

JAARVERSLAG 2003

# INTERNATIONALE LUCHTHAVEN ANTWERPEN



Ministerie van de  
Vlaamse Gemeenschap



## Voorwoord

De luchthaven Antwerpen zag zich verplicht het jaar 2003 met ongunstige resultaten af te sluiten. Het aantal passagiers bereikte zelfs een dieptepunt sedert 1992. De opheffing van de lijnen Antwerpen-Schiphol en Antwerpen-Genève in het voorjaar van 2002 lag aan de basis hiervan. Dit neemt echter niet weg dat de luchthaven Antwerpen zich voor het zakenverkeer - dit is de primaire roeping van de luchthaven - goed blijft profileren. De geleidelijke herleving van de luchtvaart in Europa, die eind 2003 duidelijk zichtbaar werd, liet zich voor de luchthaven Antwerpen ook gevoelen in een toenemend aantal initiatieven ten gunste van de zakenluchtvaart en een hernieuwde belangstelling om bijkomende lijnverbindingen te onderzoeken. De luchthaven Antwerpen hoopt hiervan in 2004 de eerste vruchten te plukken.

Zij wil ook klaar staan om dergelijke nieuwe initiatieven in goede voorwaarden mogelijk te maken en promotioneel te ondersteunen. De vernieuwing van de vertrek- en aankomstzaal van de luchthaven, van het restaurant en van een groot aantal dienstlokalen en ook de invoering van moderne, kostenbesparende technieken vormen het belangrijkste investeringsproject voor 2004 en 2005. Daarmee zal de volledige renovatie van de luchthaventerminal, die 75 jaar geleden gebouwd werd naar een destijds zeer vooruitstrevend plan van de befaamde architect Jasinski, een feit zijn.

De terminal zal dan in staat zijn om tot 300.000 passagiers van lijn-, charter- en zakenvluchten in degelijke omstandigheden te verwerken.

Op deze wijze hoopt de luchthaven haar dienstverlening aan de passagiers en de bedrijven en overheidsdiensten op de luchthaven verder te kunnen verbeteren.

De goedkeuring van dit project door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie illustreert de herhaaldelijk uitgedrukte wil van de Vlaamse regering om de luchthaven Antwerpen als zakenluchthaven te blijven ondersteunen en haar de hiervoor nodige accommodatie te bezorgen. De intentie van het Vlaamse Gewest om een publiek private samenwerking in het leven te roepen met als doel de luchthaven verder te exploiteren, de Krijgsbaan ter hoogte van de startbaan in tunnel te brengen en een bedrijventerrein te exploiteren, kan voor de luchthaven een bijkomende dynamiek en een nieuw vertrouwen in de toekomst opleveren.

Het dagelijks runnen van een luchthavenexploitatie, met een complexiteit aan belangen en verbanden en een steeds omvangrijker regelgeving op het vlak van milieu, veiligheid en personeel, vergt een grote inspanning die door een kleine groep mensen moet worden opgebracht.

Alle luchthavendiensten, openbare en private, verdienen hiervoor alle waardering.

Paul Cattrysse

*Afdelingshoofd Personenvervoer en Luchthavens*



## 1. BEHEER EN BEHEERSRESULTATEN

De Vlaamse regionale luchthaven Antwerpen wordt sinds 1992 beheerd door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Personenvervoer en Luchthavens. Zij heeft het statuut van "Dienst met Afzonderlijk Beheer", waarvan de organieke regels zijn vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering van 8 juni 1994 (Belgisch Staatsblad van 20 oktober 1994), gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 22 november 2002 (B.S. van 14 december 2002). Deze wijziging is echter nog niet van toepassing verklaard voor de luchthaven Antwerpen.

Deze beheersformule laat de luchthaven toe met een zekere mate van autonomie te opereren en een eigen commercieel beleid te voeren, en biedt anderzijds de mogelijkheid om voordeel te halen uit de integratie in het grote geheel van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

De luchthaven kan beschikken over haar aëronautische en niet-aëronautische ontvangsten, alsmede over een exploitatiedotatie.

Daarnaast stelt het Vlaamse Gewest ook een investeringsdotatie ter beschikking voor de vernieuwing en uitbreiding van de infrastructuur en de gebouwen.

Het exploitatiepersoneel van de luchthaven maakt deel uit van het personeel van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Belgocontrol staat in voor de verkeersleiding, de radio-dienst en de weerkundige dienst. Krachtens het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Belgische Staat en het Vlaamse en het Waalse Gewest draagt Belgocontrol ook de hieraan verbonden kosten.

### OPRICHTING VAN EEN PUBLIEK PRIVATE SAMENWERKING

De nieuwe ICAO reglementering van 4 november 1999 legt de verplichting op om veiligheidszones (RESA's) te voorzien aan beide uiteinden van de startbaan.

De realisatie van deze veiligheidszone aan de kant van de Krijgsbaan vereist de intunneling van deze gewestweg alsmede de onteigening van gronden aan de overzijde van deze weg. Het niet realiseren van deze veiligheidsstroken zou de inkorting van de bruikbare lengte van de startbaan met minstens 140 m tot gevolg hebben, waardoor de luchthaven niet langer als zakenluchthaven zou kunnen voortbestaan.

Het ligt echter niet in de bedoeling om de bruikbare lengte van de bestaande startbaan, die thans 1.510 m bedraagt, te vergroten.



Op 19 juli 2002 heeft de Vlaamse regering de Participatiemaatschappij Vlaanderen gevraagd om na te gaan of de ondertunneling van de Krijgsbaan via een Publiek Private Samenwerking kan worden gerealiseerd, waarbij het Vlaamse Gewest bereid is de helft van de kostprijs van de tunnel (geraamd op 28,6 miljoen euro) te financieren en de helft van de ingebrachte middelen zou afkomstig zijn van de private sector. Daarnaast zou een gedeelte van de luchthaventerreinen ten zuidoosten van de luchthaven (tussen 16 en 25 ha) als bedrijventerrein kunnen worden ontwikkeld.

Een aantal regionale publieke en private partners zouden eveneens mee instaan voor de financiering van het project.

Op 27 juni 2003 keurde de Vlaamse regering de principes goed voor de oprichting van een participatieve PPS, met als opdracht de bouw van de tunnel, de ontwikkeling van de gronden als bedrijfsterrein en de exploitatie van de luchthaven. Daarbij kreeg de Participatiemaatschappij Vlaanderen de opdracht om een principeovereenkomst te onderhandelen met de regionale partners die het project mee zouden financieren en overeenkomstig de wetgeving op de overheidsopdrachten de commerciële partners te kiezen voor de realisatie van het project.

Op 24 oktober 2003 nam de Vlaamse regering kennis van het bestek voor deze overheidsopdracht. Op 9 maart 2004 hebben de drie kandidaten die na een Europese oproep geselecteerd werden, hun offerte ingediend.

Op 16 januari 2004 heeft de Vlaamse regering het ontwerp van principe-overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de NV Participatiemaatschappij Vlaanderen enerzijds en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Hoge Raad voor de Diamant anderzijds goedgekeurd. Deze overeenkomst bevestigt hoeveel en onder welke voorwaarden deze regionale partners bereid zijn middelen in te brengen in de PPS-vennootschap, en op welke wijze binnen de PPS zal worden overlegd en samengewerkt.

De luchthavendirectie heeft in dit proces een omvangrijke bijdrage geleverd op het vlak van de informatieverzorging met het oog op het opmaken van het bestek en het samenstellen van de dataroom ten behoeve van de drie geselecteerde kandidaten.

Verdere beslissingen hieromtrent zullen in de loop van 2004 worden genomen.



## 2. PROFIEL VAN DE LUCHTHAVEN

De luchthaven van Antwerpen blijft zich profileren als een regionale city-airport, in de eerste plaats bestemd voor zakenverkeer. De luchthaven is uitgegroeid tot een compacte, snelle en comfortabele luchthaven, gericht op klantvriendelijkheid, betrouwbaarheid, winst in totale reistijd door het unieke "20 minuten concept" en een persoonlijke dienstverlening.

De klanten hebben de luchthaven het imago van "The friendly airport" toegekend met als kenmerken: "stress-free" reizen, geen lange onnodige wachttijden of grote loopafstanden, geen tijdverlies in drukke terminals en geen tijdrovende verplaatsingen.

De doelstelling van het management is in te spelen op de behoeften van de passagiers, operators en gebruikers. Vanuit Antwerpen worden meer dan 500 luchthavens aangevlogen door diverse types van zakenvliegtuigen. Niet alleen de unieke ligging dicht bij de industriecentra, de haven en de stad, maar ook de efficiënte afhandeling en zeer snelle "turn-arounds" zijn belangrijke pluspunten van de luchthaven.

De regionale city-airport vervult ook een belangrijke rol in de opleiding van privaat-, beroeps- en lijnpiloten. Op de luchthaven zijn Belgische en Europese erkende vliegscholen gevestigd (o.a. BAFA-Flight Academy, de grootste vliegschool in Vlaanderen).

