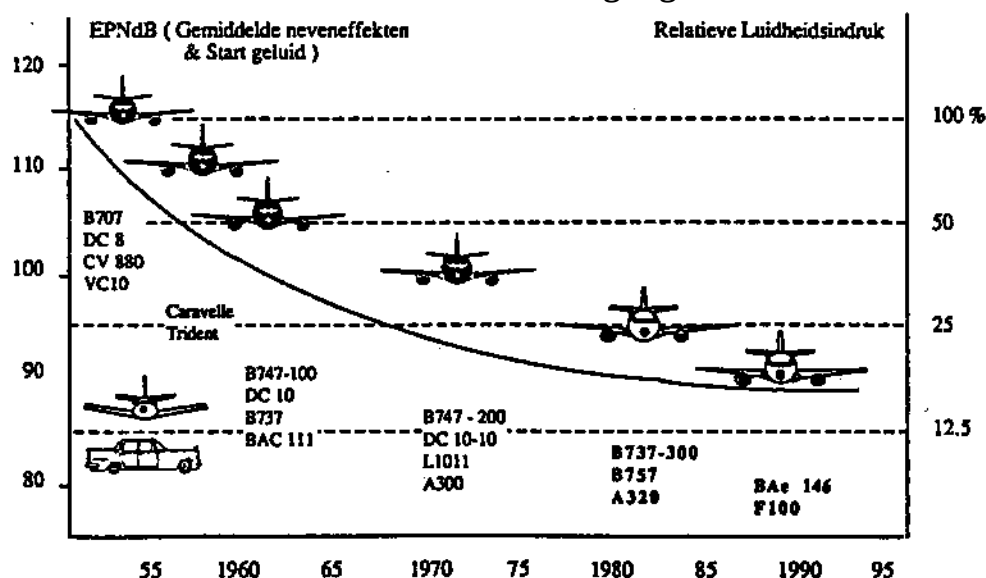
en technische factoren zoals

- de technologische ontwikkelingen van de vliegtuigen en in het bijzonder van hun motoren.

Uit internationale studies blijkt dat beide factoren elkaar compenseren en naargelang de beslissingen - politiek en economisch - qua invoering van deze nieuwe technologieën de geluidshinder globaal nog zal dalen. Volgende figuur illustreert de evolutie van de geluidsemissie van commerciële vliegtuigen die nu in dienst zijn en waarvan de oudere types volgens de politieke beslissingen progressief zullen vervangen worden door de meer geluidarme types.

De nieuwste geluidsarme vliegtuigen zoals de BAe 146 en de F 100 zijn reeds in dienst en doen regelmatig Antwerpen aan. Deze vliegtuigen benaderen het geluidsniveau van de auto. De kleinere vliegtuigen hebben reeds sinds geruime tijd een geluidsemissie die vergelijkbaar is met een autovoertuig zoals bevestigd werd door metingen uitgevoerd door het Bestuur der Luchtvaart uitgevoerd te Gent St.-Denijs-Westrem in 1979.

