

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 441

van **IMADE ANNOURI**

datum: 9 januari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Regionale luchthavens - Masterplannen

De Vlaamse Regering heeft op 23 december 2022 de visienota Vlaamse regionale luchthavens goedgekeurd. In die beslissing werd bepaald "de Vlaamse minister van Mobiliteit te gelasten deze visienota verder te concretiseren alsook de uitwerking van een masterplan per luchthaven uit te werken."

In het contract met het consortium dat de visienota heeft opgesteld, was opgenomen dat na de goedkeuring van de visienota door de regering het consortium masterplannen zou opstellen voor elke luchthaven. Ik citeer uit het bestek: "Deze masterplannen moeten concreet uitvoering geven aan de globale visienota, en worden opgemaakt in nauw overleg met de luchthavenexploitanten die instaan voor de realisatie van de masterplannen."

In de publieke toelichting van de hervergunningsaanvragen (de presentaties door de luchthavenexploitatie maatschappij (LEM's)) verwijzen de LEM's telkens naar één van de verschillende in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgewerkte scenario's en naar de algemene visienota als 'legitimatie' voor het door de LEM's voorgestelde ontwikkelingsscenario per luchthaven en niet naar een door het consortium voorgesteld en door de regering goedgekeurd masterplan in uitvoering van het vastgelegde vervolgtraject in de beslissing van 23 december 2022.

Ik lees over de verschillende scenario's daarover in de MKBA, bladzijde 40: "De haalbaarheid van de verschillende uitgewerkte scenario's is niet onderzocht: voor alle scenario's geldt dat deze niet getoetst zijn op de juridische haalbaarheid en economische plausibiliteit."

Daarom werd in de beslissing van de Vlaamse Regering over de goedkeuring van de visienota ook beslist dat er concrete masterplannen per luchthaven moesten worden uitgewerkt door het consortium.

1. Heeft het aangestelde consortium intussen gedetailleerde masterplannen per luchthaven uitgewerkt zoals gestipuleerd in de tekst van het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) van 23 december 2022: "als concrete leidraad, waarmee de luchthavenexploitanten hun rol als uitbater verder kunnen uitbouwen in de richting van de visienota"?
2. Zo ja, kan de minister mij die masterplannen bezorgen en wanneer werden die goedgekeurd door de Vlaamse Regering?

3. Zo niet, in welke fase bevindt de opmaak zich en wanneer zullen de masterplannen aan de regering ter goedkeuring worden voorgelegd zoals bepaald in de beslissing van 23 december 2022?
4. Heeft de minister de ontwerp-hervergunningsaanvragen, die momenteel als powerpointpresentatie door de LEM's worden toegelicht aan de openbare besturen, en het voorgestelde en uitgewerkte ontwikkelingsscenario goedgekeurd die in de powerpoint worden voorgesteld? Kan de minister mij een kopie van de goedkeuring bezorgen?
5. Zal het aangestelde consortium in uitvoering van het BVR van 23 december 2022 alsnog een toetsing doen van de juridische haalbaarheid en de economische plausibiliteit van het door de LEM's voorgestelde scenario vooraleer de regering eventueel een nieuwe omgevingsvergunning zal afleveren?

Voor een ernstige beoordeling van de hervergunningaanvragen in het openbaar onderzoek is het noodzakelijk dat die aanvragen ook uitgewerkte en goedgekeurde volledig berekende masterplannen, inclusief de reeds geplande verdere uitbouw van de luchthaveninfrastructuur, bevatten om de te verwachten globale maatschappelijke kosten en milieueffecten op korte en halflange termijn te kunnen inschatten en berekenen.

