

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



Zitting 2008-2009

26 maart 2009

VOORSTEL VAN DECREET

**– van de heren Marc van den Abeelen, Robert Voorhamme,
Dirk de Kort en Ludwig Caluwé en mevrouw Annick De Ridder –**

**tot wijziging van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating
van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jos De Meyer**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Philippe De Coene, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

2133 (2008-2009)

– Nr. 1: Voorstel van decreet

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besprak op haar vergadering van 24 maart 2009 het voorstel van decreet van de heren Marc van den Abeelen, Robert Voorhamme, Dirk de Kort en Ludwig Caluwé en mevrouw Annick De Ridder tot wijziging van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem.

1. Toelichting van de indieners

De heer *Dirk de Kort* licht het voorstel toe.

Dit voorstel van decreet heeft tot doel de luchthaven Antwerpen mee op te nemen in het decreet van 10 juli 2008 dat de basis vormt voor de hervorming van het beheer en de uitbating van de Vlaamse regionale luchthavens.

In het kader van het behoud van de certificatie van de luchthaven Antwerpen is het echter noodzakelijk de aanleg van de veiligheidsstrook zo spoedig mogelijk aan te pakken en een aangepaste beheersvorm te zoeken.

Binnen de gegeven omstandigheden ligt een beheershervorming voor de luchthaven Antwerpen binnen de krijtlijnen die uitgetekend zijn in het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem (*Parl. St. VI. Parl. 2007-08, nr. 1703*) het meest voor de hand. De bepalingen van het decreet voor de luchthaven Oostende-Brugge kunnen volledig toegepast worden op de luchthaven Antwerpen, die eveneens eigendom is van het Vlaamse Gewest en beheerd wordt als een Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB) binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het statuut van de personeelsleden is ook volledig vergelijkbaar met dat van de luchthaven Oostende.

De integratie van de luchthaven Antwerpen in het decreet van 10 juli 2008 en tegen de voorwaarden zoals vastgesteld voor de luchthaven Oostende, heeft tal van voordelen:

- de drie Vlaamse regionale luchthavens worden op gelijke wijze behandeld: het ‘level playing field’ tussen deze luchthavens kan voluit worden gerealiseerd;
- de taakverdeling tussen de overheid en de private partner wordt voor de drie luchthavens gelijklopend;

- de principes inzake de tenlasteneming van de kosten van de basisinfrastructuur door de LOM (luchthavenontwikkelingsmaatschappij) die deze infrastructuur via een concessie van diensten en tegen een marktconforme vergoeding ter beschikking stelt van de LEM (luchthavenexploitatie-maatschappij), de financiering van de uitgaven voor luchtvaartveiligheid en -beveiliging door het gewest en de toewijzing van de risico's van de commerciële exploitatie aan de LEM, worden dan gelijklopend voor de drie luchthavens.

Deze aanpak ligt volledig in de lijn van de strategische visienota van de Vlaamse Regering van 2 juni 2006. Deze strategische visie vertrok van de erkenning van het belang van de Vlaamse regionale luchthavens, waarbij elke luchthaven zich toelegt op specifieke marktsegmenten en waarbij wordt uitgegaan van het behoud van het bestaande ICAO-statuuut (International Civil Aviation Organization), ontwikkeling binnen de contouren van de huidige milieuvergunning en het bereiken van een ‘level playing field’ voor alle Vlaamse regionale luchthavens. De doelstelling in de strategische visienota die het maximale behoud van het resterende patrimonium van de Vlaamse regionale luchthavens vooropstelt, wordt mee door de Vlaamse Luchthavencommissie expliciet ondersteund. Tevens nam de visienota de gelijke behandeling van de drie regionale luchthavens als uitgangspunt, rekening houdend met het verschillend eigendomsstatuuut.

2. Bespreking

De heer *Robert Voorhamme* drukt er zijn tevredenheid over uit dat dit voorstel van decreet nu besproken wordt. Zolang er al gepraat wordt over de luchthaven van Deurne, heeft de Vlaamse overheid nooit een eenduidig beleid gehad ten overstaan van de Vlaamse regionale luchthavens. Dit was een schromelijke tekortkoming in het beleid. De spreker maakt de vergelijking met het Vlaamse Havendecreet. Ook dat decreet had tot doel een ‘level playing field’ voor de havensector te creëren. Het ging in dat decreet ook over wat de verhouding moet zijn tussen de overheid en de uitbating van de havens. Dit voorstel van decreet realiseert een en ander voor de regionale luchthavens. Dit is voor de spreker een grote vooruitgang op het vlak van transparantie en van beter bestuurlijk beleid. De heer Voorhamme zegt dat men tot dit resultaat is gekomen, na een aantal pogingen, die soms een andere richting uitgingen. Nu gaan we een coherent beleid hebben voor alle regionale luchthavens.