De regionale luchtvaartmaatschappij VLM-airlines heeft de luchthaven van Antwerpen als thuisbasis. In 2003 waren er een zeventigtal bedrijven en verenigingen op de luchthaven actief. De luchthaven biedt rechtstreeks werk aan ongeveer 600 personen.



### 3. VERKEER

Het verkeer kende in de jongste jaren volgende evolutie :

|      | Bewegingen | Passagiers | Vracht in ton |
|------|------------|------------|---------------|
| 1989 | 68.436     | 170.082    | 154           |
| 1990 | 60.670     | 163.969    | 490           |
| 1991 | 58.206     | 149.418    | 120           |
| 1992 | 65.590     | 181.419    | 1.300         |
| 1993 | 56.361     | 212.970    | 1.582         |
| 1994 | 58.956     | 253.215    | 2.239         |
| 1995 | 57.625     | 260.966    | 10.807        |
| 1996 | 61.182     | 272.989    | 9.883         |
| 1997 | 66.109     | 257.887    | 8.010         |
| 1998 | 62.462     | 221.523    | 6.860         |
| 1999 | 74.370     | 231.113    | 7.281         |
| 2000 | 66.909     | 261.576    | 7.997         |
| 2001 | 69.515     | 273.208    | 6.684         |
| 2002 | 67.435     | 190.362    | 5.240         |
| 2003 | 64.000     | 168.283    | 4.903         |

#### 3.1. Bewegingen

Zoals uit onderstaande grafieken blijkt, worden de meeste bewegingen op de luchthaven van Antwerpen uitgevoerd door trainingstoestellen. De trainingsvluchten maken 52 % uit van het totaal aantal vluchten. Hieruit blijkt de belangrijke functie van de luchthaven Antwerpen voor de opleiding van piloten in Vlaanderen.

In 2003 nam het totaal aantal bewegingen af met ongeveer 5%.

Ondanks een stijging van het aantal zakenvluchten met 8% liep het aantal commerciële bewegingen verder terug, als gevolg van de daling van het aantal lijnvluchten.

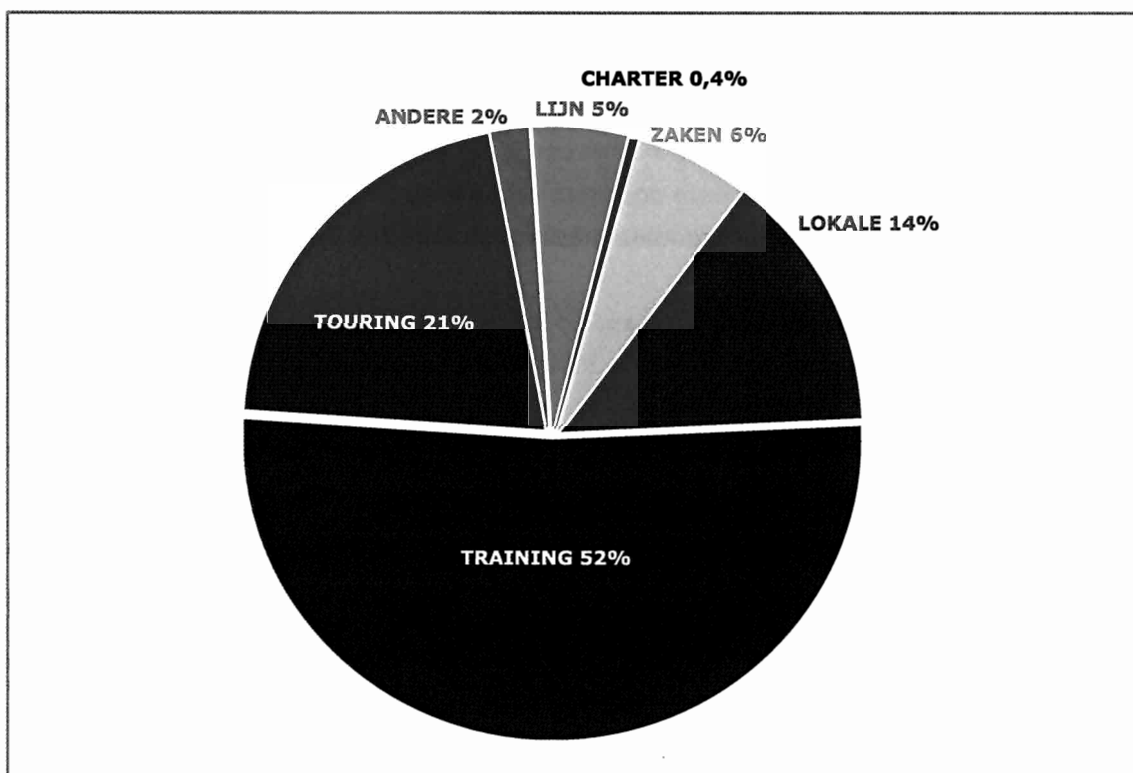
Opvallend is de sterke afname van het aantal lokale vluchten met 21%. Het aantal trainingsvluchten verminderde in geringe mate.



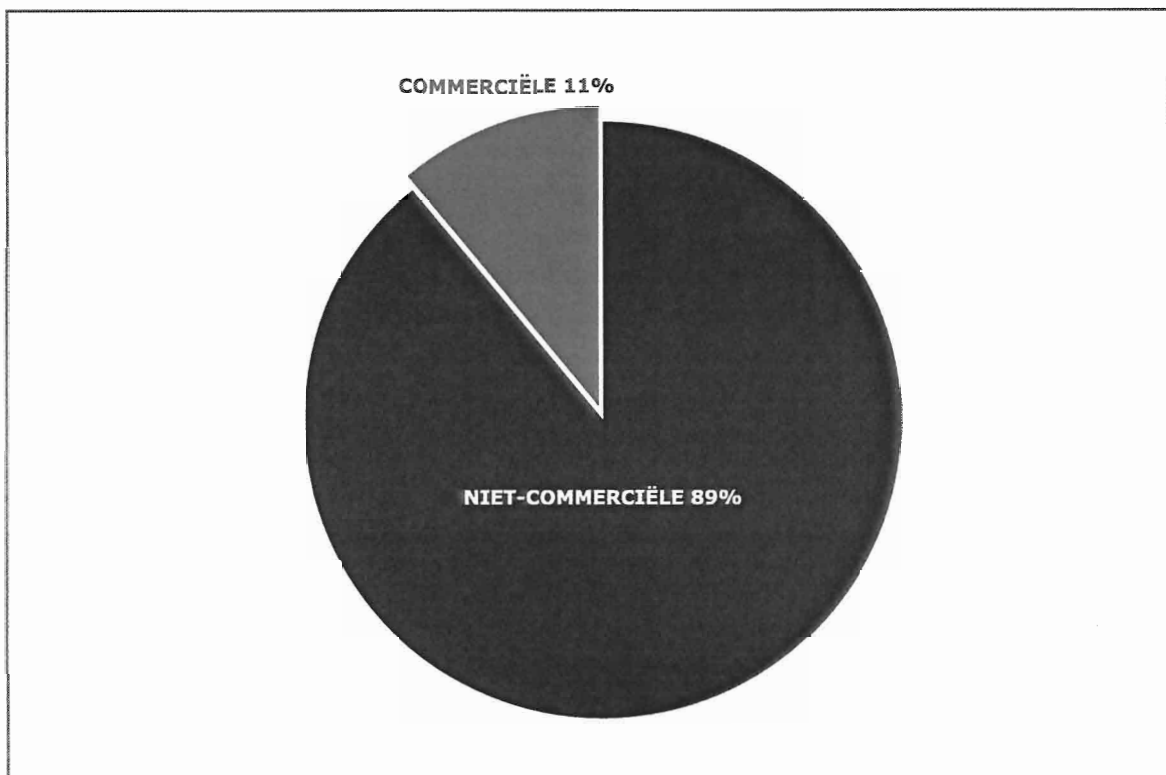
### Aantal bewegingen volgens vluchttype (1997-2003)

|                                 | 1997          | 1998          | 1999          | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Commercieel verkeer</b>      |               |               |               |               |               |               |               |
| Geregelde vluchten              | 8.501         | 6.371         | 6.520         | 7.318         | 6.876         | 4.510         | 3.293         |
| Zakenvluchten                   | 2.874         | 3.526         | 3.564         | 3.856         | 3.404         | 3.433         | 3.720         |
| Chartervluchten                 | 164           | 190           | 162           | 188           | 213           | 224           | 228           |
| <b>Totaal</b>                   | <b>11.539</b> | <b>10.087</b> | <b>10.246</b> | <b>11.362</b> | <b>10.493</b> | <b>8.167</b>  | <b>7.241</b>  |
| <b>Niet-commercieel verkeer</b> |               |               |               |               |               |               |               |
| Lokale vluchten                 | 11.118        | 10.388        | 9.454         | 8.941         | 9.437         | 11.036        | 8.717         |
| Trainingsvluchten               | 30.079        | 30.120        | 40.632        | 32.935        | 35.794        | 33.602        | 33.241        |
| Touringvluchten                 | 10.958        | 10.545        | 12.827        | 12.492        | 12.402        | 13.409        | 13.415        |
| Andere vluchten                 | 2.415         | 1.322         | 1.211         | 1.179         | 1.389         | 1.221         | 1.386         |
| <b>Totaal</b>                   | <b>54.570</b> | <b>52.375</b> | <b>64.124</b> | <b>55.547</b> | <b>59.022</b> | <b>59.268</b> | <b>56.759</b> |
| <b>Algemeen totaal</b>          | <b>66.109</b> | <b>62.462</b> | <b>74.370</b> | <b>66.909</b> | <b>69.515</b> | <b>67.435</b> | <b>64.000</b> |

### Procentuele verdeling van het aantal bewegingen volgens vluchttype in 2003



### Procentuele verdeling van het aantal commerciële en niet-commerciële bewegingen in 2003



### 3.2. Passagiersvervoer

In 1997 en 1998 kende het totaal aantal passagiers op de luchthaven van Antwerpen telkens een terugloop. In 1999 noteerde men echter een lichte stijging van het aantal vervoerde passagiers en in het jaar 2000 werd deze positieve evolutie krachtig verdergezet. Deze opwaartse beweging resulteerde in een recordaantal passagiers voor het jaar 2001.

