VLAAMSE RAAD

ZITTING 1990-1991 — 20 FEBRUARI 1991

BELEIDSBRIEF

Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer ingediend door de heer H. Candries

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken en Vervoer heeft op 12 juni 1990 en 22 januari 1991 de hoger vermelde beleidsbrief besproken.

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer J. De Seranno.

Vaste leden : de heren J. Ansoms, G. Cardoen, J. De Seranno, M. Desutter, M. Didden, T. Van Parys ;

de heren W. Content, V. Peuskens, A. Schellens, M. Schoeters ;

de heren E. Beysen, H. De Croo, J. Vandermarliere ;

de heren H. Candries, P. Van Grembergen.

Plaatsvervangers :

de heren F. Aerts, P. Dumez, C. Marchand, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke, de heer M. Olivier, mevrouw M. Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren M. Bartholomeeussen, A. Beckers, M. Gesquiere, R. Van Steenkiste ;

de heren Jozef Bosmans, D. Van Mechelen, F. Vermeiren ;

mevrouw F. Brepoels, de heer E. Van Vaerenbergh.

Zie :

341 (1989-1990)

- Nr. 1 : Beleidsbrief

A. ALGEMENE BESPREKING

I. Inleidende uiteenzetting van de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer

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 pakket onder de bevoegdheid van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

De overdracht van deze bevoegdheid naar de Vlaamse Executieve enerzijds, de Europese liberaliseringspolitiek en de internationale ontwikkeling van het luchtverkeer anderzijds, stelden de Minister 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.

Bij het ontwerpen van dit beleidsplan voor onze Vlaamse luchthavens werd van in de beginne de houding aangenomen dat een op de toekomst gericht luchtvaartbeleid slechts kon steunen op een grondige kennis van zaken. Dit zowel met betrekking tot de economische aspecten die ermee verband houden als de weerslag op het natuurlijk milieu en de kwaliteit van de leefomgeving. Bij het nemen van de beslissingen werden zeer uitdrukkelijk alle milieu- en omgevingsfactoren afgewogen.

Inzake de omgevingszorg geldt als streefdoel 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. In de beheersstructuur zal daarom een overlegorgaan voorzien worden. In dit orgaan zullen de luchthavenuitbater, de luchthavengebruikers en de omwonenden mekaar vinden. Het is de ideale plaats om afspraken te maken en normeringen uit te vaardigen betreffende onder andere de te gebruiken routes, circuit en de nadering- en startprocedures.

Dit beleidsplan doet een oproep tot een samenwerking en een overleg met alle betrokken partijen, waaronder de lokale besturen, om een coherent beleid te ontwikkelen met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de bouwpolitiek. Daarbij moet ook aandacht besteed worden aan de veiligheidsdienstbaarheden. Voorgesteld wordt deze op te nemen in het gewestplan en de BPA's alsook om in de zwaar door geluidshinder getroffen zones de bebouwingen streng te beperken of zelfs te verbieden. Dit jaar zal een overlegwerkgroep per luchthaven opgestart worden.

Het is alleszins duidelijk dat de conflictsituaties met de omgeving beperkt blijven tot de geluidshinder, maar hiervoor kunnen oplossingen gezocht worden door de naleving van de voorgestelde maatregelen. Er werd de verantwoordelijkheid genomen tot het aanbrengen van aanpassingen om de hinder voor de omgeving drastisch te verminderen.

Deze maatregelen zijn voornamelijk de volgende :

* tegen begin 1991 dienen alle vliegtuigexploitanten die de Vlaamse luchthavens aanvliegen, hun vliegtuigen in overeenstemming gebracht te hebben met de Europese geluidnormering of ten minste een bestelling geplaatst te hebben bij een erkende firma om hun toestellen te laten „hush-kitten" (voorzien van een geluidsdemper) ;

* nauwkeurige start- en aanvliegprocedures in functie van de bestrijding van de geluidshinder zullen bepaald of herzien worden, op de naleving van deze maatregelen wordt strikt toegezien ;

* de circuitvluchten op de luchthavens van Antwerpen en Oostende zullen sterk verminderd worden of op zijn minst niet meer toelaatbaar zijn boven de dicht bebouwde woonzones.

De vrijetijdsvliegerij zal met andere woorden beperkt worden in tijd en ruimte.

Voor de kleine luchtvaart zullen minimale vlieghoogtes bepaald worden, met als absolute minimum 1.000 voet ;

* om de verkeersdoorstroming optimaal te laten verlopen en te vermijden dat het verkeer van en naar de luchthavens een hinder veroorzaakt voor de omgeving zal een betere bewegwijzering worden aangebracht.

Bij het bestrijden van de geluidshinder is het belangrijk om te weten dat de techniek de laatste jaren een helpende hand toesteekt. 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 geluidsarme types benadert dat van een auto. Ter illustratie willen we verwijzen naar bijlage 4.3 van het beleidsplan. De meest geluidsrijke eerste generatie toestellen sterven uit en andere vliegtuigtypes kunnen voorzien worden van geluidsdemping. De nieuwste types worden bij de bouw voorzien van geluidsarmere motoren. Deze toestellen met als treffend voorbeeld de British Aerospace 146 worden terecht bestempeld als „fluisterjets".

Bij het voeren van dit luchtvaartbeleid dient in de toekomst een nauwgezette samenwerking georganiseerd te worden met de federale overheid. Het gaat hier over materies zoals de technische veiligheidsnormen en de rechten die betrekking hebben op het luchtverkeer. Er zal bovendien een betrokkenheid zijn bij de reglementering op het verkeer en bij het ontwerpen van regels betreffende de organisatie van de veiligheid. Ook de ontwikkeling van andere luchtvaartgebonden materies die een weerslag hebben op de uitbating van de luchthavens zoals de technische opleiding, het verlenen van luchtwaardigheidsbewijzen en van vergunningen aan piloten en luchtvaartmaatschappijen, zal nauwgezet gevolgd en gestimuleerd worden. Hiertoe zal een regelmatig overleg gepland worden met de bevoegde instanties zoals het Bestuur der Luchtvaart.

De Regie der Luchtwegen beheert voorlopig de Vlaamse luchthavens in opdracht van de Minister. Om een vlotte samenwerking met de RLW mogelijk te maken werd op 30 november 1989 een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten ondertekend. Het gaat hier in zeer grote lijnen over de regeling inzake de overdracht van een personeelseffectief, het ter beschikking stellen van een investeringskrediet van 150 miljoen frank voor de jaren 1989, 1990 en 1991, het ten laste nemen van het exploitatietekort van 1989 door de RLW (en een tussenkomst van 2/3 van dit tekort voor 1990, 1/3 in 1991), en de terbeschikkingstelling van een administratieve cel uit het personeelseffectief van de RLW.

De overdracht van het patrimonium en de overname van de contracten 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 momenteel

na de goedkeuring door de Kamer ter bespreking ligt bij de Senaat.

De voorbereiding van de concrete overdracht van het personeel zal gebeuren in overleg met de Gewesten en de vakorganisaties.

Het is interessant te wijzen op enkele andere ontwikkelingen. Vooreerst is er het huidige wetsontwerp tot wijziging van de statuten van Sabena, met als doel de demonopolisering van de geregelde vluchten op Belgisch grondgebied. Dit wetsontwerp werd op 29 maart laatstleden door de Senaat goedgekeurd en ligt momenteel ter bespreking in de Kamer.

Bedoeling van deze deregulering is de regionale luchthavens meer armslag te geven. Het is een logisch gevolg van de Europese liberalisering.

De Europese Commissie heeft in opvolging van het eerste liberaliseringspakket van december 1987 een aantal voorstellen gedaan voor een verdere liberalisering van het luchtverkeer in Europa. Dit tweede liberaliseringspakket bevat voorstellen met betrekking tot de tarieven, de toegang tot de markt, de capaciteitsverdeling en de concurrentieregels. Met dit streven naar een nieuwe gemeenschappelijke luchtvaartpolitiek hoopt men tevens een oplossing te vinden voor de huidige congestie op de grote Europese luchthavens en het luchtruim. Bovendien betracht men een optimale en een efficiënte verdeling van het luchtruim alsook een betere organisatie van de verkeerscontrole.

De regionale luchthavens in Vlaanderen kunnen een belangrijke bijdrage leveren tot de oplossing van vele bestaande knelpunten. De consumenten zullen uiteindelijk baat hebben bij de betere en soepelere dienstverlening die de regionale luchthavens hen bieden. Een pluspunt is verder de afwezigheid van congestie op de Vlaamse luchthavens. Nare lange wachttijden vindt men niet op onze luchthavens en ze zijn gekend om hun vlotte instapprocedures. Vooral in Deurne weet de zakenwereld deze eigenschap nu reeds te waarderen.

In het beleidsplan dat voorligt wordt een overzicht gegeven van de huidige enorme ontwikkelingen van de luchtvaart en van de luchthavens. In 1989 werd op de Europese markt een aangroei van het aantal vervoerde passagiers en vracht genoteerd van gemiddeld 8,6 procent. De IATA-prognose (International Airtransport Association) maakt melding van een jaarlijkse stijging van het internationaal passagiersvervoer van 5 à 7 procent, die zal uitmonden in een verdubbeling tegen het jaar 2000 tot 2 miljard passagiers. Hierbij dient ook gewezen op het toenemende belang van General Aviation. Dit laatste vervoerstype is vooral gekend om zijn dienstverlenende functie en haar eigenschap als soepel en efficiënt vervoermiddel. Het gaat hier over activiteiten die niet verzorgd worden door de grote luchtvaartmaatschappijen en/of met grote toestellen. Denken we hierbij vooral aan zakenvluchten, luchttaxi, luchtfotografie- en cartografie, medische hulpverlening en de opleiding van piloten. De regionale luchthavens zijn een ideale basis voor dit luchtverkeer.

Bovendien willen we wijzen op de reusachtige investeringen en luchthavenuitbreidingen die momenteel plaatsgrijpen in de ons omringende landen. Het gaat hier soms om de bouw van volledige nieuwe luchthavens.

Bij de evaluatie aangaande de te nemen beslissingen inzake een Vlaams luchtvaartbeleid werd uitdrukkelijk rekening gehouden met de mogelijke inschakeling van de luchthavens in het verkeer- en vervoer- en algemeen mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. De genomen opties kaderen in het mobiliteitsbeleid van de Gemeenschapsminister.

Hiertoe verwijzen we naar het Verkeer- en Vervoerplan Vlaanderen dat momenteel ontwikkeld wordt en waarvan de eerste resultaten binnenkort zullen bekend gemaakt worden.

In dit perspectief en gevolg gevend aan het regeerakkoord van de Vlaamse Executieve waarin staat dat een doorlichting diende 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. Deze opdracht werd in oktober 1989 toevertrouwd aan de Britse firma Airports UK en betrof een analyse van de huidige activiteit, de infrastructuur, de exploitatierekeningen, het personeel en het marktpotentieel. Er werden aan deze evaluatie ook prognoses gekoppeld met betrekking tot het verkeer en de exploitatierekeningen. Aan de hand hiervan werden de beleidsopties bepaald aangaande de economische leefbaarheid van elke luchthaven. Op basis van concrete aanbevelingen werd het beleid inzake de structuur, de organisatie, het management en de investeringen bepaald. Aan deze evaluatie werden prognoses gekoppeld inzake de activiteit op de Vlaamse luchthavens en inzake de exploitatieresultaten, dit voor de volgende tien jaar.

De tweede studie maakte een analyse van de inpasbaarheid en van de randvoorwaarden met betrekking tot het milieu en de ruimte. Deze opdracht werd uitgevoerd door de firma Team Consult en de VZW Mens en Ruimte. De bedoeling van deze studie was een overzicht te krijgen van alle randvoorwaarden met betrekking tot de omgeving in de ruime zin van het woord. Concreet werd een analyse verricht van de mogelijke geluidshinder, het milieu in al haar facetten, de effecten op het bebouwd milieu en de menselijke activiteiten en van de mobiliteitseffecten.

