



Vlaams
Parlement

stuk **2410** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 30 januari 2014 (2013-2014)

Gedachtewisseling

over de regionale luchthavens

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Wilfried Vandaele

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroi;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

1. Voorafgaande bespreking.....	4
2. Inleidende toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	5
2.1. Het beheer van de regionale luchthavens	5
2.2. Strategische visie.....	5
2.3. LOM, LEM, Vlaamse overheid	6
2.4. Selectie kandidaten	6
2.5. Kortrijk-Wevelgem	6
2.6. Oostende-Brugge en Antwerpen.....	7
3. Uiteenzetting door ir. Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken	7
3.1. De doorlopen procedure.....	7
3.1.1. Oostende-Brugge en Antwerpen	7
3.1.2. Kortrijk-Wevelgem.....	8
3.2. De inhoud van de overeenkomsten	9
3.2.1. De concessieovereenkomst	9
3.2.2. Subsidieovereenkomst.....	9
3.2.3. Terbeschikkingstellingsovereenkomst en overeenkomst overdracht contractuelen.....	9
3.3. Financiële impact	10
3.4. Waarom LOM-LEM?.....	11
3.5. Conclusie.....	12
4. Uiteenzetting door de heer Jean-Paul Desgranges, projectleider voor België bij EGIS	13
5. Uiteenzetting van de heer Marcel Buelens, directeur-generaal van EGIS voor de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen.....	13
5.1. De Vlaamse luchthavens.....	13
5.1.1. Engagements EGIS.....	13
5.1.2. Knowhow luchthavenmanagement	14
5.1.3. Luchthaven Oostende-Brugge	14
5.1.4. De luchthaven van Antwerpen	15
5.1.5. Sociale aspecten	16
5.1.6. Stakeholders en partners	17
5.2. De groep EGIS.....	17
Gebruikte afkortingen	19

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 10 oktober en 19 december 2013 een gedachtewisseling over de beslissing van de Vlaamse Regering van 19 juli 2013 tot toekenning van de exploitatie van de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen aan EGIS Projects S.A. Aan de gedachtewisseling namen deel: mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, ir. Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de heer Jean-Paul Desgranges, projectleider voor België van EGIS Holding, en de heer Marcel Buelens, CEO van de LEM's van de regionale luchthavens.

Aan de gedachtewisseling werden twee interpellaties gekoppeld over hetzelfde onderwerp, met name van de heren Jan Penris (nr. 136) en Peter Reekmans (nr. 138). De heer Reekmans verklaarde evenwel vooraf de correctheid van de door de minister voorgestelde cijfers in twijfel te trekken, zich baserend op de cijfers die de leden ter inzage hadden gekregen. Het dossier van genoemde regeringsbeslissing was immers ter inzage gelegd onder voorbehoud van vertrouwelijkheid (conform artikel 90, 5, van het Reglement). Door de daaruit voortvloeiende geheimhoudingsplicht (artikel 104, 1, c, van het Reglement), werd dit als een onmogelijke situatie ervaren. De commissie besliste hierop eenparig het Rekenhof te verzoeken de overeenkomst tussen de Vlaamse Regering en EGIS na te zien, mede op basis van de door de regering aan de leden ter inzage gelegde informatie. De bevindingen van het Rekenhof (*Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 40/1) en de interpellaties werden door de commissie op 19 december 2013 behandeld. Het verslag verscheen in de Handelingen (*Hand.* VI.Parl. 2013-14, nr. C87-OPE6).

1. Voorafgaande bespreking

De heer *Peter Reekmans* maakt zijn beklag over de late terinzagelegging van het dossier van de regeringsbeslissing. En nu het ter inzage is gelegd, worden de leden onderworpen aan een geheimhoudingsplicht. Ook voor de heer *Jan Penris* is de geheimhoudingsplicht in een dossier waarin openbare middelen ingezet worden, eigenaardig. Hij noemt een behandeling van de interpellaties in besloten zitting een pijnlijke primeur voor het Vlaams Parlement. De heer *Björn Rzoska* sluit zich bij die kritiek aan.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat het dossier is goedgekeurd op de laatste ministerraad voor het zomerreces. Men kan een dossier ter inzage leggen zodra de notulen zijn goedgekeurd. Zij heeft dat ook met de voorzitter van het parlement besproken. De goedkeuring van de notulen kon pas op de eerste ministerraad na het reces, in september dus.

Zij motiveert ook de vertrouwelijkheidsclausule die wordt gehanteerd. Het gaat om businessmodellen van de private partner EGIS op basis waarvan de Vlaamse Regering overging tot de selectie van die partner voor de exploitatie van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen. De minister heeft EGIS wel gevraagd of de groep bereid was het businessplan in de commissie te komen uitleggen. Het is aan de vertegenwoordigers van de exploitant om dan te zien hoever ze kunnen gaan in hun antwoorden op vragen.

De minister voegt daaraan toe dat zij uit respect voor het parlement gewacht heeft over de beslissing van de Vlaamse Regering te communiceren tot na de presentatie van het dossier in de commissie. Ook de heer Marcel Buelens, CEO van EGIS voor beide regionale luchthavens, heeft daarover de pers nog niet ingelicht.

De heer *Peter Reekmans* maakt zich zorgen over de draagwijdte van de geheimhoudingsplicht. Mag hij in zijn interpellatie cijfers citeren uit het vertrouwelijke dossier? Hij meent immers dat hij cijfers heeft opgemerkt die niet overeenkomen met wat in de commissie zal worden gepresenteerd.

Na een schorsing van de vergadering blijkt er een unanieme consensus is om in openbare commissievergadering de toelichting te laten gebeuren van het dossier en om de interpellaties en de andere vraagstelling uit te stellen tot een volgende vergadering. Intussen wordt het Rekenhof gevraagd de cijfers van het contract te vergelijken met de cijfers in de presentaties van de minister, het Departement MOW en EGIS.

2. Inleidende toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

2.1. *Het beheer van de regionale luchthavens*

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat, na de tweede staatshervorming, sinds 1992 de luchthavens van Antwerpen en Oostende worden beheerd door het Vlaamse Gewest. Het Vlaamse Gewest heeft als exclusieve bevoegdheid: “(...) de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal.” (artikel 6, §1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen).

Over de laatste twintig jaar is er een relatief constante trafiek. Oostende kent een lichte stijging in passagiers, maar de vrachtmarkt is eerder volatiel te noemen. Antwerpen kent een terugval, zeker na het faillissement van Sabena. In 2012 had Antwerpen 140.139 passagiers, waarvan 61 procent gerealiseerd werd op lijnvluchten. Oostende had 232.654 passagiers.

Over dezelfde periode werden diverse pogingen ondernomen om het beheer van de luchthavens te commercialiseren. Er was een managementovereenkomst in de periode 1999-2002. Er werden contractuele managers aangesteld in 2003-2004 voor de luchthaven Antwerpen, en tot op heden voor de luchthaven Oostende. Er werd een poging tot pps ondernomen voor de luchthaven van Antwerpen in de periode 2001-2006.