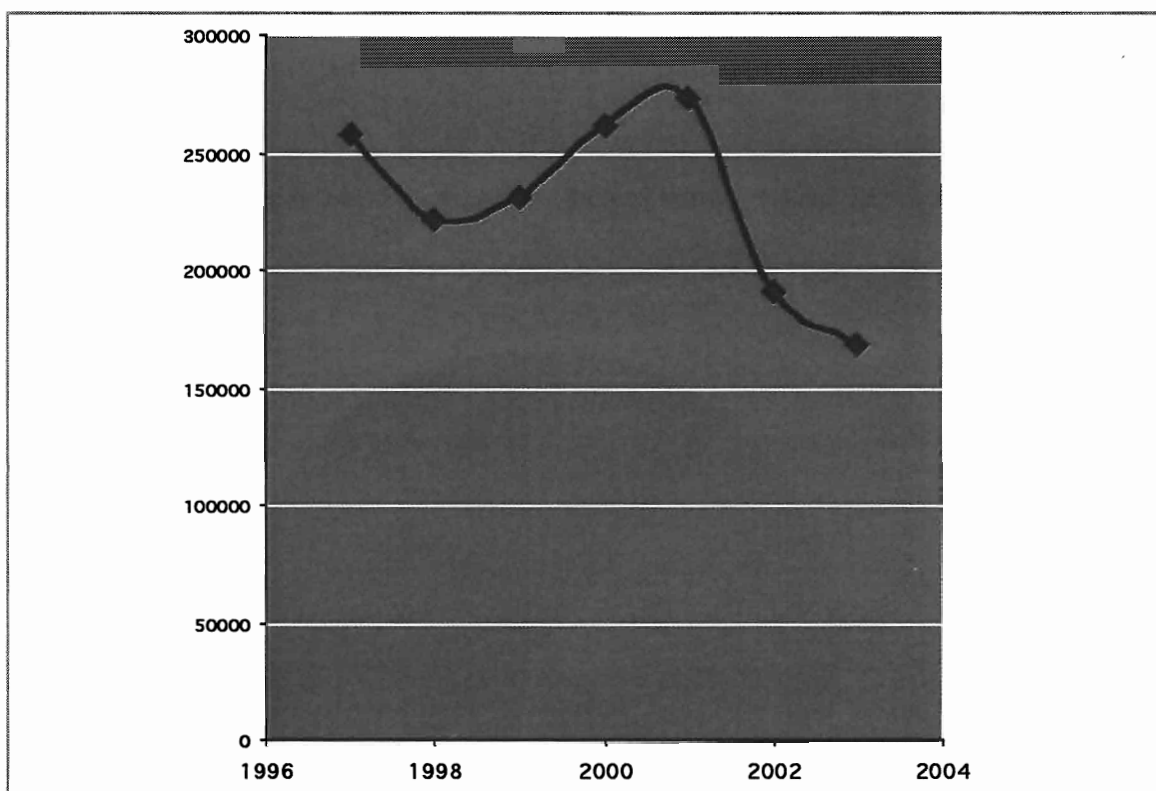
Aan deze postieve tendens kwam in de eerste helft van 2002 een abrupt einde. In 2002 zakte het passagiersaantal tot net iets boven de 190.000 als gevolg van een sterke afname van het aantal passagiers op lijnvluchten.

Deze zette zich door in 2003 en was mede met de daling van het aantal passagiers op lokale vluchten verantwoordelijk voor een verdere afname van het aantal passagiers in 2003.





### Aantal passagiers (evolutie 1997-2003)



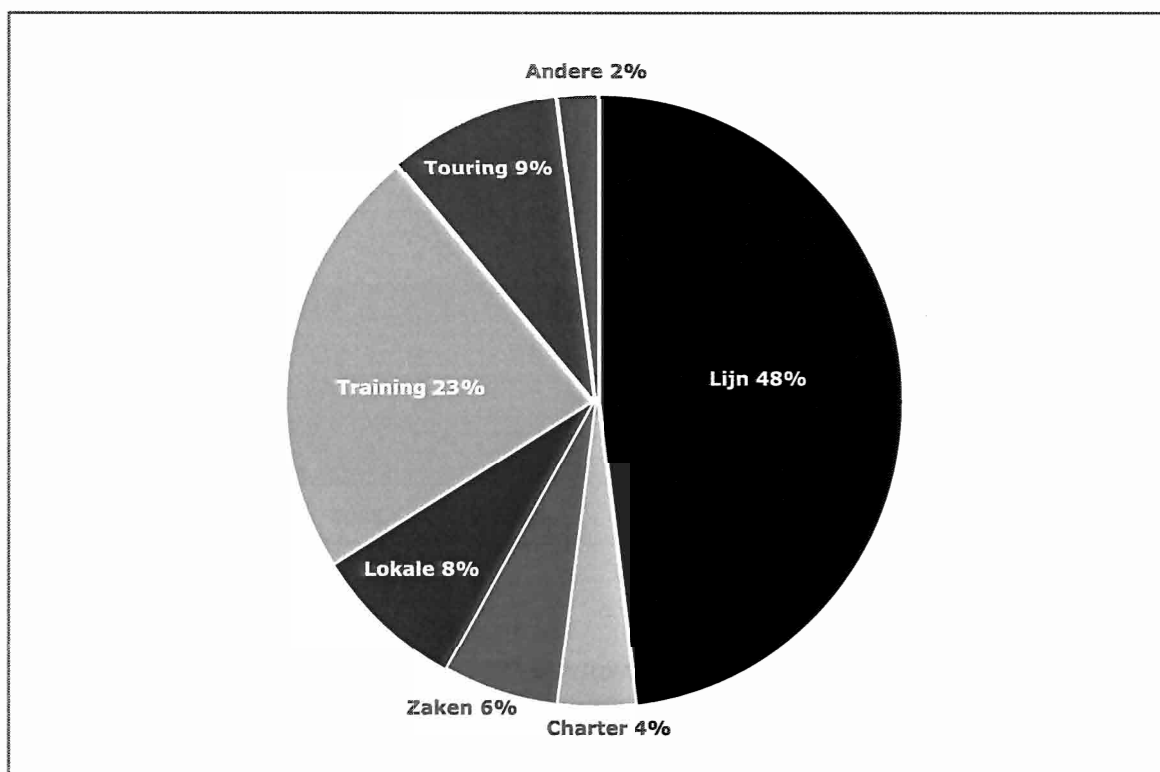
### Aantal passagiers volgens vluchtype (evolutie 1997-2003)

|                                 | 1997           | 1998           | 1999           | 2000           | 2001           | 2002           | 2003           |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Commercieel verkeer</b>      |                |                |                |                |                |                |                |
| Geregelde vluchten              | 189.455        | 155.060        | 157.120        | 179.578        | 181.884        | 102.134        | 81.889         |
| Zakenvluchten                   | 7.712          | 8.971          | 8.985          | 9.288          | 8.052          | 7.036          | 9.841          |
| Chartervluchten                 | 5.000          | 3.740          | 3.499          | 4.606          | 7.032          | 5.687          | 6.792          |
| <b>Totaal</b>                   | <b>202.167</b> | <b>167.771</b> | <b>169.604</b> | <b>193.472</b> | <b>196.968</b> | <b>114.857</b> | <b>98.522</b>  |
| <b>Niet-commercieel verkeer</b> |                |                |                |                |                |                |                |
| Lokale vluchten                 | 13.100         | 12.986         | 12.687         | 12.912         | 12.314         | 18.201         | 12.781         |
| Trainingsvluchten               | 27.430         | 27.326         | 32.927         | 36.147         | 39.848         | 40.796         | 38.923         |
| Touringvluchten                 | 11.380         | 11.315         | 13.670         | 16.226         | 15.727         | 13.794         | 15.192         |
| Andere vluchten                 | 3.810          | 2.125          | 2.225          | 2.819          | 8.351          | 2.714          | 2.865          |
| <b>Totaal</b>                   | <b>55.720</b>  | <b>53.752</b>  | <b>61.509</b>  | <b>68.104</b>  | <b>76.240</b>  | <b>75.505</b>  | <b>69.761</b>  |
| <b>Algemeen totaal</b>          | <b>257.887</b> | <b>221.523</b> | <b>231.113</b> | <b>261.576</b> | <b>273.208</b> | <b>190.362</b> | <b>168.283</b> |



De lijnvluchten genereren 48% van de passagiers met amper 5% van de bewegingen. De zakenvluchten nemen 6% van de bewegingen voor hun rekening en zijn hiermee verantwoordelijk voor 6% van het passagiersvervoer. Lokale vluchten, touring- en trainingsvluchten leveren relatief weinig passagiers op in vergelijking met het aantal vliegbewegingen.