Het is vanzelfsprekend dat beide studieresultaten complementair zijn. De resultaten werden dan ook geïntegreerd, globaal geëvalueerd en op elkaar afgestemd. Het uiteindelijk resultaat is het vandaag voorgestelde Beleidsplan.

Het is duidelijk geworden dat de Vlaamse luchthavens een troef zijn voor Vlaanderen. Hierbij denken we onder meer aan de belangrijke ontwikkelingen van de luchtvaart, maar vooral aan de rol die de luchthavens kunnen spelen in het totale beleid van de Vlaamse Executieve.

Vlaanderen promoot zichzelf als „Toegangspoort voor Europa". Onze ruim aanwezige infrastructuur waarvan de Vlaamse luchthavens deel uitmaken rechtvaardigt deze promotie. Een vlotte toegankelijkheid van Vlaanderen is een absolute noodzaak gelet op de internationale economische afhankelijkheid van de Vlaamse economie. Vlaanderen moet vlot kunnen inspelen op de ontwikkeling van de wereldhandel. Eén van de belangrijkste resultaten van de doorlichtingsstudie is dat bewezen werd dat de Vlaamse luchthavens nu reeds iets te betekenen hebben in het globaal macro-economische kader en dienstenpakket. Zo willen we wijzen op de invloed van een luchthaven op de regionale ontwikkeling en tewerkstelling. Een desbetreffende nauwgezette analyse werd opgenomen in het beleidsplan. De Vlaamse luchthavens vertegenwoordigen een primaire tewerkstelling van 1.000 personen. Wanneer men ook de secundaire en afgeleide tewerkstelling beschouwt, bekomen we een totale werkgelegenheid van 4.170 mensen.

De infrastructuur van de regionale luchthavens kan net als onze zeehavens, als onderdeel van de totale verkeersinfrastructuur een belangrijke rol spelen in de doorvoer van goederen en diensten. Deze activiteit levert op haar beurt te-

werkstelling en nevenactiviteiten in de transportsector en de sector van de toelevering.

Tenslotte merken we op dat het beleid ten aanzien van de regionale luchthavens een wezenlijke bijdrage kan leveren tot het verwezenlijken van het globale Vlaamse exportbeleid. Hierbij denken we meer bepaald aan twee actiepunten, 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.

Het is belangrijk om weten dat er reeds vandaag een grote interesse van investeerders bestaat voor de Vlaamse luchthavens. Momenteel zijn diverse dossiers en projecten hangende, en werden door zakenkringen interessante voorstellen gedaan.

Vooraleer in te gaan op de concrete plannen per luchthaven kunnen nog de volgende algemene beleidslijnen bij het beheer van de Vlaamse luchthavens vermeld worden.

De bestaande infrastructuur van de luchthavens zal optimaal benut en gerentabiliseerd worden. Hiertoe worden de noodzakelijke aanpassingen inzake infrastructuur en organisatie aangebracht. Een concreet actieplan met inbegrip van een tijdsplanning en een kostenraming zal worden opgesteld. Een eerste plan met een werkenprogramma met betrekking tot de begroting 1990-1991 wordt einde juni eerstkomende bekend gemaakt. Tegen einde 1990 wordt een meerjarenplan' opgesteld.

Het is essentieel dat er een verbintenis wordt aangegaan om de deficits van de Vlaamse luchthavens tegen 1995 weg te werken. Na 1995 mogen de Vlaamse luchthavens geen begrotingslast meer vormen voor de Gemeenschap. Dit zal gerealiseerd worden door een stimulering van de activiteit, onder andere door een promotiebeleid naar diverse doelgroepen. De Minister gaf alvast opdracht tot de verspreiding van speciale promotiebrochures. Dit vormt een onderdeel van de algemene marketingpolitiek.

Er zal ook een strategisch prijzen- en tarievenbeleid gevoerd worden. De huidige tarieven die gelden op de luchthavens zullen aangepast worden. De tarieven op de Vlaamse luchthavens zijn momenteel immers een van de laagste in Europa. Een beter prijzenbeleid zal ons bovendien in staat stellen om een betere dienstverlening aan te bieden.

Wat het algemeen financieel beheer betreft zal een maandelijkse boekhouding bijgehouden worden per luchthaven ter vervanging van de huidige jaarlijkse rekeningen. Het financieel beheersplan zal rekening houden met de aanbevelingen uit de bedrijfseconomische doorlichtingsstudie, en zal voorzien in efficiënte kostenallocaties, een deugdelijk afschrijvingsbeleid, een streng beheer van de onderhoudsuitgaven naast het reeds vermelde prijzenbeleid. Eveneens zal gezocht worden naar een verruiming van de commerciële inkomsten. Bij dit financieel beheer zullen de respectievelijke luchthavens beschouwd worden als onderscheiden kostencentra, elk met hun eigen financiële verantwoordelijkheid.

De boekhoudstructuur van de Vlaamse luchthavens dient dringend gewijzigd te worden. Op dit ogenblik bestaan de uitgaven voor 90 procent uit personeelskosten, 70 tot 90 procent van de ontvangsten zijn van aeronautische aard. Het begrotingstekort 1989 van de Vlaamse luchthavens wordt geraamd op 175,5 miljoen BF, voor 1991 wordt dit tekort geraamd op ongeveer 111 miljoen BF. Deze prognose werd gemaakt in de veronderstelling dat het beleid niet gewijzigd wordt.

De nieuwe organisatiestructuur en informatisering zal accurate beleidsinformatie snel ter beschikking stellen waardoor het beleid kan bijgestuurd worden indien dit nodig blijkt. Hierdoor kan soepel op de markt ingespeeld worden.

De Minister heeft reeds opdracht gegeven tot het uitschrijven van een studie-opdracht die hem uiterlijk eind 1990 een ontwerp van organisatie- en boekhoudstructuur moet formuleren. Er zal alleszins moeten gezorgd worden voor een zo horizontaal mogelijk organigram. Daaraan wordt een aangepast personeelseffectief gekoppeld dat rekening houdt met een grote polyvalentie in de taakuitoefening. Een gezamenlijke administratie zal behouden blijven, dit met het oog op een vlotte coördinatie zowel tussen de luchthavens onderling als tussen het luchthavenbeheer en de centraal gebleven diensten van de RLW en het Bestuur der Luchtvaart.

Wat de beheersstructuur betreft zal een eigen administratieve structuur worden opgericht waarvan de reeds voornoemde gezamenlijke administratie deel uitmaakt. Voor de administratieve controle willen we verwijzen naar de dienst Geregeld Vervoer en Regionale luchthavens, zoals die vermeld staat in het rapport De Ryck aangaande de organisatie van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het bestaan van een gezamenlijke administratie doet geen afbreuk aan het feit dat elke luchthaven geëxploiteerd wordt als een zo autonoom mogelijk en volwaardig commercieel bedrijf.

Er zal inderdaad een ruime beheersautonomie aan de luchthavens geschonken worden. Bij het uitwerken van de beheersstructuur zal ruimte worden vrijgemaakt voor een deelname in het beheer door de geïnteresseerde gemeenten, de intercommunales, de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen en de ondernemingswereld.

De interesse voor een deelname in de kapitaalstructuur blijkt nu reeds groot te zijn.

Op vraag van de Westvlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem zal gezocht worden naar een integratie van dit vliegveld in het beleid. Dit zal echter gebeuren met behoud van onder meer de financiële onafhankelijkheid. Het belangrijkste doel hierbij is de violen te stemmen en de complementariteit van de Vlaamse luchthavens te benadrukken. Concreet wordt op de eerste plaats gedacht aan een gezamenlijke marketing en verdediging van de belangen van de regionale luchthavens.

Hieronder volgen nog enkele specifieke beslissingen per luchthaven.

DE LUCHTHAVEN ANTWERPEN-DEURNE

In het toekomstige beleid zal het potentieel van de luchthaven maximaal benut worden. Zo zal de grootste aandacht gaan naar een verbetering van de financiële situatie.

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.

Om de luchthaven nog gebruiksvriendelijker te maken zal de indeling van het bestaande gebouw herbekeken worden.

De capaciteit van de passagiersafhandeling, voornamelijk in de hal met de in-check-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 conform de internationale voorschriften ter zake.

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 intercontinentale 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 1.366 meter door de aanwezigheid van woonwijken van de stad Antwerpen, startbaan 29 is sterk gelimiteerd tot ongeveer 1.376 meter door de hindernissen die zich bevinden in Fort 3 op grondgebied Borsbeek.

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.

Deze circuitvluchten zullen sterk verminderd worden of op zijn minst niet meer toelaatbaar zijn boven de dicht bebouwde woonzones.

De nachtvluchten zullen met dezelfde kieskeurigheid als in het verleden het geval was toegestaan worden. Daarom wordt ook geen optie genomen tot het aantrekken van vrachtvluchten, die specifiek nachtvluchten zijn. De uitzondering van nachtvluchten zal beperkt blijven tot dringende medische hulpverlening.

Om de geluidshinder te minimaliseren heeft Deurne speciale „

A

batement Procedures". 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.

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 door middel 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.

Op alle toegangswegen naar de luchthaven zal een duide-

lijke 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. Aan het Bestuur der Wegen werd reeds opdracht gegeven om, in samenwerking met de Regie der Luchtwegen, een optimale bewegwijzering aan te brengen.

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.

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.

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 VS 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

Het Oostendse luchthaventerrein is, na Zaventem, niet alleen de grootste maar ook best uitgeruste luchthaven in België. 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 concurrentiële vrachtluchthaven voor internationaal en intercontinentaal 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 B747-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 m^2, 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 conversie 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 project 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 project 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 onder andere 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.

Een formule die de laatste tijd vooral in de Aziatische landen furore maakt, is het Sea-Air concept. 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 procent van het luchtvrachtverkeer zal bestaan uit deur-tot-deur vracht. Tegen 2000 wordt verwacht dat dit cijfer oploopt tot zelfs 80 procent. 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 contacten 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, onder meer 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 congrestoerisme, 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.

Door deze laatste ingreep zal de opstijgafstand van startbaan 08 en de landingsafstand van baan 26 met bijna 30 procent toenemen. Deze ingreep maakt een ontwikkeling van intercontinentale 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 concessionaris die zich tot grote vernieuwingswerken en een betere dienstverlening verbonden heeft. Een andere investering zal gebeuren op het vlak van de beveiliging en dit conform de internationale voorschriften ter zake. De aanpassingswerken die eruit volgen, kunnen aanleiding geven tot een reorganisatie van de check-in-ruimte en van de vertrek- en aankomsthal.

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 congrestoerisme. Anderzijds denken we aan de indirecte 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 onder meer de elektrotechniek en communicatie. De negatieve evolutie van de werkloosheid in deze regio zou hierdoor omgekeerd kunnen worden.

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. Het probleem geluidshinder stelt zich veel minder scherp in Oostende dan in Deurne of Grimbergen. Gezien de ligging van de luchthaven in meer open gebieden blijft de geluidshinder in de huidige situatie vrij beperkt. Het is echter geraadzaam om bijkomende bebouwing te beperken of te verbieden ; ook zou het gewestplan in die zin moeten aangepast worden. In de toekomst zal de ruimtelijke ordening problemen moeten uitsluiten.

In Oostende worden momenteel nog uitzonderingen toege-

staan op het KB en de EG-richtlijn inzake de geluidsnormering van de vliegtuigtypes. 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 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 Duinkerkseweg. 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 Duinkerkseweg voorzien 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 wooruitbreiding. Het bestemmingsplan voor de luchthaven van Oostende is reeds ver gevorderd. Momenteel wordt het plan onderzocht door de dienst Veiligheid van de RLW. 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

De evidente bestemming voor Grimbergen is de sport- en recreatieluchtvaart en de opleiding van piloten. Deze activiteit wordt nu reeds druk beoefend.

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 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 bedrijfseconomisch te verantwoorden is.

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 10° ten opzichte van de huidige 07/25-baan bevindt, het aantal ernstig gehinderden doet dalen met 300 à 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 10° 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 1.500 voet (ongeveer 450 meter) opgelegd.

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.

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 maanden zullen dan ook een testperiode 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.