Na de aanslagen van 11 september 2001 werd de internationale reglementering van de International Civil Aviation Organization, strenger, waardoor we als beheerder en exploitant van de luchthavens geconfronteerd werden met bijkomende investeringsnooden voor onze luchthavens. Die bijkomende investeringsnood, zowel op basis van het ICAO-certificaat als op basis van de milieuvergunning voor Antwerpen en Oostende samen, bedraagt 45 miljoen euro. Voor Kortrijk is dat 10 miljoen euro. Dat zijn ramingen op het prijsniveau van 2013.

Alvorens te beslissen die investeringen uit te voeren, maakte het Vlaams Instituut voor de Logistiek in 2006 in opdracht van de Vlaamse Regering een ontwerpstudie voor een businessplan voor de luchthavens van Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem. Hierin kwamen de beperkingen van de huidige beheersstructuur tot uiting, zeker binnen een sterk commerciële en volatiele markt.

2.2. *Strategische visie*

Op 2 juni 2006 legde de Vlaamse Regering een strategische visie voor de regionale luchthavens vast. Het concept LOM-LEM werd daarbij ontwikkeld. Het belang van de drie Vlaamse regionale luchthavens als economische poorten werd erkend en er werd een toekomstvisie ontwikkeld. Die zag er als volgt uit: kansen geven aan regionale luchthavens tot verdere ontwikkeling en uitgebalanceerde groei, gelijke behandeling van elke luchthaven, en een grondige herziening van de bestaande beheersvormen.

De algemene verwachting was dat een private LEM-partner een positieve impact zou hebben op de rendabiliteit van de luchthavens, meer commerciële mogelijkheden zou hebben om de luchthavens verder te ontwikkelen, snel de juiste commerciële stappen zou kunnen

zetten om optimaal in te spelen op de markt, en beter geplaatst zou zijn om exploitatierisico's in te schatten en te beheren. Dat werd dan ook bij de evaluatie en selectie van de kandidaten meegenomen.

Het Vlaams Parlement keurde daarop het decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem goed op 10 juli 2008. Later, als gevolg van het stopzetten van de pps-procedure voor de luchthaven van Antwerpen werd op 8 mei 2009 een toevoeging gedaan voor Antwerpen. In het decreet zijn zowel de taken alsook de voorwaarden en verplichtingen meegegeven, en is bijzondere aandacht voor het personeel opgenomen. In de beheershervorming worden de taken van de huidige diensten met afzonderlijk beheer herverdeeld in kerntaken voor de LOM, LEM en Vlaamse overheid.

2.3. *LOM, LEM, Vlaamse overheid*

De LOM is een nv van publiek recht. Doel van de LOM is de duurzame ontwikkeling, de instandhouding, het beheer en het buitengewoon onderhoud van de basisinfrastructuur. Ook moet de LOM voldoen aan de ICAO-verplichtingen inzake infrastructuur. De LOM stelt de infrastructuur ter beschikking van de LEM, tegen een marktconforme vergoeding. Basisinfrastructuur is infrastructuur die primordiaal is voor een luchthaven: de landingsbaan, de toren, de infrastructuur inzake veiligheid en beveiliging.

De LEM is een nv van privaat recht. Doel van de LEM is: de commerciële uitbating van de luchthaven en het dagelijks onderhoud van de infrastructuur.

De Vlaamse overheid staat in voor 'Safety and Security'. In het licht van de eenheid van bevel in aansturing sluit ze daarvoor een subsidieovereenkomst af met de LEM. Voor de uitvoering van deze taak ontvangt de LEM een subsidie.

De LOM sluit met de LEM een concessieovereenkomst af voor het ter beschikking stellen van de terreinen, die dan door de LEM kunnen worden geëxploiteerd binnen de bestaande milieuvergunningen. De LEM betaalt hiervoor een concessievergoeding aan de LOM.

De LOM krijgt als taak van de Vlaamse overheid de basisinfrastructuur op niveau te brengen en te houden. Hiervoor wordt een beheersovereenkomst afgesloten met de LOM. De LOM ontvangt van de Vlaamse overheid een investeringsdotatie en exploitatiedotatie en zorgt ervoor dat de infrastructuur op gecertificeerd niveau blijft.

2.4. *Selectie kandidaten*

In de eerste fase was er een zoektocht naar kandidaten die invulling konden geven aan wat verwacht wordt van kennis en knowhow, en die ook de exploitatierisico's op zich zouden nemen. Het resultaat daarvan was dat er voor de luchthaven Kortrijk twee kandidaten werden geselecteerd en voor de luchthavens Antwerpen en Oostende telkens één kandidaat. Dat was telkens EGIS.

De ingediende dossiers werden geëvalueerd en ook al doorvertaald naar de verdere perspectieven van de respectieve LOM's. Op basis daarvan werden de vervolgstappen gezet. Voor de luchthavens Antwerpen en Oostende werd het BAFO-bestek opgesteld en werd de onderhandeling met de kandidaat voortgezet.

2.5. *Kortrijk-Wevelgem*

Tijdens de onderhandelingen met twee geïnteresseerde partners bleek de beheershervorming van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem een te grote financiële impact voor de LOM en haar aandeelhouders te hebben. Daarom is die piste verlaten. Daarnaast zou ook de

vervolgprocedure een vrij lange doorlooptijd kennen in verhouding tot de bestaande investeringsnaden op korte termijn en maakte de complexe bestaande structuur, met onder andere lopende concessieovereenkomsten, het niet mogelijk om een snelle transitie naar de voorgestelde beheersstructuur te verwezenlijken.

Gelet op de complexiteit van de beheerssituatie en op de grote financiële impact, blijkt een LOM-LEM voor Kortrijk-Wevelgem niet de meest geschikte beheersstructuur. Er wordt een nieuw model uitgetekend, dat ervoor zorgt dat de nodige investeringen in infrastructuur mogelijk gemaakt worden op korte termijn. Die beheersstructuur wordt nu uitgewerkt in overleg met de Intercommunale Leiedal en de provincie. De haalbaarheid van voormelde financieringswijze zal nog worden voorgelegd aan de Europese Commissie. Dat geldt ook voor de contracten die worden afgesloten voor de andere regionale luchthavens.

2.6. Oostende-Brugge en Antwerpen

Voor de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen werden de onderhandelingen afgerond en dat resulteerde in een concessieovereenkomst, een subsidieovereenkomst, een overeenkomst over de overdracht van contractuele personeelsleden en een terbeschikkingstellingsovereenkomst. Deze documenten zijn integraal ter inzage gelegd. In die overeenkomsten werden de oorspronkelijke principes uit het decreet uitgewerkt. EGIS heeft in deze overeenkomsten heel duidelijk engagementen genomen ten aanzien van een correcte invulling van de voorwaarden voor het personeel. Dat werd ook gesproken in het sectorcomité. Die bespreking heeft op 28 juni 2013 geresulteerd in een protocol van akkoord.

