



Vlaams
Parlement

stuk **1505** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 28 februari 2012 (2011-2012)

Gedachtewisseling

over het dossier van de regionale luchthavens

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Johan Verstreken

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

I.	Toelichting door de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken	4
1.	Historiek van de Vlaamse regionale luchthavens	4
1.1.	Situering van de drie Vlaamse regionale luchthavens	4
1.2.	Kerncijfers	4
1.2.1.	Activiteit	4
1.2.2.	Werkgelegenheid	5
1.2.3.	Kost	5
2.	De LOM/LEM-beheershervorming	5
2.1.	Bevoegdheidsoverdracht 1992	5
2.2.	Beheer van de luchthavens	5
2.3.	De LOM/LEM-structuur	5
2.4.	Reeds genomen stappen	6
2.5.	Actuele stand van zaken	6
2.6.	Vooruitblik	6
II.	Tussenkomenst van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	7
III.	Bespreking	7
1.	Vragen en opmerkingen van leden	7
2.	Antwoorden van de heer Fernand Desmyter en minister Hilde Crevits ..	10
	Gebruikte afkortingen	13
	Bijlage: PowerPointpresentatie van de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken	15

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 16 februari 2012 een gedachtewisseling over het dossier van de regionale luchthavens. Een toelichting over de beheershervorming bij de Vlaamse regionale luchthavens werd gegeven door de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De leden van de Commissie voor Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Decreetsevaluatie, Inburgering en Toerisme waren uitgenodigd de gedachtewisseling bij te wonen. Eerder had mevrouw Annick De Ridder, voorzitter van die commissie, immers schriftelijk verzocht om een gedachtewisseling over dat onderwerp.

Een gedeelte van de presentatie waarmee de heer Desmyter zijn uiteenzetting begeleidde, is als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

I. TOELICHTING DOOR DE HEER FERNAND DESMYTER, SECRETARIS-GENERAAL VAN HET DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

1. Historiek van de Vlaamse regionale luchthavens

1.1. *Situering van de drie Vlaamse regionale luchthavens*

Ir. *Fernand Desmyter* toont bij het begin van zijn toelichting een kaart met de situering, het hinterland en de ontsluiting van de drie Vlaamse regionale luchthavens: Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem (zie bijlage, p. 17).

De eerste regionale luchthaven is die van Antwerpen. Hij ligt dicht bij de stad en men kan er tot 20 minuten voor het vertrek inchecken. Hij is voor 38% gericht op zakenvluchten, en heeft een lijnverbinding met Manchester en London City. Met een ICAO-certificaat code 3C heeft hij een baanlengte van 1510 m waarop hij vliegtuigen kan ontvangen met een vleugelbreedte tot 36 m. De luchthaven beschikt over luchtverkeersleiding.

De tweede regionale luchthaven, Oostende-Brugge, met een baan van 3200 m, geniet van andere weersomstandigheden dankzij zijn ligging aan de kust. Deze ligging beperkt ook het aantal potentieel gehinderden. Hij is de klok rond open en is gericht op vracht en chartermaatschappijen, maar maakt ook low cost mogelijk. Er kunnen vliegtuigen met een vleugelbreedte tot 65 m landen (ICAO-certificaat code 4E). Ook daar is luchtverkeersleiding aanwezig.

De derde, Kortrijk-Wevelgem, ligt in de belangrijke bedrijfsregio Kortrijk. Met zijn ICAO-certificaat code 2B kan hij vliegtuigen ontvangen met een vleugelbreedte tot 24 m. Naast de zakenvluchten vormen de medische vluchten een opportuniteit. De luchthaven werkt met een luchtverkeersinformatiedienst.

1.2. *Kerncijfers*

1.2.1. *Activiteit*

De spreker presenteert het rapport over 2009 van de studiedienst van de Nationale Bank, waaruit blijkt dat de luchthavens een hoge directe en indirecte toegevoegde waarde genereren, naast directe en indirecte werkgelegenheid. Een slide met de evolutie van het aantal bewegingen sinds 1980 (zie bijlage, p. 18) toont voor Antwerpen een duidelijke val na 2001, gevolgd door een stabilisering de laatste jaren. In 2011 waren er 52.700 bewegingen. Het aantal passagiers evolueerde parallel tot 162.840, van wie 63% een lijnvlucht nam.

In Oostende-Brugge werd ondertussen het niveau van 2001 opnieuw bereikt. Een van de zwaktes van de Afrikaanse markt waar die luchthaven zich op richt voor zijn vrachtluch-

ten, is het beperkte aantal bedrijven. De verdwijning van één enkele firma, zoals bij het faillissement van MK Airlines in 2010, heeft onmiddellijk effect op de trafiek.

Na een terugval vanaf 2000 is de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem gestabiliseerd tot 33.294 bewegingen en 69.606 passagiers in 2011, van wie 20% een zakenvlucht nam.

1.2.2. Werkgelegenheid

Antwerpen heeft vandaag 71 personeelsleden, Oostende (dat 24/24 uur open is) 125. Daarnaast zorgt Antwerpen direct voor 504 banen en indirect voor 853, Oostende voor 412 en 311, en Kortrijk voor 144 en 184 (cijfers NBB).

1.2.3. Kost

In de begroting 2012 van het Vlaamse Gewest zijn voor de luchthavens van Antwerpen en Oostende bedragen ingeschreven van respectievelijk 2.466.000 euro en 2.350.000 euro voor investeringskosten, en 2.908.000 en 4.990.000 euro voor werkingskosten. Voor de werkingssubsidie die Kortrijk sinds 2008 ontvangt, werd 795.000 euro uitgetrokken.

