ECORYS TRACTEBEL ENGIE Universiteit Antwerpen

OPMAAK STRATEGISCHE VISIE VOOR DE VLAAMSE REGIONALE LUCHTHAVENS

Toelichting Vlaams Parlement
17 November 2022

OPMAAK VAN MKBA EN STRATEGISCHE VISIE VLAAMSE REGIONALE LUCHTHAVENS

Het doel van deze studie was om:

1. 16 scenario's uit het bestek verder bij te sturen in overleg met de stakeholders;

2. deze te analyseren (via de opmaak van een MKBA, o.b.v. Vlaamse Leidraad);

3. na te gaan welke rol de Vlaamse regionale luchthavens in de toekomst moeten vervullen (opmaak visienota) teneinde:

- een duurzame ontwikkeling te bewerkstelligen waarbij gestreefd wordt naar een situatie waarbij de maatschappelijke baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten;
- de Vlaamse regionale luchthavens in de mate van het mogelijke te laten evolueren naar winstgevende ondernemingen.

De studieopdracht geeft zo invulling aan de opdracht die omschreven wordt in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024

https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek/maatschappelijke-kosten-batenanalyse-over-de-vlaamse-regionale-luchthavens

ECORYS TRACTEBEL ENGIE Universiteit Antwerpen

Opmaak van een MKBA en strategische visie voor de Vlaamse regionale luchthavens

Eindrapport

Opdrachtgever: Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Rotterdam, 5 Juli 2022

OPMAAK VAN MKBA EN STRATEGISCHE VISIE VLAAMSE REGIONALE LUCHTHAVENS

Het drieledig doel van deze studie is:

Stakeholder traject

(i) de scenario's verder bij te sturen in overleg met de stakeholders,

Analyse en calculatie traject

(ii) de scenario's te analyseren (opmaak van MKBA)

Traject scenariovorming

(iii) na te gaan welke rol de Vlaamse regionale luchthavens in de toekomst moeten vervullen (opmaak visienota) teneinde: een duurzame ontwikkeling te bewerkstelligen waarbij gestreefd wordt naar een situatie waarbij de maatschappelijke baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten; de Vlaamse regionale luchthavens in het mate van het mogelijke te laten evolueren naar winstgevende ondernemingen.

Visie ontwikkeling traject

OPMAAK VAN MKBA EN STRATEGISCHE VISIE VLAAMSE REGIONALE LUCHTHAVENS

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Prof. dr. Wouter Dewulf
(Universiteit Antwerpen)

Birgit Fremault
(Tractebel)

Prof. dr. Jochen Maes
(Projectleider, Ecorys)

- Johan Maes (leidend ambtenaar)
- Wim van Halen
- Dries Vervoort

- Dr. Sven Buyle
- Jolien Pauwels

- Onno de Jong
- Cherita Eijpe
- Pim de Roos
- Rick Janse

ECORYS TRACTEBEL ENGIE Universiteit Antwerpen

MKBA

MKBA doorrekening: 1 referentie en 16 scenario's

In de MKBA neemt Ecorys de huidige situatie als uitgangspunt, om zodoende de ontwikkelscenario's tegen deze situatie af te zetten. Deze situatie is de zogenaamde referentie, of nulalternatief, -ontwikkeling.

Nulalternatief = uitgangspunt waarmee we de 16 scenario's vergelijken.

- We gaan uit van de verderzetting van de activiteiten met de governance structuur van 2019 (LOM-LEM),
- Met de milieuvergunning (-beperkingen) van 2019
  - Er worden wel enkele extreme scenario's berekend met oog op winstgevendheid (buiten milieuruimte) en enkele gaan uit van sluiting in 2030 (afwijking van de concessie afspraken met de LEM).
- met de infrastructuur van 2019 (runway, terminal en andere technische aspecten)
  - uitzondering voor de 'winst' scenario's waar beperkte uitbreiding van (terminal)infrastructuur is aangenomen
  - geen aanpassing van de airsides
- We gaan uit van de bedrijven, activiteiten en bestemmingen van 2019.
- Volumes: de huidige passagiers- en goederenstromen, pre-corona, (i.e. 2019) van de Vlaamse Luchthavens worden doorgetrokken tot en met 2040, i.f.v. het nulalternatief. We tonen de delta t.o.v. deze volumes.

MKBA doorrekening: 1 referentie en 16 scenario's

A1	- Winstgevend scenario (geen toekenning van exploitatiesubsidies en investeringssubsidies door het Vlaamse Gewest);
A2	- Optimistisch scenario luchthavenexploitant
A3	- Maximaal invullen bestaande milieuruimte, variant A, op basis van de huidige verdeling van het luchtverkeer;
A4	- Maximaal invullen bestaande milieuruimte, variant B, met maximale focus op lijnvluchten en afbouw van zakenvluchten;
A5	- Maximaal invullen bestaande milieuruimte, variant C, met maximale focus op zakenvluchten en afbouw van lijnvluchten
A6	- Sluiting van luchthaven en alternatieve aanwending

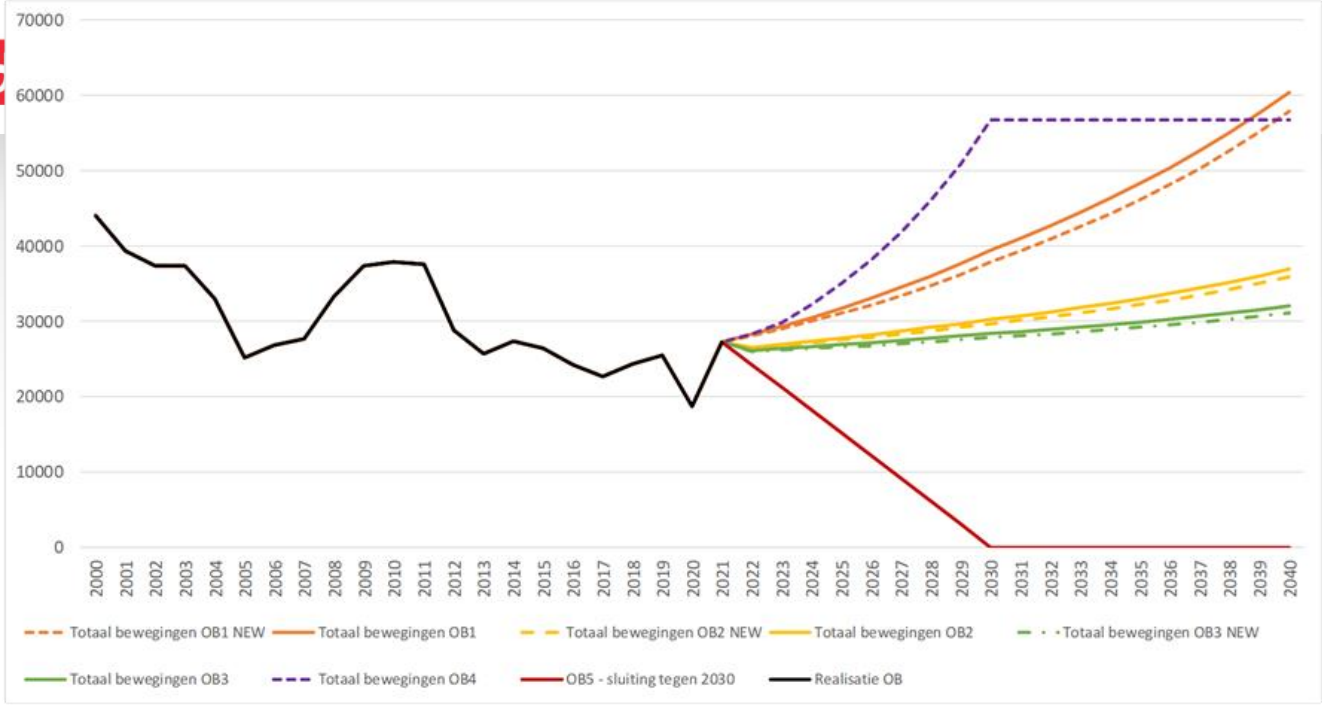
OB1	- Winstgevend scenario (geen toekenning van exploitatiesubsidies en investeringssubsidies door het Vlaamse Gewest);
OB2	- Optimistisch scenario luchthavenexploitant
OB3	- Basisscenario luchthavenexploitant
OB4	- Maximaal invullen bestaande milieuruimte
OB5	- Sluiting van luchthaven en alternatieve aanwending.

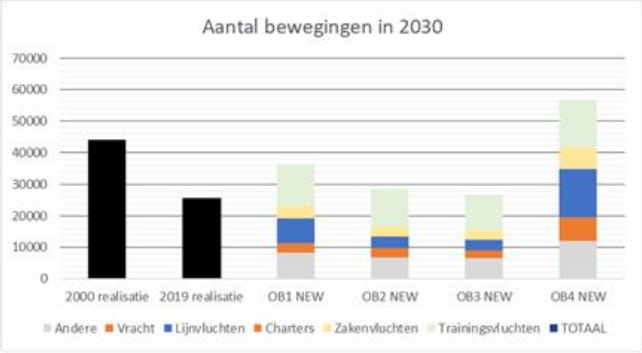
KW1	- Winstgevend scenario (geen toekenning van exploitatiesubsidies en investeringssubsidies door het Vlaamse Gewest);
KW2	- Sterk optimistisch scenario luchthavenexploitant (optimistisch scenario incl. gecontroleerd luchtruim, een nieuwe vliegschool en meer lijnvluchten);
KW3	- Optimistisch scenario luchthavenexploitant (huidige samenstelling trafiek, incl. gecontroleerd luchtruim);
KW4	- Basis scenario (geen gecontroleerd luchtruim, focus op trainings- en zakenvluchten);
KW5	- Sluiting van luchthaven en alternatieve aanwending.