Evolutie van het Geluidsniveau van Commerciële Vliegtuigen



BIJLAGE 5

EXPLOITATIERESULTATEN

INPASBAARHEID REGIONALE LUCHTHAVENS GRIMBERGEN

5.4

GELUIDSCONTOUREN

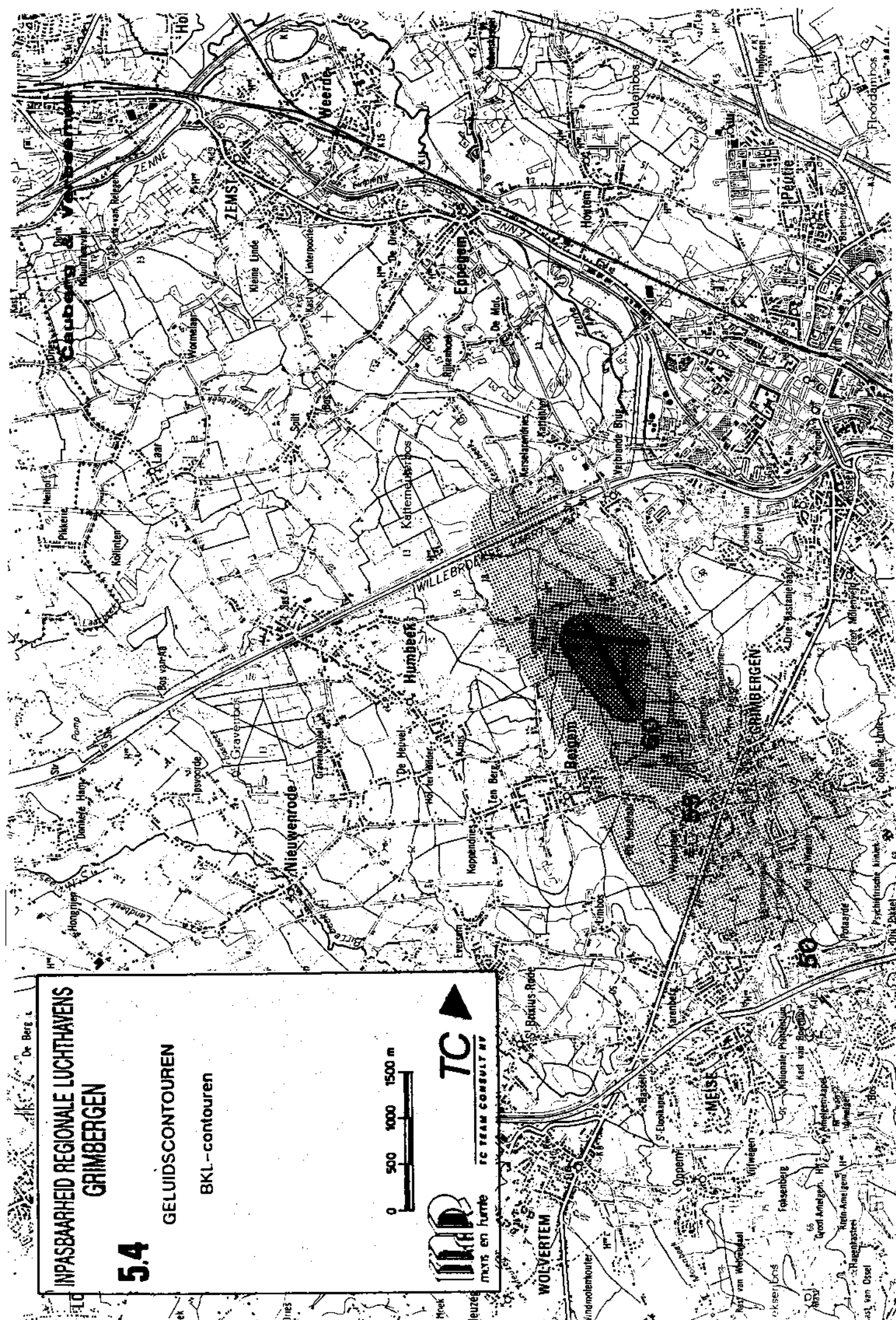
BKL - contouren



TC
TC TEAM CONSULT NV



MATIS en harte



INPASBAARHEID REGIONALE LUCHTHAVENS GRIMBERGEN

5.4

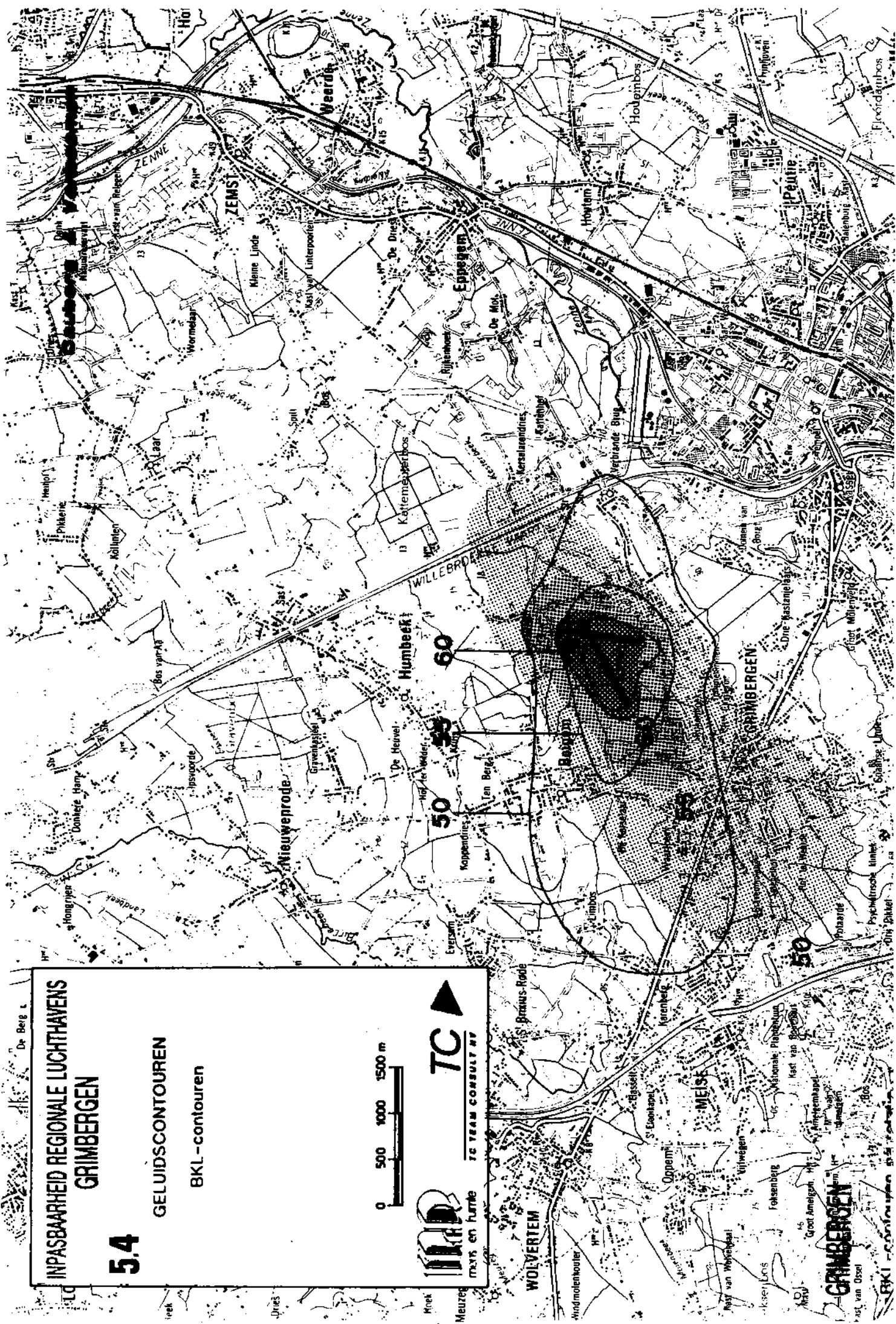
GELUIDSCONTOUREN

BKL -contouren



IRAP
max en min
TC TEAM CONSULT NV

TC ▲



BIJLAGE 5.1.

SAMENGEVATTE EXPLOITATIE RESULTATEN VOOR DE VLAAMSE REGIONALE LUCHTHAVENS

GRIMBERGEN ANTWERPEN OOSTENDE

ONTVANGSTEN:

Aeronautische ontvangsten

Landingsgelden	3,974,431;	10,152,580	28,608,197
Inschepingsvergoedingen	0	7,860,899	2,152,426
Gebouwen en lokalen	886,972	5,251,713	5,593,533
Loodsen en werkplaatsen	1,333,275	1,258,560	567,327
Vliegtuigbrandstof	8,005	353,066	2,485,723
Niet-overdekte oppervlakte	559,025	2,358,183	2,202,491
Luchtvaartmeetings	66,253	5,000	505,000,
Huur van installaties	21,744	0	30,804