2. De LOM/LEM-beheershervorming

2.1. Bevoegdheidsoverdracht 1992

Vlaanderen nam in 1992 de uitrusting en de uitbating van de openbare vliegvelden op zijn grondgebied over van de Regie der Luchtwezen, op grond van het staatsvormingsakkoord van 1988. De luchthaven Brussel-Nationaal bleef echter federaal, terwijl die van Grimbergen door de Vlaamse overheid werd verkocht aan de gemeente. Die van Kortrijk staat onder het beheer van een speciaal daartoe opgericht samenwerkingsverband van dertien gemeenten, de provincie, intercommunale Leiedal en de West-Vlaamse Energie- en Teledistributiemaatschappij.

2.2. Beheer van de luchthavens

Vervolgens geeft de heer Desmyter een overzicht van alle eerdere, mislukte pogingen om het management meer op privéleest te schoeien. Wel werden Antwerpen en Oostende in 1994 elk een DAB. Hij merkt daarbij op dat de Vlaamse overheid al vroeg oordeelde dat alleen de veiligheid en de beveiliging van de regionale luchthavens tot haar kerntaken behoorden, maar niet hun exploitatie of beheer.

Nadat in juni 2006 de strategische visie was goedgekeurd door de regering, die de luchthavens erkende als economische poorten van regionaal belang, bestudeerde het VIL in het kader van een businessplan voor Oostende en Kortrijk (voor Antwerpen liep toen nog het pps-traject) het concept van een nieuwe beheersvorm. Het kwam tot de conclusie dat de aparte oprichting van een luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) en een luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM) een positieve impact zou hebben op de rendabiliteit. Het decreet waarin dit werd vastgelegd, werd op 10 juli 2008 bekrachtigd en afgekondigd voor Oostende en Kortrijk. Antwerpen werd om de eerder aangegeven reden pas later toegevoegd.

2.3. De LOMILEM-structuur

De LOM wordt een nv van publiek recht, met als doel de duurzame ontwikkeling, de instandhouding, het beheer en het buitengewoon onderhoud van de basisinfrastructuur (landingsbanen, verkeerstoren, veiligheid en beveiliging en andere). Uiteraard moeten daarbij de internationale verplichtingen worden nagekomen. De spreker noemt als voorbeeld de RESA, die ter hoogte van de luchthaven bijvoorbeeld de R11-tunnel nodig maakt in Antwerpen.

De LOM stelt tegen een marktconforme vergoeding haar infrastructuur ter beschikking van de LEM, die zelf een nv van privaatsrecht is, met als doel de commerciële uitbating maar ook het dagelijkse onderhoud van de infrastructuur.

De Vlaamse overheid zorgt als aandeelhouder van de LOM's voor de kapitaalsinbreng, maar subsidieert ook de verschillende LEM's voor hun veiligheidstaken. In Kortrijk zullen daarnaast ook de lokale partners aandeelhouder van de LOM worden.

Bij haar oprichting krijgt de LEM de statutaire personeelsleden ter beschikking gesteld, terwijl de contractuelen de keuze krijgen of ze al dan niet werknemer worden van de privémaatschappij met behoud van arbeidsvoorwaarden. Als ze kiezen om niet voor de LEM te werken, dan zal de Vlaamse overheid voor haar personeelsleden trachten een nieuwe betrekking aan te bieden binnen de Vlaamse overheid.

2.4. *Reeds genomen stappen*

In 2009 maakte Vlaanderen bekend in Europa dat het een exploitant zocht voor zijn regionale luchthavens (in januari voor Oostende en Kortrijk, in december voor Antwerpen). Er waren respectievelijk 3, 2 en 3 kandidaten, waaruit er 2, 2 en 1 werden geselecteerd in december 2009 en maart 2010. De offertes op grond van een gedetailleerd bestek werden geopend in september 2010. In april 2011 werd vastgesteld dat de Franse multinational EGIS Projects voor de drie luchthavens een regelmatige offerte had ingediend, en voor Kortrijk daarnaast ook FIA.

Vanaf dan begonnen de onderhandelingen, die gezien de economische conjunctuur niet eenvoudig zijn. De overheid volgt ze op in drie stuurgroepen met elk vier werkgroepen (op technisch, personeels-, juridisch en financieel vlak) en wordt voor die laatste twee aspecten ook permanent extern ondersteund. In Kortrijk zijn tevens vertegenwoordigers van de lokale partners betrokken. Alle documenten moeten in het Nederlands gesteld worden, maar de technische onderhandelingen verlopen ook in het Engels en gedeeltelijk in het Frans. De spreker merkt op dat de vertaalslag aan Franse zijde onvermijdelijk tijd kost, maar precisie is nu eenmaal van het grootste belang.

2.5. *Actuele stand van zaken*

Voor Antwerpen en Oostende is ondertussen het bestek voor het BAFO klaar, evenals de ontwerpen van concessie- en subsidieovereenkomst. In Kortrijk wordt hetzelfde beoogd tegen april 2012. Voor de finale offerte krijgt de kandidaat zes weken de tijd vanaf de ontvangst eerstdaags.

2.6. *Vooruitblik*

Nadat de overheid in maart de offertes heeft beoordeeld, volgen de finale onderhandelingen over het contract. In afwachting wordt het personeel degelijk geïnformeerd over de rechten en plichten die verbonden zijn aan hun keuze, en wordt contact gelegd met de vakbonden met het oog op de overname van de arbeidsvoorwaarden. Het departement mikt erop om het dossier in de eerste helft van 2012 af te werken.

De voorbereiding van de oprichting van de LOM's, die tegelijk moet plaatsvinden, is lopende. De LOM's worden opgericht door de Vlaamse Regering. Tot slot keurt de Vlaamse Regering in het najaar en na advies van de Vlaamse Luchtvaartcommissie de gunning formeel goed. Op dat moment begint een overgangsperiode van zes maanden voor de overdracht van de certificaten, de milieuvergunning en de afwikkeling van het personeelsdossier. De effectieve start van LOM's en LEM's vindt dan in de eerste helft van 2013 plaats. Kortrijk volgt hetzelfde parcours met een paar maanden vertraging.

