

**BOND
BETER
LEEF** VOOR DE
TOEKOMST
MILIEU



Bond Beter Leefmilieu

MKBA regionale luchthavens



Erik Grietens, Vlaams Parlement, 17/11/2022



Bond Beter Leefmilieu

BBL is de koepel van Vlaamse milieu- en natuurverenigingen

Vandaag mee in naam van:

- Vliegerplein / Verlenging nooit (Deurne)
- WILOO (Oostende)
- Actiegroep Vliegveld Wevelgem
- West-Vlaamse Milieufederatie (Oostende en Kortrijk-Wevelgem)

Deze stakeholders werden amper of niet betrokken bij de “communities”

Vlaamse samenleving heeft meeste baten bij sluiting luchthavens

Deurne:

- sluiting: 40 miljoen euro baten
- scenario's: 1 - 5 miljoen euro baten

Oostende

- sluiting: 67 miljoen euro baten
- scenario's: 65 miljoen euro kosten - 77 miljoen euro baten (ov)

Kortrijk Wevelgem

- sluiting: 15 miljoen euro baten
- scenario's: 2 miljoen euro kosten - 7 miljoen euro baten

Wat ontbreekt in de MKBA

Hoeveel bedraagt de concessie van de LEM aan de LOM?

- Antwerpen (2018): 257.528 EUR
- Oostende (2018): 242.019 EUR

Waar zitten de investeringen van de Vlaamse overheid?

- Antwerpen (2015 tem 2019): 3.503.000 EUR
- Oostende (2015 tem 2019): 5.178.000 EUR

Vernieuwen startbaan Antwerpen (2022): 25.000.000 EUR

MKBA: “investeringen afgedekt door concessies” ??



'Marktconforme' concessievergoeding?

Waarde van beide luchthavens samen beraamd op:

€ 306 462 000

Opbrengst van de concessies voor beide luchthavens samen:

€ 342 040

Return on investment voor de Vlaamse overheid:

= 0,11%

+ luchtvervuiling, lawaaihinder en broeikasgassen

Bron: neergelegde jaarrekeningen en antwoord van minister Weyts
op vraag 604 van parlementslid Pira



Wat ontbreekt in de MKBA

Subsidies: enkel brandweer en beveiliging meegenomen in MKBA??

- 2019: LEM Antwerpen: 301.844 EUR / LEM Oostende: 473.833 EUR

Personeelssubsidies:

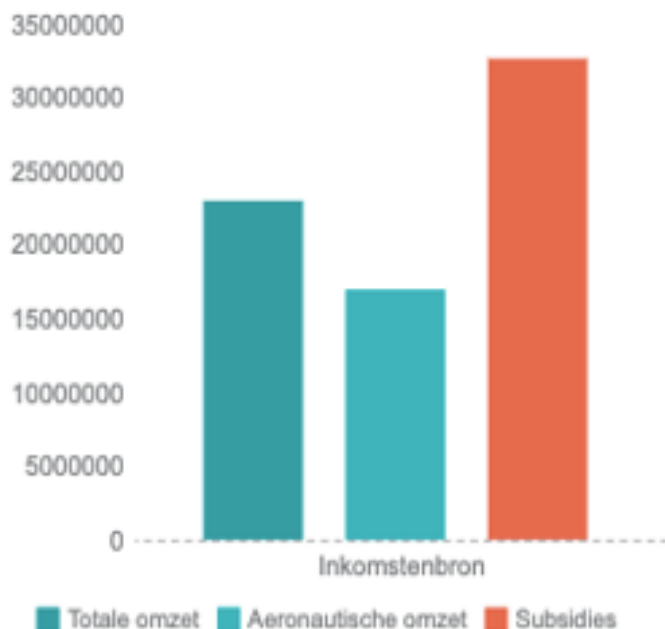
- 2019: Antwerpen 4.252.238 EUR / Oostende 6.585.901 EUR

Werkingsubsidies en Corona steun

Conclusie: Vlaamse overheid betaalt nog veel meer dan wat uit MKBA blijkt



Exploitatiesubsidie vs. omzet



De **subsidies** voor de luchthavens van Oostende en Deurne bedragen **1/3 meer dan de totale omzet** die er gedraaid wordt.

Als we enkel naar de **omzet uit luchtvaart-activiteiten** kijken, zijn de subsidies haast **dubbel zo hoog.**

Wat ontbreekt in de MKBA

- **Marktbevraging: is de private markt wel geïnteresseerd?**
- **Verdelingseffecten: voor wie zijn de lusten en de lasten?**
 - moet vast onderdeel van MKBA zijn (Rebel 2013), ontbreekt hier volledig
 - **lusten: LEM / Egis**
 - **lasten:**
 - financieel: LOM / Vlaamse overheid / belastingbetaler
 - milieulasten: omwonenden
 - klimaat: de planeet

Wat ontbreekt in de MKBA

- Aanzienlijke vaste kosten voor luchtverkeersleiding Skeyes
- Beperkingen windmolens in omgeving luchthavens en weggevallen baten daardoor
- Tijdshorizon 2040 is kort – gevoeligheidsanalyse voor 2050?
- *Berekende* meer- en minwaarden bij sluiting ipv (++)
- Nog niet goedgekeurde exploitatiesubsidies?