Voor de ontwikkeling van de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen zijn er ook engagementen voor een exploitatie voor een termijn van 25 jaar. Er is dus ook een exploitatierisico genomen, met een duidelijk groeiscenario binnen de milieuvergunning. Een concessievergoeding is minimaal gewaarborgd, en er is een verhoging van de maatschappelijk toegevoegde waarde van de regionale luchthavens.

Op 4 juli 2013 heeft de Vlaamse Luchthavencommissie advies¹ uitgebracht. Op 19 juli 2013 besliste de Vlaamse Regering, namens de LOM's in oprichting, de exploitatie van de luchthavens toe te kennen aan EGIS-Projects.

3. Uiteenzetting door ir. Fernand Desmyter, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken

3.1. De doorlopen procedure

De heer *Fernand Desmyter* herinnert eraan dat de procedure is gestart in het Vlaams Parlement met de goedkeuring van het decreet van 10 juli 2008². Op basis van dat decreet werd in 2009 een procedure gestart om een geschikte LEM-kandidaat te vinden. Over de regelmatigheid van de inschrijvingen werd beslist in april 2011. Het resultaat was dat er voor de luchthaven Oostende-Brugge één kandidaat overbleef: EGIS. Dat is dezelfde kandidaat als voor de luchthaven Antwerpen. Voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem waren er twee kandidaten: EGIS en FIA. Tijdens de onderhandelingen werden de voorstellen van EGIS en FIA bekeken. EGIS mocht een BAFO indienen.

3.1.1. Oostende-Brugge en Antwerpen

De spreker maak een onderscheid tussen enerzijds de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen en anderzijds de luchthaven Kortrijk.

¹ < <http://www.vlaamسلuchthavencommissie.be/vlc/publicatie/advies-concessieovereenkomsten> >.

² Decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem (*Parl. St.* VI.Parl. 2007-08, nr. 1703/3).

Voor de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen werden de BAFO-offertes geopend op 30 april 2012. De finale contractonderhandelingen vonden plaats tussen september 2012 en februari 2013.

Het decreet stipuleert dat er ook met de vakorganisaties moet worden onderhandeld over het personeelsaspect, dat zeer belangrijk is in de LOM-LEM-beheersvorming. Dat is afgerond in juni 2013 en op 19 juli 2013 heeft de regering de concessieovereenkomst, de subsidieovereenkomst, de overeenkomst voor de overdracht van contractuele personeelsleden en de terbeschikkingstellingsovereenkomst voor de statutaire personeelsleden goedgekeurd. Voor de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge werd het protocol met de vakorganisaties ondertekend op 28 juni 2013. Het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie hebben we ontvangen op 4 juli 2013.

3.1.2. Kortrijk-Wevelgem

De structuur van de aandeelhouders van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem was verschillend van die van de andere twee luchthavens. In Antwerpen en Oostende-Brugge is het Vlaamse Gewest de enige aandeelhouder is; bij de luchthaven van Kortrijk is er een gedeeld aandeelhouderschap, waarbij de Vlaamse overheid slechts de helft vertegenwoordigt. De provincie, de Intercommunale Leiedal, de stad Kortrijk en de gemeente Wevelgem hebben elk ongeveer evenveel aandelen. Om te komen tot beslissingen wordt altijd overlegd in een overlegcomité, waarin die partijen vertegenwoordigd zijn.

Nadat de offertes waren binnengekomen van EGIS en FIA en er met de betrokken firma's is onderhandeld, bleek dat het niet eenvoudig was om snel tot de voorgestelde beheersstructuur te komen. Het zou ook een veel grotere financiële impact hebben voor het Vlaamse Gewest. Er was afgesproken dat de inbreng van het Vlaamse Gewest in geld zou gebeuren en de inbreng van de lokale partners, vooral de provincie en Leiedal, in de vorm van gronden. Tegenover de grond die zij inbrachten in natura, moest eenzelfde bedrag van de Vlaamse overheid staan. Dat bedrag liep nogal hoog op, door de waarde van de inbreng in natura. Er is gekeken naar een alternatieve oplossing, waarbij de inbreng in geld van de Vlaamse overheid beperkt zou kunnen worden.

Er was ook het probleem dat in de luchthaven van Kortrijk belangrijke concessieovereenkomsten lopen, nog voor vijftien tot twintig jaar, met bijna dezelfde orde grootte als de concessies in het kader van LOM-LEM. Er bestond een groot risico op claims.

Daarom is in overleg met de lokale partners gekeken naar een ander model, waarbij er sneller een resultaat zou kunnen zijn, met minder inbreng van de Vlaamse overheid, maar waarbij er toch over gewaakt zou worden dat de noodzakelijke investeringen om het ICAO-certificaat te behalen, zouden kunnen worden gerealiseerd. Ook in het nieuwe voorstel wordt ervan uitgegaan dat de Vlaamse overheid de luchthaven zou ondersteunen om de infrastructuur op peil te krijgen.

De leiding voor het alternatieve voorstel zou komen van de POM West-Vlaanderen. Er zou een nv naar privaat recht worden opgericht, waarin de Vlaamse overheid een minderheidsparticipatie zou nemen. Op termijn zou men ook wel pogen te komen tot de LOM-LEM-structuur zoals die decretaal is bepaald. De structuur die nu wordt voorgesteld is tijdelijk, maar laat toe om de luchthaven van Kortrijk efficiënter te beheren, in samenwerking met het Vlaamse Gewest, om de noodzakelijke investeringen te doen en later te groeien naar de LOM-LEM-structuur.

Ook in het alternatieve voorstel van een nv met privaat recht, zoals in de LOM-LEM-structuur, zou het Vlaamse Gewest instaan voor de kosten en taken verbonden aan vei-

ligheid en beveiliging van de luchthaven. We moeten nog nagaan of de werkwijze die nu wordt voorgesteld, haalbaar is voor de Europese Commissie. Daarvoor zou een aanmelding komen, om te kijken of er geen sprake is van ontoelaatbare staatssteun. Dat dossier wordt voorbereid door de Vlaamse overheid in overleg met de lokale partners.

3.2. De inhoud van de overeenkomsten

3.2.1. De concessieovereenkomst

De concessieovereenkomst bepaalt de verplichtingen van LOM en LEM gedurende de 25 jaar van de concessie. De taken van de LOM zijn: de terbeschikkingstelling van de infrastructuur, de investeringen en de aanpassingen noodzakelijk voor het behoud van het ICAO-certificaat, en het buitengewoon onderhoud aan de basisinfrastructuur.

