

ingediend op **1546** (2022-2023) – Nr. 1
13 januari 2023 (2022-2023)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Imade Annouri en Mercedes Van Volcem

over de regionale luchthavens

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;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

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.

INHOUD

I.	Toelichtingen.....	4
1.	Wouter Dewulf en Jochen Maes	4
1.1.	Doel van de studie	4
1.2.	MKBA-doorrekening	4
1.3.	Toekomstige beleidsopties voor toekomstige visievorming	8
2.	Filip Boelaert	8
2.1.	Taakstelling LOM Vlaanderen	8
2.2.	Evolutie LOM Vlaanderen 2014-2022	9
2.3.	Reactie MKBA	10
3.	Jean de Bethune	10
4.	Erik Grietens	12
4.1.	Duidelijke resultaten	12
4.2.	Wat ontbreekt in de MKBA?	12
4.3.	De drie luchthavens in detail	13
4.4.	Spanningsveld en additionele kwalitatieve elementen	14
4.5.	Conclusie	14
5.	Voka	15
5.1.	Context	15
5.2.	Het belang van regionale luchthavens.....	15
5.3.	Vlaamse visie?.....	16
II.	Bespreking.....	18
1.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	18
1.1.	Imade Annouri.....	18
1.2.	Wim Verheyden	19
1.3.	Brecht Warnez.....	20
1.4.	Maarten De Veuster	21
1.5.	Jeremie Vaneckhout	21
1.6.	Bert Maertens.....	22
2.	Antwoorden van de sprekers	22
2.1.	Wouter Dewulf en Jochen Maes.....	22
2.2.	Filip Boelaert	24
2.3.	Jean de Bethune	25
2.4.	Erik Grietens	25
2.5.	Voka	26
3.	Replieken.....	27
	Gebruikte afkortingen	29
	Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 17 november 2022 een hoorzitting over de regionale luchthavens. De aanleiding hiervoor was het rapport 'Opmaak van een MKBA en strategische visie voor de Vlaamse regionale luchthavens'. Aan de hoorzitting namen volgende sprekers deel:

- prof. dr. Wouter Dewulf, Universiteit Antwerpen en prof. dr. Jochen Maes, Ecorys (mede-auteurs van het rapport);
- Filip Boelaert, gedelegeerd bestuurder LOM Vlaanderen;
- Jean de Bethune, voorzitter van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen;
- Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu;
- Dieter Coussée, regioverantwoordelijke Voka Noord-West-Vlaanderen, Philippe Heyvaert, secretaris-generaal Voka Antwerpen-Waasland, Matthieu Marisse, regioverantwoordelijke Voka Midden- & Zuid-West-Vlaanderen.

Het rapport en de presentaties van de sprekers zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Toelichtingen

1. Wouter Dewulf en Jochen Maes

1.1. Doel van de studie

Jochen Maes zegt dat de MKBA in de visievorming over de Vlaamse regionale luchthavens gebaseerd is op zestien scenario's uit het bestek. Die scenario's zijn verder uitgewerkt op basis van academische literatuur, marktverkenningen en contacten met stakeholders, onder meer bedrijven actief op de luchthavens. Uiteraard is hierbij de MKBA-leidraad gevolgd. De hoofddoelstelling is na te gaan in welke mate de Vlaamse regionale luchthavens duurzaam kunnen ontwikkeld worden en om een objectieve kosten- en batenanalyse te maken van al die verschillende scenario's. De studieopdracht heeft ruim een jaar gelopen en de rapportage staat sinds juli 2022 online: <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek/maatschappelijke-kosten-batenanalyse-over-de-vlaamse-regionale-luchthavens>.

De opmaak van de MKBA en visievorming waren het hoofddoel. Er zijn drie onderliggende doelen (zie slide 3 van de presentatie). Zo is er een stakeholdertraject met de drie luchthavencommunities en een Vlaamse community van overkoepelende organisaties. Voorts zijn er een analyse- en calculatietraject, vooral uitgewerkt door Ecorys. Tot slot is er het traject scenariovorming waarbij de zestien scenario's uit het bestek in detail ontwikkeld worden, in samenwerking met stakeholders en geschraagd door de academische kennis van de UAntwerpen. Uit de trajecten worden er richtinggevende beleidsopties gedistilleerd. Aan de studie werken Ecorys, Tractebel en de UAntwerpen mee, in nauw contact met de leidende ambtenaar Johan Maes en zijn directe collega's.

1.2. MKBA-doorrekening

1.2.1. MKBA-doorrekening: één referentie en zestien scenario's

De zestien scenario's worden vergeleken met een referentiebeeld, het zogenaamde nulalternatief (zie slide 6). Het is een toekomstbeeld voor de Vlaamse regionale luchthavens met louter voortzetting van het huidige model, zonder nieuw beleid tot 2040. Op dat uitgangspunt worden dan zestien verschillende scenario's toegepast. Doorgaans zijn dat er drie, namelijk lage, midden en hoge groei, maar in deze MKBA zijn het er meer. Bij het nulalternatief blijft de LOM/LEM-structuur behouden, maar ook de huidige milieuvergunning met zijn beperkingen blijft gelden.

Enkel in de extreme scenario's wordt daarvan afgeweken: in geval van de sluiting van één of meerdere luchthavens in 2030, of in gevallen waar het loslaten van de milieuruimte nodig is om winst te simuleren en van de luchthaven een positieve businesscase te maken. Voor de Antwerpse luchthaven vergt dat het loslaten van de huidige milieuruimtebeperkingen. Ook voor de infrastructuur is in de aanname alles gelijk: geen verlengingen, geen aanpassingen van de aeronautische infrastructuur. Enkel voor de winstgedreven scenario's met meer passagiers- en goederengroei, zijn er infrastructuurkosten in rekening gebracht. Het is immers niet realistisch om met de huidige terminalcapaciteit bijvoorbeeld in de Internationale Luchthaven Antwerpen (ILA) één of twee miljoen passagiers te verwerken.

Voor de ILA zijn er zes scenario's op het referentiemodel toegepast, voor de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge (ILOB) en voor de Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem (ILKW) telkens vijf (zie slide 7). Voor elke luchthaven is het eerste scenario het meest optimistische met veel groei aan passagiers of cargoactiviteiten. De laatste zijn telkens sluitingsscenario's. Ter illustratie toont de spreker slide 8.

Een belangrijke kanttekening is dat een MKBA niet alleen de economische impact van de luchthavens, zoals omzet en werkgelegenheid, maar ook de zogenaamde externe effecten, als emissies en geluidsoverlast, verrekent. Daarvoor hanteert dit onderzoek de netto contante waarde, dus alle kosten en baten tussen 2020 en 2040 opgeteld en teruggebracht tot de waarde van vandaag (zie slide 9). Daarbij wordt een discontovoet gehanteerd waardoor de effecten in 2039 iets minder zwaar doorwegen dan effecten in 2023. De spreker waarschuwt ervoor de optelsom van 20 jaar niet te bekijken als een effect van 1 jaar.

Bij de referentiesituatie zijn nog wel enkele kanttekeningen te maken (zie slide 10). Zo is in elk van de scenario's rekening gehouden met de invloed van luchtvaarttechnologieën, zoals de geleidelijke groei van elektrische lestoestellen met 10 procent tegen 2025 en 20 procent vanaf 2030. De evolutie van de duurzame brandstoffen is nog heel onzeker. Het Europees beleid is nog niet rond en is nog niet volledig van toepassing op regionale luchthavens. Het zou kunnen dat duurzame brandstoffen zorgen voor minder CO₂-uitstoot. Daarmee wordt geen rekening gehouden in de basisberekeningen, maar wel in de gevoeligheidsanalyse. Dat om een beeld te schetsen van wat inzetten op duurzame brandstoffen zou betekenen voor de MKBA-balans. Voorts is de haalbaarheid van de scenario's niet onderzocht. Het is dan ook geen marktstudie.

1.2.2. MKBA-doorrekening: vijf effecten

Methodologisch heeft een MKBA een aantal effecten, samen te vatten in vijf clusters (zie slide 12 en 13), waarvan de eerste de projectkosten zijn. Terwijl investeringen doorgaans de basis vormen van een MKBA, zijn er hier enkel investeringen nodig bij het matige en hoge groeipad. Bij het sluitingsscenario wordt de kost van kapitaalvernietiging mee verrekend. Dat is de boekhoudkundige en maatschappelijke waarde tot het einde van de technische levensduur, dus van de gebouwen, van de aeronautische technologie, van de landingsbaan.

Het tweede element zijn de directe effecten, van belang in alle scenario's. Uit de LEM-cijfers blijkt dat heel wat passagiers van de regionale luchthavens uit de omgeving komen. Voor hen is de reisafstand tot de luchthaven klein. Als de regionale luchthaven sluit, moeten passagiers naar andere luchthavens. Dat reistijdnadeel is mee in de berekeningen opgenomen, alsook de hogere verplaatsingskosten met auto of openbaar vervoer. Als de luchthaven gesloten wordt, dan zal een deel van de passagiers alternatieven voor het vliegtuig zoeken: openbaar vervoer, eigen auto, bus, thuis blijven. In de bijlagen is die aanname in detail uitgewerkt. Voorts hebben sluitingen ook een effect buiten de landsgrenzen. Sommige activiteiten

zullen zich allicht verplaatsen, bijvoorbeeld het zakelijk segment van Kortrijk naar Rijsel of een deel van het Antwerpse naar Eindhoven. De onderzoekers denken evenwel dat de meeste effecten, zijnde werkgelegenheid en economische activiteit binnen de landsgrenzen blijven.

Directe effecten zijn er ook voor de LOM en de LEM. De LEM haalt, inbegrepen de ondersteuning voor de publieke taken, net break-even. Meer passagiers en meer activiteiten zullen het exploitatiesaldo positief beïnvloeden, wat positief is voor de exploitant maar ook voor de maatschappij. Bij sluiting vallen dan weer de kosten voor publieke taken, zoals brandweer en beveiliging, weg.

De indirecte effecten van de regionale luchthavens zijn beperkt. Als een regio vlot bereikbaar is met het vliegtuig, heeft dat indirecte effecten voor werkgelegenheid, voor de toeristische sector, voor het zakenleven. Aangezien West-Europa een dicht netwerk heeft van luchthavens, is dat effect beperkt. Het belangrijkste verschil tussen een zuivere economische en een maatschappelijke analyse is dat ook externe effecten, dus effecten op de omgeving, in rekening gebracht worden, zoals emissies, lucht- en geluidsvervuiling. Die zijn zoals gezegd via kengetallen omgezet in euro.

Het vijfde aspect zijn de kwalitatieve effecten. Die zijn niet in monetaire waarde om te zetten omdat er in de literatuur nog geen kengetallen voor zijn of omdat ze te onzeker zijn. Als voorbeelden noemt de spreker de mogelijkheden met onbemande vliegtuigen, drones, de Urban Air Mobility, de technologische evoluties op vlak van brandstoffen of terminals.

1.2.3. MKBA-doorrekening: inzichten

Vervolgens gaat de spreker in op de verschillende inzichten (zie slide 15 tot en met 19). Het rapport bevat drie hoofdtabellen, met de voornaamste conclusies en de kosten- en de batenbalans van alle effecten in euro uitgedrukt, behalve de kwalitatieve en strategische uiteraard. De MKBA-tabel maakt de voor- en de nadelen van de luchthavens zichtbaar en toont waaraan kan worden gewerkt. Het is een onderbouwing ex ante van beleidskeuzes, richtinggevend zonder rangorde aan te brengen. Bij elke aanname en scenario zijn bedenkingen te maken, maar de brede waaier van toekomstmogelijkheden dekt alle mogelijkheden. De MKBA hanteert een breed welvaartsbegrip, met zakelijke én maatschappelijke impact.

Jochen Maes overloopt de conclusies voor de vijf types effecten. De investeringskosten zijn beperkt en gedetailleerd berekend. Voor uitbreiding van of bouw van een terminal is dat enkele tientallen miljoen euro vanaf 2030-2035. De belangrijkste infrastructuurkosten zijn er bij sluiting: ongeveer 28 miljoen euro voor de ILA, 35 miljoen euro voor de ILOB en 6 miljoen euro voor de ILKW. Daar komen de transitie- en saneringskosten bovenop. Die zijn hoogst onzeker, omdat niet geweten is welke activiteit er nadien zal ontplooid worden, en er evenmin een bodemonderzoek gedaan is. Exacte kostenberekeningen zijn er dus niet, maar recente studies van Maastricht Aachen Airport wijzen op een kost tussen 25 tot 100 miljoen euro, afhankelijk van wanneer en wat er wordt gedaan, of de landingsbaan actief blijft, wat er met de gebouwen gebeurt, of er vervuiling is enzovoort.