“Voor alle andere scenario's [A2-A5] is verderzetting van de steun absoluut nodig om de LEM financieel te laten overleven”

Enkel onrealistisch groeiscenario (A1) zorgt voor luchthaven zonder verlies

Vastgoedbaten herontwikkelen berekend op 18 miljoen euro, maar wordt uit de cijfers gehouden. In de realiteit zal dit hoger liggen, bij afschaffing hoogtebeperking vastgoed

Reistijd baten liggen zeer hoog, terwijl Zaventem vlot bereikbaar is per trein of met de wagen

In groeiscenario (OB1) en 'milieu'scenario (OB4) batig
-> enkel indien > 3.000.000 reizigers (dwz x10!)

“zeer onzeker of er meer dan 3 mln. reizigers per jaar te vinden zijn in de regio”

->West-Vlaanderen telt 1.2 miljoen inwoners

“Het realiteitsgehalte van OB1 en OB4 is niet onderzocht.”

Luchthaven zal altijd verlieslatend blijven

Gezondheidseffecten van nachtvluchten? Cfr. WHO onderzoek

Focus op zakenvluchten:

- Die nemen met 10 – 50% af
- Geen reistijdnadelen bij online meetings (post Corona)
- Veel ‘zakenvluchten’ zijn toeristische privé jets voor de happy few

Enkel positieve cijfers bij permanente ondersteuning overheden

Sluiting en omvorming levert het meeste baten op

Vraag naar windenergie op bedrijvzones in de omgeving – nu niet mogelijk -> baten hiervan niet berekend

MKBA: “spanningsveld tussen het eindresultaat van de MKBA (...) en de strategische overwegingen Vlaamse luchtvaartvisie”

Waar zit het spanningsveld??

- Vlaamse samenleving heeft meeste baten bij sluiten luchthavens
- werkgelegenheid? Niet volgens MKBA
- Vestigingsklimaat? ‘Geen majeur effect’ aldus MKBA
- Toegevoegde waarde? Niet berekend

“Additionele kwalitatieve elementen”

Deze werden niet objectief becijferd in de MKBA. Moeten deze ‘elementen’ de resultaten verbloemen?

Elektrisch vliegen voor opleidingsvluchten?

- zal de rest niet rendabeler maken

Drones?

- daarvoor is geen luchthaven nodig

Niet-aeronautische projecten - vastgoedontwikkeling?

- zal veel meer opbrengen bij sluiting, cfr hoogtebeperking, of ontwikkeling windmolens

opleidingscapaciteit voor piloten?

-> De licentie voor lijnpiloot kan enkel behaald worden bij vliegscholen in Zaventem.

Strategische beleidsopties volgens MKBA

- **Zet prioritair in op verduurzaming**
 - vanuit duurzaamheid is sluiten de beste optie
 - korte afstandsvluchten vervangen door treinreizen, cfr onderzoek BBL - CO2 impact
- **Optimaliseer de financiële situatie**
 - *“tarieven voor zakenvluchten sterk verhogen”*
 - MKBA: verwachting dat zakenvluchten met 10% tot 50% zullen dalen
 - Cfr. Coalitie Duurzame Zakenreizen BBL: 75% zakenreigers wil minder vliegen en meer online meeten (Ipsos)
- **optimalisering van de kostenstructuren**
 - Remote tower voor luchtverkeersleiding: de overheid zal dit moeten betalen, de luchthavens kunnen dit niet

Strategische beleidsopties volgens MKBA

- **Strategische samenwerkingen**
 - Brussels Airport heeft geen belang bij samenwerking met verlieslatende luchthavens
- **Betrek de vliegvelden**
 - Vliegvelden voor trainingsvluchten en recreatief vliegen zoals Brasschaat, Ursel, Grimbergen, Sint-Truiden: dit zal geen verschil maken in rendabiliteit, wel nog meer hinder lokaal
 - Geen nieuwe regionale luchthavens! Cfr Koksijde
- **Dialogo tussen stakeholders**
 - Blijkbaar zijn enkel voorstanders van luchtvaart stakeholders?
 - Waarom geen betrokkenheid actiegroepen uit omgeving?

Conclusies

Baten luchthavens worden overschat of enkel op basis van onrealistische groeiscenario's positief ingeschat

Permanente stroom investerings- en exploitatiesubsidies blijft buiten beeld, evenals zeer lage concessies

Opbrengsten alternatieve invulling blijven buiten de cijfers en worden onderschat

En toch is het resultaat duidelijk: Vlaanderen heeft meeste baat bij sluiting regionale luchthavens



Voorstellen van BBL en andere verenigingen

Deurne:

- sluiting blijft beste optie
- vier mogelijke invullingen: oefening ism Endeavour
- pak eerst bouwmisdrijven aan

Oostende:

- aantal passagiers x 10 is absurde wishfull thinking
- stop op nachtvluchten
- striktere geluidseisen overdag

Kortrijk - Wevelgem:

- geen vergunning, MER noodzakelijk
- omvormen naar energiehubs voor wind en zon