



Vlaams
Parlement

ingediend op **480** (2020-2021) – Nr. 2
16 december 2020 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier

over het ontwerp van decreet

tot wijziging van het decreet van 10 juli 2008
betreffende het beheer en de uitbating
van de regionale luchthavens Oostende-Brugge,
Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen,
wat betreft de fusie van de LOM Antwerpen
en de LOM Oostende-Brugge

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyskens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Imade Annouri, Stijn Bex;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

480 (2020-2021) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters	4
2. Bespreking	5
2.1. Tussenkomsten van de commissieleden	5
2.2. Antwoorden van de minister	7
2.3. Repliek	7
3. Stemmingen	7

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 12 november en 3 december 2020 het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen, wat betreft de fusie van de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge.

(De commissievergaderingen werden als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat met het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen een nieuwe beheersstructuur voor de drie Vlaamse regionale luchthavens werd ingericht. Zo werd er een LOM (luchthavenontwikkelingsmaatschappij) in het leven geroepen. Dit is een publiekrechtelijk vormgegeven EVA (extern verzelfstandig agentschap) en heeft als taken de duurzame ontwikkeling, instandhouding, beheer en (groot) onderhoud van de basisinfrastructuur te verzekeren. Daarnaast staat de LEM (luchthavenexploitatie maatschappij). Dit is een private partner die instaat voor de commerciële exploitatie van de luchthavens. De luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge kennen deze LOM-LEM-structuur sinds 27 oktober 2014. Er werd een concessie verleend die nog loopt tot 2039. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem zal deze LOM-LEM-structuur uiterlijk tegen 2023 aannemen.

Vandaag zijn de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge twee verschillende rechtspersonen. Ze worden aangestuurd door een aparte raad van bestuur. De dagelijkse werking wordt ondersteund door het Departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken).

Met de fusie van de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge wordt het regeerakkoord uitgevoerd. De minister verwijst ook naar de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 121/1, p. 27 en 43*). Door de fusie wordt gestreefd naar een vereenvoudiging in de structuur die leidt tot schaalvergroting, optimalisatie van het besluitvormingsproces en kostenbesparing (verzekeringen, bestuurdersvergoedingen, accountant, revisor enzovoort).

Hoe wordt de fusie concreet doorgevoerd? De meest procesvriendelijke manier van fuseren is door de LOM Antwerpen te hernoemen naar LOM Vlaanderen, en vervolgens de LOM Oostende-Brugge te integreren binnen de LOM Vlaanderen. Na deze overname wordt de LOM Oostende-Brugge ontbonden zonder vereffening. Het vermogen van de LOM Oostende-Brugge gaat over naar de LOM Vlaanderen. De keuze om de LOM Antwerpen te hernoemen naar de LOM Vlaanderen is louter gebaseerd op praktische overwegingen: de LOM Antwerpen heeft meer juridische relaties waardoor een overdracht van de LOM Antwerpen administratief complexer is dan de overdracht van de LOM Oostende-Brugge.

Hierover bestaat een consensus maar een decretale verankering is noodzakelijk.

Het voorliggende ontwerp van wijzigingsdecreet maakt de fusie van de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge mogelijk. Verder actualiseert het de bepalingen in het oorspronkelijke decreet van 10 juli 2018.

2. Bespreking

2.1. Tussenkomen van de commissieleden

2.1.1. *Tussenkomen van Jeremie Vaneekhout*

Jeremie Vaneekhout vindt dat de bespreking van het voorliggende ontwerp van decreet deel zou moeten uitmaken van een breder debat. De Groenfractie heeft een andere visie op regionale luchthavens dan vele andere fracties. Hij verwijst naar vroegere tussenkomen hierover (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 1354 en 2546). In juni 2020 heeft de minister duidelijk gemaakt dat zij een grote voorstander is van de regionale luchthavens door haar vlucht van Antwerpen naar Brussel (*Interpellatie* VI.Parl. 2019-20, nr. 23).