De spreker zegt dat dit voorstel van decreet het voordeel heeft dat men nu binnen een duidelijk ka-

der snel werk kan maken van de noodzakelijke werken die nodig zijn om de certificatie van de luchthaven van Deurne te behouden en om aan alle voorwaarden voor de verdere uitbating te voldoen, zoals ook in het regeerakkoord was bepaald. Dit is overigens ook in het bestuursakkoord van de stad Antwerpen opgenomen. Er werd gesteld dat de luchthaven Antwerpen een zakenluchthaven zou worden, met een specifieke doelstelling.

De heer Voorhamme stelt verder dat met deze regeling een zuiverder situatie zal ontstaan, dan diegene die daarvoor met een publiek-private samenwerkingsconstructie (pps) werd beoogd. Die constructie zorgde voor een artificiële toestand, waarbij bedrijventerreinen moesten worden ontwikkeld, niet omdat dat de beste locatie was voor bedrijventerreinen, maar om de pps-structuur kans van slagen te geven. Dit zou op termijn ook gezorgd hebben voor een aantal noodzakelijke mobiliteitsingrepen, om die bedrijventerreinen op een fatsoenlijke manier te kunnen ontsluiten.

De heer Voorhamme besluit met te zeggen dat de voorgestelde structuur het mogelijk maakt om de voorgenomen zakenluchthaven op een rendabele manier te exploiteren, met een minimale impact op de gehele omgeving van de luchthaven. Ook vanuit maatschappelijk oogpunt is dat een belangrijke vooruitgang.

Mevrouw *Annick De Ridder* sluit zich hierbij aan en zegt dat het een goede zaak is dat voor de luchthaven Antwerpen gekozen wordt voor een LOM-LEM-structuur. Dit zal leiden tot een betere dienstverlening, waarbij de overheid bevoegd is voor de infrastructuur en andere publieke functies, zoals beveiliging, en de private sector voor de commerciële uitbating.

Mevrouw De Ridder zegt te hebben vernomen dat de luchthaven Antwerpen een uitstel heeft gekregen om te voldoen aan de ICAO-normen. Zij stelt dat het voor haar fractie absoluut noodzakelijk is dat er nu snel werk wordt gemaakt van de noodzakelijke veiligheidswerken.

De heer *Pieter Huybrechts* zegt dat het een goede zaak is dat er nu een gelijke behandeling tussen de drie regionale luchthavens komt. Daarom is ook voor zijn fractie dit voorstel zeer gerechtvaardigd.

De heer *Jan Peumans* zegt dat het Vlaams luchthavenbeleid, in tegenstelling tot het beleid in Wallonië, steeds erg onduidelijk is geweest. Men is begonnen met een concessie-overeenkomst om vervolgens, na het mislukken daarvan, te komen tot een managementovereenkomst. Ook dat werkte niet. Dan werd een Dienst met Afzonderlijk Beheer opgericht, wat

uiteindelijk ook geen succes was. De heer Peumans herinnert verder aan het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie van 8 november 2007 naar aanleiding van het zogenaamde LOM-LEM-decreet, dat enkel bedoeld was voor de luchthavens van Wevelgem-Kortrijk en van Oostende-Brugge. De Luchthavencommissie adviseerde toen dat een structurele oplossing voor de beheerstructuur van alle regionale luchthavens getoetst moet worden aan enkele belangrijke uitgangspunten: de eenheid van beheer, het 'level playing field', de efficiënte aanwending van overheidsmiddelen en een goede afstemming van het proces van bestuurlijke verankering. De heer Peumans pleit ervoor dat dit advies ernstig wordt genomen. De minister-president stelde echter nog zeer recent, op 9 februari 2009 bij de evaluatie over de alternatieve financiering van overheidsinvesteringen naar aanleiding van de rapportage hierover van 2008, dat de alternatieve financiering van de luchthaven Antwerpen een ander verhaal was dan de financiering volgens de LOM-LEM-structuur van de luchthavens van Kortrijk-Wevelgem en Oostende-Brugge, en dat de Vlaamse Regering op 21 mei 2008 over alle aspecten een beslissing had genomen. Het ging daarbij over het voortzetten van de gesprekken over de pps-constructie voor de luchthaven Antwerpen. De heer Peumans zegt dat hij nooit begrepen heeft waarom er voor die luchthaven een andere constructie nodig was dan voor de twee andere regionale luchthavens.

3. Stemming

Ten slotte worden alle artikels van het voorstel van decreet alsook het volledige voorstel van decreet ongewijzigd eenparig aangenomen met 11 stemmen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jos DE MEYER

Marc VAN DEN ABEELEN