KORTRIJK-WEVELGEM

Er zal gezocht worden naar een efficiënte vorm van samenwerking met de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, dit met behoud van de eigenheid en de onafhankelijkheid. In de eerste plaats wordt gedacht aan een coördinatie van het beleid, met een mogelijkheid tot het uitwisselen van ervaring en het samen optreden buiten Vlaanderen.

II. Bespreking

2.1. Algemene problematiek

Bij het begin van het debat worden vooreerst een aantal opmerkingen en bedenkingen gemaakt.

Een lid vraagt zich af of men hier weer niet dezelfde fout gaat maken als bij de aanpak van het autoverkeer, waaraan men een absolute prioriteit heeft gegeven. Gaat men nu dezelfde fout maken met betrekking tot het luchtverkeer en

de daartoe nodige infrastructuur eindeloos uitbreiden ?

Vooraleer dit nieuwe mobiliteitsdebat concreet wordt aangepakt dient de maatschappelijke kostprijs van een mogelijke uitbreiding te worden berekend. Terloops verwijst het lid naar de vele vraagtekens rond de objectiviteitsgraad van de gemaakte studies en de mogelijke betrokkenheid van een bepaald bureau bij de latere beheersstructuren.

Het lid wil verder in dat verband weten of er nu een nieuwe strijd zal komen tussen de luchthavens of dat er integendeel overleg komt ? Men moet de problematiek globaal bekijken, aldus het lid.

Wat de economische factoren betreft meent het betrokken lid dat de ingenomen uitgangspunten onvoldoende onderbouwd zijn.

Een lid vindt dit een interessant debat. Hij stelt dat hij vanuit de beleidsproblematiek alleen maar heeft gehoord dat er „meer" mobiliteit wordt bevorderd, niet „anders". Volgens hem ontbreekt hier helemaal een „sluitend concept".

Samen met deze opmerkingen en bedenkingen worden een aantal algemene vragen gesteld. Ze zijn hieronder per rubriek samengevat.

— **Lawaaihinder**

De Gemeenschapsminister heeft het in zijn inleiding gehad over de strenge normen inzake lawaaihinder. Hoe concreet wordt gewaakt over de toepassing ervan ?

De Gemeenschapsminister antwoordt dat de nationale en Europese reglementeringen strikt zullen moeten worden toegepast. Verder werden een aantal maatregelen, onder meer de bepaling van een nieuw circuit boven minder bebouwde zones en de beperking van circuitvluchten uitgevaardigd.

Het antwoord van de Gemeenschapsminister met betrekking tot zijn vraag over de verontreiniging, handelt volgens het lid alleen over de geluidshinder.

Wat met de luchtverontreiniging, aldus het lid, dat verwijst naar een NASA-rapport, waarin gesteld wordt dat een toename van 2 procent van gecondenseerde ijskristallenstrepen verantwoordelijk is voor een verhoging van de aardetemperatuur met 1° C.

Het lid stelt dat men moet komen tot een verminderd gebruik van vliegtuigen omwille van het gevaar van het broeikaseffect.

- **SST**

Wat De SST betreft kan een goede verbinding Amsterdam-Antwerpen-Brussel-London via de Chunnel leiden naar een geschatte afname van 70 procent van de passagiers voor Londen. De vraag rijst dan of de rendabiliteit van de luchthavens niet ernstig in gevaar komt, daar haar voornamelijk toch een functie voor de korte verbindingen wordt toebedacht, aldus hetzelfde lid.

Het percentage van 70 procent is een maximaal scenario dat opnieuw dient geëvalueerd in functie van de prijszetting die zal gebeuren voor deze treinverbindingen, aldus het antwoord.

Tenslotte dient opgemerkt dat de activiteit van de luchthavens niet enkel als een last mag bekeken worden. Het aantrekken van het luchtverkeer heeft ondermeer voor de economie van een land ook belangrijke baten.

— **Exploitatieresultaten**

In verband met de exploitatieresultaten weergegeven in bijlage 5 van de beleidsbrief vragen meerdere leden een overzichtelijke tabel te verstrekken van de reële deficitten per luchthaven en per jaar voor de periode '85-'90. Een lid zou daarbij graag een verklaring krijgen voor het feit dat men blijkens tabellen 1, 2 en 3 in bijlage 5.2 verwacht dat de deficitten slinken. Is dat omwille van een daling of inkrimping van de uitgaven ?

De Minister geeft volgend omstandig antwoord.

Een overzicht van de exploitatieresultaten voor de periode 1985-1990 vindt men in bijlage la. Dit is een weergave van de reële resultaten, exclusief veiligheidskosten die gedragen worden door de federale overheid en dus niet ten laste vallen van de luchthavenexploitatie.

De voorspellingen in de Beleidsbrief met betrekking tot de winst/verliesrekeningen zijn niet te verklaren door de evolutie der uitgaven, dan wel door de evolutie der inkomsten. Deze inkomsten werden geraamd op basis van volgende elementen :

— evolutie van de luchthavenactiviteit ;

— geleidelijke verhoging van tarieven (landingsgelden, vracht- en passagierstaksen, prijzen der concessie en dergelijke) in 1991 ;

— inflatiepercentage van 1,2 procent per jaar.

Het verschil tussen de deficits van het jaar 1988 en deze van het jaar 1990 zijn te verklaren door de overdracht van een verminderd personeelseffectief, en dit zoals voorzien in het Samenwerkingsakkoord tussen de RLW en de gewesten dd. 30.11.1989. Anderzijds werden de veiligheidskosten niet meer opgenomen in de exploitatierekening vermits deze kosten gedragen worden door de federale overheid.

Voor de vraag van het lid naar een overzicht van de exploitatieresultaten inclusief de veiligheidskosten wordt verwezen naar bijlage Ib.

De vroeger traditioneel gepubliceerde exploitatierekeningen omvatten ook de uitgaven met betrekking tot de veiligheid. In de nu verstrekte exploitatiecijfers werden deze kosten eruit gelaten daar dit geen echte exploitatiekosten zijn, en ze tevens ten laste vallen van de federale overheid en dus geen weerslag hebben op de exploitatierekening van de luchthavens die ten laste vallen van de Vlaamse Gemeenschap, aldus de Gemeenschapsminister.

Een lid heeft zoals andere leden moeilijkheden met de cijfers van de pas uitgedeelde bijlage 1.

Een lid hierin bijgetreden door een ander lid vraagt waarom in de huidige cijfers (bijlagen) de verschillen kleiner zijn ? Zelfs de personeelskosten verschillen. In 1988 zijn de personeelskosten hoger dan nu.

Hierop antwoordt de Gemeenschapsminister dat de in bijlagen meegedeelde cijfers dienen beschouwd te worden als de representatieve cijfers. De cijfers voor 1988 die in de beleidsbrief werden opgenomen werden overgenomen van de doorlichtingsstudie van Airports UK die een aantal reallocaties gemaakt heeft onder meer met betrekking tot de centrale administratieve kosten, en zijn enkel richtinggevend. De definitieve cijfers voor het exploitatiejaar 1988 waren op het ogenblik van het onderzoek nog niet beschikbaar. Hierbij, en dit naast de opmerking dat in de vandaag verstrekte gegevens abstractie werd gemaakt van de veiligheidskosten,

dient opgemerkt dat er tot en met 1986 een reallocatie gebeurde van enerzijds de administratiekosten van het hoofdbestuur en anderzijds van de „enroute"-heffingen (ontvangsten). Vanaf 1987 gebeurde dit niet meer, en dit ingevolge de aanbevelingen die geformuleerd werden in het rapport van de firma Coopers & Lybrand en ingevolge conclusies van een ministeriële werkgroep in de schoot van de vorige federale Regering.

De evolutie der personeelsuitgaven voor de periode 1985-1989 is te verklaren door de volgende factoren :

a) structurele ingrepen : hiermee worden de diverse saneringsoperaties bedoeld die werden doorgevoerd door de vorige bevoegde minister(s) ; het gaat hier voornamelijk om de saneringsoperatie van 1986 (gespreid over de periode 1986-1989) die vooral een weerslag had op de resultaten voor de luchthaven Oostende (sterke vermindering der personeelsuitgaven) ; diverse ambtenaren, in hoofdzaak vliegveldopzichters, werden gemuteerd naar de luchthavens Antwerpen en Zaventem. Hierdoor doet zich voor de luchthaven Antwerpen de waar te nemen stijging der personeelsuitgaven over dezelfde periode voor ;

b) natuurlijke factoren : mutaties en pensionering van ambtenaren ;

c) indexaties en baremieke aanpassingen der lonen (bijvoorbeeld een baremieke verhoging in 1989 ingevolge de afgesloten CAO).

De personeelsuitgaven kunnen eventueel verminderd worden door de doorvoering van een zo groot mogelijke polyvalentie van het personeel en de doorvoering van een administratieve automatisering. Er dient evenwel aangestipt dat elke luchthaven nood heeft aan een minimale bezetting om de categorie van de luchthaven (onder meer 24-uren operationaliteit voor Oostende) te behouden. De eraan verbonden uitgaven dienen dus gecompenseerd door het optrekken van de activiteit en de eraan verbonden ontvangsten.

— Samenwerkingsakkoord RLW — na break-even

In verband met het samenwerkingsakkoord van de Regie der Luchtwegen en de daarin afgesproken overdrachtsmodaliteiten van het exploitatietekort van de regionale luchthavens naar de gewesten toe, vraagt een lid, hierin bijgetreden door meerdere leden, hoe de deficitten vanaf 1992 door het Vlaamse Gewest zullen worden gedragen.

De „break-even" is immers pas voorzien in 1995.

Zoals voorzien in het Samenwerkingsakkoord van 23.11.1989, zal de RLW tussenkomen in het exploitatietekort van de Vlaamse luchthavens, in 1990 voor 117 miljoen frank en in 1991 voor 58,5 miljoen frank. Voor de volgende jaren, en indien de tekorten in 1990 en 1991 groter zouden zijn dan de hogervermelde bedragen, zal de begroting van de Vlaamse Gemeenschap moeten tussenkomen in het mogelijk exploitatietekort.

Uiteraard zal alles in het werk gesteld worden opdat een break-even situatie reeds bereikt wordt voor 1995, dat slechts als ultieme datum voor een break-even werd vooropgesteld.

— Deregulering

Hetzelfde lid vraagt zich af welke impact het doorvoeren van de „open sky" na '92 zal hebben op onze regionale luchthavens. De Europese richtlijnen inzake deregulering en demonopolisering zullen spelen en in dat licht dienen de mogelijkheden van Antwerpen en Oostende afgewogen.

Welke lijnen hebben op die luchthavens nog ontwikkelingskansen ? Zullen de inkomsten werkelijk stijgen ?

Een ander lid heeft nog vragen in verband met de demonopoiisering en de deregulering. Zal er geen ongezonde concurrentie ontstaan tussen Zaventem en Deurne, en is er ter zake een coherent beleid mogelijk ? Zijn er reeds maatschappijen die solliciteren om vanuit Deurne lijnen in te leggen ? Indien die bekend zijn, wenst het lid deze maatschappijen te kennen.

Hierop wordt volgende uitleg verstrekt.

De gevolgen van de deregulering van het luchtverkeer, zowel nationaal (onder meer de feitelijke demonopolisering van het geregeld luchtverkeer bij KB van 16.11.1990 en gepubliceerd in het BS van 24.11.1990) als Europees, werd in de voorspellingen ingerekend.

Ook de soort trafiek die in de toekomst beoogd wordt, staat omschreven in de beleidsbrief. Daar het om ramingen gaat zal een nieuwe evaluatie gemaakt worden naargelang de dereguleringen in voege treden en naargelang de ontwikkelingen in de luchtvaart.

Momenteel kan er zich tussen Zaventem en Deurne inderdaad een zekere concurrentie voordoen op het vlak van de geregelde zakenvluchten. Deze concurrentie mag echter niet gezien worden als „ongezond". Niettemin zal met de federale overheid overleg gepleegd worden om te komen tot bepaalde afspraken of verdeling van het verkeer. Anderzijds is het ook zo dat de uitbouw van de luchthaven Zaventem een serieuze toename van zakenvluchten minder evident maakt.