II. TUSSENKOMST VAN MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister *Hilde Crevits* heeft begrip voor het ongeduld maar wijst op de complexiteit. Verder herinnert zij aan het regeerakkoord, dat een gelijk speelveld beoogt voor de regionale luchthavens, en aan Flanders Air Transport Network, de vierde pijler van Flanders Logistics, waarin overlegd wordt door de hele luchtvaartsector om de concurrentiepositie te verstevigen. Het netwerk kwam ondertussen al een paar keer samen. Zij bevestigt haar voornemen om een LOM pas op te richten als de LEM-partner gevonden is.

De minister wijst tot slot op het budget dat in de begroting is ingeschreven voor de Krijgsbaantunnel met het oog op de ICAO-goedkeuring van de startbaan van Deurne. Het bestek is klaar voor goedkeuring door de regering en de werken zullen nog dit jaar starten, verzekert zij.

III. BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van leden

De heer *Bart Tommelein* is tevreden dat luchthaven van Oostende eindelijk een beheersstructuur gaat krijgen die kansen biedt voor de toekomst. Belangrijker dan de rendabiliteit vindt hij de toegevoegde waarde voor de omgeving en voor de hele regio. Richtlijnen ter bescherming van de omwonenden, waar hij zelf toe behoort, mogen er zijn, maar dat geldt ook voor de genoemde kansen. Hij vraagt de minister uitdrukkelijk de drie dossiers niet aan elkaar te koppelen en te vermijden dat de vertraging van het ene het andere blokkeert. Het lid begrijpt het streven naar grondigheid en volledigheid, want men kan zich inderdaad geen nieuwe fouten veroorloven, maar onderstreept tegelijk dat het tijd is om te landen. Open Vld zegt op dat punt haar steun toe.

De fractie van de heer *Jurgen Vanlerberghe* blijft de visienota onderschrijven. Het ongeduld is echter groot. Hij vraagt of de Vlaamse onderhandelingspositie is verzwakt doordat aan de overkant van de tafel nog slechts één partij zit. Heeft de Vlaamse overheid, gezien zij van plan is om de vervangingsinvesteringen te financieren met de concessievergoeding, een bodemgrens vastgelegd waaronder het finale bod van die partner niet als valabel wordt beschouwd? Als dat laatste niet volstaat, is immers toch weer een investeringssubsidie nodig zoals vroeger. Wordt met een dergelijk scenario rekening gehouden en wat zou er het antwoord op zijn?

Vervolgens informeert hij of de veiligheidssubsidie voor de LEM nog steeds geschat wordt op de kosten van het destijds ingezette personeel, 98 in Oostende en net geen 15 in Kortrijk, met een marge van 10%? Of zijn intussen de internationale regels zodanig veranderd dat meer nodig is? Tot slot vraagt hij of de aanloopsteun voor de ontwikkeling van nieuwe lijnen blijft bestaan.

Mevrouw *Martine Fournier* wil meer uitleg over de opzegging van het contract met BIAC door toenmalig Vlaams minister Gilbert Bossuyt, die de secretaris-generaal vernoemde in zijn historiek. Verder sluit zij zich grotendeels aan bij de heer Tommelein. Zij onderstreept dat Kortrijk de enige luchthaven is waarin gemeenten participeren en zij pleiten voor een snelle realisatie. Het belang voor de kmo's in de regio is groot, en dat geldt eveneens voor de uitwerking van het medische potentieel.

De heer *Pieter Huybrechts* peilt naar de toekomst van de sportvliegerij. Hoe staat het met de opleiding van privépiloten en hun oefenvluchten? En wat zijn plannen met de oude luchtmachtbasis van Weelde-Oostmalle?

Mevrouw *Mieke Vogels* vraagt of de groei in evenwicht tussen economie en ecologie, die beloofd werd in de visienota, nog wel mogelijk is in de veranderde omstandigheden. Zo wordt de bouw van het grootste windmolenpark in Vlaanderen, gepland in en met de Antwerpse haven, al vier tot vijf jaar tegengehouden door Belgocontrol, omdat de aanvliegroute van Deurne, waar nochtans een afnemend aantal passagiers is, in het gedrang zou komen. Noemt men dat evenwicht? De regering kiest niet voor de groene economie van de toekomst maar verkiest te blijven inzetten op oude mobiliteit.

Mevrouw Vogels heeft ook vragen bij het economische rendement van een luchthaven die na de realisatie van de rechtstreekse Diaboloverbinding, verder van de haven zal liggen dan Zaventem. Het enige argument dat overblijft, is de mogelijkheid voor zakenlui om tot 20 minuten voor het vertrek in te checken, maar is het verantwoord om in crisistijden daarin belastinggeld te investeren?

Het lijkt haar, zeker in een tijd van budgettaire schaarste, onverantwoord en niet getuigend van goed bestuur dat men nu al begint met de werken aan een tunnel zonder de garantie dat het LEM-contract er in het najaar ook werkelijk komt.

Ook de heer *Bart Martens* vraagt of het opvallend beperkte aantal geselecteerde kandidaten de onderhandelingspositie van de Vlaamse overheid niet ongelooflijk verzwakt. Hij sluit zich aan bij de vraag over de bodemprijs, want een snelle berekening heeft hem geleerd dat de overheid op dit moment meer dan tien keer zoveel bijpast voor een vliegtuigpassagier (namelijk 28 euro voor elke van de 500.000 reizigers) dan voor een van De Lijn (2 euro voor elk van de 500 miljoen). Welke kostendekkingsgraad heeft de regering voor ogen?