De belangrijkste taken van de LEM zijn: de exploitatie van de luchthaven, de uitvoering van de taken inzake luchtvaartveiligheid en -beveiliging, het gewone onderhoud van de basisinfrastructuur en al het onderhoud van de overige infrastructuur. De LEM bepaalt zelf de tarieven, prijzen en vergoedingen in haar relaties met luchtvaartmaatschappijen en de concessionarissen die aanwezig zijn op de luchthaven. Ook is afgesproken met de LEM-partner dat, zoals nu al gebeurt in de regionale luchthavens, de pilotenscholen en opleidingscentra over de faciliteiten kunnen blijven beschikken zoals vandaag.

Voor de concessie betaalt de LEM jaarlijks een concessievergoeding aan de LOM. Er is over gewaakt dat de continuïteit van exploitatie wordt verzekerd. Nu is er een transitieperiode. Er zijn tientallen bedrijven actief op die luchthavens. Tot heden hebben zij contracten met de diensten van de DAB's van de twee luchthavens. Al die ondernemingen zijn aangeschreven om te vragen om hun contracten voort te zetten onder de LEM. Uit de reacties blijkt dat het zo zal zijn. Wat de toekomst betreft, is het uitkijken hoe de nieuwe uitbater van de luchthavens, EGIS, die concessieovereenkomsten zal beheren.

In de concessieovereenkomst is ook een bepaling opgenomen over het einde van de concessie. Vijf jaar voor het einde van de concessie zal dat worden voorbereid. Er moet dan een inventaris worden gemaakt van de infrastructuur, alle roerende goederen, overeenkomsten enzovoort. Die komen terug naar de LOM. Over het personeel van de LEM worden ook afspraken gemaakt. De LOM wordt de laatste zes maanden van de concessie intensief betrokken bij de exploitatie van de luchthaven, waarschijnlijk om een nieuwe concessie te kunnen voorbereiden en om de gegevens voor deze concessie goed te kunnen inschatten voor de partner die nadien zal komen.

Voor het Vlaamse Gewest is het vooral het Departement MOW dat in de regeling een belangrijke rol speelt.

3.2.2. Subsidieovereenkomst

Naast de concessieovereenkomst is er ook een subsidieovereenkomst opgesteld. De LEM zal subsidies krijgen voor het uitvoeren van haar taken inzake luchtvaartveiligheid en luchtvaartbeveiliging. In die subsidieovereenkomst wordt aangegeven wat die subsidies zijn.

3.2.3. Terbeschikkingstellingsovereenkomst en overeenkomst overdracht contractuelen

Er is een terbeschikkingstellingsovereenkomst uitgewerkt. Die bevat de afspraken over de terbeschikkingstelling van de statutaire personeelsleden die overgaan naar de LOM/LEM. Het gaat om 55 statutaire personeelsleden in Antwerpen en 74 in Oostende. Het komt erop neer dat die statutaire personeelsleden al hun rechten als ambtenaar behouden, maar

onder het functionele gezag van de LEM komen. Er is dus maar één chef op het terrein, de LEM. De personeelsleden behouden al hun rechten en plichten als ambtenaren, tot en met de sociale voordelen.

Er is een overeenkomst over de overdracht van contractuele personeelsleden. Het gaat om vijftien contractuele personeelsleden in Antwerpen en 54 in Oostende. De regeling stipuleert dat ze de keuze hebben om al dan niet naar de LEM over te gaan. Wie kiest om over te gaan, gaat van rechtswege over en behoudt al zijn rechten conform de Europese richtlijn.

De contractuele personeelsleden komen eveneens over met behoud van al hun rechten en voordelen, administratieve en geldelijke anciënniteit en zo meer. De band met de Vlaamse overheid wordt hier wel verbroken.

De personeelsleden hebben de keuze om niet over te gaan. De personeelsleden moeten hun beslissing kenbaar maken tegen 14 oktober 2013. Ze werden hiervan begin augustus op de hoogte gebracht.

Degenen die niet overgaan, worden persoonlijk begeleid naar een nieuwe functie binnen de structuren van de Vlaamse Gemeenschap. Dat begeleidingstraject duurt maximaal zes maanden. Het is een inspanningsverplichting, geen resultaatsverbintenis; dat wordt heel duidelijk in het decreet gestipuleerd, maar vanuit de Vlaamse overheid zullen alle inspanningen geleverd worden om een passende betrekking aan te bieden. In eerste instantie gedurende zes maanden. Als er dan nog geen succes werd geboekt, dan kan de termijn met maximaal drie maanden worden verlengd. Na die negen maanden zal het personeelslid ontslagen worden indien er geen passende betrekking kon worden gevonden bij de Vlaamse overheid. Dan wordt er gedurende twee jaar outplacement aangeboden aan de contractuele personeelsleden die al minstens twee jaar onafgebroken in dienst zijn geweest bij de Vlaamse overheid.

3.3. Financiële impact

De kostprijs van de huidige beheersstructuur, de DAB's Antwerpen en Oostende-Brugge, bedraagt in totaal 12,8 miljoen euro op jaarbasis (begroting 2013).

Dat bedrag is niet voldoende om de noodzakelijke investeringen uit te voeren voor het behoud van het ICAO-certificaat. Daarvoor zijn eenmalige investeringen in basisinfrastructuur noodzakelijk voor een bedrag van 45,5 miljoen euro. Het gaat om volgende werken in Oostende: de overlaging van de baan, de modernisering van de rolbaan, rioleringswerken, herstellen van de laadvloer en het verlengen van de rolbaan (voor een totaal van 34,2 miljoen euro). Voor Antwerpen gaat het om de overlaging van de baan, de verlegging van taxibaan B, het herstel van de laadvloer en de riolering en een nieuwe slijtlaag op de rolbanen A en F (samen 11,3 miljoen euro).

Indien deze investeringen mee in beeld zouden worden gebracht, dan zou dat betekenen dat het Vlaamse Gewest, zonder de LOM-LEM-operatie, 18,2 miljoen euro per jaar nodig zou hebben.

De geraamde kostprijs LOM-LEM voor Antwerpen en Oostende-Brugge bedraagt gemiddeld 19,6 miljoen euro op jaarbasis, inclusief de noodzakelijke infrastructuurwerken.

De conclusie is dat de meerkost van de LOM-LEM-structuur ten opzichte van de huidige DAB's gemiddeld 1,4 miljoen euro op jaarbasis bedraagt. Dat bedrag is een gemiddelde. Een belangrijk punt is dat indien de omzet van de LEM hoger is dan door EGIS werd ingeschat in haar BAFO, de concessievergoeding zal stijgen, en dan vermindert de finan-

ciële impact voor het Vlaamse Gewest. De heer Desmyter kan melden dat er een conservatieve inschatting gebeurd is vanuit de LEM. Maar de mensen van de LEM zijn beter geplaatst dan ik om daar straks uitleg over te geven.

