

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 792
van **INGRID PIRA**
datum: 5 maart 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Luchthavens Antwerpen en Oostende - Werking LOM's en LEM's

1. In het kader van het decreet Bestuurlijk Beleid werd ook decretaal bepaald dat in de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM's) nv Oostende en Antwerpen onafhankelijke bestuurders moeten worden aangesteld.
 - a) Welke procedure voor de kandidaatstelling en selectie werd hiervoor vastgelegd?
 - b) Is de selectieprocedure afgerond, en zo ja, wat is de samenstelling van de nieuwe raden van bestuur van de LOM's?
2. In het kader van datzelfde decreet is de Vlaamse Regering verplicht jaarlijks aan het parlement verslag te geven van de werking van de LOM's.

Is dit gebeurd en zo neen, wat is de reden hiervoor?
3. Bij besluit van de Vlaamse Regering werd op 23 december 2016 aan de luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM's) Oostende en Antwerpen respectievelijk 394.000 en 231.000 euro subsidie toegekend om in het kader van de extra beveiligingskosten ten gevolge van de aanslag in Zaventem tijdelijk extra beveiligingspersoneel aan te werven.

Werd voor de toewijzing van deze contracten de regelgeving over de overheidsopdrachten gevolgd gelet op de grootte van het bedrag en de 100% overheidsfinanciering? Zo neen, wat is de reden hiervoor?
4. In de beleidsbrief 2018 kondigde de minister aan dat een visienota zal worden opgemaakt over de Vlaamse regionale luchthavens.

Op welke wijze en door welke actoren zal deze visienota worden uitgewerkt? Worden lokale besturen van Antwerpen, Borsbeek en Mortsel hierbij betrokken?
5. In de concessieovereenkomsten en addendumwijziging werd bepaald dat, indien op 31 december 2016 geen definitieve uitspraak over de rechtmatigheid van de staatssteun gebeurd is, er tussen betrokken partijen LOM's en LEM's (zowel Antwerpen als Oostende) voor eind maart 2017 een nieuwe, aangepaste overeenkomst zou worden gesloten.

Is tussen partijen ondertussen een nieuwe, gewijzigde overeenkomst gesloten? Zo ja, wat is de inhoud van de aangepaste concessieovereenkomsten?
6. Op 8 december 2017 werden de strengere EASA-normen (European Aviation Safety Agency) verplicht.

- a) Welke bijkomende investeringen en aanpassingen aan de landingsbaan, taxibanen en RESA (runway end safety area) moeten er door de LOM Antwerpen worden uitgevoerd?
- b) Hoe zal de verplichte uitbreiding en verharding van de RESA gerealiseerd worden aan de kant van de Vosstraat en aan de kant van Borsbeek R11, gelet op het akkoord dat toenmalig minister Peeters hierover heeft gesloten met de gemeente Borsbeek in 2004? Wat is daarvan de kostprijs, binnen welke termijn moet dit gebeuren? Welke vergunningen moeten hiervoor worden afgeleverd?

ANTWOORD

op vraag nr. 792 van 5 maart 2018

van **INGRID PIRA**

1. De aanstelling van onafhankelijke bestuurders is opgenomen in het Decreet van 22 november 2013 betreffende deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector en niet in het decreet Bestuurlijk Beleid zoals in de vraagstelling wordt aangegeven. De LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge doen het nodige om zich hieraan te confirmeren. Zo hebben de Raden van Bestuur van de beide LOM's in april 2017 een deontologische code goedgekeurd, welke is gebaseerd op de modelcode zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 26 april 2013.

Ook de aanduiding van onafhankelijke bestuurders volgens de procedure zoals beschreven in het decreet Deugdelijk Bestuur, is in volle voorbereiding. Een oproep van kandidaatstelling voor onafhankelijke bestuurders werd reeds door de beide Raden van Bestuur goedgekeurd. De publicatie van deze oproep van kandidaatstelling zal in de loop van 2018 gebeuren.