Vervolgens informeert hij naar de bouwvergunning en het concept voor de twee Antwerpse tunnels. Wordt er gewacht op de streefbeeldstudie van de gouverneur over de R11bis of wordt daar helemaal geen rekening mee gehouden? De twee combineren lijkt het lid alvast kostenefficiënt.

Hij pleit er voorts voor om de schulden die worden aangegaan voor toekomstige investeringen in de LOM ESR-neutraal en dus buiten de begroting te houden. Maakt de regering daar werk van of kiest zij ervoor dit binnen de Vlaamse begroting te realiseren?

Tot slot wil het lid weten of de plannen van EGIS met het aangrenzende bedrijventerrein in Antwerpen, stroken met de keuze van de regering om daar geen vervoersgenererende activiteiten te ontwikkelen, gezien de verkeersafwikkeling daar nu al zo moeilijk is.

Mevrouw *Tine Eerlingen* vraagt welke inspanningen men deed om het aantal kandidaten te verruimen. Ook wil ze weten in welke mate de LEM's eisen kunnen stellen aan de LOM's op het vlak van de infrastructuur. Hoe vrij zullen ze zijn in het bepalen van de visie op de exploitatie? Worden er met EGIS aparte contracten afgesloten per luchthaven? Komt er één LOM of drie? Verloopt het overleg met het personeel vlot?

De heer *Filip Watteuw* vraagt hoeveel publieke en semipublieke instanties zorgen voor de directe werkgelegenheid. En hoe werd de indirecte berekend? Werd zij geteld of volgens een theoretisch model geschat? Hij heeft dezelfde vraag over de toegevoegde waarde. Het lid werpt vervolgens de vraag op of men ooit het banenverlies al berekende, meer bepaald doordat de luchthaven ervoor zorgt dat (buitenlandse) firma's niet komen. In dat verband peilt hij naar de dynamiek rond de luchthaven: hoeveel en welke bedrijven werden wel aangetrokken? Hij heeft ook vragen bij de toegevoegde waarde van de oefenvluchten.

In verband met de geografische situering wijst hij erop dat het interessant is te zien welke luchthavens net over de grens actief zijn. Breda en Zaventem zijn vlak bij Antwerpen, bij Kortrijk is dat de wereldstad Rijsel. Het zou kunnen dat de jaarlijkse investering van meer

dan 10 miljoen euro meer opbrengt aan werk en toegevoegde waarde, als men met hen samenwerkt. Hij stelt echter vast dat dit nog niet is onderzocht.

Verder vraagt het lid cijfers over de rendabiliteit en de zelffinancieringsgraad van de luchthavens, want die zijn nodig om te berekenen hoeveel de LEM-subsidiëring op termijn zal kosten. Tot slot informeert hij naar de stand van zaken in de realisatie van de beleidsacties die de Vlaamse Luchthavencommissie in haar memorandum van 2006 formuleerde.

De heer *Dirk de Kort* vraagt of voorafgaand aan de keuze van de geplande beheersstructuur, vergelijkend onderzoek werd gedaan over de manier waarop het best aan de doelstellingen voldaan wordt. Het lijkt er namelijk op dat de Vlaamse regionale luchthavens alle door een Franse maatschappij zullen geëxploiteerd worden. Het lid is nieuwsgierig naar de strategie en de knowhow van het bedrijf op dit vlak, want op het internet vindt men alleen informatie over hun investeringen in vastgoed, transport en tolinfrastructuur. Tot slot suggereert hij de gemeenten te laten participeren in de regionale luchthavens met het oog op een goede verstandhouding met de omgeving.

De heer *Bart Caron* deelt mee dat Groen niet tegen de luchthaven van Oostende is en integendeel zelfs voor een verdere uitbouw als passagiersluchthaven is. Hij vraagt of dat laatste profiel nog steeds even geprononceerd is in de toekomstplannen van de minister. Het lid droomt ook van een betere aansluiting op het spoor. Zijn fractie is wel minder gek op piloten met een heel korte opleiding, zeker in een stad waarin over een zeer dichtbebouwde zone wordt aangevlogen.¹

Wat Kortrijk-Wevelgem betreft, wijst hij erop dat de gepresenteerde cijfers meer dan elders (tot tweederde) gekleurd zijn door les- en recreatieve vluchten. Hij heeft dan ook grote twijfels over de rendabiliteit en het economisch potentieel. In de streek wordt de laatste jaren veel geïnvesteerd in de ontwikkeling van een grensoverschrijdende eurometropool en een van de terreinen waarop men actief wil samenwerken, is mobiliteit. Drie luchthavens, waarvan geen enkele vandaag op zich rendabel is, binnen een straal van 60 km (Rijssel, Kortrijk, Oostende) noemt hij een anachronisme. Het lid pleit in de plaats voor een bredere denkoefening.

De plaatselijke retoriek over Wevelgem spiegelt de bevolking al jaren de droom voor dat de luchthaven een belangrijk economisch instrument is, maar de balans van twintig jaar investeringen door verschillende overheden is in werkelijkheid pover. De lancering van opeenvolgende perspectieven liep telkens op een sisser af. Hij vraagt in dit verband aan de secretaris-generaal waarom de genoemde investeringen in zijn presentatie ontbraken.

Ook in deze regio vormt de luchthaven – en er is ook nog een sportvliegveld in de Wevelgemse deelgemeente Moorsele – een obstakel voor de winning van groene energie. Het lid pleit ervoor af te wegen welke van de alternatieven economisch het meeste opbrengt. Tot slot plaatst hij vraagtekens bij de rol van de lokale besturen in de LOM, wetende dat de meeste van plan zijn er zo snel mogelijk uit te stappen.