### Procentuele verdeling van het aantal passagiers volgens vluchttype in 2003



Het commerciële verkeer levert 58% van de passagiers op, terwijl de niet-commerciële vluchten 42% van de passagiers genereren in 2003.

### 3.3. Vrachtvervoer

De luchthaven van Antwerpen is een compact distributiepunt van luchtvracht. Deze wordt in het vrachtcentrum aan de luchthaven gepalleteerd en met vrachtwagens overgebracht naar de mega-luchthavens (Schiphol, Parijs en Frankfurt) voor intercontinentaal transport. Het distributiepunt is een toegevoegde waarde voor agenten die ook vrachtvervoer met andere vervoerswijzen organiseren. Dit geldt in het bijzonder voor waardevolle zendingen.

In 2003 werd een totaal van 4.903 ton via het vrachtcentrum van de luchthaven verhandeld. Een beperkt deel van deze vracht werd per vliegtuig van of naar de luchthaven Antwerpen vervoerd.



## 4. FINANCIËLE RESULTATEN

Ondanks de verdere daling van het aantal passagiers bleven de aëronautische opbrengsten ongeveer gelijk ten opzichte van 2002, dankzij de in 2003 doorgevoerde verhoging van de luchthavenvergoedingen. De niet-aëronautische opbrengsten, die gedeeltelijk afhankelijk zijn van het verkeer, liepen met 5 % terug.

De stijging van de activa is o.a. het gevolg van de investeringen in veiligheid, gebouwen en milieu.

De luchthaven deed een bijzondere inspanning om de personeels- en werkingskosten te beperken, zonder aan het niveau van dienstverlening te raken. Op deze wijze worden alle mogelijkheden voor een nieuwe expansie veiliggesteld.

De personeels- en werkingsuitgaven en de roerende investeringen van de luchthaven zijn voor 51,5 % gedekt door de aëronautische en niet-aëronautische inkomsten. Dit is een daling met 4,2 % ten opzichte van 2002.

Alle kosten van het personeel van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap dat werkzaam is op de luchthaven, worden in deze rekeningen opgenomen.

De luchthaven sloot het boekjaar af met een negatief resultaat van 219.205 euro tegenover een verlies van 125.779 euro in 2002 en 630.685 euro in 2001. De exploitatiedotatie was in 2003 ongeveer constant ten opzichte van 2002 (1.501.000 euro t.o.v. 1.524.000 euro).



## 5. LUCHTHAVENVERGOEDINGEN

Op 1 augustus 2002 werd een ministerieel besluit genomen tot wijziging van het ministerieel besluit van 16 maart 2001 houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen voor de luchthaven Antwerpen (Belgisch Staatsblad van 17 augustus 2002). Hiermee werden vanaf 1 januari 2003 de jaarabonnementen voor luchtvaartuigen tot 2 ton van de opleidingscentra, gevestigd op de luchthaven van Antwerpen, vervangen door trainingcards die geldig zijn voor maximaal 500 bewegingen.

Deze tariefwijziging had tot doel de inkomsten van de luchthaven te verhogen en deze meer in relatie te brengen tot de geleverde prestaties.

Bij ministerieel besluit van 19 februari 2003 houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen voor de luchthaven Antwerpen (Belgisch Staatsblad van 17 maart 2003) werden deze vanaf 1 april 2003 aangepast.

De voornaamste wijzigingen waren de volgende:

- verhoging van de passagierstaks van 8 naar 10 euro ;
- passagiers en leerling-piloten die deelnemen aan betaalde of niet-betaalde binnenlandse vluchten of trainingsvluchten betalen een vergoeding van 4 i.p.v. 3 euro voor luchtvaartuigen tot 6 ton.
- verhoging van de landings- en opstijgingsvergoeding voor de dagperiode met 8%.



## 6. INVESTERINGEN

### 6.1. Investeringsdotatie

De inspanningen om de luchthaven van Antwerpen verder te moderniseren werden ook in 2003 doorgezet.

**Vanaf 1997 ontvangt de luchthaven een afzonderlijke investeringsdotatie, excl. BTW (in 1000 euro) :**

|      | Luchthaven<br>Antwerpen |
|------|-------------------------|
| 1997 | 1.095                   |
| 1998 | 1.240                   |
| 1999 | 1.442                   |
| 2000 | 1.373                   |
| 2001 | 1.945                   |
| 2002 | 1.900                   |
| 2003 | 1.850                   |

Deze investeringsbudgetten maakten een aantal belangrijke projecten op de luchthaven mogelijk.

Hierbij kreeg de luchthaven de gewaardeerde medewerking van Belgocontrol en van meerdere diensten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap :

- de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen ;
- de afdeling Gebouwen ;
- de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen ;

Ook de administratie Algemene Administratieve Diensten (de afdeling Algemene Juridische Dienstverlening, de afdeling Personeel en de afdeling Logistiek) van het departement Leefmilieu en Infrastructuur hebben de luchthavens bijgestaan in het vervullen van hun exploitatietaak.

In het jaar 2003 ontving de luchthaven Antwerpen een dotatie van 1.850.000 euro voor investeringen.

Het grootste deel van deze dotatie ging naar de eerste fase van het renovatieproject van de vertrek- en aankomstzaal (941.000 euro).

Daarnaast werd 90.000 euro vrijgemaakt voor de ombouw van het voormalig gebouw van de v.z.w. Jeugd en Luchtvaart tot volwaardig auditorium.



Voor het onderhoud van markeringen, verhardingen en rioleringen werd 240.000 euro voorzien. Het toegangscontrolesysteem werd uitgebreid en er werden ook 3 dienstvoertuigen aangekocht.

Op het vlak van milieu werd 97.000 euro voorzien voor de plaatsing van inspectieputten bij de concessiehouders.

## 6.2. Eigen investeringen

**De eigen investeringen evolueerden als volgt :**

|      |              |
|------|--------------|
| 1993 | 22.000 euro  |
| 1994 | 102.000 euro |
| 1995 | 312.000 euro |
| 1996 | 109.000 euro |
| 1997 | 949.000 euro |
| 1998 | 59.000 euro  |
| 1999 | 159.000 euro |
| 2000 | 45.000 euro  |
| 2001 | 76.000 euro  |
| 2002 | 13.000 euro  |
| 2003 | 16.000 euro  |

Deze eigen middelen werden vooral geïnvesteerd in kleinere uitrustingsgoederen en in een verbetering aan de installaties.

Gelet op de beperkte financiële middelen werden deze eigen investeringen minimaal gehouden.



## 7. PERSONEEL

Op de luchthaven Antwerpen werkten eind 2003 68 personeelsleden, waarvan 6 deeltijds :

|  |    |
|--|----|
| directie, administratie,<br>boekhouding, navigatie | 13 |
| luchthaveninspectie                                | 4  |
| luchthavenbeveiliging                              | 18 |
| brandweer  | 23 |
| elektriciteit                                      | 3  |
| schoonmaak   | 7  |
| Totaal   | 68 |

Het luchthavenpersoneel heeft zich laten opmerken door haar grote betrokkenheid bij het wel en wee van de luchthaven en haar verantwoordelijkheidszin ten aanzien van de gebruikers en de concessiehouders.



## 8. LUCHTHAVENBEVEILIGING

In 2003 werd op de luchthaven Antwerpen voornamelijk verder werk gemaakt van de uitvoering van de eind 2002 vastgelegde beveiligingsprojecten.

Daarenboven werd ingevolge een beslissing van het Nationaal Veiligheidscomite (maart 2003) en volgend op het van kracht worden van de EU-verordening van 16 december 2002 tot bepaling van de gemeenschappelijke regels inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart, een permanente experten werkgroep opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van het federale Directoraat-generaal Luchtvaart en het Waalse en Vlaamse Gewest, met de opdracht een Nationaal Veiligheidsprogramma, een kwaliteitscontrole programma, alsmede een ontwerp van samenwerkingsakkoord op het vlak van de luchtvaartbeveiliging uit te werken.

In de loop van 2003 werden door de EU bijkomende verordeningen en uitvoeringsbepalingen uitgevaardigd, enerzijds door de Raad en anderzijds door de Commissie. Er mag verwacht worden dat deze trend zal aanhouden en dat de EU in de toekomst de belangrijkste speler en motor zal zijn voor de ontwikkeling van nieuwe reglementering op het vlak van de beveiliging.