De directe effecten, zoals de maatschappelijke effecten, zijn veel groter. Zoals gezegd zullen de passagiers die doorgaans in de buurt van de luchthaven wonen, bij sluiting naar andere luchthavens trekken, zeker omdat bepaalde bestemmingen niet met alternatieve modi bereikbaar zijn. De reistijd nadelen worden begroot op ongeveer 10 miljoen euro voor de ILA en 12 miljoen euro voor de ILOB. Gezien het lage aantal passagiers is de kost beperkt voor Kortrijk-Wevelgem. Daar zijn dan wel veel zakenreizigers waar de academische literatuur een hogere tijdswaarde

aan toekent. Sluitingen zorgen voor meer filedruk op de snelwegen, maar minder op het lokale wegennet.

De scenario's hebben een invloed op de winst- en verliesrekening van de LEM en de LOM. In elk eerste scenario is de vraag bij welke volumes de luchthaven in 2030 break-even draait zonder ondersteuning voor de publieke taken van brandweer en beveiliging. Voor Antwerpen is dat enkel mogelijk buiten de huidige milieuruimte, voor Oostende-Brugge erbinnen, al is de groei fors. Ook voor Kortrijk-Wevelgem ligt het break-evenpunt binnen de huidige milieugrenzen. Het effect op de agglomeratie is beperkt. Het effect van de luchthaven op de hotelsector is bijvoorbeeld bijna verwaarloosbaar, omdat veel activiteiten zich naar nabijgelegen luchthavens zullen verplaatsen.

Externe effecten zijn belangrijk. Europa neemt aan dat door CO₂-heffingen de ticketprijzen zullen stijgen. De luchtvaart moet op de ETS-markt meer en meer eigen certificaten kopen, wat zal worden doorgerekend in de ticketprijzen. Hoe dat precies zal uitpakken, is niet duidelijk, dus hebben de onderzoekers dat gekwantificeerd met een prijs in euro per ton CO₂. Dat is een middenwaarde, maar de bijlage van het rapport bevat simulaties met zowel een hoge als een lage CO₂-prijs. Voorts is er het additioneel emissie-effect: de extra lokale luchtvervuiling. Hoewel dat in de berekeningen minder doorweegt dan CO₂ is het belangrijk voor omwonenden. Hetzelfde geldt voor de geluidsoverlast. Als de luchthaven gesloten wordt, verplaatst de trafiek zich grotendeels binnenslands. De luchtvervuiling en de geluidsoverlast blijven binnen landsgrenzen relatief gelijk, al worden andere burgers getroffen.

Het laatste van de vijf effecten zijn de kwalitatieve effecten (zie slide 19), van belang voor de visievorming. De vastgoedwaarde van de omgeving van de luchthaven zal matig negatief beïnvloed worden als de luchthaven er is of verder groeit, of matig positief beïnvloed worden als ze sluit en er een alternatieve invulling is. Heel wat hangt af van wat er in de plaats komt: een droneluchthaven heeft een ander effect dan een park. Een luchthaven heeft een invloed op de lokale werkgelegenheid, zeker grote luchthavens met een hub- en spokenetwerk. Voorts is er personeel nodig voor de bagagehandling, de check-in maar ook voor de omliggende hotelsector. Aangezien regionale luchthavens een beperkt aantal passagiers hebben, waaronder veel zakelijke reizigers, zijn die indirecte effecten beperkt. Bij sluiting is er een kleine verschuiving buiten de landsgrenzen. Bij heel hoge groei is er een beperkt buitenlands groeieffect, bijvoorbeeld werkgelegenheid die van Noord-Frankrijk naar de ILKW verschuift. De arbeidsmarkteffecten zijn beperkt tot enkele honderden voltijds equivalenten, waaronder wel enkele hoogwaardige profielen zoals voor het onderhoud van de vliegtuigen en voor luchtverkeersbegeleiding.

Tot de kwalitatieve effecten behoren ook de strategische belangen die een rol spelen in de MKBA. Zo kan een droneluchthaven strategisch nut hebben. Voorts zijn er de pilotenopleidingen. Piloten starten vaak bij lokale vliegscholen met kleine toestellen om door te groeien naar de lijntoestellen. De kwestie is of Vlaanderen opleidingscapaciteit nodig heeft en of die dan best geconcentreerd wordt op één luchthaven of gespreid over meerdere. Voorts zijn er ook de strategische belangen van 'search and rescue' en helikopteractiviteiten, die nu op de ILOB gevestigd zijn, te overwegen. Ook het hebben van alternatieve luchthavens voor calamiteiten, mist of technische problemen bijvoorbeeld op de luchthaven van Zaventem, is een strategisch belang. De ILOB kan een groot toestel ontvangen, maar de ILA niet.

Elke luchthaven heeft momenteel een eigen verkeerstoren, wat heel wat kost, zeker omdat die de komende decennia moeten worden vernieuwd. De MKBA-balans concludeert dat één digitale toren op afstand van die drie luchthavens, een hoge investeringskost heeft, maar door de efficiëntiewinst toch wel een goede zaak zou

zijn. Een digitale toren kan de ILKW een gecontroleerd luchtruim bieden en zal op de lange termijn een besparing opleveren voor België.

1.3. Toekomstige beleidsopties voor toekomstige visievorming

Wouter Dewulf wijst erop dat een MKBA geen eenduidig advies geeft, maar wel een platform is om strategische visies en beleidsopties te toetsen (zie slide 21). Er is een spanningsveld tussen de cijfers en een toekomstige Vlaamse luchtvaartvisie. Bij sluiting zijn de cijfers positief, omdat de CO₂-impact wegvalt. Elke groei leidt tot bijkomende CO₂, wat een zware impact op de kosten-batenanalyse heeft. In een MKBA wegen, in tegenstelling tot in een klassieke businesscase, de maatschappelijke kosten door. In een positieve ontwikkelingsvisie staat duurzame expansie centraal. Zo zou de Vlaamse Regering tarieven kunnen laten differentiëren in functie van emissies en geluidsoverlast, zoals dat nu is naargelang tonnage en een aantal andere parameters. Andere opties zijn duurzame brandstoffen met een lagere totale CO₂-uitstoot verplichten, elektrisch vliegen en ook hier tarieven voor recreatieve vluchten en vliegopleidingen differentiëren. De Nederlandse beleidsvisie zet bijvoorbeeld sterk in op verduurzaming en technologische innovatie. Daar zijn ook de nodige fondsen voor vrijgemaakt. Meer informatie is terug te vinden op de Nederlandse websites.

Vergeleken met de omringende landen zijn de landingsrechten voor Vlaamse luchthavens relatief goedkoop, zeker voor zakenjets. Hogere tarieven zijn een optie. Het percentage van landings- en opstijgrechten in de totale kost voor zakenvluchten is zo klein dat de vliegtuigen niet zullen uitwijken naar andere luchthavens. Dat vergt evenwel een contractwijziging. Een andere mogelijkheid is de tarieven aanpassen in functie van vertrektijden, CO₂-uitstoot, geluidshinder. Ten derde zijn kostenbesparingen mogelijk, bijvoorbeeld met de digitale toren. Als de ILOB zich ontwikkelt als passagiersluchthaven, is een vernieuwing van de landingsbaan in Oostende niet of slechts gedeeltelijk nodig, wat een eenmalige kapitaalsbesparing is. Voorts overleggen de regionale luchthavens onderling weinig, evenmin met de luchthaven van Zaventem. Bijkomende samenwerking op het vlak van organisatie, ook commerciële, kan leiden tot een besparing van kosten en verhoging van de inkomsten.

In Nederland is Schiphol, de nationale luchthaven, sterk verankerd als centrale hub, met een aantal luchthavens in de periferie zoals Eindhoven, Lelystad en Maastricht. Dat ze in dezelfde aandeelhoudersstructuur zitten, leidt automatisch tot een betere samenwerking. Ook het overleg met de regionale vliegvelden, zoals Leopoldsburg en Ursel, is beperkt. Daar zijn vaak heel actieve vliegclubs, met ook vliegopleidingen. Als Vlaanderen beslist de milieuruimte voor de regionale luchthavens te veranderen, is het mogelijk in de vergunningen de bestaande activiteiten op die vliegvelden mee te nemen. Net als bepaalde stakeholders en luchthavens, suggereren de onderzoekers een soort overlegplatform voor regionale luchthavens en vliegvelden op te zetten. Het topic wordt in de MORA behandeld, maar de scope is breder.

2. Filip Boelaert

2.1. Taakstelling LOM Vlaanderen

Filip Boelaert spreekt als gedelegeerd bestuurder van de LOM Vlaanderen, maar is ook secretaris-generaal van het Departement MOW. De LOM Vlaanderen is een nv van publiek recht opgericht bij decreet in 2008. Ze is extern verzelfstandigd en staat in voor de duurzame ontwikkeling, de instandhouding, het beheer en het onderhoud van de basisinfrastructuur, conform internationale en Europese richtlijnen zoals de ICAO en de EASA. Daarnaast stelt de LOM de infrastructuur ter beschikking aan een externe maatschappij, de LEM, die instaat voor de uitbating van

de luchthaven. De LOM heeft maar één aandeelhouder, het Vlaamse Gewest. Aanvankelijk waren er twee LOM's. De huidige LOM Vlaanderen wordt voorgezeten door voorzitter Bruno De Saegher en heeft een beperkte raad van bestuur. Samen met Wim Van Halen neemt de spreker de dagelijkse werking waar. De LOM heeft geen eigen personeelsleden, maar doet voor de algemene ondersteuning beroep op de afdeling Maritieme Toegang van het Departement MOW. Voor elektrotechnische aspecten staan de diensten van De Vlaamse Waterweg in, voor investeringen in gebouwen zoals brandweerkazernes de diensten van het agentschap Facilitair Bedrijf.

De LOM zorgt voor de basisinfrastructuur op de ILA en de ILOB. Er is een verregaande samenwerking met de ILKW in het vooruitzicht gesteld, maar daarover loopt het overleg nog. De basisinfrastructuur zijn de startbaan, de taxiwegen en de laadplatformen. De LOM zorgt ook voor de brandweerkazernes en de verkeers-toren, die tot de publieke taakstelling behoren. De exploitatie is in handen van een private partner: de LEM-Antwerpen en de LEM-Oostende-Brugge, allebei met dezelfde moedermaatschappij, het Franse Egis. Over deze concessieovereenkomst, gegund in 2013 en operationeel geworden in 2014, is veel inkt en speeksel gevloeid. De LEM baat de luchthaven uit en verzorgt de commerciële exploitatie. Zij bepaalt de tarieven vrij, maar moet commercieel rondkomen. Zij staat in voor het dagelijks onderhoud van de basisinfrastructuur en de investeringen en het onderhoud van de andere infrastructuur, zoals de aankomst- en de vertrekhal, de bagagebanden. Zij is ook verantwoordelijk voor de omgevingsvergunningsaanvraag. Voor zowel ILA als ILOB moet die trouwens verlengd worden.

2.2. Evolutie LOM Vlaanderen 2014-2022

De LOM, maar ook de LEM's zijn actief geworden in oktober 2014. Audit Vlaanderen had in 2017 bij zijn audit over de beheersstructuur geen enkele opmerking, wat zeer uitzonderlijk is. Het EASA-certificaat heeft lang op zich laten wachten, maar ondertussen is dat in 2017 verleend aan de LEM's. De Europese Commissie deed er ook zeer lang over om te bepalen wat staatssteun is en wat niet. De procedure hiervoor werd opgestart in 2014 maar de Europese Commissie kwam pas tot een beslissing in 2019. Kortom, er zijn verschillende subsidiestromen: tussen het Vlaamse Gewest en de LEM en tussen de LOM en de LEM. Conform het regeerakkoord zijn de LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen in 2021 gefuseerd tot de LOM Vlaanderen.

De spreker geeft een overzicht van de uitgevoerde en geplande investeringen in de ILOB en de ILA, alsook van de financiële stromen (zie slide 11 tot en met 16 van zijn presentatie). De LOM ontvangt jaarlijks een concessievergoeding van de LEM. In de periode 2014-2021 ligt die hoger dan gebudgetteerd. Ze is samengesteld uit een vaste vergoeding en een aandeel van de prestaties. Ook de investeringen die de LOM uitvoerde, vertalen zich een verhoging van de concessievergoeding. Vanaf 2025 zal de concessievergoeding fors stijgen omdat het variabele deel sterk toeneemt (zie grafiek op slide 17). Bij de start van de LOM deed de Vlaamse overheid een kapitalisatie van 2.790.000 euro. De LOM ontvangt daarnaast een subsidie van het Vlaamse Gewest die ten gevolge van het advies van de Europese Commissie beperkt is tot 8,9 miljoen euro voor investeringen in Antwerpen en 21,2 miljoen euro voor investeringen in Oostende-Brugge. Meer zou als verboden staatssteun beschouwd worden. Ondertussen is daarvan al 28,8 miljoen euro toegerekend.

