

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 908
van **GWENNY DE VROE**
datum: 2 maart 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Luchthaven Zaventem - Vrijwaring concurrentiepositie

De directie en de vakbonden van de luchthaven van Luik hebben een brief aan premier Charles Michel gestuurd. Ze stellen voor om de cargotrafiek in Luik te ontwikkelen en de hinder op Brussels Airport te verminderen. Brussels Airport vreest dat cargobedrijven de luchthaven zullen verlaten omdat de Brusselse Regering hun strengere geluidsnormen wil laten gelden.

De concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem tegenover de regionale luchthavens vormt een van mijn grote bezorgdheden. De luchthaven van Zaventem heeft voor Brussel, voor Wallonië, maar zeker ook voor Vlaanderen een heel belangrijke toegevoegde waarde.

Het Vlaams regeerakkoord verwijst naar een evenwichtig en duidelijk exploitatiekader, waarbij de leefbaarheid van de luchthavenregio gegarandeerd wordt en de economische ontwikkeling van de nationale luchthaven gestimuleerd wordt. Als economische attractiepool genereert Brussels Airport een ruime tewerkstellingsimpact in de omgeving. In de luchthavenregio - Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel, Kortenberg, Sint-Lambrechts-Woluwe, Evere en Vilvoorde - is voor meer dan de helft van de tewerkstelling de aanwezigheid van de luchthaven cruciaal en voor twee derde van de werkgelegenheid is de aanwezigheid van de luchthaven belangrijk.

Toerisme Vlaanderen en Brussels Airport hebben in 2012 een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Deze overeenkomst wordt jaarlijks geactualiseerd, aldus de minister in zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag (nr. 1117 van 12 mei 2016). Een belangrijk onderdeel in deze samenwerkingsovereenkomst zijn de inspanningen om nieuwe luchtverbindingen naar de luchthaven te halen. Toerisme Vlaanderen probeert met zijn kennis en contacten nieuwe vluchten naar Brussels Airport in gunstige zin te laten evolueren, aldus de minister in zijn antwoord.

Tevens wordt vanuit Vlaanderen verder ingezet op de organisatie van de luchtvaartdag om de luchthavens en de luchtvaartsector beter bekend te maken bij het grote publiek. De volgende luchtvaartdag was gepland in 2017.

De Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) werd binnen de koepel van Vlaamse sociale partners (SERV) opgericht als overleg- en adviesorgaan voor het Vlaamse luchtvaart- en luchthavenbeleid. De Vlaamse Luchthavencommissie is in 2015 niet meer samengekomen en het laatste advies dateert van midden 2013. De commissie is eigenlijk ook niet meer reglementair samengesteld. Volgens de minister waren de gesprekken

over de toekomst van de luchthavencommissie en de mogelijke aanpak hieromtrent lopende.

1. Hoe staat de Vlaamse Regering ten aanzien van het initiatief van de luchthaven van Luik om het cargotrafiek van Zaventem over te nemen?
2. Plant de Vlaamse Regering, gelet op de recente gebeurtenissen omtrent de strengere Brusselse geluidsnormen én het uitblijven van een federale vliegwet, maatregelen om de economische belangen en de concurrentiepositie van de luchthaven die in het Vlaamse Gewest is gelegen te bevorderen en te vrijwaren? Zo ja, welke maatregelen?
3. Welke kansen geeft de Vlaamse Regering aan de luchthaven van Zaventem om zich verder te ontwikkelen?
4. Hoe evalueert de minister het samenwerkingsakkoord tussen Toerisme Vlaanderen en Brussels Airport?
5. Wat zijn de belangrijkste conclusies uit de jaarlijkse evaluatie van het samenwerkingsakkoord tussen Toerisme Vlaanderen en Brussels Airport?
6. Hoeveel nieuwe luchtverbindingen werden in 2014, 2015 en 2016 naar de nationale luchthaven in Zaventem gehaald door Toerisme Vlaanderen?
7. Plant de minister bijkomende inspanningen en acties om meer luchtverbindingen naar de luchthaven te halen?
8. Heeft de volgende editie van de luchtvaartdag reeds plaatsgevonden? Zo ja, wanneer? Wat waren hierbij de belangrijkste conclusies? Zo neen, wanneer zal de volgende editie van de luchtvaartdag plaatsvinden?
9. Wat is de stand van zaken van de gesprekken over de toekomst van de luchthavencommissie en de relatie met de MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen)? Welke toekomstvisie bestaat er ten aanzien van de Vlaamse Luchthavencommissie?

ANTWOORD

op vraag nr. 908 van 2 maart 2017

van **GWENNY DE VROE**

1. Brussels Airport fungeert als tweede logistieke poort van België precies door de kruisbestuiving van passagiers- en vrachtvervoer, zowel in de lucht als over land. Het passagiersvervoer en het vrachtvervoer zijn hierbij geen aparte segmenten want beide lopen in elkaar over en versterken elkaar.