Gezien de gevoeligheid van deze materie en de veelvuldige inspecties die door de Europese Commissie in het vooruitzicht gesteld worden zal één der belangrijkste uitdagingen in de toekomst erin bestaan de beperkte middelen van de regionale luchthaven optimaal aan te wenden teneinde aan de nieuwe en strenge maatstaven te kunnen voldoen. Zo zal het, met name op het vlak van de personeelsinzet, hoogstwaarschijnlijk noodzakelijk blijken te komen tot een uitbreiding en een soepeler inzet van de effectieven, teneinde een negatieve evaluatie en een "empeachment"-procedure vanwege de EU te voorkomen.

Voor de volgende beveiligingsprojecten werden de nodige verbintenissen aangegaan.

- Aankoop van drie nieuwe interventievoertuigen (alle terrein wagens) met bijzondere uitrusting voor de diensten luchthaveninspectie, luchthavenbeveiliging en luchthavenbrandweer;
- Aankoop van nieuwe interne radiocommunicatieapparatuur voor de operationele diensten van de luchthaven;
- Beveiliging van twee loodsen (101 en 103) middels integratie in het toegangscontrole- en videobewakingssysteem van de luchthaven.

Volgende projecten werden in 2003 uitgevoerd.

- De verdere plaatsing en vernieuwing van de omheining rond de luchthaven. Dit jaar kwam de perimeter aan de noordzijde van de startbaan en ter hoogte van de Krijgsbaan aan bod, met inbegrip van de vernieuwing van de toegangspoorten aldaar;
- Afronding van de plaatsing en opstarten van de nieuwe EDS apparatuur voor screening van de ruimbagage en de opleiding van het personeel.





## 9. MILIEUZORG

De zorg voor het milieu wordt steeds belangrijker voor de luchthavenexploitant. Elk jaar maakt men meer middelen vrij voor de diverse milieuinvesteringen en besteedt men meer aandacht en tijd aan de opvolging van milieudossiers. Sedert 1 september 2000 is de functie van extern milieucoördinator toevertrouwd aan het West-Vlaams Economisch Studiebureau. Deze opdracht wordt met zorg uitgevoerd door mevr. ir. Isabel Dobbelaere.

Uit onderstaand overzicht blijkt dat een degelijk milieubeleid veel verder reikt dan de beperking van de lawaaihinder die onvermijdelijk verbonden is met de exploitatie van een luchthaven.

### 9.1. Milieuvergunning

De milieuvergunning voor de luchthaven Antwerpen werd in beroep afgeleverd op 10 oktober 2000 door de Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw.

Deze vergunning loopt tot 24 februari 2005. De bijzondere voorwaarden van deze milieuvergunning worden zo strikt mogelijk nageleefd.

Deze bijzondere voorwaarden betreffen :

- de sluiting van de luchthaven tussen 23u en 6u30 voor alle luchtverkeer, met uitzondering voor urgente medische vluchten en landende vliegtuigen met vertraging, waarvan de landing gepland is om ten laatste 22.30 uur;
- de jaarlijkse berekening van de geluidscontouren (en het aantal potentieel sterk gehinderden) en de plaatsing van het geluidsmeeetnet met 4 vaste meetpunten;
- de installatie van een overlegcommissie met vertegenwoordigers van de stad Antwerpen en de betrokken gemeenten, de Bestendige Deputatie, de omwonenden van de stad Antwerpen en de betrokken gemeentes en de exploitant.

De commissie wordt voorgezeten door mevrouw Greet De Schutter van het Provinciaal Instituut voor Hygiëne. Het secretariaat wordt verzekerd door Eric Van de Moer van de Dienst Milieuvergunningen (Provincie Antwerpen).

Deze overlegcommissie kreeg als minimale doelstelling de klachten van de omwonenden te inventariseren, mogelijkheden ter oplossing voor te stellen, en de omwonenden en de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en de te voeren milieupolitiek.

De commissie kwam een eerste keer bijeen op 28 maart 2001 en vergaderde sindsdien veertien keer. Hierbij werd voornamelijk aandacht geschonken aan de geluidsproblematiek (berekening van de geluidscontouren, driemaandelijks analyse van de resultaten van het



geluidsmetnet), het klachtenregister, de occasionele vluchten na 23 uur en de vermindering van de hinder van de kleine luchtvaart.

In afwachting van de aflevering van de hernieuwde vergunning kwam deze commissie een laatste keer bijeen op 7 april 2004. Vanuit de commissie werden aanbevelingen geformuleerd aan de vergunningverlenende overheid, Belgocontrol, het Directoraat-generaal Luchtvaart en de opleidingscentra op de luchthaven. Deze aanbevelingen betreffen voornamelijk de vermindering van de lawaaihinder, de uitbouw van een klachtenregistratie en –opvolgingssysteem en de uitbouw van een effectief communicatieplan.

De aanvraag tot het bekomen van een definitieve milieuvergunning werd ingediend op 24 februari 2004. De hernieuwde vergunning zal geldig zijn voor een periode van 20 jaar.

## **9.2. Geluidsbeheersing**

### **9.2.1. Nachtelijke sluiting**

Nachtelijke vliegbewegingen blijken omwille van de hiermee gepaard gaande slaapverstoring hinderlijker te zijn dan vliegbewegingen die tijdens de dag plaatsvinden. Aangezien de luchthaven –behoudens zeer strikte uitzonderingen- 's nachts gesloten is, wordt de nachtrust van de omwonenden niet verstoord door activiteiten die op de luchthaven plaatsvinden. In 2003 werden slechts twee lijnvluchten genoteerd die omwille van uitzonderlijke omstandigheden na 23 uur landden.

### **9.2.2. Overzicht geluidsbeperkende maatregelen**

De luchthavendirectie streeft er continu naar de hinder tijdens de dagperiode zoveel mogelijk te beperken :

- in 1991 werd de beperking opgelegd waarbij er maximaal 2 trainingsvluchten per uur mogen plaatsvinden en werd een strikte reglementering op het proefdraaien (voor het testen van motoren) ingevoerd;
- in 1993 namen de opleidingscentra vluchtsimulatoren in gebruik. De centra BEN-AIR, DEVIJLDER en TOP-FLIGHT EUROPE investeerden ongeveer 60.000 euro in deze projecten. Door het gebruik van deze simulatoren kan men het aantal bewegingen en de bijbehorende lawaaihinder tijdens een opleiding beperken;
- de beperking van 4 helikoptervluchten per uur werd opgelegd in 1999;
- via het ministerieel besluit van 16 december 1999 werden de kwartaalabonnementen afgeschaft en werd de uitgifte van jaarabonnementen beperkt tot de erkende vliegscholen, gevestigd op de luchthaven Antwerpen;



- via het ministerieel besluit van 16 maart 2001 werd de abonnementsprijs voor kleine vliegtuigen met 20 % verhoogd t.o.v. het tarief van toepassing bij de tussentijdse verhoging van 21 maart 2000;
- het ministerieel besluit van 1 augustus 2002 heeft tot gevolg dat abonnementen, voor toestellen lichter dan drie ton, vanaf 1 januari 2003 enkel geldig zijn voor maximaal 500 bewegingen per jaar. Voordien mocht er een onbeperkt aantal bewegingen uitgevoerd worden met een abonnement.  
Deze maatregel heeft tot gevolg dat de gemiddelde prijs per beweging meer dan verdubbeld is.

Om het geluid van de trainingstoestellen die circuits vliegen te beperken, zal de luchthavendirectie onderzoeken op welke manier ze de gebruikers kan aansporen tot het gebruik van geluidsdempers en geluidsarme propellers.

### **9.2.3. Geluidscontouren**

Uit de door de milieuvergunning opgelegde jaarlijkse berekening van de geluidscontouren en het aantal potentieel ernstig gehinderden blijkt dat de hinder rond de luchthaven daadwerkelijk is verminderd.

Geluidscontouren zijn lijnen die punten verbinden met een zelfde geluidsbelasting. Voor luchthavens worden geluidscontouren aangewend om de geluidsbelasting door opstijgende en landende vliegtuigen uit te drukken en weer te geven op kaarten. Dicht bij de luchthaven liggen de geluidscontouren met de hoogste waarden. De geluidscontouren worden jaarlijks berekend door het Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van de K.U.Leuven.

De berekening van de geluidscontouren gebeurt niet met het opzetten van een uitgebreid meetnet rond een luchthaven maar gebeurt door middel van simulaties met een computerprogramma.

Er werd, zoals aangegeven door VLAREM, gebruik gemaakt van de recentste versie van het voorgeschreven Integrated Noise Model: INM6.0c van de Federal Aviation Administration (FAA) van de Verenigde Staten van Amerika.

De procedure voor de berekening van deze geluidscontouren is opgedeeld in 3 fasen:

- het verzamelen van informatie betreffende de betrokken vliegtuigen, de gevlogene routes en de kenmerken van de luchthaven;
- de eigenlijke contourberekening met behulp van het Integrated Noise Model (INM);
- de naverwerking in een Geografisch Informatie Systeem (GIS).