Het aantal passagiers is, voor zowel de ILA als de ILOB, na een eerdere daling, sinds de inwerkingtreding van de LOM/LEM-structuur sterk gestegen. Er was weliswaar een serieuze dip in 2020 ten gevolge van de coronacrisis, maar meteen daarna een sterk herstel (zie grafieken op slide 19 en 20). Ook op vlak van cargo is de ILOB zich na een coronadip aan het herstellen (zie grafieken op slide 19 en 20).

2.3. Reactie MKBA

De LOM is nauw bij het MKBA-proces betrokken en looft het participatief karakter ervan. De raad van bestuur van de LOM vindt de MKBA nuttig en duidelijk. Het is goed dat er een brede range aan ontwikkelingsscenario's onderzocht is. De LOM leest in deze MKBA dat de lokale maatschappelijke baten hoger zijn dan de lokale maatschappelijke kosten. De globale effecten zorgen evenwel voor een negatief effect op de kosten-batenbalans, maar als de luchthaven wegvalt, verschuift dat effect naar elders. Volgens de analyse kunnen de maatschappelijke opbrengsten doorwegen, dus hoger zijn dan de maatschappelijke kosten, zeker als ingezet wordt op duurzaamheid. De studie geeft daar nuttige denksporen voor. De LOM is het er niet mee eens dat meer cargo niet mogelijk is in Oostende-Brugge. Momenteel wordt er geïnvesteerd in cargocapaciteit in Oostende. Cargo en passagiers komen echter niet zo maar, daar zijn acties voor nodig.

Training en opleiding zijn essentieel voor de luchtvaartsector. Sluiting zou een negatieve impact hebben op de inlandse opleidingsmogelijkheden. Dat is in de MKBA vernoemd, maar niet gekwantificeerd. De aanslagen van Zaventem hebben het nut van regionale luchthavens als uitwijkmogelijkheid bewezen. Ook dat strategische belang wordt wel vernoemd, maar niet becijferd. Volgens de MKBA kan groei of instandhouding van activiteit optimaal zijn, mits er ingezet wordt op verduurzaming en draagvlak. Dat vindt de LOM evident. De MKBA kan een basis zijn voor een gedragen visie over de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens.

3. Jean de Bethune

Jean de Bethune is ondervoorzitter van de raad van bestuur van de ILKW, maar spreekt in de hoedanigheid van voorzitter van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij die hoofdaandeelhouder is van die luchthaven. De ILKW voldeed 10 jaar geleden op geen enkele wijze aan de EASA-normen. Door een investering van 10 miljoen euro, de helft van de Vlaamse overheid en de helft van de provincie, beantwoordt de luchthaven vandaag aan alle normen. Behalve de brandweerkazerne, is de infrastructuur ultramodern. Niet alleen de infrastructuur, ook de structuur is aangepakt: een nv met participatie van de Vlaamse overheid, Leiedal, Kortrijk en Wevelgem. De ILKW heeft slechts deels een LOM/LEM-structuur. Een deel van de exploitatie van de luchthaven is geprivatiseerd. Die concessie stopt eind 2023, waarna er een nieuwe aanbesteding komt voor een LOM/LEM-structuur.

De nv van de luchthaven heeft een eigen vermogen van 6,3 miljoen euro, een schuld van 1,3 miljoen euro en een balanstotaal van 9,4 miljoen euro. Volgens de jaarrekening van 2021 heeft ze 3,6 miljoen euro kosten en 3,1 miljoen euro inkomsten, wat, gecorrigeerd met onder meer investeringssubsidies een positief resultaat oplevert van 82.000 euro einde 2021. De kosten bedragen ongeveer 3,6 miljoen euro: 1 miljoen loonkost, waarvan 800.000 voor brandweerpersoneel, 1 miljoen euro voor luchtgeleiding en 700.000 euro afschrijving. De inkomsten bedragen 3,1 miljoen euro, waarvan ongeveer 0,9 miljoen euro omzet en 2,2 miljoen euro subsidies (1,8 miljoen euro van de Vlaamse overheid en 0,3 miljoen euro van de provincie). De luchthaven telt 31.000 bewegingen, waarvan 10 procent zakelijke vluchten en 70 procent opleidingen en training. In 2021 passeerden er 62.000 passagiers.

Het is een kleine luchthaven, maar de infrastructuur staat op punt en heeft een hoog potentieel. De spreker is het eens met het streven naar optimalisatie maar een kwantitatieve verhoging van de bewegingen en de activiteit, dus meer passagiers, is volgens hem niet de juiste benadering. Voor het overige is hij het grotendeels eens met de strategische objectieven en de beleidsopties van de MKBA. Verduurzaming is essentieel alsook financiële optimalisatie. Eens de aanbesteding voor de LOM/LEM er is, kan er aan optimalisatie gewerkt worden.

Samenwerking is essentieel. Voor de ILKW als opleidings- en zakenluchthaven gaat het om minstens een samenwerking met de ILOB en Zaventem, om de activiteiten meer complementair te maken. De ILA kent hij minder goed, maar ook daarmee wil de ILKW naar complementariteit zoeken. Een platform daarvoor is nodig. Draagvlak en dialoog zijn andere belangrijke elementen van de beleidsaanbevelingen. De interesse van het bedrijfsleven in de ILKW is groot. Daarnaast zijn er heel weinig klachten van omwonenden. Hij vraagt dat mee in consideratie te nemen. Op de volgende aanbeveling, namelijk ruimte voor opleiding en trainingen, is de ILKW al helemaal voorzien. Rustigere luchthavens zijn essentieel voor de opleiding van recreatie- maar ook lijnpiloten. In het rapport mist hij de afgeleide voordelen van de luchtvaart, zoals een hefboom zijn voor technologische vooruitgang en industriële innovatie van meer dan alleen de luchtvaartsector.

De spreker concludeert dat de ILKW een van de betere zakenluchthavens van West-Europa is, een voorbeeld voor anderen. De luchthaven is sterk regionaal verankerd, niet alleen in de openbare structuren, maar ook in de bedrijfswereld. De luchthaven heeft één grote handicap, die uit de MKBA te weinig blijkt. Ze beschikt namelijk niet over een gecontroleerd luchtruim, omdat ze voorheen een militaire basis was. Als dat wijzigt, bijvoorbeeld met een digitale toren, verveelvoudigen de mogelijkheden.

Daarnaast is er complementariteit met de andere luchthavens. Het is evident dat de ILKW samen met de ILOB een strategie ontwikkelt. Ook een samenwerking met Zaventem is belangrijk, voor alle regionale luchthavens trouwens, voor complementariteit en uitwisseling van kennis, maar ook voor de ontlasting van de nationale luchthaven. Een andere kans voor de ILKW is een goede verbinding tussen de luchthaven en de TGV-stations in Rijsel. De technologische ontwikkelingen gaan razendsnel, op vlak van brandstoffen maar ook andere gebieden. Zo zijn er al elektrisch verticaal stijgende en landende vehikels en test China elektrisch aangestuurde vliegtuigen voor ladingen tot 2,5 ton. Het zijn eigenlijk vliegende onbemande bestelwagentjes. Dat kan van bijzonder belang zijn voor de economie. Hij wijst voorts op de West-Vlaamse droneport die de POM ontwikkelt: voor kleine drones in Zeebrugge, in Oostende voor de dronetehnologie en binnenkort, als het ruimtelijk uitvoeringsplan wordt goedgekeurd, een wetenschapspark voor dronetehnologie in Koksijde, op de plaats waar de F-16's gestationeerd waren en waar dus landingsbanen zijn. Drones zijn onontbeerlijk voor de logistiek van morgen, dus voor de reguliere economie. Ze kunnen ingezet worden om steden te beleveren en halen verkeer van de weg. Beide West-Vlaamse luchthavens zijn daarvoor nodig.

Niet alleen past dit in een strategie van duurzame economische ontwikkeling, maar eveneens in het aantrekken van nieuwe bedrijven. Heel wat buitenlandse investeerders tonen al belangstelling om zich in West-Vlaanderen te vestigen. De onbemande vluchten kunnen dus absoluut een trekker zijn. Dat zal eveneens een verregaande impact hebben op andere Vlaamse industrieën, zoals de machinebouw, de blauwe economie. Kortom, het is zeker niet de bedoeling de activiteiten kwantitatief te maximaliseren, maar wel de capaciteit te vrijwaren.

Er zijn twee essentiële voorwaarden: een snelle aanbesteding van de LOM/LEM en het bieden van voldoende perspectief aan kandidaten. Het belangrijkste daarvoor is het gecontroleerde luchtruim. De spreker dringt dan ook aan bij de Vlaamse overheid om de digitale toren te bouwen. Een tweede essentiële voorwaarde is structureel, namelijk dat de Vlaamse overheid meerderheidsaandeelhouder wordt van de LOM Kortrijk-Wevelgem. Zo worden alle regionale luchthavens onderdeel van het Vlaamse beleid en kunnen de contacten met Zaventem gemaximaliseerd worden. Dat neemt niet weg dat er een lokale verankering blijft, die voor draagvlak kan zorgen. Zo kan de luchthaven een economische hefboom worden, voor luchtvaart, voor transport maar ook voor innovatie en de industrie.

4. Erik Grietens

4.1. Duidelijke resultaten

Erik Grietens legt uit dat de Bond Beter Leefmilieu de koepel is van de Vlaamse milieu- en natuurverenigingen. Hij spreekt mede namens een aantal lokale actiegroepen: Vliegerplein/Verlenging Nooit uit Deurne, WILOO uit Oostende, de Actiegroep Vliegveld Wevelgem, de West-Vlaamse Milieufederatie. Ook al staat in de MKBA dat er contacten zijn met lokale groepen, zij hebben geen input kunnen geven.

Hoewel het lijkt alsof de auteurs de cijfers uit het zicht houden, zijn ze wel duidelijk. Ze tonen aan dat de Vlaamse samenleving de meeste baat heeft bij het sluiten van de regionale luchthavens. Ze zijn immers verlieslatend en de Vlaamse overheid investeert er elk jaar miljoenen in. De sluiting van de ILA zou 40 miljoen euro opleveren, terwijl de verschillende andere scenario's tussen de 1 en 5 miljoen euro opbrengen. De sluiting van de ILOB levert 67 miljoen euro op. Bij de andere scenario's gaat het van 75 miljoen euro kosten tot meer dan 70 miljoen euro baten. Dat laatste veronderstelt wel dat het aantal passagiers maal tien gaat, wat onrealistisch is. De sluiting van de ILKW levert 15 miljoen euro op, terwijl in de verschillende scenario's de baten minder dan de helft bedragen (zie slide 3 van zijn presentatie).

4.2. Wat ontbreekt in de MKBA?

In de MKBA wordt geen rekening gehouden met de concessie die de LEM aan de LOM betaalt. Uit antwoorden op parlementaire vragen blijkt die heel laag te zijn. In 2018 betaalden de ILA en de ILOB beiden ongeveer 250.000 euro, een peulschil vergeleken met de vele miljoenen euro's die de Vlaamse overheid jaarlijks investeert. Die investeringen worden trouwens evenmin vermeld in de MKBA. In een voetnoot staat wel dat de auteurs ervan uitgaan dat die investeringen beslist zijn. Voor Antwerpen bedroegen die investeringen tussen 2015 en 2019 meer dan 3,5 miljoen euro, voor Oostende in diezelfde periode meer dan 5 miljoen euro. Voor het vernieuwen van de startbaan in de Antwerpse luchthaven, waarvan de eerste fase ondertussen afgerond is en de tweede fase volgend jaar start, wordt de investering geraamd op 25 miljoen euro. Het kan dus onmogelijk kloppen dat, zoals de MKBA stelt, de investeringen worden afgedekt door de concessies. Volgens de vorige Vlaamse minister van Mobiliteit Ben Weyts wordt de totale waarde van de twee luchthavens, dus zowel de grond- als de gebouwwaarde, geraamd op meer dan 300 miljoen euro. De concessies bedroegen op dat moment iets meer 300.000 euro (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2018-19, nr. 604, aan minister Ben Weyts). Dat is een zeer lage return on investment voor de Vlaamse overheid (zie slide 5). Geen enkel privébedrijf zou hiermee akkoord gaan.