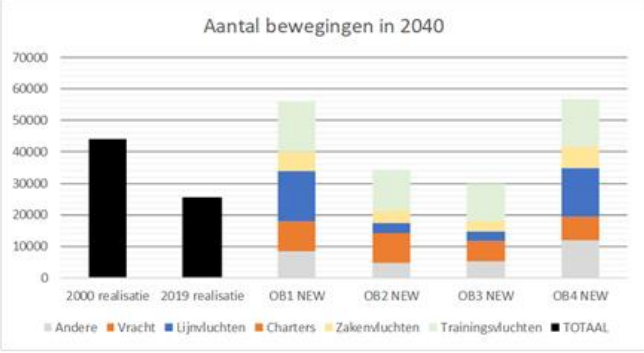
sluiting in 2030

(buiten milieuruimte)

Illustratief







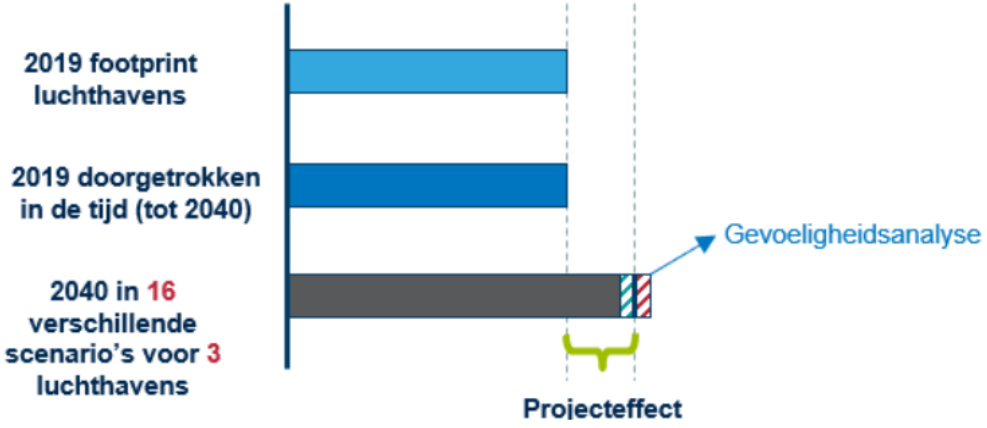
Gehanteerde volumes voor Luchthaven Oostende-Brugge: vijf scenario’s

MKBA doorrekening: 1 referentie en 16 scenario's

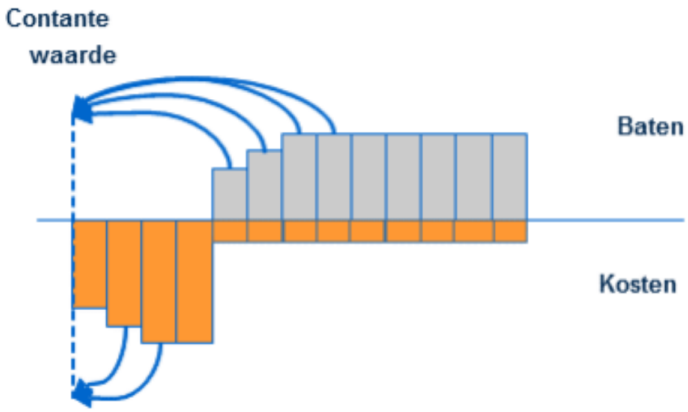
In de MKBA neemt Ecorys de huidige situatie als uitgangspunt, om zodoende de ontwikkelscenario's tegen deze situatie af te zetten. Deze situatie is de zogenaamde referentie, of nulalternatief, -ontwikkeling.

In de MKBA tabellen wordt telkens de Netto Contante Waarde (NCW) (in het Engels Net Present Value (NPV) getoond). Dus alle kosten en baten tussen 2020 en 2040 opgeteld, en teruggebracht naar de waarde van vandaag.

Figuur 3.1: Deze MKBA zet 16 scenario's af tegen de referentie-situatie



Figuur 3.2: Relatie contante waarde kosten en baten (illustratief voorbeeld)



Bron: Ecorys

MKBA doorrekening: 1 referentie en 16 scenario's

Randvoorwaarden

Invloed van nieuwe technologieën is meegenomen in de MKBA
Er is in elk van de scenario's rekening gehouden met een autonome verduurzaming in de vorm van lagere emissiefactoren in de tijd (zie bijlage), geleidelijke groei van elektrische lesvliegtuigen (10% van de bewegingen in 2025 en 20% vanaf 2030) en vervanging van specifieke (lijn)toestellen in Antwerpen en Oostende-Brugge. Ook toestel types die met zekerheid ingezet worden zijn meegenomen (nieuwe generatie Embraer bv.)

Invloed van duurzame brandstoffen is nog niet meegenomen in de MKBA
Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor additionele bijmeng verplichtingen van duurzame brandstoffen, om inzichtelijk te maken hoe dit beleid de CO_2 en MKBA balans beïnvloedt. Aangezien dit nog geen beslist beleid is (op moment van Analyse is RefeulEU nog een voorstel) zal er niet standaard mee gerekend worden.

De haalbaarheid van de scenario's is niet onderzocht

ECORYS TRACTEBEL ENGIE Universiteit Antwerpen

MKBA doorrekening focus op 5 effecten

MKBA doorrekening: 5 effecten (1/2)

1. De projectkosten zijn het verschil in investerings-, beheers- en onderhoudskosten van de luchthavengebonden infrastructuur tussen het nulalternatief en scenario.

- Digitale toren staat los van de MKBA per luchthaven locatie en is toegevoegd aan de Vlaamse regio als geheel
- Naast beperkte noodzaak aan investeringen is er ‘kapitaalvernietiging’

2. De directe effecten op het luchthavengebonden transportsysteem volgen uit de verschillen tussen de vervoerskosten en de vervoersstromen in nulalternatief en scenario. (1/2)

- Vlaamse regionale luchthavens worden gebruikt door (lokale) reizigers uit de regio (LEM)
- Luchthaven afbouwen: reizigers/cargo zullen een alternatief moeten vinden (Brussels Airport/ OV/ Auto/ Niet-reizen)
- Daardoor reistijdnadelen (tijd & kosten)
  - Meer ‘land’ tijd kwijt om een vliegtuig te bereiken. Meer economische kost, de ‘value of time’. Zakenreiziger vs. Leisure
  - Deze effecten hebben ook een doorwerking reiskosten om een luchthaven te bereiken. (Treintickets, benzine)
  - En tot slot maatschappelijk: bv. file kosten in de regio en meer verkeersongevallen
- Deels verschuiven activiteiten buiten de landsgrenzen: verlies in economische activiteit, en in jobs.

MKBA doorrekening: 5 effecten (2/2)

2. De directe effecten op het luchthavengebonden transportsysteem volgen uit de verschillen tussen de vervoerskosten en de vervoersstromen in nulalternatief en scenario. (2/2)

- Zowel LOM als LEM zullen hun **exploitatie** kunnen verbeteren bij oplopende passagiers.
  - In de winstscenario's wordt gesimuleerd welke volumes nodig zijn om de huidige **ondersteuning** van de LEM voor publieke taken als brandweer en beveiliging af te kunnen bouwen.
  - In de andere scenario's worden de huidige afspraken, conform de uitgangspunten MKBA, gehanteerd. Blijvende ondersteuning.
  - Sluitingsscenario's: er wordt stopzetting in 2030 aangenomen. Tot dan ondersteuning.

3. De indirecte effecten

- Agglomeratie effecten, een waardering van de indirecte baten voor de algehele economie, bij betere verbondenheid met de wereld, en als indirect effect van de bestedingen van passagiers in de regio.

4. De externe effecten zijn de effecten op de omgeving (omwonenden, natuur, landbouw,…). Ze bestaan uit drie delen:

a. Externe effecten van de investering (ruimtebeslag, visuele hinder,…);

b. Externe effecten van de vervoersstromen (**geluid**, **emissies**, congestie…);

c. Externe effecten van de economische activiteiten (ruimtebeslag, congestie,…).

Deze effecten worden mits kengetallen in een waarde in EUR omgezet

5. Kwalitatieve en strategische elementen, niet in EUR: Strategische belangen, innovaties en onzekere ontwikkelingen

ECORYS TRACTEBEL ENGIE Universiteit Antwerpen

MKBA doorrekening: inzichten

MKBA doorrekening: inzichten (1/5)

- In **drie kernhoofdtabellen** zijn de *gemonetariseerd effecten* van de individuele MKBA's voor Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem samengevat. Achterliggende details over de berekeningen zijn in Annex opgenomen. *Kwalitatieve elementen moeten toegevoegd worden bij het maken van conclusies.*

- De **MKBA is een informatie-instrument** dat vanuit het perspectief van de maatschappij als geheel de voor- en nadelen van een beleidsmaatregel (of scenario) systematisch in beeld brengt en waardeert. Dit ondersteunt de besluitvorming over een maatregel, zodat beleidskeuzes zoveel mogelijk op objectieve gronden kunnen worden gemaakt. De MKBA methodiek is een belangrijk hulpmiddel bij de **ex-ante onderbouwing van beleidskeuzes**. Maar ze biedt geen geprefereerde keuze.