De onderhandelingen met EGIS waren allesbehalve gemakkelijk. Het LOM-LEM-bestek is op de markt gebracht in 2009. De belangstelling was op dat moment, om het zacht uit te drukken, niet overdonderend. We hebben dan ook de financiële en economische crisis meegemaakt, en we hebben allemaal kunnen vaststellen dat ook de luchtvaartsector in een moeilijke periode zat. De onderhandelingen met EGIS zijn wel degelijk in deze context gevoerd moeten worden.

De concessieovereenkomst is heel concreet uitgewerkt voor de eerste tien jaar, daarvoor heeft EGIS een businessplan moeten uitwerken. Voor de vijftien jaar daarna is het niet zo goed uitgewerkt, dat was ook niet voorzien in het bestek. Er is vooral gekeken naar de eerste tien jaar. Wel is er in de concessieovereenkomst een onderscheid gemaakt tussen de concessievergoeding voor de eerste tien jaar en de concessievergoeding vanaf het elfde jaar. De concessievergoeding vanaf het elfde jaar ligt veel hoger dan in de eerste tien jaar. Voor de luchthaven van Oostende is er een positieve knik na het tiende jaar. Bij de luchthaven van Antwerpen is er ook een knik, maar die is minder groot.

3.4. *Waarom LOM-LEM?*

De LOM-LEM-beheershervorming, waarbij een private partner wordt gezocht, kost 1,4 miljoen euro per jaar meer dan als de Vlaamse overheid zelf die exploitatie zou voortzetten. Niet alleen in 2008 maar zelfs al in de jaren 1995-1996 hebben de opeenvolgende regeringen zich altijd afgevraagd of luchthavenuitbating wel een rol was voor de Vlaamse overheid. Het antwoord was bij bijna elke minister en regering dat dit niet normaal is en dat het beter zou zijn om een andere beheersvorm te vinden waarin de privésector een grotere rol speelt. Men heeft verschillende pogingen gedaan met het aantrekken van managers uit de privésector. In Antwerpen hebben we ook het pps-verhaal gekend dat niet tot een goed einde is gekomen. Uiteindelijk heeft men dan beslist om in 2008 het LOM-LEM-decreet goed te keuren dat duidelijk kiest voor een privé-exploitatie van de luchthavens. De stelling blijft overeind dat het uitbaten van een luchthaven geen kerntaak is of kan zijn voor de overheid.

We moeten ook verder kijken dan naar de rechtstreekse kosten, zeker op korte termijn, voor de Vlaamse overheid. De heer Desmyter maakt een vergelijking met de zeehavens. De Vlaamse overheid investeert enorm veel geld in de basisinfrastructuur van onze havens. Bovendien subsidieert ze de zeehavens voor een aantal taken. Ze doet dat omdat de zeehavens een belangrijke toegevoegde waarde hebben voor de economie en de welvaart in Vlaanderen.

Op basis van studies die zijn gemaakt door de Nationale Bank meent de spreker dat de regionale luchthavens in Vlaanderen ook een belangrijke toegevoegde waarde hebben. De toegevoegde waarde van de luchthaven van Antwerpen wordt geraamd op 87 miljoen euro per jaar. Voor de luchthaven van Oostende is dat 50,8 miljoen euro per jaar. Deze cijfers dateren uit het jaar 2009.

Hij hoopt dat met het aantrekken van EGIS de trafieken op onze luchthavens zullen stijgen. Uit de onderzoeken van de Nationale Bank en uit een studie van Ecorys³ voor de Nederlandse luchthavens (2009) kan men vaststellen dat een stijging van de trafieken ook heel belangrijk is voor de werkgelegenheid. In 2009 bedroeg de tewerkstelling in de lucht-

³ <http://www.ecorys.nl/nl/projects>.

haven van Antwerpen meer dan 1300 personen. Voor Oostende-Brugge gaat het over meer dan 700 personen.

Uit de studie van Ecorys blijkt dat de werkgelegenheid stijgt met 660 tot 2800 arbeidsplaatsen per 1 miljoen bijkomende passagiers. De spreker is er zeker van dat de luchthavens wel degelijk extra passagiers zullen aantrekken. Hij is ervan overtuigd dat de LEM, de privépartner, de luchthavens op een meer bedrijfsmatige wijze kan uitbaten. Een privéonderneming beschikt over veel autonomie en heeft veel meer interne besluitvormingsregels dan een overheid om beslissingen te kunnen nemen. Een privéonderneming is ook veel flexibeler om in te spelen op wijzigende omstandigheden in de markt.

Een overheid is veel minder thuis in de evolutie van de markt in de luchthavensector dan de betrokken bedrijven die in deze sector actief zijn. Zij hebben veel meer knowhow en een veel breder netwerk dan de overheid. Dat is een belangrijke troef om te kunnen inspelen op de sterke concurrentie en op een zeer sterk veranderd klimaat binnen de luchtvaartsector.

De LEM beschikt ook over heel wat commerciële mogelijkheden die de overheid niet heeft om luchthavens te doen groeien. Ten opzichte van de huidige trafiek kan de LEM zorgen voor meer trafiek. Dat kan ook niet anders dan hun doelstelling zijn. Die trafiekstijging is immers essentieel voor hun winst. Geen enkele privéonderneming wil activiteiten ondernemen zonder zeker te zijn dat de winst wordt gemaximaliseerd.

Die hogere winst zal een hogere concessievergoeding voor de LOM tot gevolg hebben en zal er ook voor zorgen dat er meer toegevoegde waarde en meer werkgelegenheid zal worden gecreëerd.

De LEM is bevoegd voor de commerciële exploitatie, de LOM enkel voor de basisinfrastructuur. De Vlaamse overheid heeft als kerntaak te zorgen voor veiligheid en beveiliging. Daartoe keert zij subsidies uit aan de LEM. De Vlaamse overheid wordt ook sterk betrokken bij het wel en wee en bij de toekomst van onze luchthavens omdat ze ook beheerder blijft van de basisinfrastructuur.

3.5. *Conclusie*

De LOM-LEM-beheershervorming betekent een extra kost voor de Vlaamse overheid. Maar het loont zeker de moeite om deze inspanning te leveren om de toekomst van onze luchthavens veilig te stellen. Die luchthavens zijn en blijven belangrijke troeven voor de Vlaamse welvaart en economie. De concessieovereenkomst is een goede basis voor een vruchtbare samenwerking tussen de LOM's en de LEM's voor de komende 25 jaar.

Om effectief te kunnen starten moeten de LEM's het ICAO-certificaat krijgen. Daarover beslist het federale Directoraat-Generaal Luchtvaart. Die aanvraag is ingediend en het onderzoek loopt. De Europese Commissie dient een positieve uitspraak te doen over de staatssteun voor de luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge. De milieuvergunning moet worden overgedragen van de DAB naar de LEM. Die besprekingen zijn volop bezig. Tot slot moeten de bodemattesten beschikbaar zijn voor de kadastrale percelen van het totale territorium van de twee luchthavens.