Een derde van alle cargotrafiek op Brussels Airport wordt vervoerd aan boord van de passagiersvluchten. Cargotrafiek is op die manier onlosmakelijk verbonden met de passagierstrafiek. De vracht aan boord van passagiersvluchten is zeer belangrijk voor de rentabiliteit van de passagiersmaatschappijen en kan het verschil maken tussen winstgevende of verlieslatende vluchten. Een aantal passagiersverbindingen bestaan enkel dankzij de aanwezigheid van een sterke vrachtafdeling op Brussels Airport.

Het weghalen van de vrachtvluchten van Brussels Airport naar Luik zou een zware aderlating zijn, niet alleen voor de logistieke hub als voor de passagiersmaatschappijen maar eveneens voor de luchthaven in het algemeen. Ik verzet mij ten stelligste tegen een dergelijke beschadiging van deze belangrijke Vlaamse logistieke poort.

Daarnaast zijn er nog juridische en economische obstakels die tegen deze 'specialisering' van de luchthaven pleiten:

- Het is tegen de Europese wetgeving om Europese carriers te verbieden om bepaalde luchthavens te gebruiken;
 - het gaat tegen de economische realiteit in: de luchtvaartmaatschappijen beslissen zelf – op basis van marktgegevens – vanwaar en waarheen ze vliegen;
 - de recente evolutie toont aan dat vrachtmaatschappijen naar ons omliggende luchthavens in het buitenland verhuizen zoals Schiphol en Frankfurt, wanneer hen verboden wordt om op Brussels Airport te vliegen. Hun activiteiten verhuizen dus niet naar Luik.
2. Vlaanderen heeft (tot twee keer toe) een belangenconflict ingediend tegen de verstrenging van de toepassing van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zonder deze tussenkomst zou de tolerantiemarge m.b.t. de vaststelling van overtredingen in het kader van de schending van de geluidsnormen, beëindigd zijn op 1 januari 2017, met meer boetes tot gevolg. Het hoeft geen betoog dat dit bijzonder nadelig is voor de exploitatie van de luchthaven. Vlaanderen neemt actief deel aan de werkgroepen die door de federale overheid werden opgericht om een oplossing te zoeken voor het conflict m.b.t. de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een overleg waar Vlaanderen reeds jaren naar vraagt en dat kan uitmonden in een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten, en tot de finalisatie van de vliegwet. De Vlaamse Regering doet al het mogelijke om tot een realistisch en billijk compromis te komen.
 3. Brussels Airport valt onder de federale bevoegdheden. De Vlaamse Regering doet het maximale om via flankerend beleid de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem te faciliteren. Dit gebeurt op vlak van verschillende beleidsdomeinen zoals mobiliteit, openbare werken, ruimtelijke ordening, milieu, arbeidsmarkt, toerisme.

4. Toerisme Vlaanderen (TVL) en Brussels Airport werken op heel wat vlakken constructief samen. De uitwisseling van cijfermateriaal laat Toerisme Vlaanderen toe om nieuwe inzichten te verwerven. Dankzij de samenwerking krijgt TVL ook visibiliteit op de luchthaven voor een aantal belangrijke thema's waaronder WOI (het poppyplafond in Pier B in 2014-2015), wielervedgoed (het Ronde van Vlaanderen podium in Pier B in 2016) en de herstelstrategie na de aanslagen via de 'Share our Smile campagne' (2016). De gezamenlijke ondersteuning van nieuwe vliegverbindingen van en naar Brussels Airport leidt regelmatig tot succesvolle projecten met een belangrijke macro-economische impact en opent ook nieuwe deuren voor de toeristische sector.
5. De evaluatie mondt jaarlijks uit in een verlenging van de samenwerkingsovereenkomst. Beide partijen halen hier voordeel uit door de gezamenlijke ondersteuning van nieuwe routes, vertegenwoordiging op beurzen en evenementen, aanwezigheid en visibiliteit op de luchthaven, uitwisseling van statistieken en marktonderzoekgegevens en gezamenlijk belangenbehartiging.
6. TVL verleende ondersteuning aan Brussels Airport Company voor de volgende nieuwe verbindingen:
 - 2014: TUI fly naar Miami en Emirates Dubai;
 - 2015: All Nippon Airways naar Tokyo;
 - 2016: Brussels Airlines naar Toronto en United naar Newark (voorlopig geannuleerd na 22/03);
 - 2017: Brussels Airlines naar Mumbai en de herstart Delta Airlines naar Atlanta;
 - Datum nog te bevestigen: Hainan Airlines naar Shanghai.
7. Brussels Airport en TVL overleggen regelmatig over de benadering van nieuwe luchtvaartmaatschappijen en routes. Een recent voorbeeld daarvan is het overleg in kader van een verbinding met Sao Paulo door de Zuid-Amerikaanse maatschappij LATAM. Aan de totstandkoming van dergelijke nieuwe verbindingen gaat soms een heel intensief overlegtraject vooraf.
8. De volgende editie van de luchtvaartdag vindt plaats op 22 april 2017.
9. De gesprekken over de toekomst van de luchthavencommissie en de relatie tot de MORA zijn nog lopende, zodat geen verdere informatie kan worden gegeven.