Het lijkt of de MKBA enkel de Vlaamse subsidies voor beveiliging en brandweer meerekent, maar enkele andere subsidies niet. Opnieuw blijkt uit parlementaire vragen dat in 2019 de ILA meer dan 4 miljoen euro personeelssubsidies kreeg en de ILOB meer dan 6 miljoen euro. Daarnaast zijn er nog werkingssubsidies, coronasteun enzovoort. In voetnoot 11 van het MKBA-rapport staat dat er wordt uitgegaan van een nieuwe subsidieregeling met de Vlaamse overheid die nog moet bekrachtigd worden door de Vlaamse Regering. Om welke bedragen het gaat, staat niet vermeld. De conclusie is alleszins dat de Vlaamse overheid, en dus de Vlaamse belastingbetaler, jaarlijks heel wat meer betaalt aan de luchthavens dan wat in de MKBA staat. De subsidies voor de ILOB en de ILA zijn zelfs heel wat hoger dan de totale omzet.

Wat eveneens ontbreekt, is een marktbevraging. Toen de LOM/LEM-structuur in 2013 werd opgericht, werd ervan uitgegaan dat er heel veel private kandidaat-

uitbaters zouden zijn. Uiteindelijk was er slechts een en die hield dan nog heel erg de hand op de knip. De aanbodzijde hoort een onderdeel te zijn van elke MKBA. Volgens de leidraad van Rebel van 2013 moeten daarenboven de verdelingseffecten toegevoegd worden, dus voor wie de lusten en voor wie de lasten zijn. Ook dat ontbreekt, maar het is duidelijk dat de weinige winsten voor de LEM zijn, dus voor Egis. De financiële lasten liggen bij de Vlaamse overheid, dus de belastingbetaler, de milieulasten bij de omwonenden en de klimaatimpact treft de hele planeet. Ook de kosten voor de luchtverkeersleiding zijn voor de Vlaamse overheid, wat een oneerlijke concurrentie is met de luchthaven van Zaventem.

Vlaanderen heeft meer windenergie nodig, maar rond de regionale luchthavens zijn er serieuze beperkingen. Het wegvallen van die beperkingen door sluiting, levert baten op voor de windindustrie, maar die worden niet in beeld gebracht in de MKBA. BBL vindt de tijdschijf van 2040 ook te kort, 2050 ware beter geweest, ook omdat dat een belangrijk ijkpunt is voor het klimaatbeleid, onder meer in het Parijsakkoord. Wat BBL evenmin correct vindt is dat de min- en meerwaarden bij een sluiting niet in de tabellen meegerekend worden. Dat er in voetnoot 11 verwezen wordt naar exploitatiesubsidies die nog moeten goedgekeurd worden door de Vlaamse Regering, zonder de hoogte ervan te vermelden, is evenmin transparant.

4.3. De drie luchthavens in detail

Voor de ILA zorgt enkel het onrealistische groeiscenario voor een luchthaven zonder verlies. In alle andere scenario's blijkt de steun van de overheid absoluut nodig om de LEM, dus de private uitbating, te laten overleven. De vastgoedbaten bij een alternatieve invulling worden berekend op 18 miljoen euro, maar dat wordt niet verrekend. De baat van de sluiting is dus niet 50 maar 68 miljoen euro. In realiteit zal dat nog heel wat hoger liggen, omdat de hoogtebeperking voor vastgoed zal wegvallen. Bij alle luchthavens worden de reistijdskosten hoog ingeschat, waardoor ze grotendeels de beoordeling van de luchtvaartactiviteiten positief maken. Terwijl, zeker voor Antwerpenaars, Zaventem vlot bereikbaar is per trein of per wagen. Daar is trouwens een nieuwe tunnel, de Diabolo, voor aangelegd.

In de ILOB moet de overheid volgens het groeiscenario en het milieuscenario, niet meer investeren, maar moet het aantal reizigers wel vertienvoudigen tot 3 miljoen. Om redenen van reistijdskosten moeten de reizigers daarenboven uit de regio komen, iets wat zelfs de MKBA als onwaarschijnlijk betitelt omdat West-Vlaanderen maar 1,2 miljoen inwoners telt. De auteurs zeggen trouwens zelf ook dat het realiteitsgehalte van de scenario's niet onderzocht is. Volgens BBL zal de luchthaven hoe dan ook verlieslatend blijven en zal de overheid erin moeten blijven investeren. Specifiek voor de ILOB zijn de nachtvluchten. Die hebben heel wat gezondheidseffecten zoals de WHO meermaals bewees. Ook die gevolgen zijn te monetariseren, wat helaas in de MKBA niet gebeurde.

De ILKW focust op trainings- en zakenvluchten. De rendabiliteit moet vooral van die laatste komen. Zoals de MKBA vermeldt, is internationaal de verwachting dat de zakenvluchten het komende decennium met 10 tot 50 procent zullen dalen. Door corona hebben heel wat zakenlui de voordelen van online vergaderen leren kennen. BBL werkt mee aan een coalitie voor duurzame zakenreizen, een internationaal project. Uit de bevraging door Ipsos in het kader daarvan blijkt dat 75 procent van de zakenreizigers minder wil vliegen en meer online wil vergaderen. Bovendien zijn veel van de zogenaamde zakenvluchten eigenlijk toeristische vluchten met privéjets. Ook deze luchthaven kan enkel positieve cijfers halen zolang de Vlaamse en andere overheden financieel bijspringen. Sluiting en omvorming leveren volgens de MKBA de meeste baten op. In bedrijvengzones rond de luchthaven is er een grote vraag naar windenergie, wat mogelijk wordt als de luchtvaartactiviteit sneuvelt. Ook de baten daarvan zijn niet in beeld gebracht.

4.4. Spanningsveld en additionele kwalitatieve elementen

De MKBA heeft het over een spanningsveld tussen het eindresultaat van de MKBA en de strategische overwegingen van de Vlaamse luchtvaartvisie. BBL ziet echter totaal geen spanningsveld. De cijfers bewijzen duidelijk dat de Vlaamse samenleving de meeste baten heeft bij de sluiting van de luchthavens. Volgens de MKBA is er zelfs geen groot effect op werkgelegenheid, want mensen zullen snel ander werk vinden, of op het vestigingsklimaat want luchthavens zijn daar te klein voor. De toegevoegde waarde is niet berekend. Waar zit dus het spanningsveld?

De zogenaamde additionele kwalitatieve elementen zijn niet objectief becijferd, iets wat het doel is van elke MKBA. Het lijkt alsof de slechte cijfers moeten worden verbloemd. Elektrisch vliegen voor opleidingsvluchten is op zich een goede zaak, maar zal een luchthaven niet rendabeler maken. BBL is niet tegen drones, maar daarvoor zijn doorgaans geen luchthavens nodig. De niet-aeronautische projecten zoals vastgoedontwikkeling zullen dan weer meer opbrengen bij sluiting door het wegvallen van beperkingen op hoogte of op activiteiten. De opleidingscapaciteit voor piloten wordt dan wel als argument aangehaald, maar op de meeste regionale luchthavens zijn er geen opleidingen voor lijnpiloten. Die licentie kan enkel behaald worden bij vliegscholen in Zaventem.

De eerste strategische beleidsoptie volgens de MKBA is prioritair inzetten op verduurzaming. BBL is het daarmee uiteraard eens, maar de meest duurzame optie is sluiting en vervanging van kortereafstandsvluchten door treinreizen. In opdracht van BBL heeft Transport and Mobility Leuven een onderzoek gevoerd waaruit blijkt dat de impact op de CO₂-uitstoot heel groot is. Om de financiële situatie te optimaliseren, beveelt de MKBA aan om de tarieven voor zakenvluchten te verhogen. Zoals gezegd is de verwachting dat die vluchten sterk zullen afnemen. Wat de opbrengsten zullen zijn is dus een open vraag. Bij het optimaliseren van de kostenstructuren wordt één digitale verkeerstoren voor de drie luchthavens gesuggereerd. Opnieuw wordt er al te gemakkelijk vanuit gegaan dat de Vlaamse overheid die investering zal dragen. Een andere aanbeveling is een strategische samenwerking met Brussels Airport, maar die heeft geen belang bij samenwerking met verlieslatende luchthavens. Een volgende optie is de heel kleine vliegvelden zoals Brasschaat, Ursel, Grimbergen, Sint-Truiden betrekken. Ook dat zal weinig verschil maken in rendabiliteit. BBL vindt voorts nieuwe luchthavens, bijvoorbeeld in Koksijde, een slecht idee. Blijkbaar zijn voor diegenen die de MKBA opstellen, enkel voorstanders van de luchthaven stakeholders. Waarom zijn de actiegroepen er niet bij betrokken?

4.5. Conclusie

Concluderend stelt Erik Grietens dat de baten van de luchthavens worden overschat. Enkel bij onrealistische groeiscenario's zijn de baten positief. De permanente stroom investerings- en exploitatiesubsidies blijft buiten beeld, evenals zeer lage concessievergoedingen van de private partners. De opbrengsten van alternatieven voor de luchthavens worden onderschat of blijven helemaal buiten de cijfers. Toch zijn zelfs de gedeeltelijke cijfers van de MKBA duidelijk: Vlaanderen heeft het meeste baat bij de sluiting van de regionale luchthavens.

BBL stelt daarom voor, en dat is niet nieuw, de ILA te sluiten. In samenwerking met het studie bureau Endeavour zijn vier alternatieve invullingen bestudeerd, waarvan één focust op de economische ontwikkeling en ruimte vrijhoudt voor droneactiviteiten, weliswaar zonder luchthaven. Voorts vindt BBL dat de bouwondernemingen eerst moeten aangepakt worden.

Voor de ILOB is het verhaal genuanceerder. Winstgevendheid door een vertienvoudiging van het aantal passagiers is wishful thinking. De nachtvluchten die de gezondheid van de omwonenden belasten, moeten worden stopgezet. De geluids-

eisen overdag moeten strikter. Dat kan in de nieuwe milieuvergunning die ten laatste in 2024 van kracht moet zijn, dus volgend jaar moet worden aangevraagd.

Ook voor de ILKW levert sluiting de meeste maatschappelijke baten op. BBL stelt voor de zone om te vormen tot een energiehub voor wind en zon. De vergunning voor die luchthaven is trouwens vernietigd, een milieueffectrapport is noodzakelijk. Het is beter daar werk van te maken dan te dromen van grote onrealistische groei-scenario's.

5. Voka

5.1. Context

Philippe Heyvaert stelt Voka voor als de alliantie van de kamers van koophandel en het Voka-kenniscentrum. Hij vertegenwoordigt de Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland; *Dieter Coussée* en *Matthieu Marisse* de Kamer van Koophandel West-Vlaanderen. Voka acht een visie over luchthavens en regionale luchthavens nodig en ziet heel wat economische kansen, gezien de toenemende internationalisering. Voor de waardenketens van ondernemingen en flexibele logistieke ketens zijn interactiviteit en interconnectie nodig, digitaal maar ook fysiek. De transitie in de luchtvaart is niet langer theoretisch: luchttaxi's voor korte afstanden, elektrische toestellen, hybride toestellen met meer duurzame brandstoffen, drones enzovoort. Terloops wijst hij erop dat voor grotere drones wel degelijk laadinfrastructuur nodig is.

Luchthavens zijn toegangspoorten tot de wereld, ontmoetingsplaatsen, waar intermodaliteit en toegankelijkheid centraal staan. Naast digitale connectiviteit, in opgang sinds de pandemie, blijft vliegverkeer noodzakelijk voor zowel mensen als goederen. Handel, toerisme, buitenlandse investeringen en productiviteit zijn sterk gerelateerd aan een graad van luchthavenconnectiviteit. Luchthavens faciliteren zo dus economische groei. Private investeringen zullen bijdragen tot de rendabiliteit van luchthavens, en dan niet enkel het enge luchthavengebeuren, maar de hele airportcommunity en de logistieke platformen. Ontwikkelingen kunnen wel degelijk duurzaam en gecombineerd worden met energieontwikkelingen.

5.2. Het belang van regionale luchthavens

Dieter Coussée wijst erop dat Vlaanderen een exporteconomie heeft, waarvoor goede connecties wezenlijk zijn. De regionale luchthavens zijn een schakel in de multimodale ontsluiting. Een goede connectie tussen alle vervoersmodi is belangrijk. De burgers en bedrijven appreciëren de nabijheid en vlotte bereikbaarheid van de regionale luchthavens. Regionale luchthavens dragen voorts bij tot economische groei, maar ook tot duurzame innovatie. Zo onderzoekt Roadfour een vestiging voor innovatieve blustoestellen in Oostende, met tot 900 banen, omdat er een luchthaven is.