De verwachting is dat de effectieve exploitatie door de LEM zal gebeuren in de loop van het eerste kwartaal van volgend jaar.

4. Uiteenzetting door de heer Jean-Paul Desgranges, projectleider voor België bij EGIS

De heer *Jean-Paul Desgranges* wil vooreerst de tevredenheid van EGIS bevestigen over de toekenning van het beheer van de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen en zijn wil verduidelijken om de luchthavens te ontwikkelen. Al meer dan veertig jaar beheert EGIS onder een of andere vorm luchthavens. De groep heeft zonet de 25ste verjaardag van haar eerste concessie gevierd, een concessie van dertig jaar, die zij gekregen hebben in 1988. Ook andere concessies zijn ondertussen hernieuwd. EGIS wil immers een lange-termijnsamenwerking met de overheid. Het betreft hier geen kortetermijnopdrachten, het betreft een publiek-privaat partnerschap op lange termijn.

Zoals straks zal verduidelijkt worden, beheert EGIS twaalf luchthavens, die ongeveer 22 miljoen passagiers vertegenwoordigen. Met Oostende-Brugge en Antwerpen zullen het er dus veertien zijn. De heer Desgranges heeft nota genomen van de gedachtewisseling en de vragen hierbij. Hij wil daarbij de aandacht vestigen op het feit dat het hier in geest van EGIS niet om een zuivere en eenvoudige privatisering gaat, gezien het, zoals de heer Desmyter het heeft voorgesteld, een publiek-privaat partnerschap betreft. De groep blijft zeer nauwe banden hebben met de administratie tijdens de vergaderingen van de verbindingscomités tussen de LOM's en de LEM's. EGIS moet dan ook regelmatig verantwoording afleggen over de wijze waarop het bedrijf de luchthavens beheert. EGIS heeft de intentie, zoals in de offerte is verduidelijkt, de verschillende regionale actoren te betrekken in haar strategische overwegingen over de ontwikkeling van de luchthavens.

EGIS gelooft in het potentieel van de luchthavens, en om die reden heeft de groep onder andere de heer Marcel Buelens aangeworven, die de directeur-generaal wordt van de LEM's van Antwerpen en Oostende-Brugge. De huidige functie van de heer Desgranges als CEO is tijdelijk, in afwachting van de definitieve benoeming van de heer Buelens. De heer Buelens maakte reeds naam bij de luchthaven van Charleroi die hij heeft weten te ontwikkelen. EGIS heeft er vertrouwen in dat hij hetzelfde zal doen voor de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen.

5. Uiteenzetting van de heer Marcel Buelens, directeur-generaal van EGIS voor de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen

De heer *Marcel Buelens* wil een gedeelte van het businessplan presenteren. Dat businessplan is uitgebreider, maar hij beperkt zich tot het deel dat publiek kan worden gemaakt – een businessplan van een privéfirmas is immers altijd handig voor concurrenten.

5.1. De Vlaamse luchthavens

5.1.1. Engagements EGIS

Het engagement van EGIS als luchthavenexploitatiemaatschappij is het opzetten van een win-winpartnerschap op lange termijn. In de LEM's garandeert het bedrijf betrouwbaarheid op lange termijn om de beste prestaties te leveren met een infrastructuur die essentieel is voor ontwikkeling en groei. EGIS engageert zich tot het selecteren van zakenpartners met een grote toegevoegde waarde en het creëren van waarde voor passagiers en alle andere stakeholders.

Ook wil EGIS frequent en open overleggen met de LOM's. Daar heeft de heer Desmyter het al over gehad. Voorts is het maximaliseren van concessievergoedingen op lange termijn voor de LOM's een doelstelling. Dat houdt ook het vernieuwen en verfijnen in van de concessieovereenkomsten die vandaag met de DAB's bestaan.

5.1.2. *Knowhow luchthavenmanagement*

Het is de bedoeling van de LEM's om, met de knowhow van EGIS in luchthavenmanagement, de best practices toe te passen. Het is daarbij de bedoeling het netwerk van strategische partners en het luchthavennetwerk van EGIS, dat bijna wereldwijd is, in te zetten. EGIS streeft er ook naar om haar deskundigheid in luchthavenmanagement te implementeren, en om de ervaring van EGIS in luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden activiteiten te benutten. Paradoxaal genoeg zijn die niet-luchtvaartgebonden aspecten soms belangrijker voor de inkomsten van een luchthaven dan het vliegen zelf.

5.1.3. *Luchthaven Oostende-Brugge*

Wat zijn de sterke kanten en de opportuniteiten van de luchthaven Oostende-Brugge? Dat is ten eerste de grote ongebruikte capaciteit. In de eerste tien jaar is het businessplan vrij conservatief opgevat. Er is immers gekeken naar de geschiedenis van die luchthavens en naar de realiteit. De jongste vijf jaar ging het van de ene crisis naar de andere. Vandaar cijfers, die misschien wat laag zullen lijken. Ten tweede zijn er het vrachtvervoer en de chartervluchten, die volgens de heer Buelens ook een toekomst hebben in een luchthaven zoals Oostende-Brugge. De strategie zal bestaan in het aantrekken van nieuwe luchtvaartmaatschappijen en het verhogen van het vrachtvervoer, vrachtvervoer dat zich op dit ogenblik in een wereldwijde crisis bevindt.

De missie, visie en strategie voor Oostende-Brugge is het ontwikkelen van de luchthaven als een drijvende kracht van een economische en ecologische groeipool, wat gelijkstaat aan het creëren van banen. De nadruk wordt gelegd op de groei van het aantal passagiers, door onder meer lagekostvervoerders en hybride vervoerders aan te trekken. Hybride vervoerders zijn vervoerders die zowel package als 'seat-only' verkopen, maar die ook groepen vervoeren. Zo zijn er twee Belgische maatschappijen, die trouwens uit de gewezen maatschappij Sabena zijn gegroeid.

Ook wil EGIS de logistieke keten regisseren voor selectief gekozen vrachtsegmenten, zodat de goederenstroom van verladers efficiënter, effectiever en duurzamer wordt door de keuze van de luchthaven van Oostende-Brugge. Voorts wil EGIS de terminal voor de passagiers ecologischer maken. Het is tevens de bedoeling de capaciteit beter te gebruiken door de activiteiten te spreiden. Zo wil men files vermijden bij de security en bij het inchecken. Tot slot wil EGIS een proactieve en transparante communicatie voeren. Daarbij wil de maatschappij voortdurend zoeken naar synergieën met andere luchthavens. Dat bestaat er dan bijvoorbeeld in dat EGIS de Vlaamse luchthavens ter beschikking stelt als andere luchthavens moeten sluiten wegens sneeuwval. Vooral aan de kust heeft een luchthaven een vrij goede meteorologische historie.