De heer *Johan Verstreken* herinnert eraan dat het een aantal jaar geleden al vijf over twaalf was. De Vlaamse regionale luchthavens zijn de enige in Europa die op dit moment ter plaatse blijven trappelen. Ondanks de tergende traagheid van de politiek, blijft hij echter geloven in de mogelijkheid om de ontwikkeling te verbeteren. Het lid heeft begrip voor de ingewikkeldheid van het dossier, maar het mag niet blijven aanslepen. Over de spoor-aansluiting in Oostende wil hij wel meedromen.

¹ Het lid maakt allusie op een stunt van de heer Tom Waes in zijn tv-programma *Tomtesterom* (op Eén, zondag 19 februari 2012). In die aflevering vloog de stuntman na een uiterst korte opleiding zelf met een Boeing 737 van Zaventem naar Oostende en terug. Ook de heer *Bart Tommelein* rakelde het fait divers op. Eerder waren er in de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media al vragen om uitleg over die stunt gesteld (*Hand. VI. Parl. 2011-12*, nr. C138-CUL19, p. 7-18).

De tegenwerping dat Vlaanderen te klein is voor drie regionale luchthavens, bestrijdt hij met het argument dat drie in Nederland wel blijkt te kunnen. Een ander geslaagd voorbeeld is het Catalaanse Girona. Dat de kust de actieradius van Oostende halveert, vindt hij geen probleem maar juist een toeristisch en economisch voordeel.

Vervolgens pleit hij voor waakzaamheid opdat de grond die vrijkomt rondom de luchthavens niet wordt toegewezen aan bewoning of industrie die niet luchthavengebonden is, en voor samenwerking met Toerisme Vlaanderen, de provinciale en lokale overheden, en de privésector. De eerstgenoemde moet zorgen voor de buitenlandse promotie die toeristen aantrekt naar onze kust en kunststeden.

Wat de hinder betreft, is die van de vrachtluchten iets verminderd, gaan de passagiersvluchten niet langer rakelings over de daken en is ook de geurhinder een stuk minder, doordat modernere toestellen worden gebruikt dan tien jaar geleden. De luchthaven moet de omwonenden respecteren, maar wie was er eerst, de luchthaven of de omwonenden? Hij erkent dat vroegere politici op dit punt fouten hebben gemaakt. In dat verband vraagt hij naar de stand van zaken van de milieuvergunning van de Oostendse luchthaven.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt hoe de gemeentebesturen in de omgeving van de luchthavens geïnformeerd worden over en betrokken worden in de ontwikkelingen.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, wijst erop dat men in een vergelijking met andere luchthavens ook op de voorwaarden moet letten waaronder die werken. Zo moet Maastricht sluiten tussen 23 en 6 uur, terwijl Bierset 24/24 uur open mag blijven. De voorzitter suggereert een werkbezoek aan Wallonië om zich te informeren over het succes van de Waalse luchthavens. Hij wijst er verder op dat Bierset perfect is aangesloten op het autowegennet en dat ook wordt op het hst-net, en dat de Waalse overheid er jaarlijks 40 miljoen euro in investeert. Anderzijds heeft het Waalse Gewest zijn eigen MER-regelgeving niet gevolgd, en zo is het wel gemakkelijk, natuurlijk.

2. Antwoorden van de heer Fernand Desmyter en minister Hilde Crevits

De heer *Fernand Desmyter* wikt en weegt zijn antwoorden omdat hij de lopende procedure niet in gevaar wil brengen. Op de opmerkingen over het lage aantal overblijvende kandidaten, antwoordt hij dat de concessie en haar duidelijke klijtlijnen bekendgemaakt zijn in de Europese vakliteratuur. De kandidaturen werden beoordeeld door een jury van interne en externe mensen. Men kon niet anders dan alle regels te respecteren, merkt hij nog op. De beoordeling van het BAFO laat hij aan de Vlaamse overheid over.

De veiligheidssubsidies aan de LEM's zijn inderdaad verbonden aan het aantal personeelsleden. Het geactualiseerde bestek verschilt op dit punt weinig van vroeger, verzekert hij. Het businessplan mag niet uitgaan van aanloopsteun, wat echter de Vlaamse overheid niet verhindert om per dossier te beslissen of ze dit bestaande instrument inzet.

De beslissing over de opzegging van BIAC werd genomen na eensluidend advies van de administratie.

Sportvliegerij wordt niet uitgesloten maar komt pas op de tweede plaats na de zaken. Ook de opleiding van piloten moet ergens kunnen gebeuren, vult hij aan. In dat verband bevestigt hij contacten met Defensie over de militaire vliegvelden die zij wensen af te stoten. Aan een overnamebeslissing moet wel een kosten-batenanalyse voorafgaan.

De spreker erkent dat Zaventem nabij is, dat is bekend, maar studies geven aan dat daarnaast ook de regionale luchthavens potentie hebben. Dat de toekomstige economische ontwikkeling onvoorspelbaar is, ontslaat de overheid volgens hem niet van de plicht om erin te geloven.

Voor de methodologische uitgangspunten van de berekening van de opbrengst verwijst hij naar de expertise van de Nationale Bank, die elk jaar ook analoog de zeehavens bestudeert.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart vraagt de realisatie van de R11-tunnel tegen februari 2013.

Op dit moment gaat het departement er niet van uit dat de LOM ESR-neutraal hoeft te zijn. Maar die neutraliteit kan wel beoogd worden als de operatie succesvol tot een nieuwe dynamiek leidt en de inkomsten voor de LOM voldoende groot worden.

Over de intenties van EGIS met Antwerpen wil hij op dit moment niets zeggen.

De kandidaten hebben de huidige cijfers over het Vlaamse investeringsprogramma in het bestek kunnen lezen. De verdere behoeften op dit vlak hangen af van het succes van de LEM. Het zal op dat moment aan de LOM zijn om in het kader van overleg haar verantwoordelijkheid te nemen.