Luchthavens zijn zelf een bron van tewerkstelling en de nieuwe ontwikkelingen gaan enkel maar zorgen voor meer werk. Dat de werkloosheid in Oostende iets hoger is dan gemiddeld, betekent dat er menselijk kapitaal is, bijvoorbeeld voor cargohandling. Bedrijven zijn bereid in te zetten op duurzaamheid. Dat bewijzen de ontwikkelingen op vlak van elektrische en hybride vliegtuigen en duurzamere brandstoffen. Elke regionale luchthaven werkt aan een plan voor duurzaamheid, met zonnepanelen, waterstof enzovoort. Het is zaak dat de Vlaamse overheid dat verder ondersteunt. Ook de bedrijven hebben oog voor het strategische belang van regionale luchthavens. In 2016 schoot de ILOB de nationale luchthaven te hulp. Een netwerk van regionale luchthavens, gelinkt aan Zaventem, is de beste manier om competitief te zijn en te groeien.

5.3. Vlaamse visie?

Voka is overtuigd van de noodzaak van een ambitieuze Vlaamse langetermijnluchtvaartvisie, aldus *Matthieu Marisse*, met oog voor de oplossingen en technologieën van morgen, maar ook voor duurzaamheid. De regionale luchthavens zijn immers belangrijk voor de regionale economische groei, maar ook voor de multimodale ontsluiting, digitaal en fysiek, voor personen en logistieke stromen. Elke regionale luchthaven heeft een eigen identiteit en sterkte. Vlaanderen moet voorts zijn kennis over luchtvaart en de luchtvaartindustrie verder uitbouwen. Het beschikt al over sterke opleidingen en kennisinstellingen. Regionale luchthavens hebben daar zeker een plaats in. Ook netwerken van luchtvaartgemeenschappen en de luchthavens onderling, kunnen de luchtvaartindustrie ten goede komen.

Vlaanderen moet sterk inzetten op duurzaamheid: elektrificatie, waterstoftechnologie enzovoort, niet alleen voor de vliegtuigen maar ook de voor- en de na-transporten van de logistieke ketens, zoals e-vrachtwagens. Hoe meer dergelijke innovatieve technieken in Vlaanderen toegepast worden, hoe beter voor zijn mondiale strategische positie. Naar het voorbeeld van Nederland wordt er best ook in Vlaanderen gestreefd naar een hubfunctie voor de connectie van regionale luchthavens onderling, maar ook met de nationale luchthaven van Zaventem, en eveneens de rest van de wereld.

De nieuwe omgevingsvergunningen van de regionale luchthavens zijn best voldoende flexibel zodat ze innovatie niet in de weg staan. Als vliegtuigen elektrisch of op waterstof vliegen, heeft dat ook invloed op het geluid, ook van nachtvluchten.

5.3.1. ILA

Philippe Heyvaert zegt dat de ILA enkele lijnvluchten, zaken- en toeristische vluchten heeft, maar ook een pilotenopleiding. De luchthaven functioneert als hybride model. Er zijn geen nachtvluchten. Er is ook geen vraag om de startbaan te verlengen of nachtvluchten te organiseren, maar wel de huidige situatie te behouden.

De luchthaven kent de steun van de bevolking. In 2001 heeft Gazet van Antwerpen een peiling gedaan bij de Antwerpse stedelingen: 55 procent was voor de regionale luchthaven; 35 procent was er tegen en 10 procent had geen mening. Voka denkt dat een enquête in het arrondissement of een nog ruimere regio rond Antwerpen een groter percentage voorstanders zou opleveren. Econopolis heeft voor de regio Antwerpen-Waasland luchthaven Deurne/Antwerpen afgezet tegen vergelijkbare regionale luchthavens zoals Rotterdam, Den Haag, London City, Groningen en Hamburg (zie slide 14 van de presentatie). Om de rendabiliteit van een luchthaven in beeld te brengen, zijn ook andere facetten belangrijk: omliggende kantoren, hotel- en congresfaciliteiten, maar ook een goede verbinding met het openbaar vervoer. Terwijl de meeste vergelijkbare luchthavens mogelijkheden hebben op die vlakken, heeft Antwerpen die niet. Een beleidsvisie zou de regionale luchthavens kansen op ontwikkeling geven. Ook op vlak van ruimtelijke ontwikkeling kan een en ander beter. Dat toont de spreker aan door satellietbeelden van de luchthaven Antwerpen te vergelijken met die van de luchthaven Rotterdam-Den Haag, waar de startbaan en taxibaan goed gelegen zijn (slide 15). In de ILA is er net als in de regionale luchthaven Groningen plaats voor zonnepanelen, bruikbaar voor elektrische vliegtuigen en drones, maar ook om energie te delen met de buurt. Het huidige elektriciteitsnetwerk is immers onvoldoende sterk voor alle nieuwe technologieën. Ook voor nieuwe vliegwijzen met horizontaal opstijgen en verticaal wegvliegen zijn de regionale luchthavens ideaal.

5.3.2. ILOB

Volgens *Dieter Coussée* is ook het draagvlak voor de ILOB groot. Ze wordt maar door een heel beperkt aantal mensen gecontesteerd. Heel wat betrokkenen hebben het gevoel dat het moment gekomen is om het potentieel te valoriseren. De luchthaven beschikt over alle cruciale infrastructuur. De landingsbaan kan elk type van vliegtuigen aan. Er is een verkeersstoren, een gecontroleerd luchtruim, een brandweerkazerne enzovoort. Het volstaat een en ander te versterken. Er is potentieel voor groei van de verschillende deelactiviteiten: passagiers-, zakenvluchten – volgens de spreker wel een groeimarkt – drones en cargo. Grotere drones met vaste vleugels hebben trouwens wel degelijk een landingsbaan nodig.

Net als elke andere regionale luchthaven is nog meer samenwerking met onderwijs en kennisinstellingen nodig. In Oostende biedt het Ostend Air College een opleiding tot lijnpiloot aan. Er zijn concrete plannen om bij de luchthaven een zonnepanelenveld aan te leggen. Iets verder in de toekomst zijn er mogelijkheden voor waterstof, waarvoor een connectie met de kusthavens batig zou zijn. De ILOB bewijst dat de private sector wel degelijk wil investeren, zoals in de businessterminal en in loodsen voor jets. Er wordt gewerkt aan een cargovillage en er zijn partijen geïnteresseerd in het plaatsen van een nieuw luchthavengebouw. Voorts zijn de search and rescueactiviteiten een meerwaarde voor het ecosysteem en brengen ze nieuwe vormen van dienstverlening en bedrijvigheid met zich mee. Om het logistieke platform Oostende zoveel mogelijk kansen te geven is samenwerking met zeehavens en luchthavens wezenlijk, maar is het ook zaak luchthavens deel te laten uitmaken van gemeenschappelijke digitale Vlaamse platformen. De ILOB kan zeker een alternatief zijn voor andere luchthavens die kampen met congestie en capaciteitstekort. Kortom, hij pleit voor een uitbouw van de luchthaven.

5.3.3. ILKW

Matthieu Marisse raadt aan de ILKW klaar te maken voor de toekomst en verder uit te bouwen. De afgelopen jaren gebeurden er forse publieke en private investeringen in de infrastructuur. De basisinfrastructuur is nu conform aan alle regels en klaar voor meer activiteiten. De connectie met de verschillende lokale industriële gebruikers is heel belangrijk. Heel wat onder hen maken al gebruik van deze strategische infrastructuur. De tijdsinstellingen voor zakenvluchten zijn immens. De ILKW is al goed in algemene en zakenvluchten, maar die kunnen een nog belangrijkere bron van inkomsten worden. Voorts zijn er mogelijkheden voor vertiports voor passagiers en cargo en voor drone-expressdiensten voor cargo.

Voka raadt aan voort te bouwen op de troeven van de luchthaven: dynamisch, klein en flexibel, goed gelegen en goed aansluitbaar op de weg, het spoor en de waterweg. Gezien de ruimte zijn er ook mogelijkheden voor zonne-energie en geothermie, niet alleen voor de luchthaven zelf maar ook voor de buurt. Voor de ILKW zal de digitale toren een groot verschil maken, daar die zorgt voor een gecontroleerd luchtruim. Heel wat bedrijven zijn verbonden met de luchtvaartactiviteiten: onderhoud maar ook onderzoek en ontwikkeling gebeuren in de ruime regio rond de luchthaven. Dat kan nog versterkt worden en geeft Vlaanderen een troef om koploper te worden in deze technologieën. Jonge mensen blijven warm maken voor de luchtvaartindustrie, onder meer door opleidingen te verankeren, is belangrijk. Piloten zullen er altijd nodig zijn en ook voor de nieuwe technologieën zijn goed opgeleide mensen nodig. Kortom, Voka is overtuigd van het belang van de regionale luchthavens. Hij toont tot slot een filmpje over de luchthaven van Maastricht dat toont hoe de toekomst van de regionale luchtvaart er in Vlaanderen kan uitzien.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Imade Annouri

Imade Annouri vertelt geen geheim als hij zegt dat Groen een koele minnaar is van regionale luchthavens, en zelfs vindt dat ze niet thuishoren in bijvoorbeeld Antwerpen. Luchtvaart is belangrijk, want heeft bijvoorbeeld na de Tweede Wereldoorlog gezorgd voor meer ontmoeting en begrip tussen de volkeren en zo ook minder conflicten. Als kind van de migratie beseft hij dat zonder vliegtuigen de banden tussen families moeilijker te onderhouden zijn. Ondertussen is de luchtvaart enorm gegroeid met een druk op het klimaat en de leefomgeving tot gevolg. Dat de tickets bodemprijzen bereikten, heeft dat mee in de hand gewerkt. Zijn vragen zijn ingegeven door de zorg voor mens, milieu, economie.

Aan de auteurs van het rapport vraagt hij waarom de studie later werd opgeleverd. Was er misschien extra overleg nodig? Welke tekstdelen werden laatst toegevoegd? Hebben zij kennis genomen van de studie van Econopolis? Zo ja wanneer? Was het tijdens de officiële consultaties? Heeft die studie tot inspiratie gediend? Waarom werden de toekomstige strategische mobiliteitsopties uit de conclusies niet opgenomen in de berekeningen zoals bij een MKBA te verwachten is? Desondanks worden de eventuele voordelen van de niet-gekwantificeerde strategische elementen wel als argument gebruikt, bijvoorbeeld tegen de sluiting van de drie luchthavens tegelijk en voor het uitbouwen van de drie Vlaamse regionale luchthavens. Hoe kan het studieteam zonder enige uitgewerkte, becijferde of onderbouwde argumentatie dergelijke conclusies trekken? Hoe verhoudt dat zich tot een MKBA waarvan de besluiten in het zeer korte hoofdstuk Beleidsopties als niet-relevant worden beschouwd? Het is dan ook zeer de vraag wie de pen vasthield van die conclusies en of ze thuishoren in een MKBA. Of is de MKBA gewoon nog niet af? Het is absurd aan een objectieve cijferanalyse strategische elementen toe te voegen die niet berekend zijn. Eigenlijk geeft de MKBA voorstanders van de sluiting gelijk wegens de meeste maatschappelijke baten. In de strategische visienota staat echter dat er sowieso geen regionale luchthavens worden gesloten. Dat lijkt wel of de MKBA in een keurslijf gestoken wordt, wat het tijdsverlies maakt.

Dat bij sluiting de uitstoot en de milieulast zich verplaatsen, klopt niet, omdat er grenzen zijn aan de milieuruimte. Terloops meldt hij dat ook de MKBA over de regionale luchthaven Maastricht uitwees dat sluiting de beste maatschappelijke baten oplevert. Ongetwijfeld zijn er mooie plannen, maar die zijn niet het beste, noch economisch, noch voor de omwonenden. Iedereen wil dat de regio's erop vooruitgaan, maar politici moeten voor het algemeen belang gaan en de meest efficiënte manier van het besteden van belastinggeld, voor de economie en voor de inwoners. Ook Nederland, waar zo vaak naar wordt verwezen, kampt daarmee: zo bewijzen de problemen met de ecologische overlast van Lelystad Airport.

Wat is fixedwingdronetransport en urban air mobility precies? Hij is voor technologische vooruitgang, maar nu bekruipt hem het gevoel dat sommigen hun wens voor werkelijkheid nemen. Volgens de MKBA zijn de agglomeratie-effecten heel beperkt. Is het consortium ook belast met het masterplan voor de luchthaven? Maakt dat deel uit van dezelfde gunning als de MKBA? Zo ja, hoe ver staat het met dat proces? Wanneer wordt de oplevering van het masterplan verwacht?