In de periode 2015-2017 gaf de Vlaamse overheid 32 miljoen euro subsidies aan de regionale luchthavens waartegenover 17 miljoen euro aan inkomsten staan. Dit resultaat werd verklaard door noodzakelijke investeringen in de infrastructuur waarna een betere toekomst in het vooruitzicht werd gesteld. In 2019 werd echter een bedrag van 12 miljoen euro aan subsidies toegekend en was er sprake van 10 miljoen euro inkomsten. Dat zijn volgens de spreker dure investeringen van de Vlaamse overheid. De economische reden is een eerste waarom dergelijke investeringen volgens de Groenfractie beter niet worden gemaakt.

Een tweede reden heeft te maken met het klimaat. Zijn regionale luchthavens op een korte afstand van de nationale luchthaven noodzakelijk? Ook vele maatschappelijke actoren stellen zich hier vragen bij.

De Groenfractie vraagt een ernstige kosten-batenanalyse. De meerderheid blijkt echter geen voorstander hiervan. *Jeremie Vaneekhout* verwijst naar de verwerping van de motie tot onderzoek door het Rekenhof van de subsidiestromen van de Vlaamse Regering naar de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 376/1). Hij betreurt dit.

Daarbij komt dat de coronacrisis de zakenwereld heeft gewijzigd. Het zakenverkeer is net het publiek dat gebruikmaakt van de regionale luchthavens. Wat zal de toekomstige economische dynamiek zijn voor dit economisch zakenverkeer? Bestaan er geen andere strategieën om Vlaanderen als een aantrekkelijke regio in de markt te zetten? Hij vindt het jammer dat het fundamenteel debat over de toekomst van de regionale luchthavens niet wordt gevoerd. De Groenfractie steunt het voorliggende ontwerp van decreet dan ook niet. Meer en meer tonen de economische cijfers en analyse het gelijk van zijn fractie.

Tot slot verwijst hij naar het advies van de Mobiliteitsraad (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 480/1, p. 33). De Mobiliteitsraad betreurt dat de ILKW (Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem) niet betrokken wordt bij deze fusie. Dit zou zorgen voor een nog efficiëntere organisatie. Waarom is dat niet gebeurd? Bijkomend wijst hij er nogmaals op dat er nog steeds geen private exploitant is gevonden voor de uitbating van deze luchthaven door de zeer slechte economische cijfers. Voor de luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge is er een Franse exploitant die een beperkt bedrag van enkele honderdduizenden euro's per jaar moet betalen. Dat staat in schril contrast met de subsidiekost die wordt gedragen door de Vlaamse overheid.

Jeremie Vaneekhout besluit dat de Groenfractie geen steun zal verlenen aan de verdere uitbouw van de regionale luchthavens omdat het klimaat- en economische waanzin is.

2.1.2. *Tussenkoms van Martine Fournier*

Martine Fournier zegt dat het voorliggende ontwerp van decreet alleen maar gaat over een fusie van de LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen, niets meer. Deze fusie heeft tal van voordelen: beide LOM's kunnen gezamenlijke beslissingsprocedures doorlopen en men zal met één stem kunnen spreken. De schaalvergroting zal ook zorgen voor meer competitiviteit binnen de sector en meer efficiëntie.

Met het debat over de toekomst van de regionale luchthavens wordt best gewacht tot de visienota van de minister over de langetermijnvisie over de ontwikkeling van de luchtvaart in de komende decennia. Daarnaast loopt er een studie van de FOD Mobiliteit (federale overheidsdienst) over de mogelijkheden voor een vervanging van een deel van het luchtvaartverkeer vanuit Brussels Airport naar het spoorverkeer. Wanneer zal de visienota van de minister klaar zijn? En heeft de minister een idee wanneer de studie van de FOD Mobiliteit klaar zal zijn?

2.1.3. *Tussenkoms van Marino Keulen*

Marino Keulen bevestigt dat het voorliggende ontwerp van decreet alleen de bestuurlijke structuur regelt. Feitelijk is de leiding van beide LOM's al in handen van dezelfde gedelegeerd bestuurder maar hiermee wordt dit decretaal vastgelegd. Administratief wordt alles vereenvoudigd en verbeterd. In een volgende fase kan de toekomst van de regionale luchthavens worden besproken. Hij merkt op dat uit een studie uit 2017 door de Nationale Bank blijkt dat de Antwerpse regionale luchthaven goed is voor 1090 vte (voltijdsequivalenten) en die van Oostende-Brugge voor 633 vte. Zeker in coronatijden waarbij de tewerkstelling onder druk staat, is dat een belangrijk aspect. Dezelfde studie berekende dat de luchthaven van Antwerpen goed is voor 85,2 miljoen economische waarde, voor Oostende-Brugge is dat 37,1 miljoen euro. Daarmee moet men ook rekening houden.