- Een verkennende MKBA als deze moet altijd uitgaan van **aannames en scenario's**. In deze studie zijn zeer veel scenario's bekeken, wat het rapport een ruime blik op de toekomst van de luchthavens biedt. Toch kunnen onderdelen van de MKBA, aannames en de haalbaarheid van individuele scenario's bediscussieerd worden. We blijven bij gangbare actuele gegevens.

- De **MKBA hanteert een breed welvaartsbegrip**, en wijkt daarin af van een business case analyse. Ook bredere (niet-financiële) welvaartseffecten meegenomen. Denk bijvoorbeeld aan leefomgevingskwaliteit, gezondheid of veiligheid.

MKBA doorrekening: inzichten (2/5)

Kosten

- In de looptijd 2020-2030 zal er in ieder geval moeten geïnvesteerd worden (er is **al beslist beleid** van LOM om de basisinfrastructuur op orde te houden).
- Om sterke groei (A1,A4 en OB1,OB4, en beperkt KW1) te kunnen realiseren zijn (beperkte) **additionele investeringen** nodig
- Sluitingsscenarios resulteert in **voortijdig afschrijven van infrastructuur**. Dit is een kapitaalvernietiging die kan oplopen tot -28 mln. EUR voor Antwerpen, -35 mln. EUR voor Oostende-Brugge en -6 mln. EUR voor Kortrijk-Wevelgem.
- Tot slot zijn er **transitie- en saneringskosten** bij het uit dienst nemen van de luchthaven. Deze zijn onzeker en niet te onderschatten, en liggen tussen 25 en 100 mln. EUR.

Samengevat: enkel de sluiting en de forse uitbreiding van de exploitatievolumes leiden tot kapitaal- en investeringskosten die verschillen van de referentiesituatie. Enkel zo kan groei geaccommodeerd worden. Voor de midden scenario's met matige groeiverwachtingen is vermoedelijk geen additionele kapitaalinvestering nodig en voldoet de huidige infrastructuur.

MKBA doorrekening: inzichten (3/5)

Directe effecten

- (Maatschappelijk) effect van regionale luchthavens: ze worden gebruikt door reizigers vanuit de regio. Dat wil zeggen dat gebruikers vanuit Antwerpen, Oostende en Kortrijk, en telkens de ruimere omgeving, naar de luchthaven komen.
- Als ze blijven reizen, zullen deze zich -bij sluiting van de luchthaven- **naar een andere luchthaven** moeten verplaatsen. Deels zullen ze ook **alternatieven overwogen worden** (auto, openbaar vervoer, stoppen met reizen).
  - Daardoor treden er **reistijdnadelen** op (tijd en kosten landtransport): ca.10 mln. EUR extra reistijd naar Brussel/ Eindhoven bij Antwerpen, en ca. 12 mln. EUR Oostende-Brugge. Voor Kortrijk-Wevelgem zijn deze bedragen beperkt.
  - Ook **indirect positief effect wegcongestie** in Vlaanderen. Meer landvervoer naar Brussel: ongevallen, files en emissies.
- Zowel LOM (de Vlaamse overheid) als LEM (de private exploitant) zullen hun **exploitatie-, winst- en verliesrekening**, kunnen verbeteren bij oplopende passagiersaantallen. De LEMs bij verderzetting van de huidige volumes hebben allen een negatief eigen bedrijfssaldo. Maar door de ondersteuning voor publieke taken als brandweer en beveiliging zijn ze (nipt) break-even.
- Er is (A1/OB1/KW1) een **kantelpunt** ‘bij welke volumes in 2030 is de LEM break-even’? Wat wil zeggen zelf de kosten voor beveiliging en brandweer kunnen dragen. Deze liggen voor Antwerpen en Oostende-Brugge fors boven de ooit gerealiseerde aantallen passagiers en bewegingen. Voor Antwerpen liggen winstgevende volumes per definitie buiten de milieuruimte.

MKBA doorrekening: inzichten (4/5)

Agglomeratie effecten

- Bij sluiting is de economie minder goed verbonden, en de afgeleide effecten in de lokale economie zijn dan negatief. Bij groei lopen deze op. Al zijn ze telkens eerder beperkt gezien type activiteiten (geen wereldwijde hub-en-spoke connecties bv.).

Externe effecten

- Externe kosten zijn de kosten die de gebruikers van het transportsysteem niet betalen, maar wel (indirect) veroorzaken. Zo zal een luchtvaartgebruiker de volledige CO_2 kosten niet in de ticketprijs zien terugkomen. Deze effecten lopen hoog op.
- Door een verwachte stijging van de prijzen **ETS CO_2 markt** zal het effect oplopen. **Monetair**: -3 tot -28 mln. EUR NCW 2020-2040 voor A, -57 tot -71 mln. EUR bij OB en -1 tot -5 mln. EUR voor KW. Focus op zakenjets of lijnvluchten in A maakt geen verschil in emissies. Wel bij lijnvluchten per beweging, per vervuiling (emissies en geluid), meer omzet LEM. Een beperktere focus op reizigers, en minder op vracht, zal voor Oostende-Brugge de emissieproblematiek minder negatief maken.
- Bij verderzetting van groei zal er altijd een **additioneel emissie-effect** zijn. We gingen er in elk scenario immers van uit dat door het aanbieden van lokale platformen een *latente vraag* naar vliegverkeer kan verwacht worden.
  - Sluiting leidt tot verschuiving naar andere luchthavens, en slechts een beperkte vermindering van BE/EU emissies.
  - Voor de bestemmingen die nu aangeboden worden is immers geen valabel niet-luchtvaart alternatief beschikbaar (bv. Malaga, Ibiza, Barcelona, Split, Tanger, Tenerife, Las Palmas en Nador).
- Lokaal impact te verwachten op de **luchtkwaliteit (LTO).** Geluid is lokaal belangrijk en een kleiner effect (Diegem vs. Deurne).

MKBA doorrekening: inzichten (5/5)

Kwalitatieve effecten

- Naast effecten -in EUR- is het belangrijk om de effecten die kwalitatief en strategisch van aard zijn mee te nemen.
- Bij sluiting is er een baat voor de omliggende bewoning. Zo zal de **vastgoedwaarde** eenmalig een positief effect ondervinden. Het gaat om leefkwaliteit en de toegang tot groen op loopafstand. Veel hangt nog af van de concrete alternatieve invulling.
- De **arbeidsmarkt** is competitief en heeft vele openstaande vacatures. Daarom is ingeschat dat de meeste mensen een alternatieve baan zullen vinden bij sluiting. Excl. gespecialiseerd profielen. Bij groei zal verschuiving van werkgelegenheid, en een kleine creatie van extra banen optreden.
- Er zijn ook nog **strategische belangen**, die niet te vergeten zijn bij het lezen van de MKBA:
  - Een aantal van deze elementen zijn slechts kwalitatief meegenomen (*niet in EUR uitgedrukt*). Dit kan te maken hebben met het nog niet voldoende matuur zijn (**droneluchthaven**) of dat het niet mogelijk is om effecten uit te drukken in euro.
  - Dit geldt bijvoorbeeld voor de waarde die gehecht wordt aan het beschikbaar hebben van **opleidingscapaciteit voor (lijn)piloten** binnen Vlaanderen.
  - **SAR en helikopteractiviteiten**, alsmede defensieactiviteiten, dienen een plek te krijgen of te houden op de luchthavens. Deze zijn kwalitatief benoemd en hebben een plaats in het visie document.
- **Een remote toren levert een besparing op, en kan Kortrijk-Wevelgem verankeren**

ECORYS TRACTEBEL ENGIE Universiteit Antwerpen

Toelichting beleidsopties voor toekomstige visievorming

Lessen uit de MKBA

1. MKBA geeft geen éénduidig advies waar onmiddellijk een strategische visie en beleidsopties uit afgeleid kunnen worden.
   - De **midden-scenario's** (met realistische groeivooruitzichten) zijn **allen positief - of beperkt negatief** -. Sluiting in 2030 levert maatschappelijk netto het meeste baten voor Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem.
   - Voor Oostende-Brugge is dit anders: zeer sterke groei door het volledig benutten van de ruime milieuruimte voor straalvliegtuigen in de daguren, OB4, is in de MKBA doorrekening meer positief dan een sluiting; maar vereist ca. 8 x 2019 pax volumes. Verderzetting van focus op significant uitbouwen cargo levert maatschappelijk negatieve MKBA balans op.

- Het **verder uitbouwen van de luchthavens** geeft **ook positieve maatschappelijke resultaten**
  - Zoals de vermindering van de reistijd voor de passagiers, en minder verplaatsingen over de grond.
    De sector creëert dan economische activiteit, en potentieel voor een besparing op overheidsbijdrage.
  - Maar, positieve effecten groei worden maatschappelijk direct teniet gedaan door enorme impact CO_2-uitstoot (en binnen Vlaanderen luchtkwaliteit en geluid) die verhoogde luchtvaart meebrengt. En in mindere mate toename filedruk en verkeersongevallen.