2. Het decreet Bestuurlijk Beleid bepaalt in artikel 36§2 dat jaarlijks aan het Vlaams Parlement een verslag wordt uitgebracht over de activiteiten van de intern en extern verzelfstandigde agentschappen. Tot op heden gebeurt een dergelijke verslaggeving niet, dit in afwachting van een bijsturing van het decreet Bestuurlijk Beleid welke wordt voorbereid op initiatief van het departement Kanselarij en Bestuur. Van zodra er – al dan niet op basis van een bijgestuurd decretaal kader – een algemene rapportering wordt opgemaakt voor alle betreffende agentschappen, zal deze algemene rapportering uiteraard ook de verslaggeving over de activiteiten van de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge bevatten.

In afwachting van deze algemene rapportering bezorg ik hierbij alvast het activiteitenverslag van de beide LOM's m.b.t. het boekjaar 2016.

3. De Vlaamse Regering besliste op 23 december 2016 om aan de LEM Oostende-Brugge en de LEM Antwerpen een subsidie toe te kennen voor de extra kosten inzake veiligheid en beveiliging in de periode onmiddellijk na de aanslagen van 22 maart 2016. Met name de extra kosten tussen 22 maart 2016 en 31 mei 2016 werden met deze subsidie gedekt. Deze extra kosten hadden de volgende oorzaken:
 - Ingevolge de aanslagen werd Brussels Airport een tijdlang gesloten. Heel wat vluchten werden afgeleid naar de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge, waardoor deze regionale luchthavens veel extra trafiek te verwerken kregen. Er was een extra inzet van beveiligingspersoneel vereist om deze bijkomende trafiek te kunnen opvangen.
 - Er werden bijkomende beveiligingsmaatregelen opgelegd n.a.v. de dreigingsanalyses van het OCAD. De bijkomende maatregelen inzake veiligheid en beveiliging kwamen voort uit dwingende bepalingen opgelegd door het Directoraat Generaal Luchtvaart en het LOVECO (Lokaal Veiligheids Comité). Deze beveiligingsmaatregelen omvatten o.a. een bijkomende controle op de toegangsweg naar de luchthaven, het fouilleren van personen bij het betreden van het luchthavengebouw en het extra doorzoeken van handbagage en ruimbagage. Deze extra taken vergden een extra inzet van beveiligingspersoneel.

Gelet het specifieke onvoorzienbare karakter van deze kosten zijn deze niet opgenomen in de bestaande subsidieovereenkomsten die werden afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de LEM's. Naar de geest van het decreet van 10 juli 2008 en de subsidieovereenkomsten die werden afgesloten, besliste de Vlaamse Regering om deze extra kosten inzake veiligheid en beveiliging te subsidiëren.

Enkel bewezen kosten kwamen voor deze extra subsidie in aanmerking. Deze bewezen kosten hadden betrekking op:

- Overuren gepresteerd door interne personeelsleden van de LEM die vrijwillig terugkwamen uit vakantie- en rustdagen;
- Bijkomend personeel van externe firma's (Securitas, ICTS) dat werd ingeschakeld om de toevloed aan passagiers en de bijkomende screening op te vangen.
- Jobstudenten en arbeidskrachten met een tijdelijk contract die werden ingezet om algemene basistaken uit te voeren;
- De inzet door Securitas van Explosive Detection Dogs, aangezien de capaciteit van de Federale Politie en Defensie niet volstond.

Dit resulteerde in een totale bijkomende kost voor beveiliging van 394.396,88 euro op de Luchthaven Oostende-Brugge en 231.586,40 euro op de Luchthaven Antwerpen.

De toewijzing van de contracten aan externe firma's (Securitas, ICTS) gebeurde door de LEM. De LEM is niet verplicht om voor de toewijzing van dergelijke contracten de regelgeving inzake overheidsopdrachten te volgen; de LEM is immers een private entiteit.

4. Een eerste ontwerp van visienota werd door de administratie van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken uitgewerkt, in overleg met de LEM Antwerpen, de LEM Oostende-Brugge, de NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem, de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge.

In een tweede fase zal deze visienota aan de sector worden voorgelegd met oog op inhoudelijke verbreding. Ook de lokale besturen zouden in deze tweede fase kunnen worden betrokken.