— Intercommunales

Op de vraag van het lid over de inspanningen van en de samenwerking met de intercommunales, antwoordt de Gemeenschapsminister dat de samenwerking met intercommunales inzake het beheer zal geconcretiseerd worden na de bepaling van de exploitatieformule en het businessplan.

— Dienstverlening RLW

Hetzelfde lid vraagt zich af wat de mogelijke dienstverlening is van de Regie der Luchtwegen, met andere woorden wie doet wat. Zijn we even goed bediend door de RLW als de Waalse regionale luchthavens van Bierset en Gosselies ?

De dienstverlening van de RLW aan de regionale luchthavens wordt geregeld in het samenwerkingsakkoord van 30.11.1989 en is identiek voor Vlaanderen en Wallonië.

Dit impliceert :

a) de RLW blijft (voor eigen rekening) verantwoordelijk voor de luchtverkeersveiligheid ;

b) de RLW verleent logistieke steun :

1. kosteloos voor bijstand op het vlak van de toepassing van internationale normen en aanbevelingen inzake burgerluchtvaart ;

2. tegen kostprijs voor elke technische bijstand bijvoorbeeld op het gebied van de bebakening van de landingsbanen, ijsbestrijding, enzovoort.

— Studiebureaus — studieopdrachten

Een lid merkt op dat reeds heel wat studie-werk is verricht met betrekking tot deze problematiek. Wat is de kost van deze studies ? Hij verneemt dat er weeral opdrachten voor nieuwe studies gegeven zijn, en vraagt zich af of dit wel nodig is.

Een ander lid, hierin bijgetreden door meerdere leden, heeft een paar fundamentele opmerkingen over deze studies.

Ten eerste werd een buitenlands studiebureau aangetrokken, waarvan één van de activiteiten bestaat in het beheer van luchthavens. Dat bureau is dus betrokken partij. Waarom werd hier geen onafhankelijk studiebureau gekozen en wat is de precieze kostprijs van de studie ? Kan de Gemeenschapsminister verder verzekeren dat dit bureau later op geen enkele manier zal betrokken worden bij de exploitatie ?

Het ander lid stelt hierover ook een aantal meer concrete vragen.

Waarom heeft de Minister de mogelijkheid niet benut om te beschikken over ervaren RLW-technici, over mensen op het terrein en GIMV-specialisten, die een belangrijke bijdrage hadden kunnen leveren in het beleidsvoorbereidend werk?

Deze technici hadden kunnen bijdragen in het nauwkeurig omschrijven en begeleiden van de drie studies (Airports, UK, Team Consult, Mens en Ruimte).

De Gemeenschapsminister repliceert onmiddellijk en geeft volgende omstandige uitleg.

De kostprijs van de uitgevoerde studies is de volgende :

1. doorlichtingsstudie, uitgevoerd door de firma Airports UK, voor 2.740.000 frank ;

2. ruimte- en milieustudie, uitgevoerd door de firma's Mens en Ruimte en Team Consult, voor 2.100.000 frank ;

3. informatica-behoeftenanalyse, uitgevoerd door de firma Posa, voor 629.211 frank ;

4. opstelling organisatiestructuur door de firma Ernst en Young voor 1.999.600 frank.

Voor de doorlichtingsstudie werden firma's uit binnen- en buitenland aangeschreven met een uitnodiging tot inschrijving op de offerteaanvraag, en dit enerzijds met het oog op het laten uitvoeren van de studie door ter zake deskundigen, wat vereist is in een dergelijke gespecialiseerde materie, en anderzijds om de Europese vrije marktconcurrentie te laten spelen.

De gekozen firma, Airports UK, bood de interessantste voorwaarden en referenties.

Dit bureau is absoluut geen betrokken partij en heeft een objectieve evaluatie afgeleverd.

De RLW werd wel degelijk bij de uitvoering van de diverse studies betrokken, maar beschikte over onvoldoende studiecapaciteit om de bedoelde studies in de gewenste diepgang en binnen het gewenste tijdsbestek af te handelen. De GIMV beschikt niet over de know-how op vlak van analyse van de luchthavens en het maken van prognoses, zodat zij bij de uitvoering van dergelijke studies zelf een beroep zou moeten doen op externe consultants.

Terloops dient opgemerkt dat de GIMV wel aangezocht werd om op een haar vertrouwd terrein, namelijk het adviseren van het management en de opstelling van een businessplan, in te staan voor begeleiding.

— Prognoses

Het betrokken lid vindt verder dat de in deze beleidsbrief gemaakte prognoses aan de optimistische kant liggen. De IATA-prognoses ramen een toename van het vluchtverkeer op 5 à 7 procent. Voor Denver liggen die op 7 procent, maar de gemiddelde groei in de USA ligt op 4 procent. Er wordt dus weinig rekening gehouden met de IATA-gegevens in de

hier gemaakte prognoses, terwijl ook niet wordt vermeld hoe men het effect van de deregulering inschat.

Hetzelfde lid vraagt zich af of de voorgestelde scenario's wel realistisch zijn met betrekking tot de groeikansen. Men verwacht een „break-even" voor Oostende en Deurne, maar daar wordt een daling van de personeelskosten in verrekend. Is dit wel geloofwaardig ? Voor de luchthaven van Deurne bijvoorbeeld verwacht men een inkomensverhoging met een factor x3, maar de verwachte aangroei van passagiers bedraagt slecht 1,4. Deze scenario's overtuigen niet, aldus het lid.

Inzake de groei in het luchtverkeer, twijfelt een ander lid eveneens aan de geloofwaardigheid van de cijfers.

Waarop baseert de Minister zich om dergelijke optimistische groeicijfers van het luchtverkeer en de daaruit voortvloeiende inkomsten voor te leggen ?

De Minister stelt dat de General Aviation (luchtverkeer dat niet verricht wordt door de grote luchtvaartmaatschappijen en/of met grote toestellen) voor de Vlaamse regionale luchthavens enorm belangrijk is. Wanneer de Minister dan spreekt van de milieu- en de veiligheidsaspecten dan worden beperkingen ingebouwd. Hoe denkt de Minister die twee tegengestelde zaken met elkaar te verzoenen en hoe zal hij de tegenstrijdigheden wegwerken, aldus de vraag van een lid.

De Gemeenschapsminister merkt op dat een vergelijking van de prognoses voor het Europese en Amerikaanse luchtverkeer niet opgaat gelet op het verschillend profiel van de luchtvaartactiviteit. In de VS gaat het immers om hoofdzakelijk binnenlands verkeer.

Bij de evaluatie van de cijfers en het nemen van een beslissing werd rekening gehouden met de minst optimistische visie.

De ramingen met betrekking tot de ontvangsten en uitgaven werden hierboven reeds toegelicht.

Voor de prognoses wordt vertrouwd op de deskundigheid van het studiebureau dat deze prognoses heeft opgesteld. Aanvullend dient gesteld dat enerzijds de betrokken firma ruime ervaring heeft in de luchtvaart en luchthavenwereld, en anderzijds dat de prognoses voor diverse luchtvaartdeskundigen werden bevestigd, soms zelf als onderschat werden gezien. De verkeersstatistieken 1990 (zie bijlage 3) bewijzen alleszins dat de gemaakte prognoses adequaat gebeurd zijn.

Een lid stelt echter nogmaals dat de inschatting van de scenario's betwijfelbaar lijkt.

Het in de beleidsnota weergegeven hoog en medium-scenario wordt niet gehaald, en men komt in de realiteit zelfs niet aan het laagste scenario.

De Gemeenschapsminister repliceert dat uit een confrontatie van de werkelijke trafiekresultaten met de prognoses inderdaad blijkt dat een aantal cijfers niet worden gehaald, andere dan weer overtroffen. Er dient op gewezen dat gelet op de beperkte basis een kleine gebeurtenis, bijvoorbeeld door de internationale context of door het wegvallen van een luchtverbinding, een relatief grote weerslag heeft op de resultaten die de voorspelbaarheid bemoeilijken.

Wat de opmerking aangaande de beperkingen voor General Aviation betreft dient aangestipt dat hier helemaal geen sprake is van tegenstrijdigheden. De beperkingen gelden voor de meest hinderlijke vorm van luchtverkeer, namelijk de circuitvluchten in het kader van de sport-, de recreatie- en de scholingsluchtvaart. Dit vertegenwoordigt slechts een

klein percentage van de activiteit binnen de General Aviation (en van de inkomsten), maar zorgt voor de meeste geluidshinder.

Het betrokken lid herhaalt nogmaals dat het voorgestelde hoog en medium-scenario van prognoses niet wordt gehaald en zelfs amper het lagere scenario.

— Beheersstructuur

Het ontbreken van een beheersstructuur is onaanvaardbaar, aldus een lid. Tevens blijft het een feit dat omtrent de preciese juridische vorm geen duidelijkheid is (blz. 63 - 64). De structuur die uitgetekend wordt is verward. Op bepaalde ogenblikken denkt men aan een structuur zoals die in het ontwerp decreet streekvervoer wordt opgezet, terwijl op andere ogenblikken totaal autonome luchthavens worden gesuggereerd (bijvoorbeeld financiële uitbatingsstructuren). Nochtans is zowel op administratief, juridisch en financieel vlak een globale visie noodzakelijk.

De Gemeenschapsminister antwoordt dat in het beleidsplan geen beheersstructuur werd bepaald, juist om alle mogelijkheden en alternatieven te onderzoeken en a priori geen enkele mogelijkheid uit te sluiten. De besprekingen dienaangaande zijn reeds aan de gang en met de GIMV zal eerstdaags een overeenkomst afgesloten worden waarbij zij zal instaan voor het onderzoek ter zake. Hieruitvolgend zal uiterlijk medio 1991 een voorstel ter zake worden overgemaakt aan de Vlaamse Executieve.

— Personeelsuitgaven

In verband met de uitgavenstructuur stelt een lid vast dat de personeelsuitgaven voor Grimbergen en Oostende met 20 procent à 30 procent zijn gedaald en voor Deurne met ± 20 procent zijn gestegen. Wat wordt niet weerspiegeld in de activiteit en het aantal vluchten. Hoe kan dit worden verklaard ?

Een tweede vraag betreft de overheveling van het personeel. Dit is nog niet aan de Vlaamse Gemeenschap overgedragen. Wat zal het statuut en de pecuniaire situatie van dit personeel zijn, aldus de vraag van dit lid.

Voor de eerste vraag verwijst de Gemeenschapsminister naar zijn verklaring in verband met de exploitatiekosten (blz. 24).

Ter voorbereiding van de overdracht van het personeel, waarbij gewacht wordt op een initiatief van de federale overheid, werd met de firma Ernst & Young een overeenkomst afgesloten waardoor zij een organisatiestructuur, met inbegrip van het nodige personeel, zowel in kwantiteit als in kwaliteit (kwalificatie), zal voorstellen. Hierbij zal ook aandacht worden geschonken aan statuut en pecuniaire situatie.

Tot slot maakt een lid nog een aantal algemene opmerkingen.

Aan de hand van verschillende voorbeelden wijst dit lid op het relatieve van statistische gegevens en waarschuwt hij voor voorbarige conclusies. Het passagiersvervoer van Oostende bijvoorbeeld bedraagt 2 procent van dat van Zaventem. Het vrachtvervoer van Deurne stijgt met 218 procent maar is slechts 2 pro duizend van dat van Brucargo.

Verder vestigt het lid de aandacht op het feit dat men de luchtvaart als mobiliteitsfactor moet evalueren in zijn internationale context. De nieuwste evoluties in het verkeer (aanleg van de „Chunnel", de congestie van London, de SST en dergelijke meer) moeten ons doen nadenken bijvoorbeeld over diversifiëring van bestemmingen.