De besliste uitvoering van de tweede fase van de vernieuwing en uitbreiding van de infrastructuur van de regionale luchthaven van Antwerpen is gepland op zeer korte termijn. De besliste uitvoering van de derde fase volgt als sluitstuk van een masterplan dat al bij de opstart van de privatisering werd vastgelegd door de luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) nv en de LEM nv Antwerpen. De tweede fase betreft de vernieuwing en aanzienlijke uitbreiding van de aprons met onder meer de herlokalisatie van het brandstofdepot, de derde fase van de aanleg op een nieuw tracé van een bredere taxibaan B zodat de grote Embraer's (Braziliaans fabrikant van vliegtuigen) daar gebruik van kunnen maken en een snellere rotatie mogelijk zal zijn.

Het hoeft geen verder betoog dat zowel naar de letter als de geest van de toepasselijke decreten, de voorlegging van een gedetailleerd en uitgewerkt globaal masterplan, met invulling ook van alle 'deelprojecten' zoals de herlokalisatie van het brandstofdepot, de opslag en het gebruik van de icingproducten enzovoort essentieel is voor een globale en toekomstgerichte inschatting van de stedenbouwkundige en milieueffecten door alle betrokkenen. Het decreet over de omgevingsvergunning heeft net onder meer als finaliteit om zowel de stedenbouwkundige als de milieuaspecten van een vergunning te integreren in een hervergunningaanvraag om een globale beoordeling mogelijk te maken. Ook in de Europese regelgeving staat trouwens dat een globale MER-beoordeling van de bestaande en geplande uitbouwinfrastructuur noodzakelijk is. (MER: milieueffectrapport)

De bepalingen van het LOM/LEM-decreet leggen de taakverdeling vast tussen de LOM nv en de respectieve LEM's nv. Die afspraken werden uitgewerkt in de respectieve concessieovereenkomst(en) waarin gestipuleerd staat dat de LOM nv instaat voor de volledige uitbouw en het groot onderhoud van de luchthaveninfrastructuren volgens de naleving van de stedenbouwkundige decreten, en de LEM nv's voor de milieuvergunningen als 'overnemer van de bestaande milieuvergunning van 2004/ 2008'. De bepalingen van het LOM/LEM-decreet en de afgesloten concessieovereenkomsten werden opgesteld en afgesloten vooraleer het decreet over de omgevingsvergunning van toepassing werd, en werden niet aangepast aan de huidige decretale bepalingen over de geïntegreerde omgevingsvergunningen.

6. Zullen de LOM en de LEM een gezamenlijk opgestelde aanvraag indienen, zodat een coherente en globale beoordeling mogelijk is op basis van een door de regering goedgekeurd ontwikkelingsscenario en masterplan conform de letter, de geest en de bedoeling van het aangepaste omgevingsvergunningsdecreet?

ANTWOORD

op vraag nr. 441 van 9 januari 2024

van **IMADE ANNOURI**

1-3. De masterplannen zijn in opmaak en bevinden zich in finale fase.

4. Het zijn de LEM's die de omgevingsvergunningsaanvraag opmaken en indienen en de noodzakelijke initiatieven nemen. Ook het informeren van de lokale besturen betreft een initiatief van de LEM's. Het departement Omgeving beoordeelt de omgevingsvergunningsaanvragen.

De LOM Vlaanderen en het departement MOW worden door de LEM's geïnformeerd over de procedure, maar sturen dit proces niet aan.

5. Het is aan de LEM om haar omgevingsvergunningsaanvraag te onderbouwen en in te dienen en vervolgens aan de minister bevoegd voor Omgeving om deze aanvraag te beoordelen.
6. Het is de verantwoordelijkheid van de exploitant, de LEM Antwerpen, om een exploitatievergunning te bekomen. De LEM Antwerpen heeft hiertoe haar omgevingsvergunningsaanvraag opgemaakt. De LOM Vlaanderen is niet betrokken bij de luchthavenexploitatie en heeft geen uitstaans met de omgevingsvergunningsaanvraag. De Visienota levert het kader waarbinnen de LEM kan handelen. Eens ze een omgevingsvergunning bekomt, kan ze zich verder ontwikkelen binnen de bandbreedte bepaald door de door de Vlaamse Regering goedgekeurde Visienota en de omgevingsvergunning.