TOTALE AERONAUTISCHE ONTVANGSTEN

6,849,705	27,240,001	42,145,501
-----------	------------	------------

Niet-aeronautische A

Concessies van terreinen	71,642	525,134	876,353
Diverse gebouwen	6,424		247,260
Parkeren		491,742	271,718
Buffetten			544,173
Taksvrije winkels		5,670,528	933,892
Publiciteit	15,950	421,038	187,375
Landbouwwuitbatingen	6,069	726,026	182,384
Diverse handelszaken		2,064,776	30,896

TOTAAL COMMERCIEEL A

100,085	9,899,244	3,274,051
---------	-----------	-----------

Niet-aeronautische B

Jachtrecht	3,500		
Automaten		45,000	
Huizen		6,520	5,000

TOTAAL COMMERCIEEL B

3,500	51,520	5,000
-------	--------	-------

Terugbetalingen:

Verkoop van gebouwen		2,127	532
Electriciteit	362,715	3,136,465	1,151,068
Water	36,269	53,337	480,804
Diverse	145,642	754,267	1,874,002

TOTALE TERUGBETALINGEN

544,626	3,946,196	3,506,406
---------	-----------	-----------

TOTALE INKOMSTEN

7,497,916	41,136,961	48,930,958
------------------	-------------------	-------------------

VOORSPELLING VAN INKOMEN EN UITGAVEN VOOR ANTWERPEN-DEURNE

	1988 WERKELIJK	1990 HOOG	1990 MEDIUM	1990 LAAG	1995 HOOG	1995 MEDIUM	1995 LAAG	2000 HOOG	2000 MEDIUM	2000 LAAG
Passagiers	164,000	215,000	185,000	175,000	305,000	250,000	200,000	440,000	330,000	235,000
Bewegingen	64,000	70,000	68,000	65,000	99,000	78,000	75,000	142,000	95,000	89,000
	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M
Inkomen:										
Met betr. tot gewicht	10.2	13.6	13.2	12.7	39.0	30.7	29.6	84.9	56.8	53.2
met betr. tot passagiers	7.9	10.6	9.1	8.6	30.3	24.8	19.9	66.3	49.8	35.4
Andere gereguleerde tarieven	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andere Luchttarieven	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Commercieel inkomen	7.3	7.5	7.7	7.5	7.6	7.7	7.6	7.7	7.8	7.7
Met betr. tot onroerend goed	9.4	9.6	9.8	9.6	9.7	9.9	9.7	9.9	10.0	9.9
Brandstof	0.4	0.5	-	0.5	0.8	-	0.7	1.1	-	0.9
Ander inkomen	2.1	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
Terugbetalingen	3.9	4.0	4.1	4.0	4.1	4.1	4.1	4.1	4.2	4.1
TOTAAL INKOMEN	41.1	48.1	46.2	45.2	93.7	79.4	73.8	176.1	130.8	113.4
Uitgaven:										
PersoneelsKosten	48.3	35.6	36.5	35.6	36.1	36.5	36.1	36.5	36.9	36.5
Met betr. tot onroerend goed	9.6	9.8	10.0	9.8	9.9	10.0	9.9	10.0	10.2	10.0
Onderhoud & Uitrustings Kosten	3.6	3.7	3.8	3.7	3.8	3.8	3.8	3.8	3.9	3.8
Algemene Uitgaven	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Brandstof Kosten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Afschrijving	0.0	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Andere	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Opn. geallok. centr. admin.	15.0	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.9	1.8
TOTALE UITGAVEN	76.5	52.1	53.4	52.1	52.8	53.4	52.8	53.4	54.0	53.4
WINST/(VERUES)	(35.3)	(4.1)	(7.2)	(7.0)	40.9	26.0	21.0	122.7	76.7	60.0

BIJLAGE 5.1.