De Gemeenschapsminister beaamt dit. De activiteit van de luchthavens dient inderdaad op dit ogenblik in verhouding tot de luchthaven van Zaventem en het buitenland gerelativeerd. Voor de toekomst lijkt echter een belangrijke rol weggelegd. Er dient opgemerkt dat een beperkte wijziging, bijvoorbeeld het wegvallen van een dagelijkse lijnvlucht, door de beperkte basis een grote procentuele weerslag heeft. Deze relatieve wijzigingen dienen dus ook met voorzichtigheid geïnterpreteerd.

Hij besluit met de stelling dat er nog voldoende ruimte is voor goed functionerende luchthavens, met dien verstande dat men er aangepaste functies aan geeft. (Onderhoud van de vloot bijvoorbeeld in Oostende).

Wat de milieuhinder betreft meent het lid dat het toch mogelijk moet zijn, gezien de geavanceerde technologie, om deze hinder grotendeels weg te werken en derhalve „het kind niet weg te werpen met het (vervuilde) badwater".

2.2. Concrete problematiek

De Commissie wisselt vervolgens uitgebreid van gedachten over de problematiek van de verschillende luchthavens.

2.2.1. Luchthaven van Deurne

Een lid, dat geen lid is van de Commissie, houdt een uitgebreide tussenkomst over de luchthaven van Deurne. Hij verwijst vooreerst naar de in 1976 gedane studies (Dixon and Space, Myncke en Cops over de geluidshinder). Het besluit van deze studies was dat deze luchthaven niet rendabel blijkt en te veel hinder zou veroorzaken.

Men heeft niet de politieke moed gehad om er de nodige conclusie uit te trekken.

Het lid wil nu weten wat er sindsdien is veranderd in verband met drie parameters, met name lawaaihinder, luchtverontreiniging en gevarenrisico's, om de Gemeenschapsminister toe te laten te zeggen dat een uitbreiding kan én moet.

In verband met de nieuwe gedane studies en de geloofwaardigheid van het aangeduide studiebureau (Airport UK) heeft het lid een aantal zeer kritische vragen. (Dit debat vindt u hoger terug samen met de tussenkomsten ter zake van andere leden).

Het lid zou overigens graag een confrontatie zien van de recente studies met die van 1976.

Het tweede element van zijn inleiding is wat hij noemt de „sluipende besluitvorming" van de verschillende opeenvolgende bevoegde Ministers. Daarmee bedoelt het lid dat de onderscheidene Ministers, zonder zich uit te laten over het eigenlijke einddoel, uitbreiding of afschaffen, stap voor stap fragmentaire beslissingen nemen die leiden tot een behoud en zelfs een uitbreiding van de luchthaven van Deurne. Als voorbeelden stipt hij aan : de beslissing van Minister Chabert de luchthaven niet af te schaffen, de beslissing van Minister de Croo een nieuw luchthavengebouw van 56 miljoen frank te laten bouwen en de huidige Minister spreekt nu in de beleidsbrief van nieuwe kantoorgebouwen, en van een ondertunneling met niets anders als doel een verlenging van de startbaan met 200 of 700 meter. Deze maatregelen leiden stap voor stap tot een uitbreiding en dus een behoud van de luchthaven. Vooral als de geplande ondertunneling er komt, zal die volgens het lid voor de „luchthavenlobby" aanleiding geven tot nog meer druk voor een beleid dat leidt tot een uitbreiding van Deurne.

Vervolgens heeft het lid het over de kostprijs van de uitbating van de luchthaven. Die schommelde van 125 tot 175 miljoen frank per jaar.

Nu constateert het lid dat deze gemiddelde kost van 150 miljoen frank kennelijk niet meer is terug te vinden in de begroting, of althans niet meer op de gewone basisallocaties.

In verband met de rendabiliteit vermeldt spreker verder nog dat thans 50.000 passagiers op de lijnvluchten zijn vermeld, wat een gemiddelde van 15 passagiers per vlucht wat 1/3 minder is dan het gemiddelde van de vluchten vanuit Zaventem. Er zijn dus voor hetzelfde aantal passagiers drie maal zoveel vliegtuigen in de lucht vanuit Deurne.

Wat de lawaaihinder betreft wordt in de beleidsbrief geargumenteerd dat alleen dagvluchten worden voorzien, en dat vermits overdag de mensen uit werken zijn, deze hinder tot een minimum is herleid.

Het betrokken lid wijst er op dat in de Antwerpse regio een groot aantal mensen in shift werken. Ook vele scholen liggen in de onmiddellijke omgeving. Studies in dat verband gedaan in de regio van Schiphol wijzen op 12 X meer maag- en darmaandoeningen dan normaal. Spreker waarschuwt voor een vermeerdering van de klachten bij een eventuele uitbreiding van de luchthaven.

Vervolgens handelt hetzelfde lid uitgebreid over de gevarenrisico's : het ongeval van een paar weken geleden zet die extra in de verf. De luchthaven ligt op 3 km van het centrum, in het hart van de metropool, omgord door woonwijken, scholen en rustoorden, met in de onmiddellijke nabijheid de singel en de kleine ringautoweg. In 1982 had een noodlanding plaats op de oprit van de ringautoweg. Dergelijke ongelukken kunnen morgen opnieuw gebeuren. Wie nu beslist voor een uitbreiding draagt hiervoor de volle verantwoordelijkheid.

Het lid besluit met te stellen dat hij niet overtuigd is van het feit dat Antwerpen een luchthaven nodig heeft. Het aantal passagiers verrechtvaardigt deze uitbreiding niet. Een aantal onrendabele lijnen werd reeds afgeschaft. De Antwerpse agglomeratie moet deze luchthaven niet en bovendien liggen binnen 2 uur afstand 4 grote luchthavens : Zaventem, Rijsel, Keulen en Schiphol.

Bovendien wordt 250 ha grond bijkomend in beslag genomen en is 150 miljoen frank per jaar nodig om te investeren in de uitbating.

Verder is de ligging van Deurne, in het hart van de agglomeratie omwille van de hoger geschetste gevarenrisico's niet verantwoord en zelfs gevaarlijk en zeer belastend voor het leefmilieu. Het lid concludeert dat men derhalve moet uitzien naar andere oplossingen zoals bijvoorbeeld een vlotte verbinding van Antwerpen met Zaventem en de mogelijkheid om bijvoorbeeld Zoersel of Woensdrecht als alternatieven te overwegen.

Een ander lid is tevreden over dit grondige debat en de eraan ten grondslag liggende beleidsbrief, waarop men zich nu kan baseren. Hij stelt vast dat terzelfdertijd met dit debat er ook in Antwerpen een politiek gesprek is begonnen over het algemeen structuurplan van de agglomeratie Antwerpen.

Beide debatten dienen als een geheel te worden gezien.

Alleen de SP en AGALEV schijnen tegen het behoud van de luchthaven te zijn, al de overige partijen zijn pro.

Het lid meent dat er in Antwerpen wel degelijk plaats is voor een degelijk uitgeruste luchthaven. Hij is met zijn partij

dan ook voorstander van een degelijke uitbouw en dus van een verlenging van de startbaan. Daaruit volgt dat ook de ondertunneling nodig is.

Het pas gebeurde ongeval mag men niet misbruiken om een anti-sfeer te creëren, aldus het lid, die aangenaam verrast is door de genuanceerde resultaten van de rapporten van de bureaus van Team-consult en „Mens en Ruimte". Hij staat verder positief tegenover een autonoom beheer van de luchthaven, waarin de stad Antwerpen wel kan deelnemen.

Wat het beperkt aantal passagiers betreft in Deurne, door een lid aangehaald als argument tegen het behoud van de luchthaven, meent het lid dat men toch ook de jarenlange boycot van Deurne door de RLW moet in rekening nemen.

Voor de economische kringen in Antwerpen, onder meer voor de diamantsector blijft Deurne een belangrijke troef, besluit het lid. Hij stelt zich dan ook op als een voorstander van het behoud van Deurne als een degelijk uitgeruste regionale luchthaven.

Vervolgens maken verschillende andere leden nog opmerkingen over diverse problemen.

— Passagiersgebouw

Midden van de jaren 80 werd het passagiersgebouw volledig heringericht en vernieuwd. Het gebouw voldoet momenteel ruimschoots aan de behoeften (kwalitatief en kwantitatief).

— Verbindingsweg

De aanleg van een verbindingsweg met luchthaven - Krijgsbaan, heeft geen nut voor de luchthaven maar zou zelfs de uitbouw beperken of bemoeilijken. Tevens verzetten de gemeentebesturen zich tegen deze aanleg. Het gevaar is groot dat deze verbindingsweg als sluikweg zal gebruikt worden om de ring te bereiken. De woonkernen Mortsel, Berchem en Borgerhout zullen hierdoor belast worden.

Door de geplande aanleg van de tunnel en de spoorwegovergang zal het aanleggen van een afslag van deze verbindingsweg tevens een technisch moeilijke en dure zaak worden.

— Passagiersparking

De passagiersparking wordt nu reeds uitgebreid zodat een capaciteit voorhanden is, die ruimschoots de behoeften voor de komende jaren kan dekken.

— Ondertunneling

De ondertunneling van de Krijgsbaan ter hoogte van de landingsbaan zijn slechts te verantwoorden binnen het aangeven van de toekomstige functie van de luchthaven (verlenging en/of verplaatsing van de piste). Tevens is het niet duidelijk of deze investering ten laste van de RLW is of niet.

Het betrokken lid concludeert dat men van Antwerpen kan stellen dat de beleidsopties een mossel noch vis oplossing zijn. Er worden grote investeringen voorzien terwijl anderzijds deze investeringen onvoldoende zijn om de luchthaven functioneel uit te bouwen. Sauwens moet weten wat hij wil ofwel sluiten ofwel degelijk uitbouwen. Een tussenoplossing is niet wenselijk. Op basis van die keuze moeten de investeringen worden opgebouwd ofwel door andere luchthavens worden gebracht.

Met betrekking tot de regionale luchthaven van Deurne vraagt een ander lid zich af of de rendabiliteit van deze

luchthaven wordt verantwoord door een toename van het verkeer.

In verband met de geplande ondertunneling wordt als reden aangegeven dat het plaatselijk fileprobleem op de Krijgslaan moet worden opgelost. Maar op dit ogenblik zijn er geen files. In hoever wordt de kostprijs van circa 500 miljoen frank naar deze ondertunneling dan verantwoord ?

Wat de SST betreft kan een goede verbinding Amsterdam-Antwerpen-Brussel-Londen via de Chunnel leiden naar een geschatte afname van 70 procent van de passagiers voor Londen. De vraag rijst dan of de rendabiliteit van de luchthaven niet ernstig in gevaar komt, daar haar voornamelijk toch een functie voor de korte verbindingen wordt toebedacht.

Het lid besluit dat men inzake de Deurnense luchthaven vrij gedachteloos de vraag van een beperkt aantal mensen op kosten van de Gemeenschap wil invullen.

De Gemeenschapsminister geeft beknopt antwoord op deze uitvoerige uiteenzettingen.

— Doorlichting

Er dient opgemerkt dat alle eerdere studies betrekking hebben op de luchthaven van Zaventem en de evaluatie met betrekking tot de regionale luchthavens in deze studies slechts in mindere mate aan bod kwamen. Zowel de evaluatie van Zaventem als die van de regionale luchthavens zijn enerzijds reeds door de feiten, inzonderheid de evolutie van het luchtverkeer, achterhaald, en anderzijds verschaffen zij onvoldoende informatie en analyse om een juiste beoordeling te maken. Daarom werd een eigen doorlichting uitgevoerd.

— „Sluipende besluitvorming"

Er kan niet ingestaan worden voor uitspraken van vroegere Ministers, die trouwens gebeurden op basis van eerdere studies waarvan de geldigheid vandaag zoals reeds gesteld in vraag kan gesteld worden.

De eigen doorlichting gebeurde in alle objectiviteit en openheid, en de beslissingen die opgenomen zijn in de Beleidsbrief zijn hierop gebaseerd.

— Rendabiliteit

Het exploitatietekort voor de luchthaven Antwerpen-Deurne bedroeg in 1990 ongeveer 21 miljoen frank. De raming voor 1991 geeft een ongeveer identiek bedrag weer.