3. Resultaten tonen **spanningsveld** tussen puur 'cijferwerk' en realiseren van een luchtvaartvisie die rekening houdt met toekomstige evoluties waar Vlaanderen haar rol in moet kunnen spelen.
   - De sluiting van alle drie de luchthavens tegelijk is strategisch gezien geen weloverwogen optie.
   - Strategische elementen zijn niet gekwantificeerd, en waardevol om mee te nemen in beleidsvorming (o.a. vliegopleidings-modaliteiten, ruimte voor defensieactiviteiten van nationaal belang en de uitwijkluchthaven bij calamiteiten). In MKBA geen strategische mobiliteitsopties, en baten die deze nieuwe sectoren hebben, zoals fixed-wing dronetransport en Urban Air Mobility.
   - Kwalitatieve en strategische elementen moeten meegenomen worden in besluitvorming en visieontwikkeling

4. De Vlaamse overheid moet **verschillende strategische beleidsopties** afwegen, rekening houdend met MKBA, stakeholders, lokale omgeving, milieu, economische activiteit, én technologische ontwikkelingen. **>> Zes opties**

Verhaallijn strategische beleidsopties (1)

Zet prioritair in op verduurzaming

De Vlaamse Overheid kan de drie Vlaamse regionale luchthavens de ruimte geven om hun activiteiten uit te breiden, op voorwaarde dat er sterk op duurzaamheid en innovatie gefocust wordt. Deze duurzame focus op innovatie zou zich kunnen vertalen in de milieuvergunningen die voor de drie regionale luchthavens (en Brussels Airport) in 2024 vernieuwd worden. Voorbeelden van initiatieven zijn het verplicht bijmengen van SAF[30], het sterk differentiëren van de luchthaven gebruikstarifering i.f.v. de CO_2-uitstoot en de geluidshinder, het stimuleren van elektrisch vliegen voor de vliegopleidingen en recreatief vliegen, en het opzetten van een Vlaams groeifonds om technologische ontwikkelingen te stimuleren.

Recent lanceerde de Rijksoverheid Nederland het programma 'Luchtvaart in Transitie'. Het programma focust op vier grote pijlers: energievoorziening met drie synthetische vliegtuig-brandstofprojecten, vliegtuigontwikkeling (met als doel duurzame vliegtuigsysteeminnovaties versneld naar de markt te brengen), proeftuinen op de luchthavens (waarbij o.a. laad- en tank infrastructuur worden geïnstalleerd) en kennisontwikkeling (via de oprichting van een innovatiedenktank 'Flying Vision' en een virtueel platform 'Dutch Aviation Systems Analysis Lab', DASAL) (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2021). Daarnaast worden ook economische opportuniteiten in deze beleidsoptie meegenomen. Zo wordt er verwacht dat de gevraagde bijdrage van het Nationaal Groeifonds vier keer terugverdiend zal zijn in de periode van 2020 tot 2050 (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2021). De Vlaamse Overheid kan hieruit inspiratie halen om volop in te zetten op technologische ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie om op die manier de Vlaamse regionale luchthavens en bijhorende luchtvaartindustrie op duurzaamheid en innovatie te heroriënteren.

Verhaallijn strategische beleidsopties (2)

De MKBA tabel geeft ook de simulatie mee dat in alle midden scenario's de Vlaamse Overheid de regionale luchthavens financieel zal moeten blijven ondersteunen. Enkel zeer sterke groei zou de steun kunnen beperken. Met de huidige prijszetting van de Vlaamse regionale luchthavens lijkt een structureel positief exploitatieresultaat van de LEM en LOM, zodat de ondersteuningssubsidies niet meer nodig zijn, een grote uitdaging. Zelfs in de optimistischere scenario's lijkt dit moeilijk haalbaar. We zien echter een middenweg, in opportuniteiten voor de LEM om de omzet en winst te vergroten en zo voor de overheid om deze subsidies af te bouwen. Dit situeert zich in het zakelijke segment.

Optimaliseer de financiële situatie van de operaties

Er is ruimte om de tarieven voor zakenvluchten op de regionale luchthavens sterk te verhogen. De landingsrechten vormen maar een klein deel van de operationele kosten van een zakenvlucht. Bovendien liggen de tarieven van concurrerende zakenluchthavens in de omgeving vaak hoger. Doordat de zakenreiziger bijzonder prijsinelastisch is, zal een prijsverhoging amper leiden tot herlokalisatie. Een prijsverhoging kan het exploitatieresultaat van de luchthavenoperator significant verbeteren. Een tariefdifferentiatie i.f.v. CO_2-uitstoot, geluidshinder en vertrektijden geeft bijkomende mogelijkheden om vlootverduurzaming te incentiveren en de externe kosten te internaliseren. Een heronderhandeling van het exploitatiecontract met de LEM, i.f.v beleidsinvloed op tariefzetting te kunnen uitoefenen, zal hiervoor vermoedelijk noodzakelijk zijn, gezien de tarificatie nu een bevoegdheid van de LEM is en niet overgaat tot winstmaximalisatie, bv. met het oog op faciliteren van hun klantenbasis in vergelijking met omliggende luchthavens. Ingrijpen op de prijzen kan enkel in samenspraak met de exploitant, of door het heronderhandelen van de concessie.

Verhaallijn strate

Kijk naar optimalisering van de kostenstructuren

Een aantal specifieke projecten genereren onmiddellijke kosten- en investeringsbesparingen (voor de LOM). Enerzijds kan de installatie van één Remote Virtual Tower voor de drie Vlaamse regionale luchthavens tot onmiddellijke operationele kostenbesparingen leiden. De investering zorgt voor een besparing van beheer- en onderhoudskosten. Er is ook een efficiëntiewinst bij de luchtverkeersleiding, schaalvoordelen in personeelsbezetting. De verdeling van de kosten en opbrengsten is echter zaak van onderhandeling met Skeyes.

Anderzijds kan het beperken van de gebudgetteerde vernieuwing van de startbaan op de luchthaven Oostende-Brugge tot de maximaal benodigde lengte voor een *narrow-body* toestel van het type B737/A320 met een 3,000 km range, een significante investeringsbesparing genereren. Hiertegenover staat een beperkte cargo-ontwikkeling, de range van de lange afstandstoestellen beperkter zal zijn. Doha en Caïro zouden vermoedelijk nog aangevlogen kunnen worden met de huidige toestellen.

Het sterk inzetten op cargo-ontwikkeling is o.i. niet aangewezen aangezien de luchthaven Oostende-Brugge met enkele voordelen (niet *slot constrained*, goede en snelle service) ook enkele structurele handicaps om door te groeien. Het realiseren van groei is een uitdaging. De geografische locatie, excentrisch in 'de blauwe banaan' in Europa, een beperkt hinterland en hierdoor verder verwijderd van de belangrijkste afzetmarkten, is ook inferieur t.o.v. haar belangrijkste concurrenten. Gezien luchtvracht een hoge *value of time* heeft blijft dit mogelijk de grootste structurele handicap.

Het heroriënteren van de strategie van Oostende-Brugge van een vrachtluchthaven naar een luchthaven voor toeristische en lage-kostenmaatschappijen kan overwogen worden, want daar biedt de milieuruimte nog groeipotentie. En ze behoeven ook geen volledige landingspiste. Zal met LEM moeten bepaald worden, aangezien de LOM afspraken heeft gemaakt over de basisinfrastructuur. De luchthaven anders inrichten kan enkel in samenspraak of door het heronderhandelen van de concessie. Daarnaast zijn er strategische nadelen, zoals het afbouwen van de grote freighters (747F) en de occasionele uitwijkmogelijkheid voor Brussels airport.

Verhaallijn strategische beleidsopties (4)

Ga voor strategische samenwerkingen

De nationale luchthaven van Brussel, met een bijzonder grote economische impact op Vlaanderen, werkt quasi volledig autonoom van de drie regionale Vlaamse luchthavens. Een verdere operationele en commerciële samenwerking zou kunnen leiden tot een win-win situatie voor alle partijen. We denken hierbij vooral aan de zakenvluchten (General Aviation) en vrachtvluchten (full freighters). Er zijn echter ook nog andere mogelijkheden op het vlak van synergiën in het management, het onderhoud, de veiligheidsondersteuning, de promotie en de aankoop. Het nemen van een controleparticipatie in Brussels Airport door de Vlaamse Overheid kan de impact van Vlaanderen op de strategie én synergieontwikkeling faciliteren.
Een kruisparticipatie tussen Brussels Airport en de drie Vlaamse regionale luchthavens kan ook overwogen worden.

Uit de Nederlandse luchtvaartnota 2020-2050 blijkt ook samenwerking tussen de nationale luchthaven Schiphol Airport en de regionale luchthavens een belangrijke pijler die de veiligheid, de hinderbeperking, de duurzaamheid en de verbondenheid van de luchthavens bevordert (Rijksoverheid Nederland, 2020). Doordat Schiphol Airport aandeelhouder is van verschillende regionale luchthavens in Nederland, zoals Lelystad, Eindhoven Airport en Rotterdam-The Hague Airport zijn de belangen sneller gealigneerd.

Verhaallijn strategische beleidsopties (5)

Kijk breder dan enkel de Vlaamse luchthavens, betrek de vliegvelden

Vlaanderen telt een aantal actieve vliegvelden voor trainingsvluchten en recreatief vliegen zoals Brasschaat, Ursel, Grimbergen, Sint-Truiden, etc. De eigendomsrechten, de exploitatie en de milieuvoorwaarden in de milieuvergunning zijn echter erg divers. Dit zorgt er concreet voor dat de vliegvelden niet optimaal ingezet kunnen worden.