De ervaren hinder bij de bevolking op een bepaald geluidsniveau is niet voor ieder individu gelijk en kan zelfs variëren naargelang het moment, de gemoedsgesteltenis van de persoon, de algemene ingesteldheid ten opzichte van luchtvaart en de betrokkenheid bij het luchtverkeer. Een algemeen verband tussen geluid en hinder werd op basis van uitgebreide enquêtes door Miedema vastgelegd. Op basis van deze verbanden wordt het aantal potentieel sterk gehinderden berekend.

**Onderstaande tabel biedt een overzicht van het aantal potentieel sterk gehinderden rond de luchthaven van Antwerpen voor het jaar 2003, berekend binnen de  $L_{DN}^1$  - geluidscintour van 55 dB(A).**

| Gemeente  | Totaal |
|-----------|--------|
| ANTWERPEN | 326    |
| BORSBEEK  | 9      |
| MORTSEL   | 1      |
| Totaal    | 336    |

Ten opzichte van het jaar 2002 kan een toename van het aantal potentieel sterk gehinderden met ongeveer 9 % vastgesteld worden. Ten opzichte van het jaar 2001 met 563 potentieel sterk gehinderden betekent dit nog steeds een sterke afname.

Zoals uit onderstaande figuur blijkt, zijn de geluidscintouren voor 2003 zeer licht afgenomen in de breedte wat gecompenseerd wordt door een kleine lengte-uitbreiding. Aangezien deze lengte-uitbreiding gedeeltelijk boven dichtbevolkt gebied plaatsvindt, heeft dit een stijging van het aantal potentieel gehinderden tot gevolg.

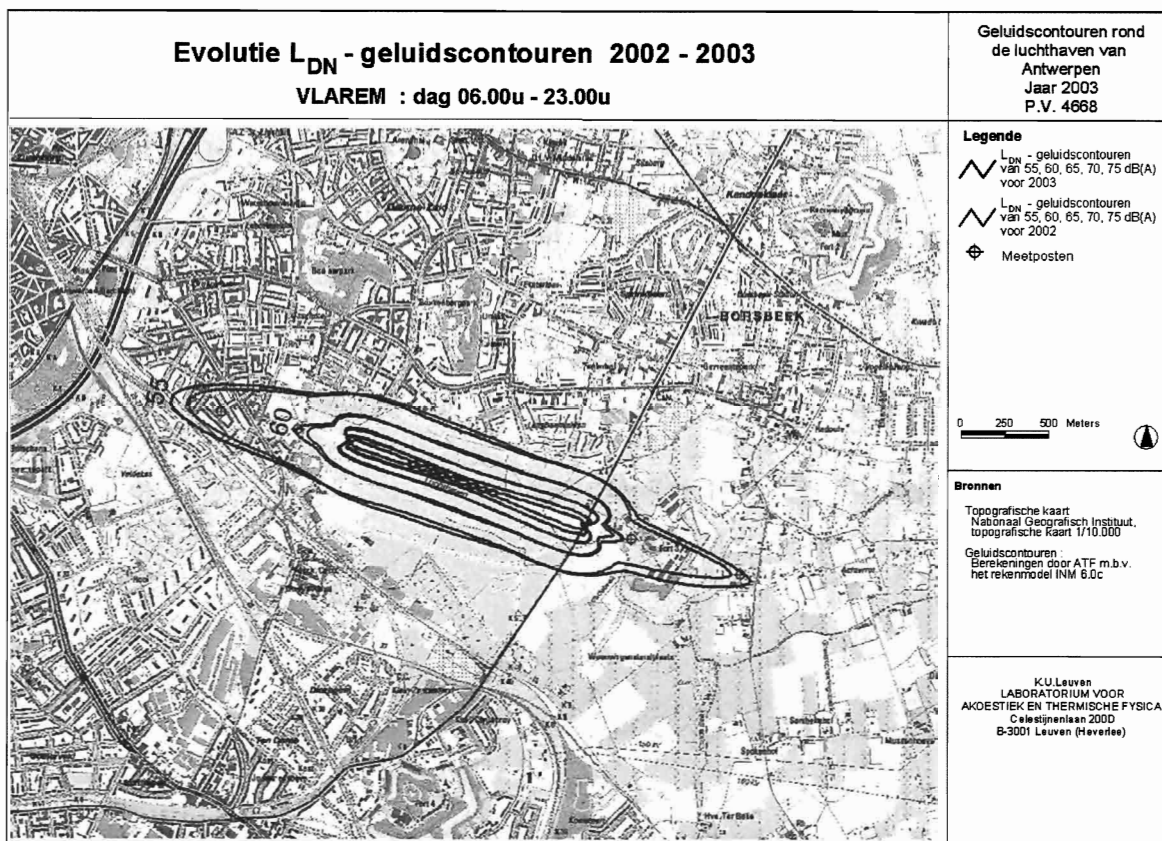
Deze vormveranderingen zijn hoofdzakelijk te wijten aan lichte verschuivingen in de vlootsamenstelling van de vliegtuigen die in de loop van het jaar op de luchthaven opereerden. Nader onderzoek toonde aan dat de geluidsbijdrage van het overgrote deel van de één-motorige propellortoestellen is afgenomen. Deze afname wordt evenwel gecompenseerd door de toename in het gebruik van toesteltypes die in vluchtaantallen veel minder voorkomen.

---

<sup>1</sup> LDN (Level day – night) is een variant van het A- gewogen equivalente geluidsdrukkniveau waarbij een wegingsfactor van 10 wordt gegeven aan het geluid gedurende de nacht. Dit houdt in dat elke nachtvlucht (tussen 23:00h en 06:00h) in de geluidsbelaasting evenveel meetelt als 10 dagvluchten. Op deze wijze wordt rekening gehouden met het feit dat nachtvluchten hinderlijker zijn dan dagvluchten. Het achtergrondgeluidsniveau 's nachts ligt immers lager dan overdag en gedurende de nacht slaapt het grootste deel van de bevolking.



Op de kaart is ook te zien dat de uitstulping in het verlengde van baan 11 iets breder lijkt te worden. Dit zou kunnen te wijten zijn aan een kleine verhoging (van 30% naar 38% op jaar-basis) van het gebruik van baan 11. Vertreklobben zijn in geluidscontouren breder dan landingslobben en het effect van slechts geringe hoeveelheden vertrekken op een landingslob is zeer snel zichtbaar. Dit effect dient eerder als een toevallige evolutie te worden bekeken gezien de afhankelijkheid van het baangebruik aan de meteorologische omstandigheden.





#### **9.2.4. Geluidsmmeetnet**

Het geluidsmmeetnet werd opgericht om te voldoen aan een bijzondere voorwaarde van de milieuvergunning.

Het geluidsmmeetnet is operationeel sinds 2003 en vormt een krachtig instrument om het vlieglawaaï rond de luchthaven op een objectieve manier te meten. De analyse van de resultaten van het geluidsmmeetnet gebeurt op vakkundige wijze door het Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van de KULeuven.

Het geluidsmmeetnet bestaat uit vier vaste meetposten (NMT's), die langs weerszijden in het verlengde van de start- en landingsbaan opgesteld staan. De locaties van de meetposten werden zodanig bepaald dat een optimale vaststelling van het geluid, geproduceerd door het vliegverkeer van en naar de luchthaven kan worden uitgevoerd. In die zin werd rekening gehouden met o.a. de afstand tot de luchthaven, de ligging van de voornaamste routes en het aanwezige achtergrondgeluid dat een registratie van het vliegtuiglawaai kan verstoren.

Op de kaart met geluidsc contouren (zie boven) wordt eveneens de ligging van de meetplaatsen ten opzichte van de geluidsc contouren en de luchthaven weergegeven.

#### **Overzicht van de NMT's van de luchthaven Antwerpen**

NMT1 Middle Marker, Borsbeek  
NMT2 Fort 3, Mortsel  
NMT3 Volkstuinjes, Berchem  
NMT4 Garage van wooncomplex Langemarkstraat, Berchem

Deze meetposten verrichten op continu basis geluidsmmetingen waarvan de resultaten worden opgeslagen in het Noise Monitoring System (NMS) van de luchthaven. Om een analyse mogelijk te maken met betrekking tot het vliegverkeer van en naar de luchthaven worden geluidsevents gedefinieerd en geregistreerd die overeenkomen met tijdelijke verhogingen van het geluidsdrukniveau ten opzichte van het aanwezige achtergrondgeluid. Deze geluidsevents worden gekoppeld aan de vliegbewegingen die via de radarata van Belgocontrol in het systeem worden ingebracht.

Uit het jaarrapport van het geluidsmmeetnet voor het jaar 2003 blijkt dat er relatief gezien meer vliegbewegingen, die een geluidsevent veroorzaken, tijdens de weekdays dan tijdens de week-ends plaatsvinden. Deze events vinden voornamelijk plaats tussen 10 en 17 uur.



Voor geluidsspecialisten kan het interessant om weten zijn dat er geen enkel event werd geregistreerd waarbij het SEL de grenswaarde van 105 dB(A) overschrijdt. De gecorreleerde mediaanwaarde van het SEL ligt rond de 85 dB(A).