De referentiesituatie is de handhaving van het huidige beheer, onderhoud en exploitatie, maar ook de huidige subsidiebedragen. In de voetnoot staat evenwel dat het referentiescenario niet uitgaat van de huidige subsidiebedragen, maar wel van de gewijzigde subsidiebedragen die nog moeten worden goedgekeurd door de

Vlaamse Regering. Hoe zit dat precies? Ook hij vindt 2040 als tijdshorizon kort. Waarom werd daarvoor gekozen? Hoe kijken de experts naar privévluchten en luchttaxi-service? Is dat te verantwoorden? Welk soort beleid is nodig om dergelijke trends in goede banen te leiden?

Skeyes heeft een vaste personeelspost op de controletorens van Oostende, Antwerpen en Kortrijk. Hoeveel betaalt de Vlaamse overheid voor die dienstverlening? Is die kost verrekend in de MKBA? In het Waalse Gewest gaat het om 11 miljoen euro per jaar. Het is de intentie van Europa om overheidssteun verder te beperken. Wat zal het effect zijn op de subsidiëring van de regionale luchthavens?

Imade Annouri wijst Voka erop dat de luchthavens in geen enkel scenario zonder staatssteun verder kunnen. Toch blijft de organisatie een fervente voorstander van het openhouden ervan. Pps-constructies opzetten of extra privékapitaal vinden is tot nog toe niet gelukt. Is de privésector nu wel geïnteresseerd om de plaats van de belastingbetaler als investeerder over te nemen?

De werkgelegenheid van de luchthaven van Antwerpen is duizend jobs, driehonderd voltijdsequivalenten. De opstellers van de MKBA denken dat die mensen bij sluiting snel elders werk zullen vinden. Deelt Voka die analyse? Vaak wordt de regionale luchthaven van Antwerpen als wezenlijk voor de economie voorgesteld. Nochtans is het geen goederenluchthaven, speelt ze geen rol in het vestigingsklimaat en genereert ze geen toerisme met daaraan gerelateerde economische activiteit. De lijnvluchten van TUI worden vooral bezet door Vlaamse toeristen of mensen van de diaspora. Daarbij komt nog dat de connectie onder meer met de luchthaven van Zaventem goed is, hoewel een en ander uiteraard beter kan, bijvoorbeeld met een incheckbalie in Antwerpen, waar passagiers ook hun bagage kunnen achterlaten. Waar zit de economische meerwaarde van de regionale luchthaven dan precies?

Heeft het consortium bij het berekenen van het reistijdverlies rekening gehouden met de modal shift zoals vastgelegd in het Toekomstverbond? Hoe relevant is het überhaupt om reistijdverlies te berekenen in een geografisch beperkte regio met goed ontwikkelde vervoersmogelijkheden? Via de Diabololijn kost het 35 minuten om met de trein van Antwerpen-Berchem naar Zaventem te geraken. Met de bus van Borgerhout naar Hoboken duurt minstens even lang.

Wat is de persoonlijke visie van Wouter Dewulf op de ontwikkeling van de luchthaven van Antwerpen? Via de pers liet hij immers in 2020 al weten dat het in Deurne maatschappelijk niet verantwoord zou zijn om toeristische reizen toe te staan, wegens de geluidsoverlast en met Zaventem op een steenworp afstand. Is de professor ondertussen van mening veranderd?

Sluiting is de beste optie, een andere mogelijkheid is groeien, met meer overlast tot gevolg. Is het optrekken van de geluids- en milieuruimte een waarschijnlijk scenario? Dat de MKBA abstractie maakt van de huidige beperkingen om de winst te maximaliseren, maakt Imade Annouri ongemakkelijk. Hoe schat Filip Boelaert de huidige vergunningscontext en de juridische procedures voor Antwerpen in? Tot slot informeert hij waarom de uitkomst van de MKBA niet werd afgewacht vooraleer grote werken uit te voeren aan de regionale luchthavens.

1.2. Wim Verheyden

Vlaams Belang vindt van oudsher dat het belang van de regionale luchthavens niet mag worden onderschat, aldus *Wim Verheyden*. Het valt op dat BBL de MKBA als argument gebruikt maar er tegelijk een heleboel kanttekeningen bij plaatst. Is de bond van mening dat de MKBA zijn mening onvoldoende steunt? Bepaalde specialisten zijn het niet eens met de interpretatie van BBL. Volgens hen is het niet

correct de rekenoefeningen uit een MKBA voor te stellen als een harde wetenschappelijke conclusie. De impact van verkeersoverlast en milieuverontreiniging is trouwens wel vertaald in een monetaire meer- of minwaarde. In de MKBA staan net zo goed argumenten voor de versoepeling van bijvoorbeeld milieuregels om een sterke groei van die luchthavens mogelijk te maken.

De MKBA is een hulpmiddel om de maatschappelijke gevolgen van beleid in kaart te brengen, maar geen omvattend beleidsinstrument. Kwalitatieve elementen of strategische keuzes zijn niet altijd te vertalen naar een monetaire waarde en werden dan ook niet becijferd. Hij geeft de voorbeelden van de pilotenopleidingen in Antwerpen, de uitwijkmogelijkheid als Zaventem dicht is, de omvorming tot een luchthaven voor taxidrones. Het filmpje over de luchthaven Maastricht-Aken bewijst de talrijke mogelijkheden. Voorts zijn er de ontwikkelingen naar stillere en schonere vliegtuigen, vliegtuigen op elektriciteit of waterstof enzovoort. Wat is de mening van BBL daarover? Waarom lijkt de milieubond daar sceptisch tegenover te staan? Is luchtvervoer niet even noodzakelijk als openbaar vervoer, dat eveneens gesubsidieerd wordt door de overheid? Is het zo dat BBL en Groen liefst de regionale luchthavens willen sluiten?

Wim Verheyden is het ermee eens dat de concessievergoeding te laag is. Pas na 2025 zal die min of meer marktconform zijn. De meeste sprekers benadrukken het gebrek aan visie voor de regionale luchthavens. Al in 2013 vroeg de Vlaamse Luchthavencommissie, net als de MORA in 2020, naar dergelijke visie. Aan de professoren vraagt hij waar de knelpunten zitten. Waarom staat Nederland op dat vlak zoveel verder?

De minister zei vooral voor elektrificatie te gaan en minder voor andere duurzame brandstoffen. Hoe zien de sprekers die evolutie in de luchtvaart? Arnaud Feist, gedelegeerd bestuurder van de nationale luchthaven, zei enkele maanden geleden dat er geen enkel overleg is. Nochtans vragen alle regionale luchthavens daarom. Waarom is dat er nog niet? Zijn er al stappen gezet? Volgens Vlaams Belang kan er van de regionale luchthavens, mits er rekening gehouden wordt met enkele strategische opties en suggesties inzake duurzaamheid en innovatie, een succesverhaal worden gemaakt.

Geert Noels van Econopolis pleit ervoor de huidige subsidies te investeren in betere verbindingen en toekomstgerichte ontwikkelingen. Volgens hem kan de luchthaven een expertisecentrum worden voor pilootopleidingen, drones, batterijtechnologie en waterstoftoepassingen. Zakenluchtvaart is volgens hem een voedingsbodemp voor nieuwe technieken zoals de ASL-group al doet met elektrische vliegtuigen en passagiersdrones. Ook de andere luchthavens opperen die mogelijkheden. Openen de conclusies volgens Wouter Dewulf mogelijkheden voor andere luchthavens? Zijn er volgens Voka bedrijven die klaar staan om te investeren in de nieuwe technologische ontwikkelingen en in de regionale luchthavens? Aan de professoren en Voka vraagt hij of de groeiscenario's onrealistisch zijn, zoals tegenstanders beweren. Zo neen, wat is er dan voor nodig? In Luik en Charleroi zijn er in de loop der jaren tienduizenden jobs gecreëerd. Is dat ook mogelijk in de Vlaamse regionale luchthavens?

1.3. Brecht Warnez

Brecht Warnez heeft bij de meerderheid van de sprekers een positief verhaal gehoord over de West-Vlaamse regionale luchthavens. Cd&v gelooft in het belang ervan: de ILOB voor het toerisme; de ILKW voor de West-Vlaamse economie en voor trainings- en opleidingsvluchten. Hij vindt het dan ook jammer dat niet alle partijen aan hetzelfde zeel trekken, zeker nu West-Vlaanderen het lastig heeft als gevolg van de Brexit. Een langetermijn- en omvattende benadering is evenwel nodig. De CO₂-uitstoot kan worden verminderd en op termijn zelfs helemaal weg-

vallen. Houden de cijfers van de MKBA rekening met de verplaatsing van vluchten en uitstoot bij sluiting?

De MKBA verwijst naar een studie van de Nationale Bank van België die de jaarlijks toegevoegde waarde in 2015 van de ILKW berekent op 16,5 miljoen euro, van de ILOB op 37 miljoen euro. Beide luchthavens zijn goed voor bijna duizend banen. Wat is volgens Voka hun betekenis voor de provincie en het ondernemersklimaat?

1.4. Maarten De Veuster

Maarten De Veuster wil ook weten of de CO₂-uitstoot, doorgaans een doodoener in MKBA's, zich niet gewoon zal verplaatsen bij sluiting. Hij heeft de indruk dat bij alle beleidsopties in de MKBA de LEM nodig is. Wordt daarmee onderhandeld? Zijn de exploitanten mee in het verhaal? Ook N-VA gelooft in de regionale luchthavens. Als enkel naar rendabiliteit gekeken wordt, zouden er evenmin veel treinen en bussen rijden, wel mist hij het geloof in onderzoek en innovatie. De ontwikkelingen gaan razendsnel, er wordt al gevlogen op zonne-energie. Ook hij vindt het tijdspectief beperkt en had liever gehoord wat de rol van de regionale luchthavens in 2050 kan zijn. Als vliegen op zonne-energie kan, zal dat, boven de wolken waar de zon altijd schijnt, allicht ecologischer zijn dan spoorvervoer. Misschien worden regionale luchthavens na 2050 belangrijker in de mobiliteit dan de treinstations.

1.5. Jeremie Vaneekhout

Jeremie Vaneekhout wil niet weggezet worden als beknotter van de West-Vlaamse ontwikkeling, maar baseert zich zoals altijd op cijfers om de rendabiliteit van overheidsinvesteringen te beoordelen. Ook dat is een goede West-Vlaamse eigenschap. Groen heeft al enige tijd fundamentele vraagtekens bij de toekomst van de ILKW. In de ILOB ziet de partij wel enig potentieel, zo er iets gedaan wordt aan de nachtvluchten en aan de leefbaarheid. Het pleidooi voor draagvlak gaat voor sommigen blijkbaar samen met meer nachtvluchten en meer flexibiliteit. Hij vraagt om de MKBA ernstig te nemen.

Voka ziet veel mogelijkheden in de ILKW, met als belangrijk argument technologische vooruitgang. Waarom zijn andere argumenten zoals bijvoorbeeld hernieuwbare energie en andere faciliteiten op de site en de groei van zakenvluchten de voorbije decennia niet aangegrepen om de luchthaven rendabeler te maken? Wat is er nu anders? In plaats van het geld te pompen in de bodemloze putten van de regionale luchthavens, is het beter te investeren in andere ontwikkelingen of in onderzoek en ontwikkeling. Waarom zou het aantal zakenvluchten net nu stijgen, terwijl er nieuwe technologieën zijn als Zoom en de economische tijden bar zijn? Als econoom baart het hem zorgen dat sprekers die economische argumenten gebruiken om voor de regionale luchthavens te pleiten, niet uitleggen hoe men decennia van verlieslatende exploitatie zal keren. Hoe kan men vermijden om ook de komende 20 jaar Vlaamse publieke middelen in een bodemloze put te storten? Hij wil graag de economische opbrengsten in tweede orde meetellen, maar gezien de jaarlijkse exploitatietoelages en de talrijke overheidsinvesteringen gaat het hier om zwaar gesubsidieerde jobs. In andere sectoren ligt dat moeilijk, hier is dat blijkbaar een evidentie.

Wat zeggen de opstellers van de MKBA op de kritiek dat kritische stakeholders niet betrokken zijn bij de totstandkoming? Als er een goede treinverbinding komt met Rijsel, waar er een luchthaven is, wat is dan de toegevoegde waarde van de ILKW? Hoe kijkt de verantwoordelijke voor de beheersstructuur van de luchthaven naar de saga van de vergunningen? Hoe kan er draagvlak zijn als de luchthaven een taxibaan aanlegt, waarvoor de Raad voor Vergunningsbetwistingen al twee keer een vergunning weigerde? Er is infrastructuur aangelegd zonder vergunning en zonder toekomstplan. Wat de bedrijfsmatige rationaliteit daarvan is, ontgaat hem.