Het decreet schrijft een aparte LOM per luchthaven voor. Anderzijds zal een maatschappij die twee of drie luchthavens uitbaat, dat doen op grond van synergie.

De door de heer Watteeuw gevraagde cijfers en lijst van firma's, belooft hij over enkele dagen te bezorgen. Hij wijst er wel al op dat bepaalde publieke en semipublieke diensten aangerekend worden en dus niet louter uitgaven maar ook inkomsten voor de overheid genereren. Ook de statistieken over de verhouding tussen zaken-, oefen- en andere vluchten worden overgemaakt.

Samenwerking met luchthavens over de grenzen is strategisch niet evident. De overheid heeft de plicht te kijken naar het belang van Vlaanderen.

Hij erkent dat het beleid van ruimtelijke ordening rond de luchthaven coherent moet zijn. Het mag de ontwikkeling niet onmogelijk maken. Ook de andere vragen van de Vlaamse Luchtvaartcommissie zijn opgenomen in het overleg Flanders Air Transport Network.

Hij verzekert de heer de Kort dat de keuze voor de beheersvorm LOM/LEM wel degelijk werd gemaakt op grond van een vergelijkende studie, met name die uit mei 2004 van het Vlaams Forum Luchtvaart.

In de onderhandelingen met EGIS zijn geen contra-indicaties opgedoken op het vlak van ervaring. Het bedrijf exploiteert nu al drie luchthavens. In de verstandhouding met de omgeving zal niet alleen de LOM een belangrijke rol spelen, want ook de LEM heeft daar belang bij.

Passagiers zijn belangrijk voor Oostende, maar die luchthaven is tegelijk de enige die in aanmerking komt voor vrachtvervoer. Het is niet aan de overheid maar aan de exploitant om te kijken waar zich de meeste ontwikkelingskansen voordoen, vanzelfsprekend binnen de voorwaarden van de milieuvergunning.

Hij legt voorts uit dat in zijn presentatie de investeringen ten koste van het Vlaamse Gewest figureren (bijlage, p. 22), en die waren er nog niet voor Kortrijk-Wevelgem. Daar wordt immers gewacht op de afwikkeling van de LOM/LEM-operatie, maar er wordt wel al over gepraat met de lokale partners. Hij denkt in dat verband dat de aanwezigheid van de Vlaamse overheid in die LOM de terughoudendheid van die lokale partners zal verminderen.

Als de tunnelwerken in Deurne starten, moeten de omliggende gemeenten minstens geïnformeerd worden, erkent hij. De conclusies over de vergelijking met Wallonië, komen toe aan het beleid.

Minister *Hilde Crevits* onderstreept dat de Vlaamse overheid absoluut niet de bedoeling heeft de luchthaven van Deurne te verplaatsen. De tunnel die nodig is voor de ICAO-conformiteit, wordt wel degelijk, ook technisch, afgestemd op de streefbeeldstudie, maar de bouwvergunningen moeten wel apart aangevraagd worden. Dat is nog niet gebeurd, maar de verlening zal weinig complex zijn, omdat de aanvraag volledig binnen de R11-zone blijft.

Over de milieuvergunning voor de luchthaven van Oostende loopt een procedure bij de Raad van State, waarin de auditeur pleit voor vernietiging. Het Vlaamse Gewest bereidt zijn verdediging voor, die in een memorie zal worden neergelegd tegen 24 februari 2012. Daarna moeten pleidooien en uitspraak nog volgen.

Voor de rest wacht zij op de finale offertes.

De heer *Bart Tommelein* is verbaasd dat sommigen de toegevoegde waarde van de regionale luchthavens in vraag stellen. Hij wijst erop dat de studie uit 2006 een positieve impact van de nieuwe beheersvorm op de rendabiliteit voorspelt. Zijn doel is een grotere economische waarde voor zowel de omgeving als voor heel Vlaanderen. Hij wil niet dat alles wordt overgelaten aan de buurlanden. Samenwerking, bijvoorbeeld door vluchten te ontvangen die elders niet kunnen landen vanwege het weer, is prima, maar ook de werkgelegenheid in de streek van Oostende is een belangrijk aandachtspunt. Elke baan die men creëert door de luchthaven impulsen te geven, is welkom.

De heer *Bart Caron* spreekt zijn bezorgdheid erover uit dat de overname zou kunnen leiden tot een slappere toepassing van de milieuregels op vraag van de exploitant. Er wordt hem gemeld dat vandaag al bijzonder soepel wordt omgegaan met de milieuvergunning in Wevelgem en Oostende. In dat verband wil hij weten of ook de helikoptervluchten onder de LEM vallen.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat de milieuvergunning dwingend is en dat de kandidaten dat weten uit het bestek en de onderhandelingen. De LEM exploiteert wel degelijk het volledige luchthavengebied en dat is niet beperkt tot vliegtuigen.

De heer *Jurgen Vanlerberghe* waarschuwt voor het nimbysyndroom in verband met de lesvluchten. Hij vindt tot slot dat in de grensoverschrijdende samenwerking ook de andere luchthavens in het Franse ‘département du Nord’ moeten betrokken worden.