Een verdere samenwerking, stroomlijning en coördinatie met de vliegvelden om zo op Vlaams niveau voldoende ruimte te kunnen bieden voor trainingsvluchten en het recreatief vliegen, is aangewezen. Zo zal er bij de wens tot versnelde elektrificatie van trainingsvluchten op de regionale luchthavens ook moeten geïnvesteerd worden op de Vliegvelden. Zo kan op Vlaams niveau voldoende ruimte voor trainingsvluchten en het recreatief vliegen gegarandeerd worden. *Er kan dan ook cross-sectoraal op verduurzaming gewerkt worden*. Trainingsbewegingen met kleine toestellen op de regionale luchthavens vinden vaak hun oorsprong op de vliegvelden. Het is van belang, met het oog op de elektrificatie van dit segment, om vliegvelden mee te nemen in dit verhaal.

Ga voor dialoog tussen stakeholders, sector genoten en veranker strategische adviesraden

De luchtvaart staat voor grote maatschappelijke uitdagingen en technologische veranderingen. Er is behoefte aan een eenduidige strategie voor de luchtvaartsector: een strategische benadering die zowel op de luchthavens (Masterplannen) als horizontale luchtvaartthema's (als innovatie, opleiding, draagvlakvorming) werkt. Het lijkt aangewezen om zowel in de strategische adviesraad voor mobiliteit (MORA), die mobiliteit in zijn geheel benadert, aandacht te geven aan deze horizontale luchtvaartbeleidsthema's, en om een apart netwerk op te zetten van Vlaamse luchthavenactoren die werken aan sectorale thema's en maatschappelijk draagvlak. Dit netwerk kan bv. focussen op een aantal actiepunten, draagvlakcreatie en samenwerking op het vlak van technologie, innovatie en duurzaamheid. Gezien de grote impact op Vlaanderen is het aangewezen om Brussels Airport te betrekken. De Vlaamse beleidsvorming en draagvlakcreatie kan verder gecoördineerd worden door o.a. MOW.

ECORYS | 90 Years Answering tomorrow's challenges today

OPMAAK STRATEGISCHE VISIE VOOR DE VLAAMSE REGIONALE LUCHTHAVENS

ANNEX

MKBA doorrekening: 1 referentie en 16 scenario's

A1	- Winstgevend scenario (geen toekenning van exploitatiesubsidies en investeringssubsidies door het Vlaamse Gewest);
A2	- Optimistisch scenario luchthavenexploitant
A3	- Maximaal invullen bestaande milieuruimte, variant A, op basis van de huidige verdeling van het luchtverkeer;
A4	- Maximaal invullen bestaande milieuruimte, variant B, met maximale focus op lijnvluchten en afbouw van zakenvluchten;
A5	- Maximaal invullen bestaande milieuruimte, variant C, met maximale focus op zakenvluchten en afbouw van lijnvluchten
A6	- Sluiting van luchthaven en alternatieve aanwending

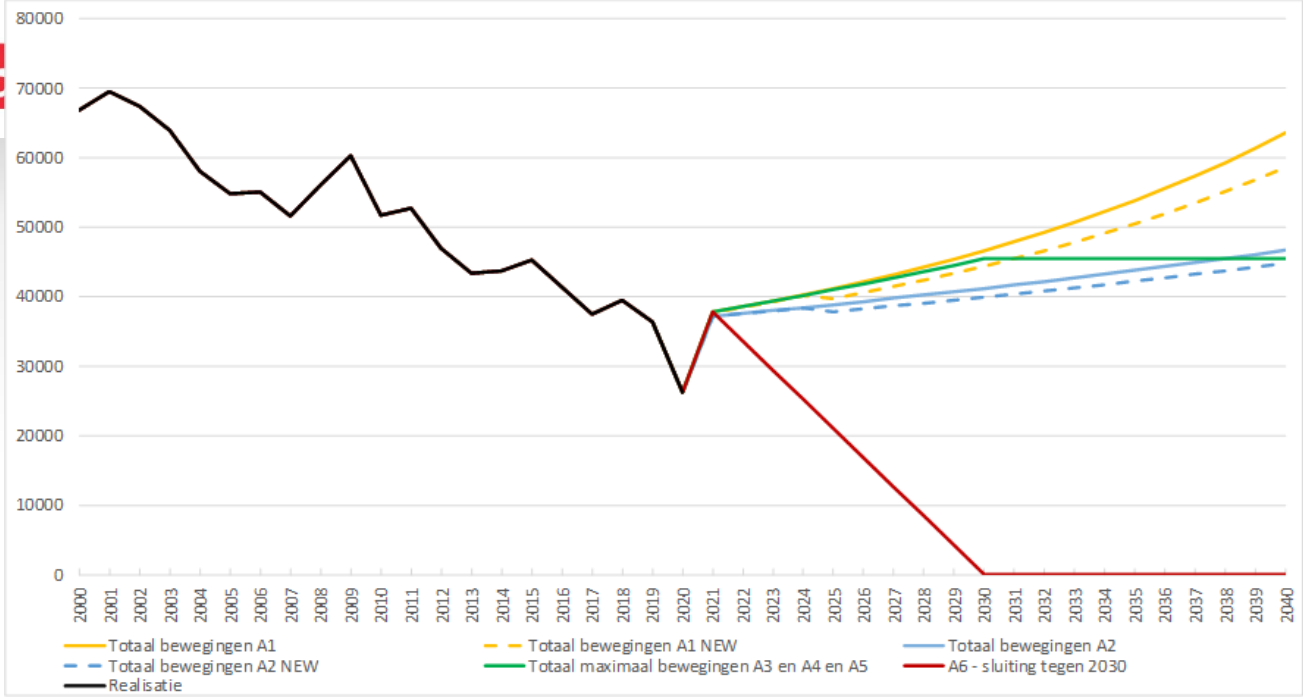
OB1	- Winstgevend scenario (geen toekenning van exploitatiesubsidies en investeringssubsidies door het Vlaamse Gewest);
OB2	- Optimistisch scenario luchthavenexploitant
OB3	- Basisscenario luchthavenexploitant
OB4	- Maximaal invullen bestaande milieuruimte
OB5	- Sluiting van luchthaven en alternatieve aanwending.

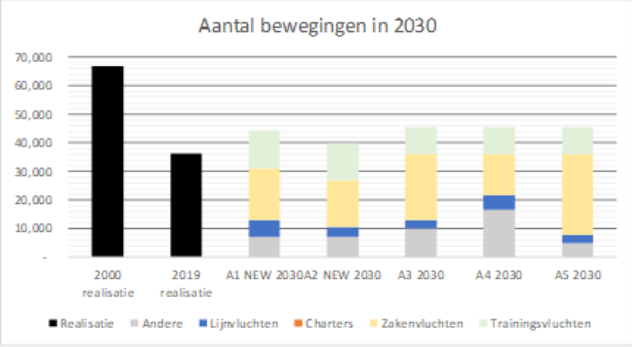
KW1	- Winstgevend scenario (geen toekenning van exploitatiesubsidies en investeringssubsidies door het Vlaamse Gewest);
KW2	- Sterk optimistisch scenario luchthavenexploitant (optimistisch scenario incl. gecontroleerd luchtruim, een nieuwe vliegschool en meer lijnvluchten);
KW3	- Optimistisch scenario luchthavenexploitant (huidige samenstelling trafiek, incl. gecontroleerd luchtruim);
KW4	- Basis scenario (geen gecontroleerd luchtruim, focus op trainings- en zakenvluchten);
KW5	- Sluiting van luchthaven en alternatieve aanwending.

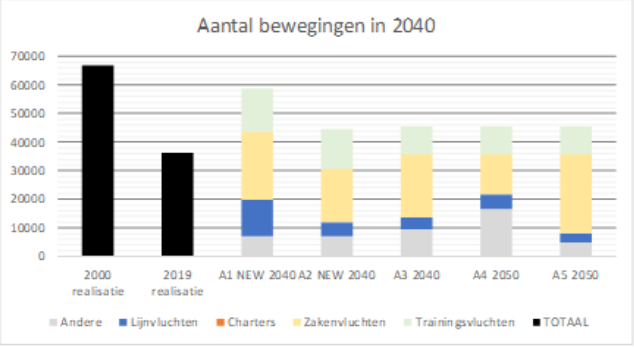
sluiting in 2030

(buiten milieuruimte)