De LOM/LEM-structuur voor de ILKW zou pas in 2024 rond zijn. Groen vraagt al 10 jaar vergeefs hoe die structuur ingevuld zal worden. Nu is er een partiële invulling. Zal er een exploitant gevonden worden als een deel van de infrastructuur er wederrechtelijk ligt? Met welke economische cijfers zal die exploitant in 2023-2024 overtuigd worden? Het gaat immers om een luchthaven die draait op oefenvluchten en slechts een beperkt aantal zakenvluchten.

Innovatie is belangrijk, maar hoe kijken de sprekers naar andere economische ontwikkelingen in Zuid-West-Vlaanderen die economisch rendabeler en robuuster zijn en flexibeler dan de huidige luchthavenactiviteit, bijvoorbeeld een energiehub? Misschien is het zo dat over 20 tot 30 jaar een luchthaven mogelijk is, die qua omgevingshinder aanvaardbaarder is. Luchtvaart zal sowieso een belangrijke economische activiteit blijven. Vandaag is er evenwel geen enkel economisch argument dat de situatie in de ILKW de komende 20 jaar anders zal zijn. Dat het spoor dichtbij is en dat er veel bedrijven in de buurt zijn, is al 20 tot 30 jaar zo. Wat zijn de factoren die het investeren van zoveel overheidsgeld verantwoord maken terwijl er luchthavens zijn in Oostende, Rijsel en Zaventem? Hij is bereid zijn mening aan te passen, maar mist daar vooralsnog elk economisch en ecologisch argument voor.

1.6. Bert Maertens

Bert Maertens vindt het evident dat in een parlement meningen botsen: tussen partijen maar ook tussen belangengroepen. Het is aan de politici om een compromis te zoeken, wat voor de regionale luchthavens altijd goed gelukt is. Subsidies moeten doelgericht zijn, maar ook tijdelijk. Subsidies voor regionale luchthavens moeten impulsen geven aan de economie. Uit de MKBA blijkt de economische return duidelijk, onder meer in de werkgelegenheid. Voorts moeten ze impulsen geven aan innovatie. Op het vlak van dronetehnologie, elektrisch vliegen enzovoort kan Vlaanderen zeker nog stappen zetten. Van een West-Vlaamse luchthaven de droneport van West-Europa maken, verdient alle kansen. Voor cargodrones zijn luchthavens wel degelijk van belang. Hij denkt dat iedereen een digitale toren als een noodzakelijke en verantwoorde investering ziet.

Hij informeert waarom de pilotenopleidingen en de kosten van uitwijken bij sluiting niet berekend zijn. Dat de MKBA geen cargo-optie heeft voor de ILOB, vindt de LOM maar ook Voka een probleem. Zeker bij samenwerking met de havens, zijn daar volgens de spreker mogelijkheden. Hoe zien de sprekers die samenwerking? Zijn de mogelijkheden al onderzocht?

2. Antwoorden van de sprekers

2.1. Wouter Dewulf en Jochen Maes

De vertraging van de MKBA is volgens *Jochen Maes* te wijten aan de complexiteit ervan. De Vlaamse MKBA-leidraad 2013 heeft het niet specifiek over luchthavens. De nieuwe Nederlandse leidraad is zo goed mogelijk gevolgd. Ongeveer 135 stakeholders zijn betrokken bij het traject, soms via de communities, soms individueel. Zo is er wel degelijk gesproken met Vliegerplein, maar ook met Econopolis. De onderzoekers hebben ook kennisgenomen van de studie van Econopolis. Onder de strategische mobiliteitsopties staat de conclusie dat zo maar de luchthavens sluiten geen goede optie is. Heel wat elementen zijn niet gekwantificeerd, maar dat betekent niet dat ze niet relevant zijn. De luchtvaartsector bevindt zich op een technologisch kantelpunt van elektrificatie en duurzamere brandstoffen en op langere termijn ook waterstof. Voorts zijn er ook nieuwe transportopties zoals elektrische toestellen voor korte afstand, in eerste instantie voor cargo. De eerste bestellingen daarvoor zijn geplaatst. Allicht zal in de periode tot 2040 de relatie 'meer luchtvaart, meer uitstoot' doorbroken worden. De nieuwe toestellen van TUI zijn al veel zuiniger, ongeveer gelijkaardig aan een gemiddelde gezinswagen: minder dan 100

gram CO₂ per stoelkilometer. Sluiten is geen goed idee, want terug openen is onmogelijk.

De overzichtstabel van de MKBA kan wel worden gebruikt om te werken aan de negatieve elementen. Dat wordt in de beleidsopties uitgewerkt. Niet alle scenario's zijn positief, maar bijstellingen zijn mogelijk. Als de CO₂-uitstoot verbetert, worden sommige negatieve scenario's positief. Een MKBA tracht zo goed mogelijk de potentie van technologieën in rekening te brengen, maar een en ander evolueert snel. Sinds de oplevering heeft een operator bijvoorbeeld elektrische toestellen besteld. Ook Europese of nationale regels kunnen wijzigen. Een MKBA is eigenlijk nooit af.

De gezichtseinder van 20 jaar is gekozen om de aannames realistisch te houden: uitspraken doen over technologieën na 2040 is nagenoeg onmogelijk. De LOM/LEM is daarenboven gegund tot 2039. Luchthaveninfrastructuur heeft een kortere levensduur dan spoorweginfrastructuur waar de tijdshorizon 50 tot 100 jaar is en bruggen of sluizen waar die 100 jaar is. De onderzoekers hebben kennisgenomen van de strategische visienota, zeker van de data. De werkzaamheden verliepen deels parallel. Daarom sijpelt de visienota door in de conclusies van de MKBA. Ook van de LEM kreeg het consortium cijfers.

De basisaanname is dat de huidige volumes voortgezet worden tot in 2040. Voor Antwerpen betekent dat ongeveer 400.000 reizigers. De scenario's zijn varianten daarop: van iets meer tot anderhalf miljoen reizigers. In de overzichtstabel staat altijd het verschil tussen de referentie en het scenario, bijvoorbeeld inzake geluid. Volgens één scenario zou de ILA in 2030 sluiten. 80 procent van de huidige reizigers zal nog altijd het vliegtuig nemen maar vertrekken van een andere luchthaven. De geluidsoverlast verschuift dus deels naar Zaventem, wat in de tabel is meegenomen. Geluid heeft daarenboven een gestapeld effect, zeker in een regio met al een zware belasting.

Wouter Dewulf weet dat effecten van innovatie op korte termijn doorgaans overschat en op lange termijn onderschat worden. De transporteconomen verwachten een aanzienlijk effect van de urban air mobility die er sowieso zit aan te komen, maar op langere termijn. Hoewel er over drie tot vier jaar allicht al eerste bemande versies zullen zijn. Ook de auto's van de lucht zullen een landingsplaats nodig hebben. De luchthavens zijn daar het ideale platform voor. Hoe dat moet worden gekwantificeerd, weten wetenschappers nog niet. Daarom raadt het consortium de beleidsmakers aan er rekening mee te houden. Hetzelfde geldt voor het goederenvervoer, bijvoorbeeld via niet-bemane drones, de zogenaamde vliegende bestelwagens. Dat komt er sowieso, maar wanneer en hoe is onduidelijk. Het is voorts nog niet duidelijk welke toestellen gebruikt zullen worden, aldus *Jochen Maes*. Voor rotordrones is er maar een kleine landingsbaan nodig. Drones met vaste vleugels hebben een landingsbaan nodig. Het is dus nu nog niet te bepalen of een mini-luchthaven al dan niet zal volstaan. Sowieso zijn er laadcapaciteit en een terminal nodig.

Volgens *Wouter Dewulf* zijn privéjets onvermijdelijk en een van de snelst groeiende sectoren. In een zakenjet zit gemiddeld 1,1 passagier. Of dat maatschappelijk verantwoord is, is een andere discussie. Maar dit is wel een belangrijk economisch fenomeen dat bijdraagt aan de connectiviteit van de industrie. Heel wat van de privéjets zijn daarenboven relatief oud. Ze vliegen niet zoveel uren dus gaan ze gemakkelijk 30 jaar mee. Ondertussen zijn er wel zuinigere en geluidsarme toestellen. Daarom pleit het consortium ervoor de verduurzaming van de vloot te stimuleren, onder andere door de landingsrechten aan te passen. Dat is trouwens verweven met de urban air mobility.

Een aantal quotes in het artikel van de Gazet van Antwerpen zijn verkeerd. Antwerpen is in eerste instantie een zakenluchthaven en geen toeristische luchthaven. Het

toeristische verkeer is nodig om het aantal passagiers op peil te krijgen na het faillissement van VLM Airlines. Toeristische vluchten zijn prijselastisch. Door de prijs te laten dalen, stijgt de vraag disproportioneel snel, wat door de CO₂-uitstoot een negatief maatschappelijk effect heeft.

De MKBA gaat ervan uit dat bij sluiting van de ILA het merendeel van de 80 procent passagiers die blijven vliegen naar Brussels Airport zal trekken, voor 60 procent via de weg, voor 40 procent via het openbaar vervoer. De hypothese is voorts dat er twee passagiers per auto zijn. Het reistijdnadeel loopt op, zeker voor iemand van noordoost-Antwerpen. Bestuurders zullen ook meer marges nemen om zeker op tijd aan te komen. Voorts moeten die passagiers meer brandstof betalen en duurder parkeertickets. Ook voor de andere 40 procent is de verplaatsing duurder.

2.2. Filip Boelaert

Filip Boelaert zegt dat een masterplan een optionele opdracht is en dat die nog niet gestart is. De visie-elementen zijn pas bepaald aan het einde van de MKBA, op basis van de voorlopige resultaten. De LOM krijgt van de Vlaamse overheid een investeringsbijdrage. Daarmee moet ze investeren in de basisinfrastructuur. Niets daarvan gaat naar de LEM. De LEM krijgt alleen maar subsidies van de Vlaamse overheid voor safety en security, met andere woorden voor publieke taken. Die subsidies kunnen op elk moment herzien worden. Voor de huidige subsidie- en investeringsstromen is er een akkoord van de Europese Commissie. Zo dat kader verstrengt, zal dat met de uitbaters besproken worden en zullen er aanpassingen volgen bij een nieuwe concessie. Met de LEM kan dus enkel onderhandeld worden over de subsidies voor safety en security, bijvoorbeeld wat er al dan niet onder valt. De rest ligt vast in het concessiekader zoals goedgekeurd door Europa.

Sinds de aanslagen in Zaventem zijn de regels voor safety en security verstrengd. Zo mag de parking voor het luchthavengebouw van Antwerpen, die toen net nieuw was, nooit gebruikt worden omdat ze binnen de veiligheidsperimeter ligt. Voor de parking kreeg de LEM trouwens geen subsidies, wel voor bijvoorbeeld de versterking van de politie of voor veiligheidsscanners. Momenteel is een deel van het personeel nog in dienst van de Vlaamse overheid, die het personeel betaalt, maar de bedragen terugvordert bij de LEM.

De Vlaamse overheid betaalt jaarlijks 1 miljoen euro aan skeyes voor de dienstverlening aan de ILKW. Voor de dienstverlening aan de ILA en de ILOB betaalt ze niets. Sinds de regionalisering van 1989 is er immers een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten, waarin staat dat als de dienstverlening onder het niveau van 1989 blijft, de regio's niets verschuldigd zijn aan skeyes. In Vlaanderen is dat nog steeds het geval. De federale overheid zou dat graag anders zien. Ook al stond het in verschillende regeerakkoorden, het is nog niet gewijzigd.

Voorlopig zijn er geen veroordelingen, dus gaat het in Antwerpen om vermeende bouwmisdrijven. De rechter in eerste aanleg heeft in een procedure van enkele actiecomités tegen de vermeende verlenging van de startbaan geoordeeld dat er geen verlenging was, nadat daarvoor drie landmeters, onafhankelijk van elkaar, hetzelfde vaststelden. Toch zijn de actiecomités in beroep gegaan. Hij is trouwens in deze procedure persoonlijk aangevallen.

De uitkomst van de MKBA is niet afgewacht om enkele grote werken uit te voeren omdat die noodzakelijk waren om aan de regels te voldoen. Zelfs in een sluitings-scenario blijft de luchthaven operationeel tot 2030. De infrastructuur was dermate slecht dat de werken nodig waren om vergunningen te behouden.

Volgens het Vlaamse regeerakkoord moet er een MKBA en een luchtvaartvisie gemaakt worden. Het overleg over de visie loopt. De MKBA is de eerste stap. De dialoog met de stakeholders moet zeker worden aangehouden. Als er te weinig gesproken is met sommige partijen, moet dat alsnog gebeuren. Volgens zijn informatie is er wel degelijk gepraat met de tegenstanders van de luchthaven. Het klopt evenwel dat ze niet deelnamen aan stakeholdersoverleg.