Voorzitter *Jan Peumans* stelt voor om het dossier met de commissie te blijven opvolgen en binnen een zestal maanden een soort voortgangsrapportage te bespreken. Minister *Hilde Crevits* verklaart daarmee akkoord te gaan.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Johan VERSTREKEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BAFO	best and final offer
BIAC	Brussels International Airport Company
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
FIA	nv Flanders International Airport, Wevelgem
hst	hogesnelheidstrein
ICAO	International Civil Aviation Organization
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LOM	luchtvaartontwikkelingsmaatschappij
MER	milieueffectrapport(age)
MK Airlines	Michael C. Kruger Airlines
NBB	Nationale Bank van België
nimby	not in my backyard
pps	publiek-private samenwerking
RESA	runway end safety area
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek

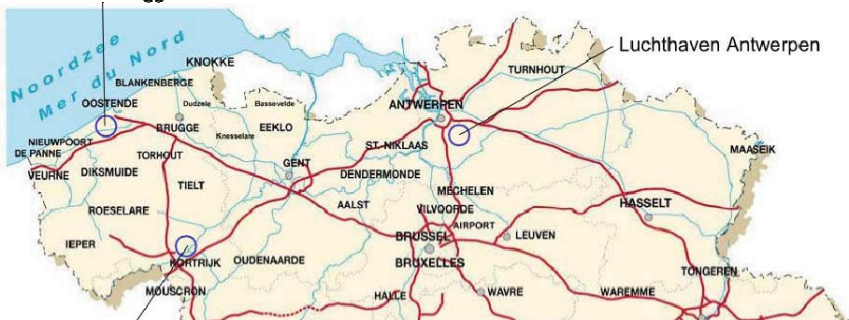
BIJLAGE:

PowerPointpresentatie van de heer Fernand Desmyter,
secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Situering van de drie Vlaamse luchthavens



Internationale luchthaven
Oostende-Brugge



Internationale luchthaven
Kortrijk-Wevelgem

Luchthaven Antwerpen

De drie Vlaamse regionale luchthavens – korte voorstelling



Economisch belang van de luchthavens:

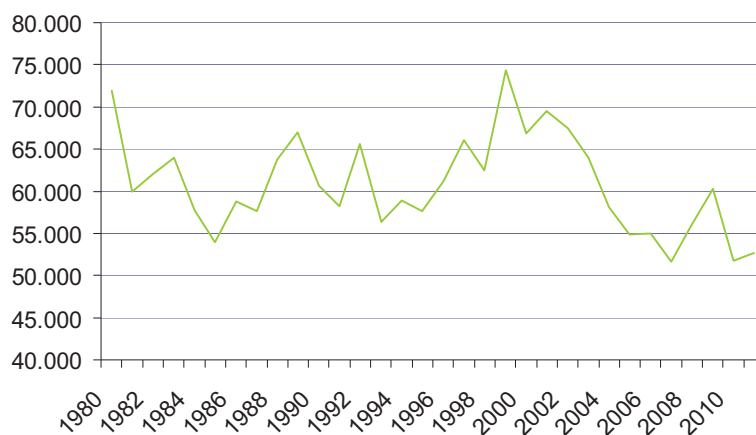
(cijfers: Studie NBB, Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium – Report 2009)

	Directe Toegevoegde Waarde	Indirecte Toegevoegde Waarde	Totaal
Luchthaven Antwerpen	39,3 mln €	47,7 mln €	87 mln €
Luchthaven Oostende-Brugge	30,3 mln €	20,5 mln €	50,8 mln €
Luchthaven Kortrijk-Wevelgem	7 mln €	6,7 mln €	13,7 mln €

Kerncijfers



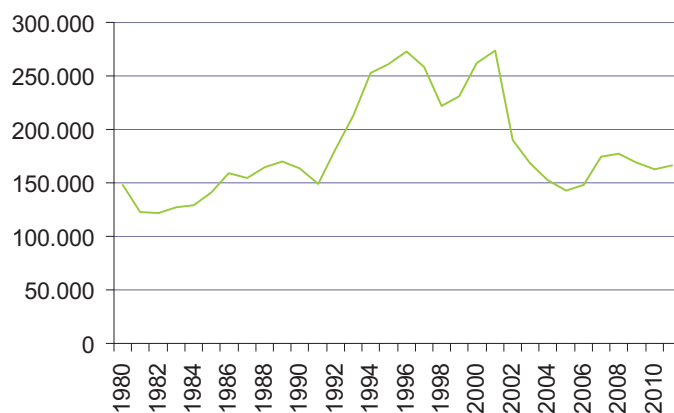
Aantal bewegingen op de Luchthaven Antwerpen



Kerncijfers



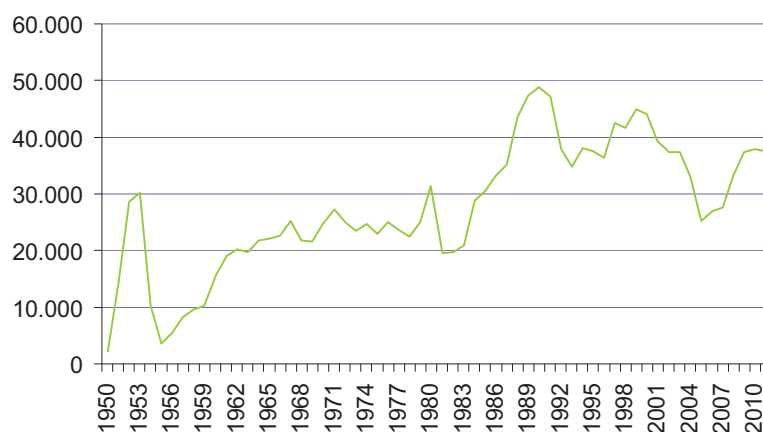
Aantal passagiers op de Luchthaven Antwerpen



