

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 632
van **INGRID PIRA**
datum: 5 februari 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Luchthaven Antwerpen - Businessplannen LEM (2)

1. In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 142 van 23 oktober 2017, deelvraag 2 over de investeringen die de luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM) Antwerpen met eigen middelen en/of eigen financiering heeft gedaan sinds de start van de concessieovereenkomst tot op vandaag, geeft de minister een lijst van zes projecten. Volgens de concessieovereenkomst is de LEM verplicht aanpassingen en/of uitbreidingen aan de infrastructuur voor te leggen aan de luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM). In de verslagen van de LOM is de voorlegging en goedkeuring van de investeringen te vinden voor de vertrek- en aankomsthal, die werden gefinancierd via een kredietfaciliteit van de bank.

Maar, volgens een persmededeling van BESIX, de uitbater van de nieuwe parkeergelegenheid, werden die investeringen ten belope van 1.300.000 euro door BESIX zelf betaald, in het kader van een concessie.

- a) Wie heeft de parkeergelegenheid werkelijk betaald: BESIX in het kader van een langlopende concessie, of de LEM?
- b) Volgens het antwoord op schriftelijke vraag nr. 142 heeft de LEM alle opgelijste investeringen zelf betaald, maar dit blijkt niet uit de afschrijvingstabellen in de jaarrekeningen tot op heden.
Werden alle opgelijste uitgevoerde en geplande investeringen (zie schriftelijke vraag nr. 142) van de LEM voorgelegd en goedgekeurd aan/door de LOM?
- c) Welke van deze investeringen komen, bij eventuele beëindiging van de concessieovereenkomst, in aanmerking om te worden verrekend?
- d) Werden de concessie en/of investeringen door de LEM toegewezen na openbare, transparante aanbestedingsprocedures?
2. In de lijst van investeringen staat een investering in het geluidsmeetnet ten bedrage van 98.250 euro.
 - a) Werd deze investering door de LEM zelf betaald?
 - b) Waarom was deze investering nodig?
3. CEO Marcel Buelens kondigde enkele dagen terug in de pers grote investeringen aan, waaronder de bouw van een driesterrenhotel en een nieuwe vertrekhal in het kader van een nieuw masterplan.

Werd dit masterplan reeds voorgelegd voor goedkeuring aan de LOM?

4. Om te voldoen aan de nieuwe strengere EASA-normen (European Aviation Safety Agency) is het noodzakelijk om voor het einde van 2018 grote investeringen te doen in de verlegging van de startbaan, de verlegging van de taxibaan met aansluitend een turnpad en ingrepen langs de kant Vosstraat voor de veiligheidsvlakken.
 - a) Welke investeringen en voor welke bedragen zijn nodig om de infrastructuur aan de strengere normen aan te passen?
 - b) Wat is de timing voor de uitvoering?
 - c) Werden hiervoor reeds de nodige adviezen en vergunningen aangevraagd?

ANTWOORD

op vraag nr. 632 van 5 februari 2018

van **INGRID PIRA**

1.

a)

De LOM Antwerpen verleende op 08 mei 2015 haar goedkeuring m.b.t. de investering in de parkinginfrastructuur. De parkinginfrastructuur werd door Besix Park gefinancierd; deze financiering wordt verrekend in de vergoeding die Besix Park jaarlijks dient te betalen aan de LEM Antwerpen. Het is dus een prefinanciering van het kapitaal dat recurrent wordt verrekend aan de ontvangstenkant van de LEM Antwerpen.

b)

Elke investering die de LEM Antwerpen uitvoert – hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks via een concessionaris – wordt i.k.v. de concessieovereenkomst beschouwd als een investering van de LEM-Antwerpen. Het betreft immers investeringen die in het kader van de toegekende concessie worden geïnitieerd door de private LEM-partner, en die (direct of indirect) gedragen wordt door de LEM Antwerpen. Bij een indirecte investeringen ziet men dat effect niet in de jaarrekening onder de afschrijvingen vermits het actief niet op de balans van de LEM staat.

De LEM Antwerpen dient het akkoord van de LOM Antwerpen te bekomen voor aanpassingen of uitbreidingen aan de infrastructuur. Eveneens dient de LEM Antwerpen het akkoord van de LOM Antwerpen te bekomen wanneer een overeenkomst met derden wordt afgesloten. Hierna gaat een overzicht van de investeringen waar de LOM Antwerpen haar goedkeuring aan verleende, waaronder de aanpassingen aan de frontparking.

Investerings LEM	Geraamde kost	Directe financiering door...	Akkoord LOM
Aanpassing frontparking	1.300.000 euro	Concessionaris	08 mei 2015
Aanpassing bagageband	100.000 euro	LEM Antwerpen	15 mei 2015
Nieuwe koffiecorner en shop (landzijde)	100.000 euro	Concessionaris	25 november 2015
Aanpassing vertrek- en aankomstzone	850.000 euro	LEM Antwerpen	19 april 2017
Geluidsmeetnet	98.250 euro	LEM Antwerpen	19 april 2017

De LEM Antwerpen kocht in 2017 een PRM-lift aan, teneinde passagiers met een reduced mobility makkelijker aan boord van de toestellen te kunnen brengen. Deze investering van 280.000 euro betreft een investering in rollend materieel en niet in infrastructuur; het akkoord van de LOM Antwerpen was dan ook niet vereist.