(Voortzetting)

SAMENGEVATTE EXPLOITATIE RESULTATEN VOOR DE VLAAMSE REGIONALE LUCHTHAVENS

	GRIMBERGEN	ANTWERPEN	OOSTENDE
UITGAVEN:			
Administratiekosten			
Huren en reparaties	5,900	23,581	17,110
Post, telefoon en telex	119,596	712,141	438,743
Verzekeringspremies		33,117	33,116
Betalingen aan derden	107,601	269,273	504,836
Diverse administratie	1,885	109,099	138,876
Leveringen	1,126,062	8,019,700	3,670,023
Diverse leveringen	212,185	397,322	543,058
Publiciteit/reclame materiaal	2,400	2,680	2,400
TOTALE ADMINISTRATIE KOSTEN	1,575,629	9,566,913	5,348,162
Personeelskosten			
Salarissen - 'operations' personeel	6,459,622	18,363,998	37,019,121
Salarissen - kantoor personeel	11,872,230	21,427,982	40,457,049
Sociale voorzieningen	1,531,180	3,269,351	6,555,044
Diverse sociale voorzieningen	359,018	1,035,912	2,007,789
Facultatieve uitkering	1,699,782	4,172,593	8,713,053
TOTALE PERSONEELSKOSTEN	21,921,832	48,269,836	94,752,056
Kapitaal en onderhoudsbetalingen			
Land	217,813	132,545	191,236
Gebouwen	282,804	1,444,628	1,139,295
Verbeteringen	30,241	523,410	574,190
Speciale verbeteringen			233,265
installaties	43,944	142,383	338,410
Infrastructuur			608
Meubilair en kantoor machines		5,201	69,130
Transport/behandeling/reddingsdiensten	639,144	820,934	1,488,541
Weersuitrustingen	3,632	1,547	9,299
Speciale uitrustingen			2,934
Diverse uitrustingen		638	5,331
TOTALE KAPITAAL EN ONDERHOUDSBETALINGEN	1,217,578	3,071,286	4,052,239
lichten en signalering			
Lichten		348	72,788
Signalering	4,370	12,577	28,931
TOTAAL LICHTEN EN SIGNALERING	4,370	12,925	101,719
Electrische installaties			
Telecom draadnet		547,532	
Installaties die electriciteit leveren			26,711
Diverse electrische installatie		1,056	20,282
TOTALE ELECTRISCHE INSTALLATIES	0	548,588	46,993
Diverse kosten			
Belastingen en tol	12,970	11,846	10,589
TOTAAL DIVERSE KOSTEN	12,970	11,846	10,589
OPNIEUW 'GEALLOKEERDE' ALGEMENE KOSTEN			4,593,555
TOTALE KOSTEN	24,732,379	61,481,394	108,905,313
EXPLOITATIE VERUES VOOR CENTRALE ADMINISTRATIE KOSTEN	(17,234,463)	(20,344,433)	(59,974,355)
OPNIEUW 'GEALLOKEERDE' CENTRALE ADMINISTRATIE KOSTEN	4,997,385	14,999,843	22,889,469
EXPLOITATIE VERUES NA CENTRALE ADMINISTRATIE KOSTEN	(22,231,848)	(35,344,276)	(82,863,824)
Veiligheid der luchtwegen			
Radio controle/geleiding		3,943,701	6,928,684
Radio bakens			261,610
Goniometers			646
Telecoms		5,670,415	18,617,634
Zendcentrum			1,065,906
Ontvangcentrum			197,949
Luchthaven Denoderingscontrole	8,310,961	12,861,663	40,442,626
Platform controle		6,347,926	5,001,064
TOTALE VEILIGHEID DER LUCHTWEGEN	8,310,961	28,823,705	72,516,119
EXPLOITATIE VERUES NA VEILIGHEID DER LUCHTWEGEN	(30,542,809)	(64,167,981)	(155,379,943)