Illustratief







Gehanteerde volumes voor Luchthaven Antwerpen:
zes scenario's

1/2

MKBA overzichtstabel voor 6 scenario's Luchthaven Antwerpen

	A1 Winstgevend cenario	A2 Optimistisch scenario	A3 Milieu-scenario (huidige verdeling)	A4 Milieuscenario (focus op lijnsegment)	A5 Milieuscenario (focus op zakensegment)	A6 Sluiting-scenario
Kosten						
Investering faciliteiten zakenverkeer en commerciële activiteiten	€ -13	n.v.t.	€ -9	€ -13	n.v.t.	n.v.t.
Voortijdige afschrijving boekwaarde bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ -28
Transitie en saneringskosten luchthavencluster	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ -39
Vermeden investeringen bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 4
Verandering beheer- en onderhoudskosten	€ -1	n.v.t.	€ -1	€ -1	n.v.t.	€ 5
Directe effecten						
Effecten reizigers						
- Reistijdwinsten naar motief	€ 15	€ 4	€ 7	€ 11	€ 3	€ -10
- (Weg)congestie	€ 1.4	€ 0.2	€ 0.4	€ 0.9	€ -0.1	€ -0.7
- Prijseffecten	€ 9	€ 2	€ 3	€ 7	€ -0	€ -6
Effecten overwinsten luchtvaartmaatschappijen	(+/-)	(+/-)	(+/-)	(+/-)	(+/-)	(=)
Effecten overwinsten bedrijven op de luchthaven	(+/-)	(+/-)	(+/-)	(+/-)	(-)	(=)
Verbetering exploitatievergoeding luchthaven (LOM)	€ 6	€ 1	€ 4	€ 4	€ 3	€ -
Verbetering exploitatiesaldo luchthaven (LEM)	€ 50	€ 2	€ 9	€ 9	€ 6	€ 36
Ondersteuning beveiliging en brandweer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 51
Indirecte effecten						
Agglomeratie-effecten	€ 2	€ 1	€ 1	€ 2	€ 0.4	€ -2
Externe effecten (midden kengetallen waardering CO2 en luchtkwaliteit)						
Bijkomende emissies						
Globale effecten						
- Directe CO_2-emissies	€ -28	€ -3	€ -4	€ -6	€ -3	€ 11
- Emissies in CO_2 equivalenten	€ -28	€ -3	€ -4	€ -6	€ -3	€ 11
Vlaamse effecten						
- Regionale luchtkwaliteit (zwavel, stikstof en fijnstof)	€ -7	€ -1	€ -1	€ -3	€ -0.2	€ 4
- Geluid (luchtvaart en niet-luchtvaart samen)	€ -2	€ -1	€ -0.4	€ -1	€ -0.2	€ 1
Externe veiligheid	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)
Kwalitatieve elementen						
Eenmalige ruimtelijk-fysieke effecten bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(++)
Kosten uitbouw alternatieve invulling	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Verschuiving werkgelegenheid binnen België (in FTE)	933	136	234	529	-61	-309
Verschuiving werkgelegenheid buitenland (FTE)	233	-	-	-	-	-77
Consumentensurplus zakelijke reiziger	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)
Restschuld LOM	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Opleidingscapaciteit	(=)	(=)	(=)	(=)	(=)	(-)
Strategische opties zoals drone ontwikkelingen	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+ / = / -)
Netto Contante Waarde	€ 5	€ 1	€ 5	€ 4	€ 4	€ 40

Globale effecten						
- Directe CO_2-emissies	€ -28	€ -3	€ -4	€ -6	€ -3	€ 11
- Emissies in CO_2 equivalenten	€ -28	€ -3	€ -4	€ -6	€ -3	€ 11
Vlaamse effecten						
- Regionale luchtkwaliteit (zwavel, stikstof en fijnstof)	€ -7	€ -1	€ -1	€ -3	€ -0.2	€ 4
- Geluid (luchtvaart en niet-luchtvaart samen)	€ -2	€ -1	€ -0.4	€ -1	€ -0.2	€ 1
Externe veiligheid	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)
Kwalitatieve elementen						
Eenmalige ruimtelijk-fysieke effecten bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(++)
Kosten uitbouw alternatieve invulling	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Verschuiving werkgelegenheid binnen België (in FTE)	933	136	234	529	-61	-309
Verschuiving werkgelegenheid buitenland (FTE)	233	-	-	-	-	-77
Consumentensurplus zakelijke reiziger	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)
Restschuld LOM	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Opleidingscapaciteit	(=)	(=)	(=)	(=)	(=)	(-)
Strategische opties zoals drone ontwikkelingen	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	(+ / = / -)
Netto Contante Waarde	€ 5	€ 1	€ 5	€ 4	€ 4	€ 40

Toelichting bij het kosten-baten saldo in deze MKBA:
In een MKBA worden scenario's afgezet tegen een referentie-situatie. In deze MKBA is de referentie de verderzetting van de huidige situatie (status 2019, pre-corona). In de referentie-situatie wordt concreet aangenomen dat de situatie van de Luchthaven van Antwerpen in 2019 wordt doorgetrokken tot 2040. Dat wil zeggen dat er wordt aangenomen dat er jaarlijks gemiddeld ca. 300,000 passagiers en ca. 36,000 bewegingen kunnen worden verwacht tot en met 2040. De governance, inclusief de concessieafspraken tussen MOW, LOM en LEM, worden ook aangenomen te gelden in de gehele zichtperiode. De facto wil dat zeggen dat de referentie-situatie uitgaat van een business case die positief is voor de LEM (24 mln. EUR positief exploitatiesaldo NCW over de periode 2020-2040), maar dat onderliggend een blijvende financiële ondersteuning voor de beveiliging en brandweer wordt gegeven door de Vlaamse overheid (79 mln. EUR NCW 2020-2040).

Scenario A1 t.o.v. referentie als voorbeeld
Het scenario A1 gaat uit van een afbouw van de ondersteuning beveiliging en brandweer aan de LEM, en oplopende passagiers en bewegingen. De LEM kan in dit scenario door het verbeteren van de exploitatie deze veiligheidskosten zelf dragen. Dit wil zeggen dat in A1 de LEM vanaf 2030 zelf 100% zal instaan voor veiligheidskosten. Ze kan dit (oplopend in de tijd) dragen doordat de oplopende passagiersvolumes het expolitatiesaldo verbeteren: per saldo is er een verbetering (vermindering van het verlies to.v. de referentie) van 51 mil. EUR. Want in de referentie is er uitgegaan van een expoitatieverlies (zonder ondersteuning beveiliging en brandweer) van -60 miljoen EUR. In dit scenario bespaart de overheid de ondersteuning van de LEM vanaf 2030, wat onder de streep door de oplopende

Ter info
Exploitatiesaldo LEM in mln. EUR

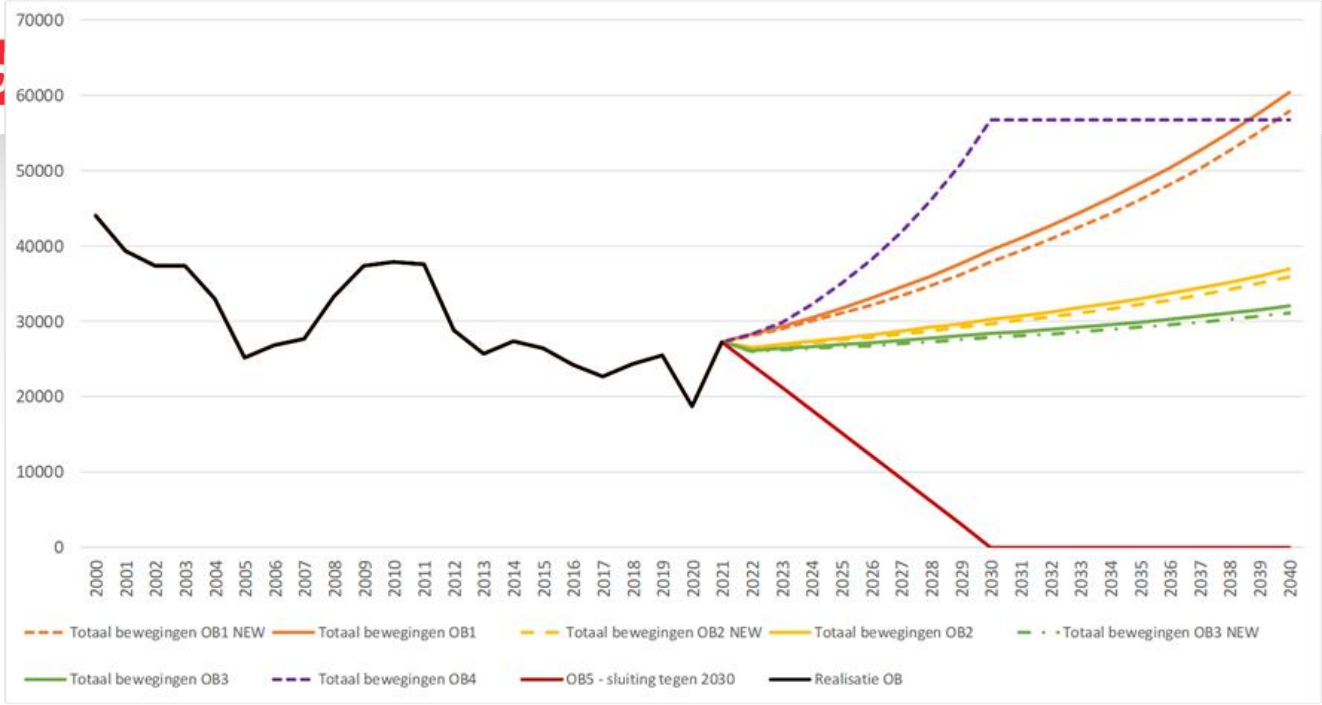
	Referentie	A1 Winstgevend cenario	A2 Optimistisch scenario	A3 Milieu-scenario (huidige verdeling)	A4 Milieuscenario (focus op lijnsegment)	A5 Milieuscenario (focus op zaken-segment)	A6 Sluiting-scenario
Exploitatieopbrengsten	€ 75	€ 184	€ 90	€ 144	€ 146	€ 122	€ 14
Exploitatiekosten	€ 135	€ 194	€ 148	€ 195	€ 196	€ 176	€ 38
Operationeel Resultaat	€ -60	€ -9	€ -58	€ -51	€ -51	€ -54	€ -24
Ondersteuning beveiliging en brandweer Vlaamse overheid in de referentie	€ 79	€ 23	€ 79	€ 79	€ 79	€ 79	€ 28
Exploitatiesaldo luchthaven	€ 19	€ 13	€ 21	€ 28	€ 28	€ 25	€ 4