In de visie voor Oostende-Brugge zal de luchthaven tegen 2017 een voorbeeld zijn van duurzame ontwikkeling onder de kleine en middelgrote vracht- en passagiersluchthavens in Noordwest-Europa, zowel voor de directe gebruikers – de luchtvaartmaatschappijen, passagiers en verladers – als voor de onrechtstreeks betrokkenen, vooral de omwonenden, de publieke stakeholders en de actiegroepen. De luchthaven Oostende-Brugge wil internationaal worden erkend door duurzaamheid als drijvende kracht te beschouwen voor zaken, groei en ontwikkeling. Daartoe zal EGIS aanwezig zijn op internationale luchthavencongressen.

Wat de strategie betreft, is er een marketingplan, een routeontwikkeling gekoppeld aan market research. Dat is jammer genoeg een deel waarover de heer Buelens wat geheimzinnig moet doen. Hij vreest dat de aanpak van EGIS door concurrerende luchthavens

gekopieerd wordt. Het is immers crisis en er heerst harde concurrentie. Daarom kan route-ondersteuning voor luchtvaartmaatschappijen en prijszetting heel belangrijk zijn.

Een van de objectieven is het aantrekken van nieuw startende vervoerders. Dat noemt men ‘niche players’. De spreker kan zich voorstellen dat een grote luchtvaartmaatschappij niet geïnteresseerd zal zijn om zakenmensen naar grote steden te brengen. Het kan wel zijn dat een luchtvaartmaatschappij geïnteresseerd is om met een middelgroot vliegtuig een dagelijkse vlucht te maken naar zijn centrale hub, zoals Frankfurt of Londen.

Het aantrekken van vervoerders die nu werken vanuit overvolle luchthavens, is een ander objectief. Ook het ontwikkelen van een project voor de vrachtmarkt met vluchten overdag en het ontwikkelen van synergieën met de havens van Zeebrugge en Oostende zijn objectieven. Een ander doel is het ontwikkelen van een ‘Road Feeder System’: een netwerk van vrachtwagens dat de toekomstige of vertrekkende vracht verspreidt of aanbrengt in een cirkel van 800 kilometer.

De verwachtingen voor de eerste tien jaar lijken en zijn ook conservatief. Als die cijfers verhogen in de realiteit, des te beter. Voor cargo geldt hetzelfde scenario. Jammer genoeg zijn de verschillen daar groter, omdat vooral Oostende de laatste jaren het slachtoffer is geweest van de crisis.

Het investeringsplan van EGIS voor de luchthaven van Oostende bedraagt meer dan 4,5 miljoen euro. Er wordt geïnvesteerd in het comfortabel maken van de passagiersterminal – die doet nu nog wat koud aan –, in het optimaliseren of automatiseren van de vrachtterminal, in rollend materieel en de uitbreiding van het cliënteel. Dat laatste kan via zakenreizen naar het buitenland om klanten te overtuigen de luchthaven aan te doen. Voorts wordt er geïnvesteerd in de opleiding van het personeel. ICT, soft- en hardware vormen misschien wel de grootste brok.

Ten slotte zijn er de commerciële activiteiten. Daar is EGIS al mee gestart, ook al is er een transitieperiode. Zo werkt EGIS in de Westhoek mee aan 100 jaar Groote Oorlog. De heer Buelens kan zich voorstellen dat families van oud-strijders die hoek van het land willen bezoeken. Als daar interesse voor onze kunststeden kan worden gekoppeld, is dat mooi meegenomen voor de economie.

5.1.4. De luchthaven van Antwerpen

De luchthaven van Antwerpen heeft sterke kanten en opportuniteiten. Vandaag is Antwerpen succesvol gepositioneerd als luchthaven voor zakelijk verkeer, met bijvoorbeeld regelmatige vluchten naar London City en Manchester. EGIS heeft bevestigingen gedaan en wil daar rekening mee houden. Er wordt door passagiers gevraagd naar vluchten naar Genève, Zurich, Milaan en Rome. De heer Buelens meent dat zulke bestemmingen vanuit Antwerpen een zeker succes kunnen hebben.

Er zijn nogal wat ‘local heroes’ in Antwerpen. Op de luchthaven werken een aantal mensen die dat met hart en ziel doen. De spreker heeft er daarvan al een aantal ontmoet.

Een andere opportuniteit is de positieve en stabiele ontwikkeling van het verkeer en van het zakenmodel. Tenslotte moet je vooreerst de klanten proberen te houden die je hebt. EGIS gaat aan commerciële retentie doen, maar ook zeker aan ontwikkeling. Extra commerciële inspanningen betekenen meer bestemmingen.

De missie voor Antwerpen is leider te zijn in zakelijke vluchten tussen belangrijke Europese zakensteden, zich specialiserend in routes tussen metropolen en Antwerpen, door te ageren als een snelle, duurzame en klantvriendelijke luchthaven. De luchthaven van

Antwerpen moet vormen van synergie ontwikkelen met de voortdurende sociaaleconomische ontwikkelingen in de regio Antwerpen en in het bijzonder in de diamant- en haven-industrie, de mode- en logistieke sector. De spreker denkt daarbij alleen al aan al die grote bedrijven die hun hoofdkantoor hebben in Antwerpen. Die mensen vliegen momenteel niet vanuit Antwerpen. EGIS zal ten slotte een proactieve en transparante communicatiemethode ontwikkelen voor alle belanghebbenden.

Wat is de visie van de luchthaven van Antwerpen? Tegen 2015 is de internationale luchthaven Antwerpen de snelste, meest flexibele, meest klantvriendelijke luchthaven die Antwerpen verbindt met de belangrijkste zakensteden en andere nabij gelegen Europese metropolen, gelegen op anderhalf tot drie uren vliegtijd. Antwerpen heeft een korte startbaan, dezelfde als London City. Men kan er alleen maar van dromen om in Antwerpen iets gelijkaardigs te creëren als London City.

Bovendien is de luchthaven een belangrijk argument voor het aantrekken van buitenlandse investeerders en voor de marketing van de Antwerpse regio als de zakenregio in Noordwest-Europa voor onder andere de diamantsector, de havenactiviteiten en de mode-industrie.

Wat is de strategie? Er is een marketingplan ontwikkeld: routeontwikkeling door middel van doelgerichte marktresearch. EGIS bevraagt mensen over wat zij vinden dat er nog ontbreekt. Met die informatie kan men dan naar luchtvaartmaatschappijen trekken. Het profiel van de luchthaven moet worden opgewaardeerd. De luchthaven van Antwerpen moet worden gepositioneerd als referentie in de zakenwereld. Ondertussen is dat al redelijk gebeurd. De LEM moet aanwezig zijn op netwerkevents, op Europese congressen. Er moet worden gewerkt aan routeondersteuning, ontwikkeling en prijszetting. Er moet een inkomstenstrategie worden uitgetekend voor zowel luchtvaartgebonden als niet-luchtvaartgebonden activiteiten. Er moet waarde worden gecreëerd met betrekking tot de luchthavensite. En er moeten andere activiteiten worden aangetrokken op en rond de luchthaven.