Er dient op gewezen dat de berekening van de rendabiliteit van vluchten vanuit Antwerpen niet kan vergeleken worden met Zaventem, gelet op het kleinere soort toestellen dat ingezet wordt. Voorts is het niet onbelangrijk erop te wijzen dat indien de inleg van vluchten vanuit deze luchthaven zeer onrendabel zou zijn, geen enkele luchtvaartmaatschappij haar vluchten zou handhaven.

— Omgevingshinder

Er werd wel degelijk rekening gehouden met de omgevingshinder die veroorzaakt wordt door de activiteit van het luchtverkeer. Alle maatregelen ter voorkoming van de milieuhinder werden besproken binnen het in november opgerichte overlegorgaan. Daarom werden voor alle luchthavens een aantal maatregelen tot beperking van deze lawaaihinder opgesteld die in de maanden januari en februari 1991 van kracht worden. Voor Antwerpen werd zelfs een aangepast circuit uitgetekend dat eerstdaags van kracht wordt en dat de dicht bebouwde zones vermijdt.

— Ondertunneling

De genomen opties zijn geen halfslachtige oplossing. Uit de doorlichting bleek dat de infrastructuur voldoende was om een ruime toename van verkeer mogelijk te maken, uitgezonderd de startbaan waarvoor aangeraden werd alles in het werk te stellen om deze tenvolle te benutten. Daarom werd de beslissing genomen tot ondertunneling van de Krijgsbaan. Dit project is momenteel in onderzoek bij de RLW in samenwerking met de directie der Wegen. De vraag van een lid naar de plannen en kostprijs in verband met een verlenging van de startbaan kan om die reden nog niet worden beantwoord.

De Gemeenschapsminister meent dat de gedane studies die in volle objectiviteit gebeurden, voldoende hebben bewezen dat een uitbouw van Deurne, als regionale luchthaven volledig economisch verantwoord is en onmisbaar is voor de Antwerpse regio.

De Gemeenschapsminister benadrukt dat grote aandacht wordt besteed aan de omgevingsfactoren, en onder meer in verband met het lawaai, worden alle toestellen die de lawaainorm overschrijden verboden vanaf 01.01.1991.

Een lid heeft via de reeds beantwoorde vragen door de Minister, een indruk gekregen van de standpunten en premissen, waarvan de Minister uitgaat in verband met het beleid met betrekking tot de luchthaven van Deurne.

Hij is het daarmee eens : de Antwerpse luchthaven is van vitaal economisch belang voor de groeipool Antwerpen, en een regionale luchthaven is passend en nodig. De technologische know-how ter zake kan verzoend worden met de gestelde eisen voor een schoon leefmilieu en voldoende veiligheid.

Het argument van de SST is een bijkomend element om de luchthaven daar te handhaven. Zowel het openbaar vervoer, de Antwerpse wereldhaven, de SST en de regionale luchthaven zijn perfect congruente componenten van een in het Europees raam passende mobiliteit.

Het lid meent echter dat deze terechte uitgangspunten dan ook consequent in de praktijk dienen uitgevoerd.

Zo wil het lid weten wat men concreet zal doen voor de promotie van onder meer de luchthaven van Deurne.

Wanneer verschijnt de voor december '90 aangekondigde promotiefolder over de regionale luchthavens ?

De cijfers van de zojuist uitgedeelde bijlagen zijn niet volledig conform met de ons in het begrotingsdebat meegedeelde cijfers : het lid juicht toe dat het budget voor de luchthaven van Antwerpen blijkbaar is verhoogd. Is dit dan wel realistisch, en uitvoerbaar, vermits dit niet was voorzien in de begroting ?

Verder is er nog het probleem van de voorziene overlaging van de startbaan. Terecht bestudeert men de verlenging en ook de eventuele verlegging van de as van de start-/landingsbaan. Als dit laatste het geval is, dan is het onzinnig de thans voorziene overlaging reeds uit te voeren : dan zou het voorziene krediet best worden gebruikt voor de nieuwe baan.

Hetzelfde lid wil weten hoe het staat met de planning tot '95 zoals in de beleidsbrief werd beloofd. Een laatste vraag gaat over de beheersstructuren : zal de vernieuwing van de beheersstructuren van de RLW ook leiden tot grotere autonomie van de regionale luchthavens ? Wat is het ministeriële standpunt ter zake ?

Gezien de voorheen reeds gestelde vragen zal een ander lid zich houden aan een paar algemene opmerkingen en bij-

komende vragen over de Antwerpse situatie. Hij moedigt de Minister aan tot meer spoed. Wat het algemene beleid betreft wordt hier herhaald dat gestreefd wordt naar een break-even tegen 1995. Dit is uitstekend maar volgens het lid mag dit niet uitsluitend — zoals de Minister beweerd heeft — door de herstructurering van diensten maar ook — en dit is lofwaardig — door de promotie van de regionale luchthavens. Hier zit de Minister goed volgens het lid. Trouwens, om de congestie van de nationale luchthavens op te vangen is het de evidentie zelf dat de regionale luchthavens worden uitgebouwd, uiteraard in samenwerking met de nationale luchthaven. Dat het personenvervoer op een gevoelige manier is gedaald, is te wijten aan een gebrekkige medewerking vanuit de nationale luchthaven.

Het is volgens het lid ook evident dat men zich niet uitsluitend mag concentreren op de uitbouw van de Antwerpse luchthaven alleen. Op middellange termijn dienen zowel Oostende als Antwerpen uitgebouwd. Verder moet men via promotie voortdurend zoeken naar nieuwe lijnen (cf. de nieuwe lijn naar Zurich) en mag men zich niet blind staren op de verbinding met Londen, gezien de aanleg van de Chunnel.

Voor Antwerpen dringt het lid aan op het doorbreken van de aarzelingen en het „halfslachtig beleid" en dringt aan op een aantal prioritaire beslissingen.

Wat de overlaging betreft moet men wachten tot een beslissing valt over de al of niet verlegging van de startbaan, dit om de middelen optimaal te gebruiken.

De aanleg van de tunnel onder de Krijgsbaan is de sleutel, nodig voor de volledige operationaliteit van de Antwerpse luchthaven, om het even of de startbaan al dan niet wordt verlegd. Het lid dringt erop aan dat de ondertunneling doorgang vindt.

Nu men hoop heeft gegeven om die luchthaven uit te bouwen moet men doorzetten. De infrastructuur van het luchthavengebouw is door de voorganger van de Minister gemoderniseerd : nu dient de rest van de infrastructuur te volgen, om van de regionale luchthaven Deurne een goed instrument te maken voor de ontplooiing van de Antwerpse regio.

Een lid vraagt vervolgens of de eerste vergaderingen van het opgerichte overlegorgaan in verband met de problematiek van de luchthaven van Deurne reeds hebben plaatsgevonden. Kunnen de leden van deze Commissie in het bezit worden gesteld van de verslagen van deze Commissie ?

Een lid merkt op dat er twee redenen zijn voor de ondertunneling van de Krijgsbaan : de veiligheid en de optimalisatie van de landingsbaan.

In verband hiermee stelt een ander lid vast dat de Gemeenschapsminister openlijk toegeeft dat de ondertunneling van de Krijgsbaan gebeurt in functie van de verlegging van de startbaan. Worden de kosten van deze ondertunneling doorberekend in de tarieven ?

Gaat men dezelfde milieunormen voor de uitbating en investeringen te Antwerpen hanteren zoals de Nederlandse Regering die hanteert voor de luchthaven van Beek ? Wordt de kostprijs in de tarieven doorberekend ?

Als men de Amerikaanse LDN-normen gebruikt dienen in Antwerpen 1.000 woningen afgebroken en 11.000 woningen geïsoleerd. Quid met Deurne ?

Op al deze vragen verstrekt de Gemeenschapsminister volgende informatie.

— Promotie

De promotiefolder zal verschijnen in maart 1991.

— Investeringsbudget

Het verschil in de cijfers, met name de 50 miljoen frank extra middelen voor Antwerpen, zijn te verklaren door het feit dat de eerder overgemaakte gegevens, namelijk die zoals ingeschreven in de begroting van de Vlaamse Gemeenschap, nu werden aangevuld met de investeringskredieten die in 1991 ter beschikking gesteld worden van het Vlaamse Gewest door de RLW. Het is dus enkel een verschil in verrekening.

— Overlaging van de startbaan

Deze werken worden uiteraard slechts uitgevoerd na afronding van het technisch onderzoek aangaande de ondertunneling van de Krijgsbaan. De middelen werden enkel reeds ingeschreven in de begroting om deze werken in 1991 mogelijk te maken. Indien zou overgegaan worden tot een heroriëntering van de startbaan zullen deze middelen uiteraard daartoe worden aangewend.

Het technisch onderzoek met betrekking tot de ondertunneling en eventuele verlegging van de startbaan is reeds opgestart en wordt uitgevoerd door de RLW in samenwerking met de directie der Wegen. Hierbij komt een onderzoek naar de toestand van het Fort 3 van Borsbeek ook aan bod. In samenwerking met het Gemeentebestuur van Borsbeek wordt momenteel naar een tussenoplossing gezocht die erin kan bestaan dat een deel van de begroeiing eventueel wordt ingekort.

— Investeringsprogramma

Momenteel wordt een investeringsprogramma 1991-1992 opgesteld door de RLW, waaraan prioriteiten inzake uitvoering worden toegekend. De basis hiervan en van de kredieten waarover kan beschikt worden onder andere naar aanleiding van een eventuele verwerving van financiële middelen uit de private sector, zal een globaal investeringsprogramma tot 1995 worden opgesteld.

— Beheersautonomie voor de regionale luchthavens

Het standpunt zoals verwoord in de Beleidsbrief is voldoende duidelijk ; er wordt wel degelijk gestreefd naar een grotere beheersautonomie ; terloops dient erop gewezen dat dit beheer niet meer zal gebeuren door de RLW, die zelf zal omgevormd worden naar een parastatale E met benaming NMLW, maar door een Vlaamse rechtsopvolger.

— Overlegorgaan

De installatie van de respectieve overlegorganen vond plaats op 11 oktober 1990 voor de luchthaven Antwerpen-Deurne, en op 8 november voor het vliegveld Grimbergen en de luchthaven Oostende. Op 13 december 1990 greep de eerste werkvergadering van het Overlegorgaan vliegveld Grimbergen plaats.

De verslagen van deze vergaderingen worden niet openbaar gemaakt om de sereniteit van de vergadering niet in het gedrang te brengen en een open discussie mogelijk te maken. Wel kan overwogen worden om de Commissie geregeld in kennis te stellen van de resultaten van de besprekingen binnen deze vergaderingen.

— Milieuhinder

Er bestaat in België geen met Nederland vergelijkbare wetgeving inzake te onteigenen of te isoleren woningen. Er zal evenwel onderzocht worden wat in deze materie haalbaar is. Terloops dient erop gewezen dat er na de aanleg van de luchthaven en momenteel nog steeds in de directe omgeving gebouwd wordt en dus moeilijk kan geëist worden dat al deze woningen voor eventuele maatregelen in aanmerking komen. Bovendien dient het resultaat afgewacht van de maatregelen tot beperking van de geluidshinder die uitgevaardigd worden.

Alle ecologische aspecten werden in de studie, uitgevoerd door Mens en Ruimte en Team Consult, geanalyseerd ; enkel de geluidsoverlast werd uitvoerig behandeld in de beleidsbrief daar de andere aspecten verwaarloosbare hinder blijken te veroorzaken. De gedetailleerde gegevens kan men raadplegen in de betreffende studie.

2.2.2. Luchthaven Oostende

Vervolgens wordt de problematiek van de luchthaven van Oostende behandeld.

De voorstellen voor deze luchthaven kunnen, globaal gezien, beschreven worden als nuttig, aldus een lid.

„Nuttig" moet hierbij dan wel in het juiste verband geplaatst worden, want de totale kostprijs van alle beleidsopties samen zal in de miljarden lopen. Het verlengen van de bruikbare landingslengte op de piste zal bijvoorbeeld bijna een half miljard frank kosten terwijl een moderne uitbouw van de precisienadering en het volledig uitbouwen van manoeuvreerruimte zou ± 1 miljard frank kosten.