Jochen Maes vult aan dat er meer dan 130 stakeholders geraadpleegd zijn, sommige individueel, andere via lokale communities. BBL was zeker vertegenwoordigd, onder andere via de gecoro.

2.3. Jean de Bethune

Jean de Bethune wijst op twee fundamentele wijzigingen waarom de ILKW nu wel rendabel zal zijn. Vooreerst is de infrastructuur met bescheiden middelen volledig EASA-conform gemaakt. Het tweede aspect is de digitale toren, zodat het luchtruim gecontroleerd is. Dat is in handen van de Vlaamse en federale overheid. Als extraatje is er dan nog de technologische vooruitgang. De spreker gelooft dat onbemande vliegende vehikels heel binnenkort realiteit zullen zijn. Hij beaamt dat zakenvluchten een groeimarkt zijn. Hij verzekert de parlementsleden voorts dat er privéfirma's geïnteresseerd zijn om de LEM uit te baten en niet van de minsten. Daar de procedures lopen, kan hij daar niet veel meer over zeggen. Hij vroeg trouwens een goede verbinding met Rijsel voor de TGV. Cruciaal voor de luchthaven is niet die transit maar het bestemmingsverkeer, zakenmensen die naar de regio komen.

Toen de werken uitgevoerd en opgeleverd werden, was de ILKW in het bezit van een geldige vergunning. Pas nadien is de vergunning aangevochten. De ILKW streeft niet naar maximale groei, wel naar een kwalitatieve vooruitgang met nieuwe luchtvaarttechnologie als katalysator voor verdere economische ontwikkeling. In partnerschap met de provincie worden energiehubs onderzocht, als nevenactiviteit van de regionale luchthaven, maar niet ter vervanging van.

2.4. Erik Grietens

Erik Grietens heeft niets tegen niet-becijferbare strategische doelstellingen, maar laakt dat sommigen de cijfers niet onder ogen willen zien. De milieubeweging is voor technologische ontwikkelingen die goed zijn voor het leefmilieu. Elektrische opleidingsvliegtuigen met een capaciteit van één tot twee personen zijn inderdaad een eerste stap, maar elektrische lijnvliegtuigen of cargotoestellen zijn niet voor 2040. Dat als argument in de MKBA gebruiken, is niet correct.

De algemene maatschappelijke keuze is minder auto's en meer openbaar vervoer, de modal shift is ook door deze regering bevestigd. Het is logisch dat de overheid de alternatieven subsidieert. Het is evenwel geen doelstelling, ook niet van deze regering, om meer te vliegen. Hij heeft trouwens niet gezegd dat de personeels-subsidies naar de LEM gaan, maar dat is niet de essentie. Het gaat erom dat bepaalde geldstromen in de MKBA niet worden meegerekend. Zo dat wel het geval is, is dat in ieder geval niet duidelijk.

Over de zakenvluchten heeft hij gewoon de MKBA zelf geciteerd die stelt dat na de COVID-crisis een daling in het businesssegment wordt verwacht van 10 tot 50 procent (p. 36). Waarom dan zoveel nadruk leggen op iets waarvan iedereen verwacht dat het zal afnemen? Het klopt dat er enig gesprek geweest is met bewonersgroepen, maar ze zijn niet betrokken bij de totstandkoming van de MKBA, de bepaling van de scenario's en van wat er berekend wordt. Het klopt dat het Vliegerplein, bijna per ongeluk, in een gecoro of een mobiliteitsraad mee aan tafel gezeten heeft, maar er was amper structureel overleg. Voor een draagvlak voor de toekomstige

ontwikkeling van de luchthavens is het noodzakelijk de lokale criticasters erbij te betrekken. Oosterweel heeft bewezen dat een en ander maar beweegt als de te-gengestelde belangen mee aan tafel zitten. Over de bouwmisdrijven is hij te kort door de bocht gegaan. Het zijn inderdaad vermeende bouwmisdrijven.

2.5. Voka

Ook Voka vindt dat een MKBA met een langere tijdshorizon nuttiger kan zijn, aldus *Philippe Heyvaert*. Ook hij wijst op de private investeerders, ASL en Flyinggroup, die al investeren in nieuwe technologieën. Over de economische impact zijn er heel wat studies, onder meer van de Nationale Bank van België van 2017, gebaseerd op cijfers van 2015, dus al wat achterhaald. De toegevoegde waarde van Vlaamse regionale luchthavens wordt daar geraamd op 138,8 miljoen euro per jaar, de tewerkstelling, directe en indirect, op tweeduizend mensen. Voor Antwerpen gaat het om 85,2 miljoen euro toegevoegde waarde. Dat is merkelijk meer dan in diverse scenario's van de MKBA verrekend wordt.

De West-Vlaamse arbeidsmarkt is krap, aldus *Dieter Coussée*. Hoogstwaarschijnlijk zal het personeel dus bij sluiting van de luchthaven wel een andere baan vinden. Elke duizend extra passagiers zorgt evenwel voor één extra directe baan. Voka ziet in de luchthaven een bron van werkgelegenheid. Oostende is trouwens een regio met een iets hogere werkloosheidsgraad dan de rest van het land. Ook in Oostende zijn er heel wat bedrijven, alsook concrete plannen voor een zonneveld en voor een cargovillagehub. Voorts zijn er bedrijven die investeren in zakenvliegen. Er zijn projectontwikkelaars die een nieuwe terminal in Oostende willen bouwen. Wat ze daarvoor nodig hebben, is een goed kader, naar analogie van de strategie van de Vlaamse overheid voor zeehavens.

Technologische evoluties zullen ervoor zorgen dat nachtvluchten met minder hinder kunnen: stiller en met minder uitstoot. Nachtvluchten zijn nodig om de luchthaven rendabel te maken, maar ook voor de operaties van de bedrijven actief op die luchthavens. Schuiven met vluchten zorgt ervoor dat er ook op de luchthaven van bestemming aanpassingen nodig zijn of dat bedrijven zelfs slots verliezen. Nieuwe trends als urban air mobility en e-commerce zijn in volle ontwikkeling. Het kader van de Vlaamse overheid, maar ook een betere samenwerking tussen de verschillende luchthavens, kan zorgen voor een kentering in de luchthavenrendabiliteit. Vlak voor de fusie tot Port of Antwerp-Zeebrugge sloten de haven van Zeebrugge en de ILOB een overeenkomst voor een gemeenschappelijk cargo-platform. De havenfusie geeft dat nog een extra potentieel. De markten van het Verenigd Koninkrijk en Noord-Frankrijk zijn een groot potentieel voor Oostende. De Vlaamse overheid kan dat valoriseren.

Wat de subsidies betreft, wijst *Matthieu Marisse* op de mogelijkheden van het businessmodel, alsook de opties voor de omgeving, zoals zonnevelden of geothermie, die de kostenbatenverhouding in positieve zin beïnvloeden. Er zijn bedrijven die al elektrische vliegtuigen aankochten. Die toestellen zijn niet aan één luchthaven gebonden, dus is een netwerk van regionale luchthavens zinvol.

Voor de ILKW gaat het om de kwaliteit van de groei, inzetten op nieuwe technologie en innovatie aantrekken. Dat heeft niet alleen veel potentieel voor de luchthaven, maar ook voor de omgeving en de opleidingen. De studie van de Nationale Bank van België heeft het over directe en indirecte belangen. Voor de ILKW gaat het om 16,5 miljoen euro in 2015. Bedrijven in de omgeving verzorgen het onderhoud van de luchthaven, maar er zijn ook heel wat verdelers gevestigd. Ook iets verderop zijn er heel wat bedrijven die baat hebben bij de luchthaven, zoals ScioTeq in Kortrijk dat er beeldschermen voor levert.

De ILKW heeft de voorbije jaren veel geïnvesteerd in het up-to-date brengen van de infrastructuur. Ze haalt nu de internationale normen, waardoor het aantal vluchten zal toenemen. Ook hij benadrukt het belang van de digitale toren. Voorts wijst hij erop dat digitale contacten de fysieke niet kunnen vervangen. De ILKW is gevestigd in een regio met een sterke maakindustrie die internationale connectiviteit nodig heeft. In Rijsel zijn er hogesnelheidslijnen naar Parijs en Londen. De bereikbaarheid van de luchthaven van Lille-Lesquin is niet ideaal. Ze ligt immers ten zuiden van Rijsel, waardoor het verkeer uit de regio Kortrijk-Wevelgem de volledige ring moet afrijden.

De combinatie van een luchthaven met andere invullingen als zonnevelden en geothermie, behoudt het strategische voordeel van een regionale luchthaven in een sterk ontwikkelde economische regio. De urban air mobility is geen sciencefiction. Er zijn al bedrijven die volop investeren in de aankoop van e-vliegtuigen. Het zal sneller gaan dan tien tot vijftien jaar. Daarvoor is een goede infrastructuur nodig, zoals de ILKW heeft.

3. Replieken

Imade Annouri is voor luchtvaart, maar de slinger is doorgeslagen, wat blijkt uit de bodemprijzen en de ecologische impact. Een en ander moet dringend aangepakt worden. Het is leuk het vliegtuig naar Spanje te nemen, het is minder leuk daar in bosbranden terecht te komen. Of de regionale luchthavens moeten openblijven om de opties voor de technologische vernieuwing open te houden, is een politieke discussie, maar het is iets compleet anders dan waar de luchthavens vandaag voor worden gebruikt. Per duizend passagiers een job extra, past in de oude groeiredenering. Dat is iets heel anders dan de opties van technologie. Sprekers hebben het over economische meerwaarde, maar nu zijn de luchthavens zonder subsidies niet rendabel. De studie van de Nationale Bank van België is gedateerd, ook voor Antwerpen. Zo is bijvoorbeeld de VLM sindsdien failliet gegaan.

Wat kan zijn, staat naast wat is, en dat vergt een politieke afweging. Deze discussie is ruimer dan de drie regionale luchthavens. Ze gaat ook over hoe de stad en de open ruimte vorm te geven. Openbaar vervoer dient voor basismobiliteit, het recht van de burger om zich te kunnen verplaatsen naar het werk, naar belangrijke diensten, naar familie enzovoort. Het is de plicht van de overheid daar in te investeren. Vliegen, voor toeristische of economische redenen, is belangrijk, maar van een heel andere orde.

Wouter Dewulf betreurt de afwezigheid van Voka Vlaams-Brabant, waar een luchthaven op Vlaams grondgebied gelegen is, die weliswaar onder federale bevoegdheid valt, maar een enorme economische motor en bron van werkgelegenheid is voor Vlaanderen. De drie regionale luchthavens zijn samen immers slechts goed voor een heel beperkt deel van de toegevoegde waarde van de Vlaamse luchtvaart.

Philippe Heyvaert herinnert eraan dat Voka pleit voor een Vlaamse visie op de luchtvaart, de interactie met Zaventem inbegrepen. Omdat het niet het onderwerp van deze MKBA was, is Voka Vlaams-Brabant er niet.

Klimaatbeleid gaat *Jochen Maes* na aan het hart. Ecorys ondersteunt trouwens de stad Antwerpen bij het monitoren van de uitvoering van het Klimaatbeleidsplan. De MKBA stelt ook de vraag of sluiting de beste optie is om de luchtvaart duurzamer te maken. Zo leidt de sluiting van de ILA tot een verschuiving van 80 procent van de trafiek naar Brussels Airport. Misschien is radicaal inzetten op duurzaamheid dan de betere optie. Vlaanderen kan misschien voorloper zijn op het vlak van duurzame brandstoffen en elektrisch vliegen. De luchthaven van Zaventem is niet geschikt voor kleine elektrische toestellen, vliegopleidingen en kleine Cessna's. Misschien kunnen net de regionale luchthavens de motor van duurzaamheid zijn. Daarom is dat ook de eerste prioriteit in de beleidsadviezen.

Bart CLAES,
voorzitter

Imade ANNOURI
Mercedes VAN VOLCEM,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ASL	Air Service Liège
BBL	Bond Beter Leefmilieu
EASA	European Union Aviation Safety Agency
ETS	emissions trading system
gecoro	gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILA	Internationale Luchthaven Antwerpen
ILKW	Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem
ILOB	Internationale Luchthaven Oostende-Brugge
LEM	luchthavenexploitatie maatschappij
LOM	luchthavenontwikkelingsmaatschappij
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
POM	provinciale ontwikkelingsmaatschappij
pps	publiek-private samenwerking
UAntwerpen	Universiteit Antwerpen
VLM	Vlaamse Luchtvaartmaatschappij
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
WHO	World Health Organization
WILOO	Werkgroep Impact Luchthaven Oostende op Omgeving