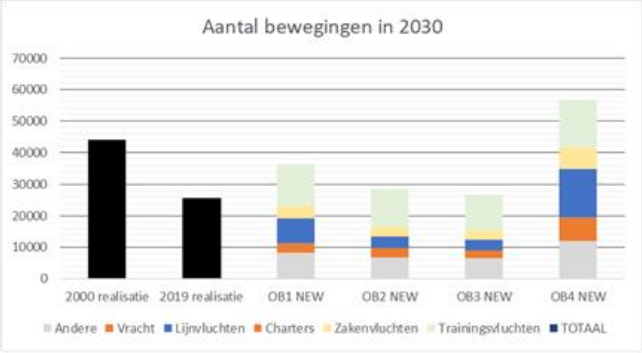
Volumes	Referentie						
Bewegingen in 2030	36,372	44,408	39,960	45,516	45,516	45,516	-
Passagiers in 2030	315,907	1,213,340	400,088	462,664	759,763	252,349	-
Bewegingen in 2040	36,372	58,686	44,794	45,516	45,516	45,516	-
Passagiers in 2040	315,907	1,515,043	495,460	593,160	759,715	267,081	-

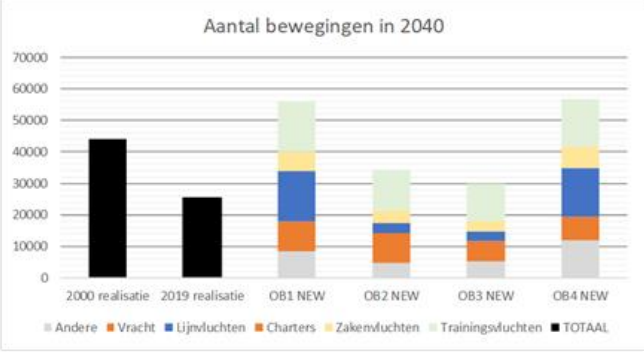
2/2

MKBA overzichtstabel voor 6 scenario's Luchthaven Antwerpen

Illustratief







Gehanteerde volumes voor Luchthaven Oostende-Brugge: vijf scenario’s

ECORYS TRACTEBEL engie Univ Antw

1/2

MKBA overzichtstabel voor 5 scenario's Luchthaven O-B

	OB1 Winstscenario	OB2 Optimistisch scenario	OB3 Basisscenario	OB4 Milieu scenario	OB5 Sluiting scenario
Kosten					
Investering faciliteiten zakenverkeer en commerciële activiteiten	€ -13	n.v.t.	n.v.t.	€ -13	n.v.t.
Voortijdige afschrijving boekwaarde bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ -35
Transitie en saneringskosten luchthavencluster	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ -77
Vermeden investeringen bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 6
Verandering beheer- en onderhoudskosten	€ -1	n.v.t.	n.v.t.	€ -1	€ 9
Directe effecten					
Effecten reizigers					
- Reistijdwinsten naar motief	€ 26	€ 4	€ 2	€ 25	€ -12
- (Weg)congestie	€ 4	€ 1	€ 0.3	€ 5	€ -1
- Prijseffecten	€ 19	€ 3	€ 1	€ 17	€ -9
Effecten cargo (binnen België)	€ -23	€ -27	€ -19	€ -15	€ 2
Effecten overwinsten luchtvaartmaatschappijen	(+/-)	(+/-)	(+/-)	(+/-)	(-)
Effecten overwinsten bedrijven op de luchthaven	(+/-)	(+/-)	(+/-)	(+/-)	(-)
Verbetering exploitatiesaldo luchthaven (LOM)	€ 32	€ 7	€ 4	€ 43	€ -
Verbetering exploitatiesaldo luchthaven (LEM)	€ 112	€ 8	€ 6	€ 155	€ 66
Ondersteuning beveiliging en brandweer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 85
Indirecte effecten					
Agglomeratie-effecten	€ 1	€ -3	€ -2	€ 2	€ -2
Externe effecten (midden kengetallen waardering CO2 en luchtkwaliteit)					
Bijkomende emissies					
Globale effecten					
- Directe CO_2-emissies	€ -71	€ -27	€ -17	€ -57	€ 14
- Emissies in CO_2 equivalenten	€ -71	€ -27	€ -17	€ -57	€ 14
Vlaamse effecten					
- Regionale luchtkwaliteit (zwavel, stikstof en fijnstof)	€ -16	€ -2	€ -2	€ -20	€ 5
- Geluid (luchtvaart en niet-luchtvaart samen)	€ -6	€ -2	€ -2	€ -6	€ 2
Externe veiligheid	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)
Kwalitatieve elementen					
Ruimtelijk-fysieke effecten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(++)
Verschuiving werkgelegenheid binnen België	2576	210	112	3280	-571
Verschuiving werkgelegenheid buitenland	103	0	0	131	-23
Opleidingscapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Uitwijkluchthaven	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(-)
Restschuld LOM	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Militaire belangen	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)
Strategische belangen zoals drone ontwikkelingen	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)
Netto Contante Waarde	€ -7	€ -65	€ -44	€ 77	€ 67

ECORYS TRACTEBEL engie Univ Antw

Bijkomende emissies					
Globale effecten					
- Directe CO_2-emissies	€ -71	€ -27	€ -17	€ -57	€ 14
- Emissies in CO_2 equivalenten	€ -71	€ -27	€ -17	€ -57	€ 14
Vlaamse effecten					
- Regionale luchtkwaliteit (zwavel, stikstof en fijnstof)	€ -16	€ -2	€ -2	€ -20	€ 5
- Geluid (luchtvaart en niet-luchtvaart samen)	€ -6	€ -2	€ -2	€ -6	€ 2
Externe veiligheid	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)
Kwalitatieve elementen					
Ruimtelijk-fysieke effecten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(++)
Verschuiving werkgelegenheid binnen België	2576	210	112	3280	-571
Verschuiving werkgelegenheid buitenland	103	0	0	131	-23
Opleidingscapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Uitwijkluchthaven	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(-)
Restschuld LOM	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Militaire belangen	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)
Strategische belangen zoals drone ontwikkelingen	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)
Netto Contante Waarde	€ -7	€ -65	€ -44	€ 77	€ 67

Toelichting bij het kosten-baten saldo in deze MKBA:
In een MKBA worden scenario's afgezet tegen een referentie-situatie. In deze MKBA is de referentie de verderzetting van de huidige situatie (status 2019, pre-corona).

In de referentie-situatie wordt concreet aangenomen dat de situatie van de Luchthaven van Oostende-Brugge in 2019 wordt doorgetrokken tot 2040. Dat wil zeggen dat er wordt aangenomen dat er jaarlijks gemiddeld ca. 460,000 passagiers en ca. 24,000 bewegingen kunnen worden verwacht tot en met 2040. De governance, inclusief de concessieafspraken tussen MOW, LOM en LEM, worden ook aangenomen te gelden in de gehele zichtperiode. De facto wil dat zeggen dat de referentie-situatie uitgaat van een business case die positief is voor de LEM (216 mln. EUR positief exploitatiesaldo NCW over de periode 2020-2040), maar dat onderliggend een blijvende financiële ondersteuning voor de veiligheidstaken wordt gegeven door de Vlaamse overheid (ten belope van ca. 120 mil. EUR NCW 2020-2040). Zou deze ondersteuning niet meer gegeven worden, dan zou de LEM een verlies maken van -96 mil EUR NCW 2020-2040.

Ter info

Exploitatiesaldo LEM

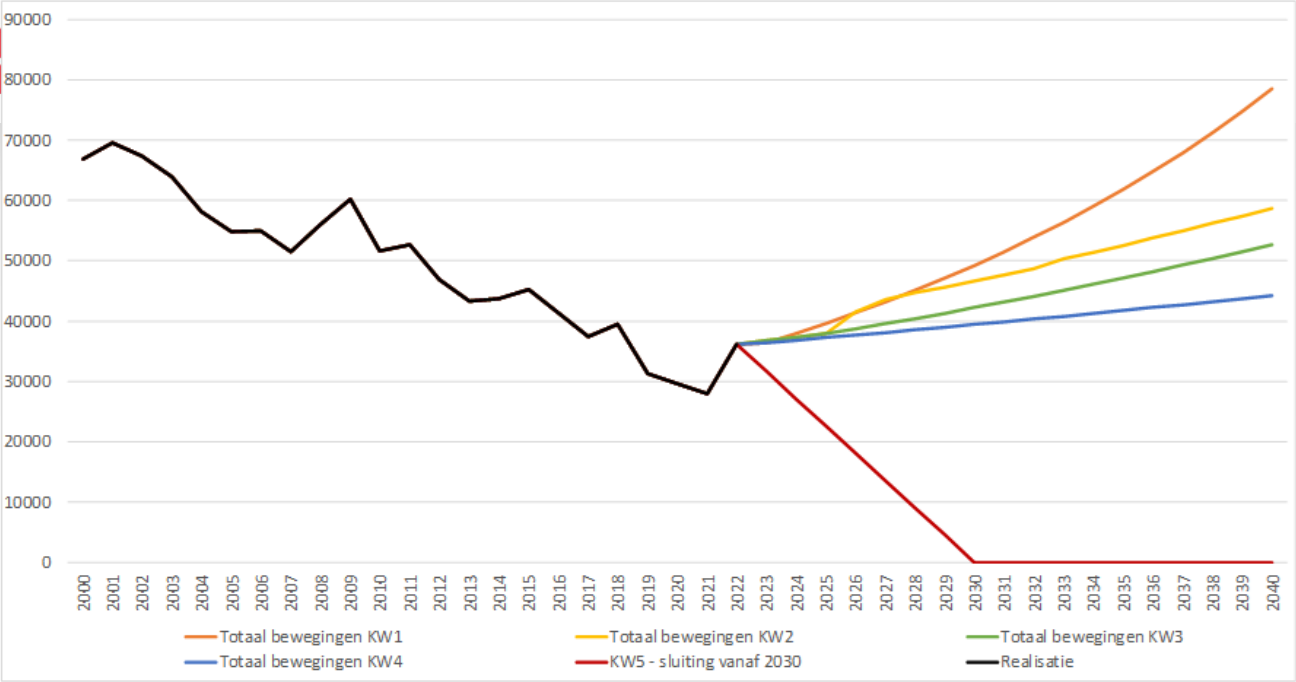
	Referentie	OB1 Winstscenario	OB2 Optimistisch scenario	OB3 Basisscenario	OB4 Milieu scenario	OB5 Sluiting scenario
Exploitatieopbrengsten	€ 120	€ 414	€ 183	€ 160	€ 518	€ 19
Exploitatiekosten	€ 216	€ 399	€ 271	€ 250	€ 459	€ 50
Operationeel Resultaat	€ -96	€ 15	€ -88	€ -90	€ 59	€ -30
Ondersteuning beveiliging en brandweer Vlaamse overheid in de referentie	€ 120	€ 35	€ 120	€ 120	€ 120	€ 35
Exploitatiesaldo luchthaven	€ 24	€ 51	€ 32	€ 29	€ 179	€ 5