Wat zijn de verwachtingen wat passagiers betreft in Antwerpen? De heer Buelens laat een grafiek zien waarin de passagiers stijgen van iets meer dan 80.000 in 2014 tot meer dan 180.000 in 2037. Die cijfers zullen misschien wel wat verschillen van de cijfers die men elders heeft gezien. Maar het gaat hier enkel om de commerciële passagiers en niet om de passagiers die met privévliegtoeren vliegen.

Er is een investeringsplan voor Antwerpen, goed voor 2 miljoen euro aan investeringen. Dat houdt in: aanpassingen en comfort van de passagiersterminal; General Aviation-terminal, de terminal waar mensen met privévliegtoeren vertrekken en toekomen; rollend materieel; uitbreiding cliënteel gebonden; opleidingen van het personeel; ICT, soft- en hardware.

5.1.5. Sociale aspecten

De heer Buelens zegt een organisatie te erven met twee bloedgroepen, namelijk statutaire en contractuele werknemers. EGIS is de verbintenis aangegaan dat beide gelijk zullen worden behandeld. De LEM's verwelkomen alle statutaire werknemers als volwaardige personeelsleden en garanderen een evenwaardige behandeling met de contractuele collega's die op de payroll van de LEM zullen staan.

De LEM's garanderen ten aanzien van de contractuele personeelsleden, die binnen de vooropgestelde termijn schriftelijk instemmen met de overgang naar de LEM, dat de volgende elementen worden overgenomen:

- al hun rechten en plichten, zoals die voortvloeien uit de op het tijdstip van de overgang bestaande arbeidsovereenkomsten;
- hun functie, zoals die op het tijdstip van de overgang bestaat; hun anciënniteit; hun salaris en de salarisschaal waarop zij op het tijdstip van de overgang recht hebben;
- hun toelagen, vergoedingen en voordelen die op reglementaire en contractuele basis worden toegekend en waarop zij op het tijdstip van de overgang recht hebben.

Al het personeel zal genieten van luchtvaartgebonden opleidingen en zal zich kunnen ontwikkelen dank zij de ervaring van de groep EGIS in deze materie.

Het ontwerp van arbeidsreglement zal in overleg met de vakbondsafvaardiging worden gefinaliseerd en ingevoerd. Het zal ook aan de contractuele personeelsleden worden overhandigd. De dienstregelingen zoals van kracht op het tijdstip van de overgang zullen in het arbeidsreglement worden opgenomen. Die oefening is op dit ogenblik aan de gang met de sociale partners.

Vanaf de start van de exploitatie zal een vakbondsafvaardiging worden opgericht die bevoegd zal zijn voor de contractuele personeelsleden die overgaan naar de LEM. De statutaire personeelsleden zullen ook worden betrokken bij de werking van de vakbondsafvaardiging. Zolang er geen ondernemingsraad of comité voor preventie en bescherming op het werk is opgericht – dat kan pas na de sociale verkiezingen van 2016 – zal de vakbondsafvaardiging, naast haar eigen taken, de taken van de ondernemingsraad of het comité voor preventie en bescherming op het werk op zich nemen.

5.1.6. Stakeholders en partners

Wie zijn de stakeholders en partners van de LEM's? Dat is uiteraard de LOM, in transparant overleg. In het concessiecontract is vastgelegd hoe dat overleg zal verlopen. Het personeel, zowel statutair als contractueel, zal evenwaardig worden behandeld. De luchtvaartmaatschappijen zijn uiteraard belangrijke partners. Belgocontrol mag ook niet worden vergeten. De passagiers zijn de mensen waar de LEM's straks van moeten leven. Met de omwonenden wil men communiceren. Zij zijn op de hoogte van wat er allemaal te gebeuren staat. Verder zijn er nog alle partners en leveranciers, alle indirecte economische zakenrelaties, de gemeenschap in de omgeving in het algemeen en uiteraard de regionale en federale autoriteiten.

5.2. De groep EGIS

De EGIS-groep bestaat uit een holding, met daaronder twee werkmaatschappijen, EGIS Avia en EGIS Projects. Daaronder staat dan weer onder meer EGIS Airport Operation. Die maatschappij omvat onder meer de twee LEM's die deel zullen uitmaken van de twaalf luchthavens die door EGIS Airport Operation zullen worden gemanaged.

De EGIS-groep is vooral groepsleider in engineering en in consultancy met betrekking tot de bouw. Het kapitaal is voor 75 procent afkomstig van de Caisse des Dépôts, wat activa van 265 miljard oplevert. Voor 25 procent behoort de firma toe aan het management en aan de werknemers.

Tussen 2007 en 2012 is de omzet verdubbeld. De omzet van EGIS Airport Operation bedraagt nu 900 miljoen euro. Het personeelsbestand van de EGIS Group bestaat wereldwijd uit ongeveer 12.000 mensen. Daarvan werken 4500 mensen in de weg- en luchthavenwerkmaatschappijen en 7500 mensen in de technische divisie. Van die 7500 mensen werken er 4600 in Frankrijk en de Franse territoria en 2900 in internationale vestigingen. De Vlaamse luchthavens maken hier 10 procent van uit.

De activiteiten van de groep hebben zich de voorbije jaren vooral op Frankrijk en op de Franse overzeese gebieden geconcentreerd. Stilaan worden de activiteiten internationaal verdeeld en komt een wereldwijde verspreiding tot stand.

De groep is op verschillende markten actief. De EGIS Group is actief in de wegen- en spoorwegenexploitatie. De luchtvaart neemt EGIS Airport Operation voor zijn rekening. De EGIS Group bouwt ook luchthavens en legt ook wegen aan. Voorts zijn er activiteiten op het vlak van industrie, energie en techniek, op het vlak van stedelijke ontwikkeling en mobiliteit, op het vlak van water en milieu en op het vlak van havens, zeeën en waterwegen. De activiteiten zijn, met andere woorden, vrij breed gespreid.

Tot slot wil de heer Buelens nog de evolutie van EGIS Airport Operation schetsen. De voorbije twee jaar is het aantal passagiers dat de groep controleert en waaraan service wordt verleend, van 10,4 miljoen passagiers tot 21,5 miljoen passagiers gestegen. Die groei heeft zich in 2012 vooral op de Verenigde Staten toegespitst.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Wilfried VANDAELE,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BAFO	best and final offer
CEO	chief executive officer
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
FIA	Flanders International Airport
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	informatie- en communicatietechnologie
LEM	luchthavenexploitatiemaatschappij
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
nv	naamloze vennootschap
POM	provinciale ontwikkelingsmaatschappij
pps	publiek-private samenwerking
S.A.	société anonyme