Ook wat de L<sub>Amax</sub> betreft werd de waarde van 105 dB(A) niet overschreden. Dit betekent dat er geen geluidspieken ten gevolge van het vliegverkeer boven de 105 dB(A) geregistreerd werden door de meetposten. De gecorreleerde L<sub>Amax</sub>-mediaanwaarde bedraagt ongeveer 75 dB(A).

Uit dit jaarrapport blijkt vooral dat de bijkomende geluidsbelasting die door de aanwezigheid van de luchthaven veroorzaakt wordt, relatief klein is ten opzichte van het reeds aanwezige achtergrondlawaai dat o.a. door het auto- en treinverkeer veroorzaakt wordt.

Uit een confrontatie met de gegevens van het geluidsmetnet blijkt dat de berekende geluidscontouren een zeer realistische inschatting zijn van de geluidsbelasting van het vliegverkeer.

### 9.3. Pesticidenreductie

Op 21 december 2001 keurde het Vlaams Parlement het decreet goed houdende de vermindering van het gebruik van bestrijdingsmiddelen door openbare diensten in het Vlaamse Gewest. Het gebruik van pesticiden moet vermeden worden aangezien dit leidt tot blijvende vervuiling van het oppervlakte- en grondwater.

Het decreet bepaalt dat openbare besturen in principe geen pesticiden meer mogen gebruiken vanaf 2004, tenzij ze dit in een afbouwplan grondig motiveren. Doelstelling is om ten laatste tegen 2015 het gebruik van pesticiden door openbare diensten definitief te bannen.

De luchthaven neemt vanaf 2003 actief deel aan het pesticidenreductieprogramma. Een eerste actieprogramma, waarbij geleidelijk naar een volledige afbouw van het gebruik van pesticiden op het luchthaventerrein gestreefd wordt, werd opgesteld. Hierbij gaat de aandacht vooral naar het bevorderen van het gebruik van milieuvriendelijke producten, het zoeken naar alternatieve oplossingen en de sensibilisering van het personeel om het verbruik van pesticiden te minimaliseren. Het tweede actieprogramma wordt opgesteld tegen 1 juni 2004.



#### 9.4. Interne milieuzorg

Op 8 mei 2002 keurde de Vlaamse regering het implementatieplan goed voor de invoering van milieuzorgsystemen, waarbij op een structurele manier naar milieuvriendelijk gedrag binnen de Vlaamse overheidsinstellingen gestreefd wordt.

Eind december 2002 werd de luchthaven grondig doorgelicht via een omvangrijke vragenlijst. Uit dit onderzoek blijkt dat de luchthaven reeds ver gevorderd is op het vlak van milieuzorg.

Sinds 2003 neemt de luchthaven deel aan het Interne Milieuzorgsysteem. Elk jaar wordt een actieplan uitgewerkt waarbij de belangrijkste knelpunten aangepakt worden. Jaarlijks wordt er ook een centraal jaarthema vooropgesteld dat bijzondere aandacht krijgt. Afvalbeheersing en -reductie vormt hierbij het centrale jaarthema voor het jaar 2004. Op het einde van elk kalenderjaar wordt de uitvoering van het actieplan geëvalueerd en wordt een nieuw actieplan voor het volgende jaar uitgewerkt.

#### 9.5. Gescheiden afwatering

Uit een grondige doorlichting van de aanwezige afwateringsinfrastructuur is gebleken dat het rioleringsstelsel van de luchthaven aan volledige vervanging toe is. Hierbij staat de scheiding tussen hemelwater en oppervlaktewater en de uitbouw van een infiltratiebekken voorop. Dit project zal in de volgende jaren geleidelijk verwezenlijkt worden.

Om de afvalwaterlozingen van de concessiehouders grondig te kunnen opvolgen werd ongeveer 97.000 euro op de investeringskredieten voorbehouden voor de installatie van inspectieputten op het luchthaventerrein. De komende jaren zullen heel wat investeringsmiddelen naar het rioleringsproject vloeien.

#### 9.6. Klachtenregistratie

Het aantal meldingen van hinder dat op de luchthaven geregistreerd werd, bedroeg 76 in 2003. In 2002 werden er 45 meldingen door de luchthaven genoteerd.

In het klachtenregister van het Provinciaal Instituut voor Hygiëne werden in de periode juni 2001 – februari 2004 3.661 meldingen van hinder genoteerd; 94 % werden door 3 klagers geformuleerd. Eén klager formuleerde 2.360 meldingen. Deze meldingen hebben voornamelijk betrekking op het aspect geluidshinder. Daarnaast stellen de omwonenden zich soms vragen bij de veiligheid van de vluchtoperaties.





Uit de analyse van de meldingen met betrekking tot de geluidshinder en veiligheid blijkt dat de toewijsbare klachten vooral betrekking hebben op opleidingsvluchten en ook wel op de lijnvluchten.

### **9.7. Diversen**

Andere inspanningen op het vlak van milieu kunnen blijken uit de inrichting van een containerpark, de aanleg van een wasstraat in de nieuwe loods en het milieuvriendelijk graslandbeheer op de luchthaventerreinen.



## 10. PROMOTIE

De luchthaven volgt een gericht marketingplan voor de verschillende doelgroepen : lijndiensen, luchtvrachtmarkt, business aviation, charter, pilootopleidingen. Via de mediaplanning in vakbladen wordt de regionale city-airport verder geprofileerd. De luchthaven ondersteunt tevens marktgerichte activiteiten van zijn gebruikers, partners en touroperators, voornamelijk in direct promotionele klantgerichte activiteiten.

De luchthaven is uitgever van het driemaandelijks tijdschrift "Antwerp-Approach", met informatie voor het personeel, gebruikers, klanten, gasten, bezoekers en de omwonenden van de luchthaven.

In samenwerking met AXE wordt "Antwerp Airport Magazine" gepubliceerd (Ned & Eng), een speciaal jaarnummer bestemd voor de internationale mobiele zakenman. De doelstelling van deze publicatie is voornamelijk de profilering van de luchthaven als city-airport met een toegevoegde waarde voor de industriële regio, de haven, het toerisme in de historische stad Antwerpen, de samenwerking met de Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen en de diamantsector in al zijn facetten.

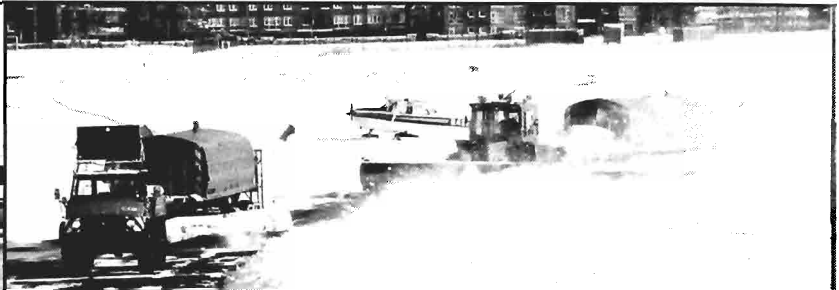
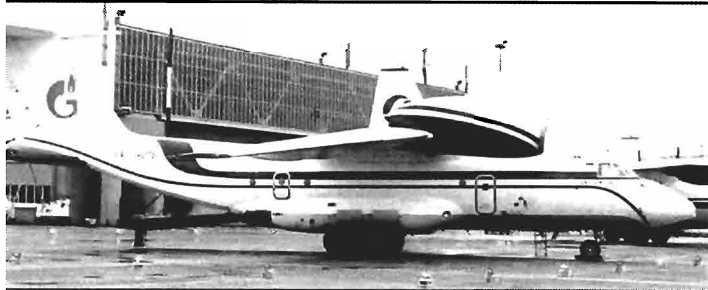
Luchthaveninformatie is beschikbaar op de website [www.Antwerpairport.be](http://www.Antwerpairport.be).



## 11. EVENEMENTEN

**Het jaar 2003 was opnieuw rijk aan evenementen op de luchthaven.**

- 1 mei – 31 mei : Jubileum 10 jaar VLM-Airlines, persconferentie en tentoonstelling in de vertrekhal.
- 31 mei – 1 juni : 12de Antwerpse Stampe Fly-in, met static show en SV4 demonstraties.
- 3 mei – 2 juni : tentoonstelling in vertrekhal : "Jan Olieslagers – van volksjongen tot wereldkampioen".
- 18 september : voorstelling van nieuw toesteltype Embraer 170 met demonstratievlucht, technische presentatie en static show door Embraer.
- 3 november : aankomst van Bill Clinton, uitgenodigd als gastspreker op het internationale Diamant-Gala van de Hoge Raad voor Diamant in Antwerpen.
- 16 november : officiële aankomst per vliegtuig van VLM-airlines van de enige echte Sint op de luchthaven van Antwerpen, begeleid door een kinderstoet van 600 enthousiaste kinderen.
- 13 december : Jubileum 15 jaar Airpartners met ontvangst van de vele genodigden uit de luchtvrachtwereld, static-show van de cargo-vloot met Antonov 74, Antonov 26 en Antonov 12, een primeur voor de luchthaven.