Er moet derhalve gesteld worden dat de grote investeringen die noodzakelijk zullen zijn voor het voltooien van de door de Minister uitgestippelde weg, alleen kunnen gerechtvaardigd worden in het kader van de uitbouw van een volwaardige internationale luchthaven, waar vooral het passagiersverkeer en de aanverwante bedrijvigheid zorgen voor de inkomsten, daar waar het beleidsplan slechts de uitbouw voorziet van het vrachtverkeer, de charters en het general aviation verkeer.

Wat de regionale luchthaven van Oostende betreft meent een lid dat de grote interesse voor investeringen hem helemaal niet zo zeker zijn. Hetgeen aangekondigd wordt heeft niet veel te betekenen. Nog in verband met Oostende wiL een lid weten of de ruimtelijke problemen met betrekking tot de luchthaven, zoals de nabijheid van een nieuw gebouwde school zullen worden opgelost ?

De Gemeenschapsminister repliceert dat de kostprijs voor het verlengen van de nuttige lengte van startbaan 26, 150 miljoen frank bedraagt en geen 0,5 miljard frank. Dit is voorzien in de begroting 1991.

De genomen opties voor Oostende, namelijk uitbouw van de cargotrafiek en aantrekken van ongeregeld, maar ook geregeld passagiersverkeer zijn aanbevolen in de doorlichtingsstudie en bevestigd door de interesse van luchtvaartmaatschappijen. Een volledig concurrentieel opstellen met Zaventem op vlak van passagiersverkeer zou onverstandig zijn met het huidig volume van luchtverkeer in dit land. Het aantrekken van general aviation is overwogen gelet op de uitbouw van Zaventem waarbij het hoofdaccent ligt op de grote luchtvaart en minder ruimte zal ontstaan voor general aviation, die andere locaties zal moeten opzoeken.

Over het gebruik van de luchthaven van Oostende voor militaire operaties, meent een ander lid dat die moreel noch juridisch te verantwoorden zijn.

De Grondwet en de wet van 1962 betreffende de NAVO-operaties laten de huidige doortocht aan troepen niet toe.

De Gemeenschapsminister repliceert dat de Amerikaanse transporten via de luchthaven Oostende gebeuren onder burgerlijke immatriculatie. Men kan moeilijk de inhoud of de uiteindelijke bestemming van binnenkomende vluchten gaan controleren. De bedoelde vluchten komen in transit via de luchthaven Oostende enkel voor een fuel-stop. Volgens een internationale overeenkomst mag elk vliegtuig in België landen om bij te tanken.

Wat betreft de luchthaven van Oostende is er sprake van de oprichting van een onderhoudscentrum voor vliegtuigen. Daar kan een lid wel inkomen en hij wenst daarover meer informatie.

Een ander lid stelt ten slotte vast dat de personeelskosten in de luchthaven te Oostende twee maal hoger liggen dan de ontvangsten. Hoe gaat men deze personeelskosten verminderen ? Ten slotte wenst het lid te vernemen wat juist wordt bedoeld met „See-air-transport" ?

Er wordt meegedeeld dat dit concept bestaat uit een combinatie en aansluiting van lucht- en zeetransport. Een voorbeeld van zulk transport doet zich momenteel reeds in beperkte mate voor betreffende het transport van vis die via luchtvervoer aankomt op de luchthaven en doorgevoerd wordt naar de haven van Zeebrugge. In de toekomst kan hier voor de luchthaven Oostende een belangrijke rol weggelegd zijn.

Dit concept maakt tegenwoordig vooral furore in het Verre Oosten.

In de beleidsbrief wordt enkel de toepassing van deze formule niet uitgesloten. Het succes van deze formule voor de luchthaven Oostende en eventueel de luchthaven Antwerpen-Deurne kan uiteraard a priori niet geanalyseerd worden.

2.2.3. Luchthaven van Grimbergen

Een lid is de mening toegedaan dat de voorgestelde verschuiving van de as van de baan met 30° miljoenen frank kost en het probleem van de milieuhinder geenszins oplost.

De Gemeenschapsminister deelt mee dat de eerder voorgestelde verdraaiing van de startbaan 07/25, na advies van het Overlegorgaan Vliegveld Grimbergen, werd geannuleerd.

Op de vraag van een lid of de ordelijke verkoop van gronden in Grimbergen nog in overweging wordt genomen, wordt meegedeeld dat een verkoop van gronden niet aan de orde is.

2.2.4. Luchthaven van Kortrijk (Wevelgem)

Hierover wordt weinig vermeld.

Er weze opgemerkt dat de Minister evenmin spreekt over de andere privé-vliegvelden en het Vlaamse Gewest, die toch ook zouden moeten geïntegreerd worden in een globale beleidsvorm, aldus een lid.

De Minister merkt op dat deze luchthaven niet ressorteert onder zijn bevoegdheid en een inmenging in het beleid van

deze luchthaven niet aangewezen lijkt. Juist om een globaal beleid mogelijk te maken werd een analyse van deze luchthaven in de beleidsbrief opgenomen. Niettemin is er reeds geregeld overleg met de betrokken luchthavendirectie en wordt een actievere samenwerking niet uitgesloten. Ook zal de betrokken luchthaven opgenomen worden in een gezamenlijke promotie, onder meer in de promotiebrochure die begin maart zal voorgesteld worden en een gezamenlijke stand op Flanders Technologie in april eerstkomende.

B. BESLUITEN

Een lid kondigt aan dat hij bij het debat in openbare vergadering een motie zal indienen, waarbij op de beperking van het luchtverkeer wordt aangedrongen, wat onder meer een sluiting van de luchthaven van Antwerpen tegen 1995 inhoudt.

C. GOEDKEURING VAN HET VERSLAG

Het verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever, *De Voorzitter,*

H. CANDRIES J. DE SERANNO

BIJLAGEN

BIJLAGE la

EXPLOITATIEREKENING (exclusief veiligheidskosten)

VLIEGVELD GRIMBERGEN

UITGAVEN	art./hoofdstuk	1985	1986	1987	1988	1989	1990
personeel	51	27.570.005	27.164.093	23.481.808	21.921.832	22.411.228	23.777.043
hr, onderh. & div.	52	1.524.646	2.036.571	1.675.718	1.632.256	1.545.819	1.629.889
brandst ./materieel	53	1.581.610	1.454.912	1.323.296	1.178.291	1.503.284	1.140.494
TOTAAL UITG.		30.676.261	30.655.576	26.480.822	24.732.379	25.460.331	26.547.426

ONTVANGSTEN	art./hoofdstuk	1985	1986	1987	1988	1989	1990
aeronautisch	411.01 & 411.02	4.605.327	5.454.016	5.566.785	6.849.705	6.416.889	6.397.637
niet-aer. A	411.03	70.767	92.969	168.687	100.085	84.792	75.673
niet-aer. B	411.04	0	0	7.000	3.500	9.816	10.176
terugbetalingen	411.09	2.233.384	962.887	484.323	544.626	677.051	413.695
TOTAAL ONTV.		6.909.478	6.509.872	6.226.795	7.497.916	7.188.548	6.897.181
SALDO:		-23.766.783	-24.145.704	-20.254.027	-17.234.463	-18.271.783	-19.650.245

EXPLOITATIEREKENING (exclusief veiligheidskosten)

LUCHTHAVEN ANTWERPEN-DEURNE

UITGAVEN	art./hoofdstuk	1985	1986	1987	1988	1989	1990
personeel	51	41.645.505	41.870.892	48.848.444	48.269.836	49.186.768	52.434.705
hr, onderh. & div.	52	8.207.708	7.805.147	6.333.270	8.349.606	8.438.068	10.914.871
brandst ./materieel	53	7.500.277	5.803.643	5.088.847	4.861.952	4.894.125	5.408.819
TOTAAL UITG.		57.353.490	55.479.682	60.270.561	61.481.394	62.518.961	68.758.395

ONTVANGSTEN	art./hoofdstuk	1985	1986	1987	1988	1989	1990
aeronautisch	411.01 & 411.02	23.714.892	24.006.876	26.945.524	27.240.001	28.680.949	26.776.516
niet-aer. A	411.03	10.977.203	12.139.888	9.659.433	9.899.244	9.120.039	11.420.200
niet-aer. B	411.04	1.304	0	1.500	51.520	64.280	47.020
terugbetalingen	411.09	8.600.849	3.405.532	3.532.464	3.946.196	3.639.522	5.066.637
TOTAAL ONTV.		43.294.248	39.552.296	40.138.921	41.136.961	41.504.790	43.310.373
SALDO :		-14.059.242	-15.927.386	-20.131.640	-20.344.433	-21.014.171	-25.448.022

EXPLOITATIEREKENING (exclusief veiligheidskosten)

LUCHTHAVEN OOSTENDE

UITGAVEN	art./hoofdstuk	1985	1986	1987	1988	1989	1990
personeel	51	127.539.583	127.741.866	106.570.458	95.012.048	90.361.187	95.320.714
hr, onderh. & div.	52	15.470.540	17.557.125	5.605.279	6.133.517	6.600.205	8.553.690
brandst. /materieel	53	12.664.852	8.999.751	8.266.377	7.759.748	8.041.717	8.482.072
TOTAAL UITG.		155.674.975	154.298.742	120.442.114	108.905.313	105.003.109	112.356.476

ONTVANGSTEN	art./hoofdstuk	1985	1986	1987	1988	1989	1990
aeronautisch	411.01 & 411.02	33.037.477	30.552.118	23.062.008	42.145.501	34.012.542	47.012.804
niet-aer. A	411.03	9.305.174	4.572.429	2.261.635	3.274.051	2.101.604	1.886.351
niet-aer. B	411.04	0	60.000	176.424	5.000	199.299	88.067
terugbetalingen	411.09	4.806.241	2.953.232	1.492.123	3.506.406	3.391.575	4.407.048
TOTAAL ONTV.		47.148.892	38.137.779	26.992.190	48.930.958	39.705.020	53.394.270
SALDO :		-108.526.083	-116.160.963	-93.449.924	-59.974.355	-65.298.089	-58.962.206

EXPLOITATIEREKENING (exclusief veiligheidskosten)

TOTAAL DER VLAAMSE LUCHTHAVENS

UITGAVEN	art./hoofdstuk	1985	1986	1987	1988	1989	1990
personeel	51	196.755.093	196.776.851	178.900.710	165.203.716	161.959.183	171.532.462
hr,onderh.&div.	52	25.202.894	27.398.843	13.614.267	16.115.379	16.584.092	21.098.450
brandst./materieel	53	21.746.739	16.258.306	14.678.520	13.799.991	14.439.126	15.031.385
TOTAALUITG.		243.704.726	240.434.000	207.193.497	195.119.086	192.982.401	207.662.297

ONTVANGSTEN	art./hoofdstuk	1985	1986	1987	1988	1989	1990
aeronautisch	411.01 & 411.02	61.357.696	60.013.010	55.574.317	76.235.207	69.110.380	80.186.957
niet-aer.A	411.03	20.353.144	16.805.286	12.089.755	13.273.380	11.306.435	13.382.224
niet-aer.B	411.04	1.304	60.000	181.924	50.020	273.395	145.263
terugbetalingen	411.09	15.640.474	7.321.651	5.508.910	7.997.228	7.708.148	9.887.380
TOTAALONTV.		97.352.618	84.199.947	73.354.906	97.555.835	88.398.358	103.601.824
TUSSENKOMSTRLW	45						
SALDO:		-146.352.108	-156.234.053	-133.838.591	-97.563.251	-104.584.043	-104.060.473

BIJLAGE$1b

EXPLOITATIERESULTATEN VAN DE VLAAMSE LUCHTHAVENS (inclusief veiligheidskosten)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990
GRIMBERGEN	-70.000.975	-66.268.911	-27.501.010	-25.545.424	-25.541.949	-27.283.674
ANTWERPEN	-126.692.564	-106.500.738	-48.831.729	-49.168.138	-51.130.971	-57.070.662
OOSTENDE	-320.386.515	-306.391.444	-167.075.260	-132.500.474	-142.230.049	-139.740.764
TOTAAL	-517.080.054	-479.161.093	-243.407.999	-207.214.036	-218.902.969	-224.095.100