2.1.4. *Tussenkoms van Wim Verheyden*

Wim Verheyden zegt dat volgens de Vlaams Belangfractie de fusie alleen maar kan worden toegejuicht om de door eerdere sprekers aangehaalde redenen. Dat de ILKW geen deel uitmaakt van de fusie is volgens hem wel opmerkelijk, maar niet onlogisch, omdat deze andere doelstellingen heeft. De poging tot privatisering van deze luchthaven in 2013 mislukte. Sindsdien is ze in handen van de nv ILKW, een publieke vennootschap. Deze is voor iets meer dan de helft in handen van de provinciale ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen en voor een derde van het Vlaamse Gewest. De resterende aandelen zijn in het bezit van de intercommunale Leiedal. Meer dan waarschijnlijk zal het belang van regionale luchthavens in de toekomst toenemen, aldus de spreker. Door de coronacrisis wordt er meer rechtstreeks naar bestemming gevlogen met kleinere en zuinigere toestellen.

De bedoeling van het voorliggende ontwerp van decreet is een vereenvoudigde beheersstructuur. Juridisch en beheersmatig is deze fusie dan ook zinvol. Een ander gegeven is de onderhandelde exploitatievergunning met EGIS die wordt voortgezet en de vijfjaarlijkse subsidieregeling met betrekking tot veiligheid en brandweer. In het verleden heeft de Vlaamse overheid zich in een slechte onderhandelingspositie gemanoeuvreerd. Een onthouding van zijn fractie lijkt hem dan ook niet onlogisch, ook omdat de ILKW geen deel uitmaakt van de fusie.

2.1.5. *Tussenkoms van Maarten De Veuster*

Maarten De Veuster gaat in de toekomst graag het debat aan over de meerwaarde van de regionale luchthavens. Hij sluit zich aan bij de tussenkoms van Martine Fournier en Marino Keulen. De N-VA-fractie zal het ontwerp van decreet wel goedkeuren.

2.2. Antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* wil nog een poging wagen om de steun te krijgen van de fractie van *Jeremie Vaneekhout*. Zij is overtuigd dat elk commissielid gelooft in optimaliseringsprocessen, efficiëntiewinsten, vereenvoudiging enzovoort. Dat is het doel van dit ontwerp van decreet.

Aan de visienota over de toekomst van de regionale luchthavens wordt de laatste hand gelegd en deze zal voor eind 2020 voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Daarin wordt ook voorzien in de uitvoering van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Ook de maatschappelijke en milieukosten zullen daarbij in rekening worden gebracht. De bedoeling is om het bestek in januari 2021 te publiceren.

De reden waarom de ILKW niet meegenomen is in dit ontwerp van decreet is omdat zij momenteel nog niet in een LOM-LEM-structuur zit. Daarom is een loutere fusie niet mogelijk. Na de afronding van de visienota is dat misschien wel een mogelijkheid. Dat is haar hoop.

2.3. Repliek

Jeremie Vaneekhout vindt het positief dat er een kosten-batenanalyse wordt opgestart. De cijfers aangereikt door *Marino Keulen* zijn interessant maar het blijven dure jobs betaald met overheidsmiddelen. Hij ziet liever eerst de visie en dan de hertekening van structuren.

Wat de ILKW betreft, bevestigt de minister dat deze luchthaven onwettig functioneert. De werking ervan is in strijd met het Vlaamse decreet van 20 juli 2008. Hij vindt dit problematisch.

3. Stemmingen

De artikelen 1 tot en met 53 en het geheel van het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen, wat betreft de fusie van de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge, worden aangenomen met 8 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

Bart CLAES,
voorzitter

Martine FOURNIER,
verslaggever