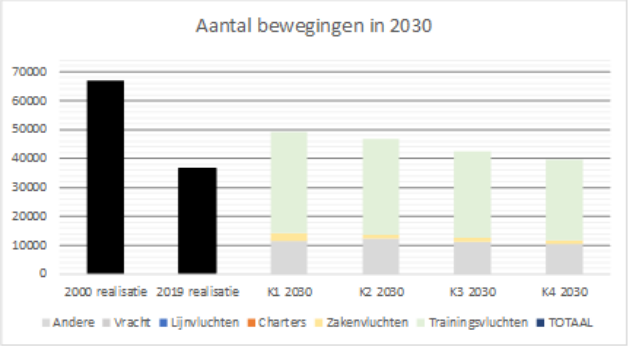
Volumes						
Bewegingen in 2030	25,461	37,860	29,697	27,883	56,699	-
Passagiers in 2030	457,423	2,500,000	559,326	510,089	3,227,759	-
Cargo in 2030	24,000	350,000	289,807	225,000	262,500	-
Bewegingen in 2040	25,461	57,848	35,899	31,142	56,699	-
Passagiers in 2040	457,423	3,000,000	695,303	634,095	3,227,759	-
Cargo in 2040	24,000	500,000	386,451	302,381	262,500	-

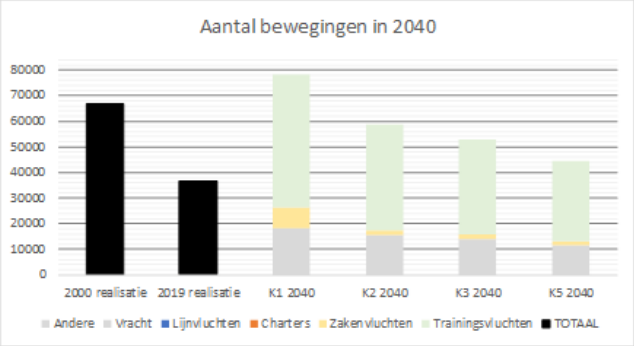
2/2

MKBA overzichtstabel voor 5 scenario's Luchthaven O-B

Illustratief







Gehanteerde volumes voor Luchthaven Kortrijk-Wevelgem: vijf scenario’s

ECORYS TRACTEBEL ENGIE

	KW1 Winstgeven d scenario	KW2 Sterk optimistisch scenario	KW3 Optimistisch scenario	KW4 Basis scenario	KW5 Sluiting scenario
Kosten					
Investering faciliteiten zakenverkeer en commerciële activiteiten i.f.v. KW1	€ -10	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Voortijdige afschrijving boekwaarde bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ -6
Transitie en saneringskosten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ -19
Vermeden investeringen bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(+)
Verandering beheer- en onderhoudskosten	€ -1	€ -1	n.v.t.	n.v.t.	€ 1
Directe effecten					
Effecten reizigers					
- Reistijdwinsten naar motief	€ 3	€ 0.8	€ -	€ -	€ -2
- (Weg)congestie	€ 0.3	€ 0.1	€ -	€ -	€ -0.2
- Prijseffecten	€ 2	€ 0.5	€ -	€ -	€ -1
Effecten overwinsten luchtvaartmaatschappijen	(+/=)	(=)	(=)	(=)	(=)
Verbetering exploitatiesaldo luchthaven (LOM)	€ 3	€ 1	€ 0.5	€ 0.3	€ -1
Verbetering exploitatiesaldo luchthaven (LEM)	€ 22	€ 1	€ 1	€ 2	€ 18
Afbouw ondersteuning beveiliging en brandweer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 1	€ 19
Indirecte effecten					
Agglomeratie-effecten	€ 0.5	€ 0.1	€ -0.0	€ -0.0	€ -0.4
Externe effecten (midden kengetallen waardering CO2 en luchtkwaliteit)					
Bijkomende emissies					
Globale effecten					
- Directe CO_2-emissies	€ -5	€ -2	€ -2	€ -1	€ 3
- Emissies in CO_2 equivalenten	€ -5	€ -2	€ -2	€ -1	€ 3
Vlaamse effecten					
- Regionale luchtkwaliteit (zwavel, stikstof en fijnstof)	€ -1	€ -0.2	€ -0.1	€ -0.0	€ 1
- Geluid (luchtvaart en niet-luchtvaart samen)	€ -1	€ -0.2	€ -0.1	€ 0.0	€ 1
Externe veiligheid	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)
Kwalitatieve elementen					
Ruimtelijk-fysieke effecten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(+ +)
Verschuiving werkgelegenheid binnen België (in FTE)	227	48	-	-	-111
Verschuiving werkgelegenheid buitenland (FTE)	57	0	-	-	-28
Restschuld LOM	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Opleidingscapaciteit	(+ +)	(+ +)	(+)	(+/=)	(-)
Strategische belangen zoals drone ontwikkelingen	(+)	(+)	(+/=)	(+/=)	(+ / = / -)
Netto Contante Waarde	€ 7	€ -2	€ -2	€ 1	€ 15

1/2

MKBA overzichtstabel voor 5 scenario's Luchthaven KW

Airbouw ondersteuning beveiliging en brandweer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	€ 1	€ 19
Indirecte effecten					
Agglomeratie-effecten	€ 0.5	€ 0.1	€ -0.0	€ -0.0	€ -0.4
Externe effecten (midden kengetallen waardering CO2 en luchtkwaliteit)					
Bijkomende emissies					
Globale effecten					
- Directe CO_2-emissies	€ -5	€ -2	€ -2	€ -1	€ 3
- Emissies in CO_2 equivalenten	€ -5	€ -2	€ -2	€ -1	€ 3
Vlaamse effecten					
- Regionale luchtkwaliteit (zwavel, stikstof en fijnstof)	€ -1	€ -0.2	€ -0.1	€ -0.0	€ 1
- Geluid (luchtvaart en niet-luchtvaart samen)	€ -1	€ -0.2	€ -0.1	€ 0.0	€ 1
Externe veiligheid	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)	(+/=)
Kwalitatieve elementen					
Ruimtelijk-fysieke effecten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(+ +)
Verschuiving werkgelegenheid binnen België (in FTE)	227	48	-	-	-111
Verschuiving werkgelegenheid buitenland (FTE)	57	0	-	-	-28
Restschuld LOM	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(-)
Opleidingscapaciteit	(+ +)	(+ +)	(+)	(+/=)	(-)
Strategische belangen zoals drone ontwikkelingen	(+)	(+)	(+/=)	(+/=)	(+ / = / -)
Netto Contante Waarde	€ 7	€ -2	€ -2	€ 1	€ 15

Ter info

Exploitatiesaldo LEM

	Referentie	KW1 Winstgeven d scenario	KW2 Sterk optimistisch scenario	KW3 Optimistisch scenario	KW4 Basis scenario	KW5 Sluiting scenario
Exploitatieopbrengsten	€ 35	€ 87	€ 50	€ 45	€ 42	€ 8
Exploitatiekosten	€ 62	€ 91	€ 75	€ 70	€ 67	€ 16
Operationeel Resultaat	€ -26	€ -4	€ -25	€ -25	€ -25	€ -9
Ondersteuning beveiliging en brandweer Vlaamse overheid in de referentie	€ 29	€ 9	€ 29	€ 29	€ 29	€ 9
Totaal exploitatiesaldo	€ 2	€ 5	€ 4	€ 4	€ 4	€ 1

Volumes	Referentie					
Bewegingen in 2030	31,283	49,290	42,888	42,428	39,460	-
Passagiers in 2030	92,180	300,000	109,889	88,507	82,623	-
Bewegingen in 2040	31,283	78,551	50,520	52,898	44,242	-
Passagiers in 2040	92,180	400,000	179,037	112,173	93,655	-

2/2

MKBA overzichtstabel voor 5 scenario's Luchthaven KW

ECORYS TRACTEBEL ENGIE Universiteit Antwerpen

OPMAAK STRATEGISCHE VISIE VOOR DE VLAAMSE REGIONALE LUCHTHAVENS

Toelichting Vlaams Parlement
17 November 2022