5. In tegenstelling tot wat in de vraagstelling wordt aangegeven, bepaalt de concessieovereenkomst niet dat bij ontstentenis van een definitieve uitspraak over de rechtmatigheid van staatssteun op 31 december 2016 een nieuwe, aangepaste overeenkomst zou worden gesloten.

Enkel bepaalt artikel 21.0.(f) van de concessieovereenkomst dat LOM en LEM in voorkomend geval met elkaar in overleg treden om de mogelijkheid te bespreken om de procedure bij de Europese Commissie voort te zetten.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag nr. 1580 van 12 juli 2017 en op vraag nr. 1127 van 14 april 2017 zijn LOM en LEM, zoals voorgeschreven in de concessieovereenkomst, begin 2017 in overleg getreden om de voortgang van de procedure inzake staatssteun bij de Europese Commissie te bespreken. In dit overleg werd overeengekomen dat de procedure bij de Europese Commissie door alle partijen verder wordt ondersteund. Dit blijkt ook uit de praktijk: de samenwerking tussen LOM, LEM en het Vlaamse Gewest in dit dossier verloopt optimaal, ook na 31 december 2016.

Er werd geen nieuw addendum bij de concessieovereenkomsten afgesloten, beide partijen (LOM en LEM) blijven de bestaande concessieovereenkomsten uitvoeren.

6.

- a) Er wordt verwezen naar het antwoord op vraag 632 van 5 februari 2108, waar in het antwoord op deelvraag 4 uitgebreid werd ingegaan op de investeringen die nodig zijn om aan de EASA-regelgeving te voldoen. Dit deelantwoord wordt hierna hernomen:

"De Luchthaven Antwerpen verkreeg op 20 oktober 2017 het EASA-certificaat, dat geldig is voor onbepaalde duur. Gedurende de audit werden enkele minimale onvolkomenheden opgemerkt, die in de komende jaren moeten worden aangepakt. Met name:

- ☐ Er dienen bijkomende markeringen aangebracht te worden op de taxiwegen tegen 31 december 2018. De LEM Antwerpen doet hiervoor het nodige.
- ☐ Aan de noordkant van de luchthaven moeten bijkomende informatieborden voorzien worden tegen 31 december 2020. 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 verholpen zijn. 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 verplaatst te worden tegen 31 december 2022. 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 verholpen zijn. De LOM zal hiervoor het nodige doen bij de nieuwe overlaging van de runway, een investering die voorzien is 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 beschouwd worden als een obstakel voor het luchtverkeer dat opstijgt op runway 29. Dit probleem moet uiterlijk op 31 december 2028 verholpen zijn. 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 aangepakt worden bij een volgende vernieuwing van het approach light system.

- b) Momenteel stelt zich geen probleem inzake de RESA's op de Luchthaven Antwerpen, noch aan de kant Vosstraat, noch aan de kant R11.

De Luchthaven Antwerpen heeft momenteel een gepubliceerde baanlengte van:

- o Baan 11 (landen over Antwerpen, opstijgen over Borsbeek):

- ☐ Landing Distance Available (LDA): 1366m
- ☐ Takeoff Run Available (TORA): 1510m
- o Baan 29 (landen over Borsbeek, opstijgen over Antwerpen):
 - ☐ Landing Distance Available (LDA): 1502m
 - ☐ Takeoff Run Available (TORA): 1502m

Doordat de LDA en de TORA van baan 29 op 1 maart 2015 werden ingekort van 1510m naar 1502m, stelt er zich geen probleem meer. Wel heeft deze inkorting met 8m een beperkte nadelige impact op de capaciteit van de luchthaven.

Indien de LDA en de TORA op baan 29 op termijn opnieuw op de oorspronkelijke lengte van 1510m zouden worden gebracht, is de realisatie van een beperkte bijkomende verharding aan de kant Borsbeek noodzakelijk. Uiteraard zal in overleg worden getreden met de gemeente Borsbeek, in kader van de bestaande overeenkomst die in 2004 werd afgesloten, indien deze investering concreet wordt overwogen. De kostprijs van een dergelijke investering is beperkt, en wordt geraamd op 120.000 euro.

BIJLAGEN

1. LOM Antwerpen – Activiteitenverslag 2016
2. LOM Oostende-Brugge – Activiteitenverslag 2016