

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 798
van **IMADE ANNOURI**
datum: 29 april 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Regionale luchthavens - Evaluatie en visienota

1. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 237 van 11 december 2019 over de evaluatie, de opmaak van masterplannen en visienota over de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens, bevestigde de minister dat er een langetermijnvisie zal worden uitgewerkt.

Binnen welke termijn, met welke actoren, met welke methodiek en aan de hand van welke uitgangspunten zal deze evaluatie en visienota worden opgemaakt?

2. Op verzoek van de commissie Mobiliteit werd destijds, voor de effectieve opstart van de privatisering, door het Rekenhof een beperkt verslag opgemaakt (Stuk 40 -12 december 2013) omdat er ernstige twijfels bestonden bij de leden van de commissie over de gepresenteerde cijfers en vooruitzichten op een rendabele exploitatie. De kosten-batenanalyse gaf toen aan dat er gemiddeld over de duur van de concessies (25 jaar) een jaarlijkse meerkost zou zijn van 1,4 miljoen euro ten opzichte van de toenmalige DAB-structuur.

Collega Egbert Lachaert stelde daarna in de bespreking in de commissie (C87-OPE6-19.12.2013): " (...) wij moeten toch wel vaststellen dat dit een problematische privatisering is, met een resultaat dat men daar absoluut niet van mag verwachten. De cijfers werden geïnterpreteerd door het Rekenhof (...)."

Is de minister van plan het Rekenhof en/of de Inspectie Financiën opdracht te geven om een grondige doorlichting te maken van de investerings- en exploitatiecijfers en subsidiestromen tussen het Vlaamse Gewest, de LOM's en de LEM's in het kader van de evaluatienota en de nieuwe visienota-masterplanen voor de regionale luchthavens?

ANTWOORD

op vraag nr. 798 van 29 april 2020

van **IMADE ANNOURI**

1. Het regeerakkoord 2019-2024 stipuleert:

"We hebben nood aan een lange termijn visie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart de komende decennia. Hierbij is het de uitdaging om balans te brengen in de maatschappelijke behoefte aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en een vitale economie. Voor het vinden van die juiste balans zijn twee analyses essentieel: de huidige context waarin de Vlaamse luchtvaart opereert en de ontwikkelingen en trends waarmee de luchtvaart in de toekomst te maken krijgt.

Hierbij wordt aandacht besteed aan de knelpunten inzake "general aviation", vergunningen, de beheersvormen en rolverdeling van de regionale luchthavens, de samenwerking met de nationale luchthaven en de toekomstige ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaartsector."

Om invulling te geven aan het regeerakkoord werkt de administratie op dit moment aan een kader voor de toekomstvisie. Dit kader zal voor 1.11.2020 afgetoetst worden binnen de Vlaamse regering.

Daarna wordt een extern studiebureau aangesteld om het kader verder te verdiepen teneinde:

- een duurzame ontwikkeling te bewerkstelligen waarbij gestreefd wordt naar
 - (i) een situatie waarbij de maatschappelijke baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten en
 - (ii) de Vlaamse regionale luchthavens in de mate van het mogelijke evolueren naar winstgevende ondernemingen;
- voor elke Vlaamse regionale luchthaven een specifiek masterplan uit te werken met tijdshorizon 2040, in overeenstemming met de globale visie.

De te betrekken actoren en timing worden bepaald in het kader van de opmaak van het aanbestedingsdossier voor deze dienstenopdracht.

2. Ik voorzie geen doorlichting van de investerings- en exploitatiecijfers en subsidiestromen tussen het Vlaamse Gewest, de LOM's en de LEM's door het Rekenhof of de Inspectie Financiën. Deze doorlichting gebeurde in de afgelopen jaren reeds zorgvuldig door de Europese Commissie, i.k.v. staatssteun. De Commissie oordeelde op 12 november 2019 dat de subsidiestromen geen illegale staatssteun betreffen. Ook een procesaudit van Audit Vlaanderen in 2017 kwam tot de conclusie dat deze processen op een goede wijze worden georganiseerd.

Wel heeft de visienota juist de bedoeling om een visie uit te werken om een verdere duurzame ontwikkeling te bewerkstelligen.

Ik wil benadrukken dat de middelen die Vlaanderen in de luchthavens steekt onder de vorm van subsidies ook noodzakelijk waren indien de privatisering niet zou gebeurd zijn. Door de privatisering wordt onze luchthaveninfrastructuur, en de gespendeerde middelen, echter veel beter benut. De trafiekcijfers stegen op de Luchthaven Antwerpen van 121.357 passagiers (in 2014) naar 306.330 passagiers (in 2019), dit is een stijging met 152%. Op de Luchthaven Oostende-Brugge stegen de trafiekcijfers

van 253.044 passagiers (in 2014) naar 457.423 passagiers (in 2019), wat een stijging met 81% betreft.