De LEM Antwerpen investeerde eveneens in een nieuw verkeersplan en de plaatsing van een integrale betonnen afscherming rond het luchthavengebouw (kostprijs 28.626 euro) in functie van het verhoogde dreigingsniveau.

- c) Indien de LOM Antwerpen naast haar principiële akkoord met de uitvoering van een investering ook de kostprijs van de investering goedkeurt, heeft dit een impact op de vergoeding die door de LOM aan de LEM is verschuldigd bij beëindiging van de concessie. Desgevallend vormt de boekwaarde van de door de LEM gedane investeringen een onderdeel van de beëindigingsvergoeding. Enkel investeringen die rechtstreeks door de LEM worden gedragen, komen hiervoor in aanmerking. De LOM Antwerpen verleende in dit kader haar goedkeuring met volgende projecten:

Investeringen LEM	Geraamde kost	Akkoord LOM
Aanpassing vertrek- en aankomstzone	850.000 euro	19 april 2017
Geluidsmeeetnet	98.250 euro	19 april 2017

- d) De filosofie van het LOM LEM decreet is de exploitatie van de luchthaven in handen te geven van een private exploitant. De LEM Antwerpen is als private partner aangesteld door de overheid. Een privaat bedrijf is gebonden aan de algemene principes van gelijkheid en mededinging. Als NV hebben zij in het belang van de continuïteit van de onderneming er alle belang bij om economisch de meest voordelige keuze te maken.

Als de overheid tussenkomt via subsidie voor investeringen in kader van veiligheid en beveiliging die in aanmerking komen voor subsidiëring wordt in de subsidieovereenkomst bepaald dat de LEM de overheidsopdrachtenregelgeving dient te volgen.

2.

- a) Zoals hoger aangegeven, werd de investering in het geluidsmeeetnet door de LEM Antwerpen gefinancierd.
- b) In kader van goed nabuurschap en gelet het belang van de geluidsproblematiek, ook voor de omgeving van de luchthaven, investeerde de LEM in een nieuw geluidsmeeetnet. Deze investering was tevens nodig omdat het vorige systeem niet langer werd ondersteund door de fabrikant.

Het nieuwe systeem (CASPER) heeft een hogere performantie en laat toe dat radartracks beter kunnen worden gecorreleerd aan geluidsevents. Dit laat de LEM ook toe om beter te antwoorden op bepaalde vragen van de milieu-inspectie.

3.

De LEM Antwerpen werkt momenteel aan een masterplan dat de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven op lange termijn in beeld brengt.

De LOM Antwerpen heeft kennis genomen van een eerste ontwerp van dit masterplan. Het masterplan is momenteel nog niet gefinaliseerd.

4.

De Luchthaven Antwerpen verkreeg op 20 oktober 2017 het EASA-certificaat, dat voor onbepaalde duur geldig is.

Gedurende de audit werden enkele minimale onvolkomenheden opgemerkt die in de komende jaren moeten worden aangepakt. Met name:

- Er dienen tegen 31 december 2018 bijkomende markeringen te worden aangebracht op de taxiwegen. De LEM Antwerpen doet hiervoor het nodige.
- Aan de noordkant van de luchthaven moeten tegen 31 december 2020 bijkomende informatieborden worden voorzien. De LOM Antwerpen heeft deze investering opgestart.
- Enkele staanplaatsen op de huidige Apron II zijn niet conform, aangezien code B en C toestellen zich daar momenteel enkel kunnen parkeren door met hun vleugelwielen op de onverharde ondergrond te staan. Dit moet uiterlijk op 31 december 2021 zijn verholpen. Deze investering is voorzien op het investeringsprogramma van de LOM voor uitvoering in 2019.
- Elektriciteitsborden A en B bevinden zich in de baanstrook en dienen tegen 31/12/2022 te worden verplaatst. De LOM Antwerpen heeft deze investering opgestart.
- De overgangshellingen van de runway naar de baanstrook zijn niet conform met de EASA normen/specificaties; op sommige plaatsen is er een hoogteverschil van 12 cm. Dit moet uiterlijk op 31 december 2025 zijn verholpen. De LOM zal hiervoor het nodige doen bij de nieuwe overlaging van de runway, een investering die is voorzien op het investeringsprogramma voor uitvoering in 2019.
- De breedte van taxiway Bravo moet tegen 31 december 2025 conform zijn aan de geldende specificaties (de huidige breedte is 12m; een dergelijke taxiway moet evenwel een breedte hebben van 15m of 18m). Deze investering, met name een verplaatsing van taxiway B, is voorzien op het investeringsprogramma van de LOM.
- Voertuigen hoger dan 1,80m die door de Vosstraat rijden, kunnen worden beschouwd als een obstakel voor het luchtverkeer dat opstijgt op runway 29. Dit probleem moet uiterlijk op 31 december 2028 zijn verholpen. Een beperkte verplaatsing van de startbaan met 15m is een mogelijke oplossing teneinde aan dit probleem tegemoet te komen.
- De huidige approach lights op baan 29 moeten over een langere afstand worden aangebracht. Er werd geen deadline opgelegd voor aanpassing; enkel wordt gesteld dat dit moet worden aangepakt bij een volgende vernieuwing van het approach light system.

De investeringen zijn niet van die orde dat adviezen en/of vergunningen moeten worden aangevraagd. Dienaangaande wordt verwezen naar artikel 8.1 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2010 tot bepaling van handelingen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is.