**Boekjaar**  
01/01/2003 – 31/12/2003



**BALANS boekjaar 2003**

|   | <b>31-12-03</b>      | <b>31-12-02</b>      |
|---|----------------------|----------------------|
| <b>ACTIVA</b>                                 |                      |                      |
| Waste activa                                  |                      |                      |
| <b>III. Materiële vaste activa</b>            |                      |                      |
| Investeringen                                 |                      |                      |
| Gebouwen                                      | 307.329,12           | 307.329,12           |
| Installaties                                  | 533.572,13           | 525.897,48           |
| Meubilair                                     | 222.918,80           | 219.133,76           |
| Rollend materieel                             | 909.842,21           | 904.842,21           |
| Investeringen met dotatie                     | 10.324.892,28        | 8.464.347,05         |
| Totaal  | 12.298.554,54        | 10.421.549,62        |
| Afschrijvingen                                | 5.695.566,53         | 4.131.163,98         |
| Totaal vaste activa                           | 6.602.988,01         | 6.290.385,64         |
| Vlottende activa                              |                      |                      |
| <b>VII. Vorderingen op maximum één 1 jaar</b> |                      |                      |
| Handelsvorderingen                            | 430.581,09           | 314.153,41           |
| Op te stellen facturen                        | 125.270,13           | 192.247,85           |
| Overige vorderingen                           | 3.609.510,43         | 4.188.920,58         |
| <b>IX. Liquide middelen</b>                   | 431.742,36           | 313.572,70           |
| <b>X. Overlopende rekeningen</b>              | 18.420,24            | 22.693,42            |
| Totaal vlottende activa                       | 4.615.524,25         | 5.031.587,96         |
| <b>TOTAAL ACTIVA</b>                          | <b>11.218.512,26</b> | <b>11.321.973,60</b> |



## BALANS boekjaar 2003

| <b>PASSIVA</b>  | <b>31-12-03</b>      | <b>31-12-02</b>      |
|---|----------------------|----------------------|
| <b>Eigen vermogen</b>   |                      |                      |
| <b>IV. Reserves</b>   |                      |                      |
| wettelijke reserve<br>(art. 19 Besluit Vlaamse Regering<br>van 8 juni 1994) | 324.160,12           | 324.160,12           |
| <b>V. Overgedragen resultaat</b>  |                      |                      |
| overgedragen resultaat  | 330.758,18           | 549.963,97           |
| <b>VI. Kapitaalsubsidies</b>  |                      |                      |
|   | 6.088.822,46         | 5.660.358,66         |
| <b>Totaal eigen vermogen</b>  | <b>6.743.740,76</b>  | <b>6.534.482,75</b>  |
| <b>Voorzieningen voor risico's en kosten</b>                                |                      |                      |
| <b>VII. Overige risico's en kosten</b>                                      |                      |                      |
| Totaal voorzieningen  |                      |                      |
| <b>Schulden</b>   |                      |                      |
| <b>IX. Schulden op maximum 1 jaar</b>                                       |                      |                      |
| Handelsschulden   |                      |                      |
| leveranciers  | 758.775,97           | 1.124.310,85         |
| te ontvangen facturen   | 3.344.701,67         | 3.332.292,06         |
| Totaal  | 4.103.477,64         | 4.456.602,91         |
| Schulden met betrekking tot belastingen (saldo boekjaar)                    |                      |                      |
| Schulden met betrekking tot bezoldigingen (saldo boekjaar)                  |                      |                      |
|   | 307.682,47           | 235.629,84           |
| Overige schulden  |                      |                      |
| waarborgen concessies   | 50.232,39            | 59.071,34            |
| Totaal  | 50.232,39            | 59.071,34            |
| <b>X. Overlopende rekeningen</b>  |                      |                      |
|   | 13.379,00            | 36.186,76            |
| <b>Totaal schulden</b>  | <b>4.474.771,50</b>  | <b>4.787.490,85</b>  |
| <b>TOTAAL PASSIVA</b>   | <b>11.218.512,26</b> | <b>11.321.973,60</b> |

**RESULTATENREKENING boekjaar 2003**

|   | <u>31-12-03</u>     | <u>31-12-02</u>     |
|---|---------------------|---------------------|
| <b>I. Bedrijfsopbrengsten</b>             |                     |                     |
| <b>Dotatie</b>                            |                     |                     |
| dotatie werkingskosten                    | 1.501.000,00        | 1.524.000,00        |
| Totaal                                    | 1.501.000,00        | 1.524.000,00        |
| <b>Aëronautische opbrengsten</b>          | 940.245,71          | 940.665,06          |
| <b>Niet-aëronautische opbrengsten</b>     | 740.281,33          | 784.995,40          |
| <b>Andere bedrijfsopbrengsten</b>         | 53.764,44           | 80.415,99           |
| <b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>         | <b>3.235.291,48</b> | <b>3.330.076,45</b> |
| <b>II. Bedrijfskosten</b>                 |                     |                     |
| <b>1. Diensten en diverse goederen</b>    |                     |                     |
| kosten rollend materieel                  | 38.738,85           | 60.169,21           |
| chemische produkten                       | 22.113,15           | 16.390,35           |
| kosten gebouwen                           | 185.042,58          | 145.241,33          |
| elektriciteit                             | 61.168,77           | 41.316,01           |
| verwarming                                | 48.669,92           | 36.244,80           |
| water                                     | 38.915,17           | -8.741,88           |
| kosten administratie                      | 62.237,30           | 74.883,05           |
| kosten bedrijfskleding                    | 29.093,55           | 28.099,11           |
| kosten advies, boekhouding                | 28.794,70           | 7.006,23            |
| kosten milieucoördinator                  | 38.738,14           | 21.146,42           |
| kosten promotie luchthaven                | 47.078,77           | 60.469,04           |
| diversen kosten                           | 1.116,38            | 28.147,62           |
| <b>totaal</b>                             | <b>601.707,28</b>   | <b>510.371,29</b>   |
| <b>2. Bezoldigingen, sociale lasten</b>   | <b>2.726.936,21</b> | <b>2.685.090,52</b> |
| <b>3. Afschrijvingen en minderwaarden</b> | <b>1.360.185,04</b> | <b>1.005.911,94</b> |
| <b>4. Andere bedrijfskosten</b>           | <b>37.802,52</b>    | <b>43.091,96</b>    |
| <b>Totaal kosten</b>                      | <b>4.726.631,05</b> | <b>4.244.465,71</b> |





|  | <u>31-12-03</u>             | <u>31-12-02</u>             |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| <b>III. Bedrijfswinst / verlies</b>                                | -1.491.339,57               | -914.389,26                 |
| <b>IV. Financiële opbrengsten</b>                                  | 1.419.218,83                | 825.312,87                  |
| <b>V. Financiële kosten</b>  | 2.334,85                    | 7.358,67                    |
| <b>VI. Winst/ Verlies bedrijfsvoering</b>                          | -74.455,59                  | -96.435,06                  |
| <b>VII. Uitzonderlijke opbrengsten</b>                             | 70.373,34                   | 25,00                       |
| <b>VIII. Uitzonderlijke kosten<br/>(studies met dotaties)</b>      | 215.123,54                  | 29.368,47                   |
| <b>IX. Netto resultaat<br/>resultaat van het boekjaar</b>          | -219.205,79                 | -125.778,53                 |
| <b>Cash flow<br/>resultaat van het boekjaar<br/>afschrijvingen</b> | -219.205,79<br>1.360.185,04 | -125.778,53<br>1.005.911,94 |
| <b>TOTAAL</b>  | <b>1.140.979,25</b>         | <b>880.133,41</b>           |



Ministerie van de  
Vlaamse Gemeenschap

### **Samenstelling**

Dit jaarverslag is een uitgave van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap afdeling Personenvervoer en Luchthavens Graaf de Ferraris-gebouw, 5de verdieping Koning Albert II-laan 20, bus 4  
1000 Brussel  
tel. 02-553 78 11 - fax 02-553 78 65

### **Verantwoordelijke uitgever**

Paul Cattrysse, afdelingshoofd

### **Grafische vormgeving**

De Braekeler Nadia  
Logistiek - Digitale Drukkerij

### **Druk**

Logistiek - Digitale Drukkerij

### **Fotografie**

Jan Swinnen  
ASA-spotters

**Depotnummer** : D/2004/3241/052

**Uitgave** september 2004

Dit jaarverslag is gratis verkrijgbaar bij de voornoemde afdeling alsook bij de luchthaven Antwerpen, op volgend adres :

Internationale Luchthaven Antwerpen  
Luchthavenlei,  
2100 Deurne  
tel. 03-285 65 00  
fax 03-285 65 01

Hier kan u ook nog het jaarverslag 2002, alsmede de statistische jaarverslagen bekomen.

© Niets uit deze uitgave mag op welke wijze dan ook vermenigvuldigd worden, tenzij met uitdrukkelijke vermelding van : "Jaarverslag 2003 van de Internationale Luchthaven Antwerpen".