BIJLAGE 2

REGIONALE LUCHTHAVENS VLAANDEREN
INVESTERINGSPROGRAMMA 1991

	in miljoen frank
1. LUCHTHAVEN ANTWERPEN-DEURNE	
* overlaging startbaan (fase 1)	35,0
* aanleg additionele tarmac aan Z.O. van inschepingsvloer	15,0
* diverse werken aan gebouwen waaronder vernieuwing loods A	2,5
* buitengewoon onderhoud terreinen en gebouwen	5,0
TOTAAL :	57,5
2. VLIEGVELD GRIMBERGEN	
* vernieuwing uitkijkpost controletoren met vergroot oppervlak	2,5
* vernieuwing garagepoort loodsen	0,5
TOTAAL :	3,0
3. LUCHTHAVEN OOSTENDE	
3.1. Manoeuvreerterrein :	
* verplaatsing instrumentlandingssysteem (ILS) tot verlenging nuttige startbaanlengte tot ongeveer 2800 meter, met opwaardering ILS tot categorie III.a (incl. gedeelte opwaardering startbaan 26)	145,0
* wegeniswerken w.o. aanleg toegangsweg naar vrachtgebouw	5,0
3.2. Wegeniswerken op terreinen voor stationsgebouw tot ontsluiting diverse uitbreidingszones	3,0
3.3. Passagiersgebouw diverse vernieuwingswerken, w.o. daken	15,0
3.4. Buitengewoon onderhoud terreinen en gebouwen	5,0
TOTAAL :	173,0
4. Verrekeningen	12,0
ALGEMEEN TOTAAL	245,5

BIJLAGE 3

LUCHTHAVENS VLAANDEREN - TOTAAL MAANDELIJKS VERKEER

REGIONALE LUCHTHAVENS VLAANDEREN
TOTAAL MAANDELIJKS VERKEER

A. BEWEGINGEN

A.1. BEWEGINGEN DEURNE

	Jaar							
Maand	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Januari	3.311	2.651	1.955	2.439	2.732	2.679	3.148	2.584
Februari	4.669	3.266	3.787	2.913	3.744	3.241	2.927	3.338
Maart	5.100	3.515	3.712	3.800	4.283	4.065	5.577	6.111
April	7.237	6.328	5.093	4.913	6.535	7.400	6.609	6.159
Mei	5.974	4.274	6.196	7.298	6.080	8.121	8.151	7.905
Juni	7.138	5.934	5.671	6.196	4.788	7.098	7.115	4.530
Juli	6.822	6.457	5.666	6.704	7.090	6.582	6.062	6.684
Augustus	6.786	6.405	6.412	6.681	6.648	7.414	7.243	6.755
September	4.219	•5.279	5.119	5.842	5.147	5.107	6.674	5.287
Oktober	4.994	4.441	4.628	4.314	3.972	4.578	5.000	4.672
November	3.390	4.895	2.384	4.274	3.428	4.066	5.432	3.463
December	4.122	4.265	3.292	3.472	3.197	3.397	3.083	3.597
Totaal	63.762	57.710	53.915	58.846	57.644	63.748	67.021	61.085
Evolutie :		-9,5 %	-6,6 %	9,1 %	-2,0 %	10,6 %	5,1 %	-8,9 %

A.2. BEWEGINGEN OOSTENDE

	Jaar							
Maand	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Januari	1.545	1.877	1.797	2.784	2.067	2.297	2.937	1.810
Februari	1.577	1.715	2.130	2.390	2.057	2.697	2.840	2.765
Maart	2.247	1.697	1.794	2.281	2.244	4.291	4.647	4.446
April	3.018	2.887	2.108	2.295	3.222	4.140	4.418	4.651
Mei	2.735	1.787	2.526	3.345	3.168	4.548	4.265	5.056
Juni	2.944	2.788	2.962	2.934	3.011	3.948	3.681	4.531
Juli	3.155	3.530	3.299	3.439	4.237	5.017	4.480	5.572
Augustus	3.139	3.297	3.560	4.029	4.484	4.696	4.833	5.995
September	1.674	2.459	2.407	2.329	3.248	2.737	3.507	4.441
Oktober	2.697	2.466	2.876	2.580	2.437	3.082	3.108	3.720
November	2.005	2.370	2.519	2.662	2.492	3.001	3.406	3.009
December	1.782	1.924	2.470	2.250	2.538	3.067	2.637	3.226
Totaal	28.518	28.797	30.448	33.318	35.205	43.521	44.759	49.222
Evolutie :		1,0%	5,7%	9,4 %	5,7%	23,6 %	2,8 %	10,0 %

A.3. BEWEGINGEN GRIMBERGEN

Maand	Jaar 1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Januari	3.372	2.769	731	1.874	2.526	2.414	4.946	4.398
Februari	4.077	3.024	3.973	2.817	2.297	2.342	4.954	5.765
Maart	5.986	4.609	3.712	3.316	3.193	1.387	5.996	10.252
April	7.446	8.808	6.978	6.331	9.130	10.612	8.800	9.087
Mei	7.832	5.610	8.855	8.765	8.447	10.549	12.468	11.937
Juni	9.198	9.199	9.559	8.244	6.483	11.330	11.129	10.518
Juli	8.558	10.263	9.934	11.001	10.070	11.286	10.583	12.174
Augustus	7.807	8.170	7.247	8.097	11.654	12.326	11.672	11.348
September	6.760	5.410	6.030	7.071	9.358	7.734	11.697	11.236
Oktober	5.959	4.635	4.870	4.997	7.376	6.933	9.336	8.844
November	4.505	4.630	2.117	4.148	2.368	2.640	6.482	5.780
December	4.832	4.852	2.913	3.816	4.716	4.941	3.100	5.418
Totaal	76.332	71.979	66.919	70.477	77.618	84.494	101.163	106.757
Evolutie:		-5,7 %	-7,0 %	5,3 %	10,1 %	8,9 %	19,7 %	5,5%

B. PASSAGIERS

B.A. PASSAGIERS DEURNE

Maand	Jaar 1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Januari	7.522	7.110	6.910	8.410	8.719	9.151	9.663	11.377
Februari	8.584	8.733	8.471	9.303	11.651	11.516	10.872	11.655
Maart	9.903	9.935	10.798	11.573	14.871	13.923	14.781	15.303
April	10.880	11.538	14.064	13.237	15.003	14.749	14.461	14.218
Mei	11.888	11.979	16.619	16.807	14.503	16.942	17.580	16.615
Juni	12.965	13.550	14.084	16.145	15.338	15.831	15.901	12.725
Juli	12.155	11.885	12.388	15.213	13.417	15.173	15.017	14.281
Augustus	10.575	11.748	12.246	13.302	12.957	15.097	14.265	14.063
September	12.069	12.114	13.042	15.972	14.021	15.192	15.450	14.125
Oktober	11.516	11.153	13.435	15.092	13.068	14.869	15.405	15.229
November	10.145	10.891	10.145	12.820	11.577	12.150	15.817	13.493
December	8.404	8.197	8.454	11.325	9.392	9.805	11.210	10.636
Totaal	126.606	128.833	140.656	159.199	154.517	164.398	170.422	163.720
Evolutie		1,8%	9,2%	13,2%	-2,9%	6,4%	3,7%	-3,9%

B.2. PASSAGIERS OOSTENDE

Maand	Jaar 1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Januari	4.736	4.474	5.915	9.951	4.359	6.359	7.240	3.751
Februari	5.078	5.985	10.557	5.792	4.267	6.174	5.376	4.747
Maart	6.700	4.572	7.517	7.222	6.339	10.563	11.165	9.167
April	5.393	6.645	10.371	8.038	6.579	11.069	9.112	10.858
Mei	7.802	12.256	19.380	13.566	7.654	11.492	10.327	10.460
Juni	14.496	21.721	20.801	13.266	9.197	11.475	8.560	8.125
Juli	16.987	25.926	26.040	14.015	12.924	14.112	11.127	11.944
Augustus	15.700	28.444	32.779	10.526	14.897	14.070	11.132	17.397
September	9.843	25.452	23.785	7.883	11.373	10.744	8.388	11.488
Oktober	4.987	8.430	16.088	5.957	8.825	10.217	7.597	6.724
November	2.474	5.089	8.666	5.918	8.543	14.284	5.905	8.344
December	2.804	4.765	7.616	4.347	7.611	11.165	6.383	6.261
Totaal	97.000	153.759	189.515	106.481	102.568	131.724	102.312	109.266
Evolutie :		58,5 %	23,3%	-43,8%	-3,7%	28,4%	-22,3%	6,8 %

B.3. PASSAGIERS GRIMBERGEN

Maand	Jaar 1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Januari	1.091	647	250	740	774	713	1.634	1.291
Februari	1.235	985	1.306	939	785	1.201	1.827	1.451
Maart	1.774	937	1.163	1.295	1.291	571	2.781	3.233
April	2.257	2.391	1.631	2.331	2.697	3.129	3.565	2.988
Mei	2.319	1.718	2.608	3.540	2.859	3.426	4.857	3.954
Juni	2.841	3.280	2.758	2.864	2.204	3.350	3.476	2.428
Juli	2.654	2.673	3.510	3.394	3.068	3.740	3.774	3.526
Augustus	2.455	2.597	2.747	3.272	3.578	3.925	4.215	3.935
September	1.982	1.780	2.214	2.414	3.327	2.464	3.106	2.630
Oktober	1.936	1.711	1.918	1.914	2.427	2.622	1.989	1.948
November	1.208	1.484	7.89	1.746	1.168	2.038	2.060	1.097
December	1.349	1.579	1.105	1.192	1.297	1.392	735	1.273
Totaal	23.101	21.782	21.999	25.641	25.475	28.571	34.019	29.754
Evolutie:		-5,7%	1,0%	16,6%	-0,6%	12,2%	19,1%	-12,5%

C. VRACHT IN TON

C1. VRACHT DEURNE

Maand	Jaar 1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Januari	27	41	25	381	15	17	10	187
Februari	31	49	25	23	48	17	10	15
Maart	30	30	34	22	16	21	12	17
April	34	28	30	28	16	18	12	14
Mei	37	25	31	35	21	18	13	15
Juni	44	34	31	28	16	16	13	11
Juli	47	58	37	21	12	14	14	11
Augustus	34	30	29	16	13	15	9	12
September	203	693	25	24	14	477	15	12
Oktober	37	34	25	20	14	14	16	13
November	36	37	29	17	15	10	14	14
December	31	26	34	15	13	11	16	16
Totaal	591	1.085	355	630	213	648	154	337
Evolutie :		83,6 %	-67,3 %	77,5 %	-66,2 %	204,2 %	-76,2 %	118,8 %

C.2. VRACHT OOSTENDE

Maand	Jaar 1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Januari	539	652	1.061	1.444	1.077	1.976	2.576	3.177
Februari	519	875	1.345	1.659	1.036	2.509	3.192	3.713
Maart	594	627	1.249	1.375	1.589	2.622	2.720	4.690
April	591	570	1.755	865	1.016	1.569	2.804	4.888
Mei	492	453	1.511	995	999	2.366	2.425	3.768
Juni	520	496	1.725	942	805	1.760	2.237	2.795
Juli	438	781	1.230	892	1.221	1.833	2.614	3.051
Augustus	424	408	1.746	1.423	1.325	2.053	2.126	2.767
September	405	657	1.984	1.794	950	2.468	2.090	5.040
Oktober	534	1.002	1.766	1.259	1.390	2.591	3.475	4.909
November	744	1.311	2.251	986	1.349	2.777	3.052	4.250
December	745	1.420	2.055	1.608	2.283	4.309	4.314	5.876
Totaal	6.545	9.252	19.678	15.242	15.040	28.833	33.625	48.924
Evolutie :		41,4%	112,7 %	-22,5 %	-1,3%	91,7%	16,6 %	45,5 %