Kerncijfers



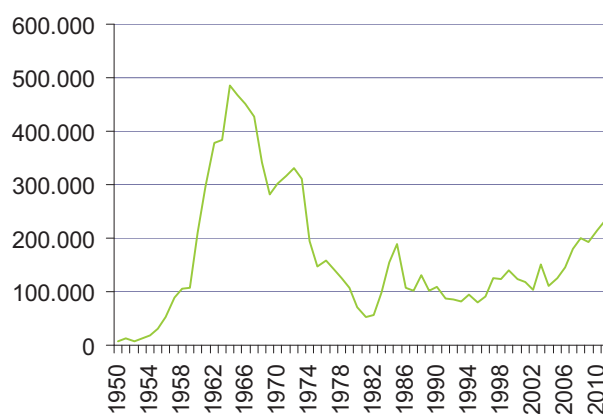
Aantal bewegingen op de Luchthaven Oostende-Brugge



Kerncijfers



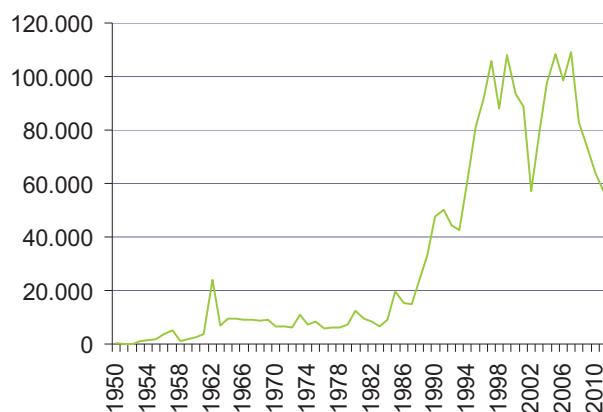
Aantal passagiers op de Luchthaven Oostende-Brugge



Kerncijfers



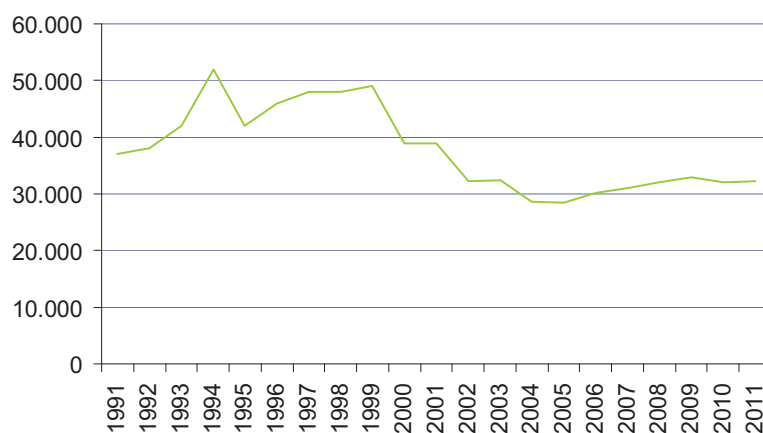
Hoeveelheid vracht op de Luchthaven Oostende-Brugge



Kerncijfers



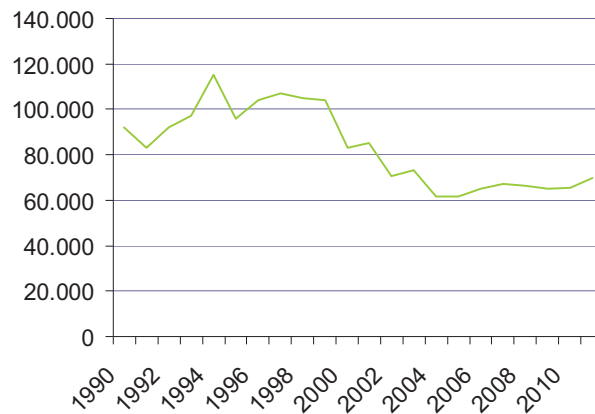
Aantal bewegingen op de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem



Kerncijfers



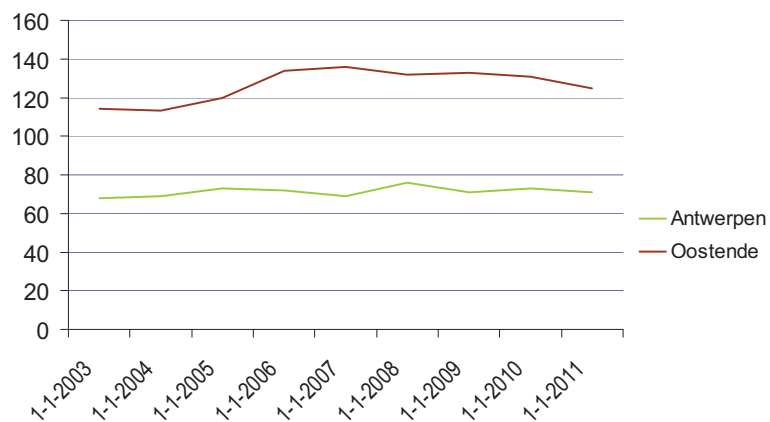
Aantal passagiers op de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem



Kerncijfers



Aantal personeelsleden op de Vlaamse Regionale luchthavens



Kerncijfers



Directe en indirecte werkgelegenheid

(cijfers: Studie NBB, Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium – Report 2009)

	Directe Werkgelegenheid	Indirecte Werkgelegenheid	Totaal
Luchthaven Antwerpen	504	853	1.357
Luchthaven Oostende-Brugge	412	311	723
Luchthaven Kortrijk-Wevelgem	144	184	328

Kerncijfers



Kost Vlaamse Regionale luchthavens

- De luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge krijgen jaarlijks een investeringssubsidie en een werkingssubsidie:

(cijfers BO 2012)	Antwerpen	Oostende-Brugge
Investerings	2.466.000 €	2.350.000 €
Werking	2.908.000 €	4.990.000 €

- De luchthaven Kortrijk-Wevelgem krijgt sinds 2008 een werkingssubsidie:

(cijfers BO 2012)	Kortrijk-Wevelgem
Werking	795.000 €

Kerncijfers



Kost Vlaamse Regionale luchthavens