VOORSPELLING VAN INKOMEN EN UITGAVEN VOOR OOSTENDE

	1988 WERKELIJK	1990 HOOG	1990 MEDIUM	1990 LAAG	1995 HOOG	1995 MEDIUM	1995 LAAG	2000 HOOG	2000 MEDIUM	2000 LAAG
Passagiers	132,000	180,000	-	115,000	240,000	-	125,000	320,000	-	140,000
Bewegingen	43,000	45,000	-	40,000	47,000	-	43,000	50,000	-	45,000
	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M
Inkomen:										
Metbetr. tot gewicht	28.6	36.7	-	32.7	77.7	-	71.1	125.4	-	112.9
Metbetr. tot passagiers	2.2	3.0	-	1.9	8.1	-	4.2	16.4	-	7.2
Andere gereguleerde tarieven	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andere Luchttarieven	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Commercieel inkomen	2.1	2.2	-	2.2	2.2	-	2.2	2.2	-	2.2
Metbetr. tot onroerend goed	10.0	10.2	-	10.2	10.4	-	10.4	10.5	-	10.5
Brandstof	2.5	3.6	-	3.0	4.6	-	4.0	6.1	-	5.6
Ander inkomen	0.1	0.1	-	0.1	0.1	-	0.1	0.1	-	0.1
Terugbetalingen	3.5	3.6	-	3.6	3.6	-	3.6	3.7	-	3.7
TOTAAL INKOMEN	48.9	59.4	-	53.7	106.6	-	95.6	164.3	-	142.1
Uitgaven:										
Personeelskosten	94.8	69.9	-	69.9	70.7	-	70.7	71.6	-	71.6
Met betr. tot onroerend goed	5.3	5.5	-	5.5	5.5	-	5.5	5.6	-	5.6
Onderhoud & Uitrustingskosten	4.2	4.3	-	4.3	4.4	-	4.4	4.4	-	4.4
Algemene Uitgaven	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0
Brandstof Kosten	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0
Afschrijving	0.0	1.2	-	1.2	1.2	-	1.2	1.2	-	1.2
Andere	4.6	4.7	-	4.7	4.8	-	4.8	4.8	-	4.8
Opn. geallok. centr. admin.	22.9	1.8	-	1.8	1.8	-	1.8	1.8	-	1.8
TOTALE UITGAVEN	131.8	87.4	-	87.4	88.4	-	88.4	89.5	-	89.5
WINST/(VERLIES)	(82.9)	(28.0)	-	(33.7)	18.2	-	7.1	74.8	-	52.6

BIJLAGE 5.2.
Tabel 3

VOORSPELLING VAN INKOMEN EN UITGAVEN VOOR GRIMBERGEN

	1988 WERKELIJK	1990 HOOG	1990 MEDIUM	1990 LAAG	1995 HOOG	1995 MEDIUM	1995 LAAG	2000 HOOG	2000 MEDIUM	2000 LAAG
Passagiers	132,000	180,000	-	115,000	240,000	-	125,000	320,000	-	140,000
Bewegingen	43,000	45,000	-	40,000	47,000	-	43,000	50,000	-	45,000
	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M	BFr M
Inkomen:										
Met betr. tot gewicht	4.0	5.1	-	4.5	16.5	-	15.1	26.6	-	22.0
Met betr. tot passagiers	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0
Andere gereguleerde tarieven	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andere Luchttarieven	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Commercieel inkomen	0.1	0.1	-	0.1	0.1	-	0.1	0.1	-	0.1
Met betr. tot onroerend goed	2.9	2.9	-	2.9	5.2	-	4.2	7.2	-	6.0
Brandstof	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0
Ander inkomen	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0
Terugbetalingen	0.5	0.6	-	0.6	0.6	-	0.6	0.6	-	0.6
TOTAAL INKOMEN	7.5	8.7	-	8.1	22.4	-	20.0	34.6	-	28.7
Uitgaven:										
Personeels Kosten	21.9	16.2	-	16.2	16.4	-	16.4	16.6	-	16.6
Met betr. tot onroerend goed	1.6	1.6	-	1.6	1.6	-	1.6	1.7	-	1.7
Onderhoud & Uitrustings Kosten	1.2	1.3	-	1.3	1.3	-	1.3	1.3	-	1.3
Algemene Uitgaven	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0
Brandstof Kosten	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0
Afschrijving	0.0	1.2	-	1.2	1.2	-	1.2	1.2	-	1.2
Andere	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0
Opn. geallok. centr. admin.	5.0	1.8	-	1.8	1.8	-	1.8	1.8	-	1.8
TOTALE UITGAVEN	29.7	22.1	-	22.1	22.3	-	22.3	22.6	-	22.6
WINST/(VERLIES)	(22.2)	(13.3)	-	(13.9)	0.1	-	(2.3)	12.0	-	6.1