



Standpunt over de Strategische visienota m.b.t. Vlaamse Regionale Luchthavens

Inhoud

1.	Kader	3
2.	Samenvatting ‘Strategische visie m.b.t. Vlaamse regionale luchthavens’	4
2.1.	De basisdoelstelling: evenwicht tussen economie en ecologie	4
2.2.	De concrete realisatie van de basisdoelstellingen	5
3.	Standpunt en vragen van de commissie	7
3.1.	Evenwicht tussen economie en ecologie op basis van het Europees reglementair kader.....	7
3.2.	Actieve betrokkenheid van de commissie in de strategische visievorming.....	8
3.3.	Realistisch tijdpad strategische visie	8
3.4.	Organisatiestructuur in lijn met nieuw bestuurlijk kader van het Vlaamse luchthavenbeleid	9
3.5.	Nood aan bewarende maatregelen.....	9
3.6.	Huidige milieuvergunning is niet noodzakelijk kader voor toekomstige exploitatie	10
3.7.	Regionale werkgroepen oprichten in de schoot van de commissie	10
3.8.	Verdere onderzoeksvragen	11

1. Kader

Op initiatief van minister Kris Peeters heeft de Vlaamse Regering op vrijdag 2 juni 2006 een strategische visienota m.b.t. de Vlaamse Regionale Luchthavens goedgekeurd. De minister heeft nu de opdracht om:

- voor de Vlaamse regionale luchthavens van Oostende en Kortrijk-Wevelgem een business-plan uit te werken in de context van een 'balanced growth'
- voor de Vlaamse regionale luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem regionale werkgroepen op te richten die het opmaken van het business-plan begeleiden
- voor de Vlaamse regionale luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem de meest adequate organisatiestructuur uit te werken en mogelijke privé-partners en/of lokale overheden te inventariseren
- voor de Vlaamse regionale luchthavens Antwerpen, Oostende en Kortrijk-Wevelgem na te gaan hoe en in welke mate het Vlaams Gewest de publieke functies zoals beveiliging en brandweer onder haar verantwoordelijkheid kan nemen en welke investeringen in infrastructuur zij nog voor haar rekening kan nemen om de noodzakelijke certificering te bekomen of te behouden

De Vlaamse Regering wenst eind 2006, begin 2007 een beslissing te nemen over hoe de luchthavens verder beheerd zullen worden en welke bijdrage de Vlaamse overheid hierin zal leveren. Op basis van het businessplan, zal voor elke luchthaven de finale strategische optie worden gekozen.

De Luchthavencommissie betreurt dat zij niet werd betrokken bij de uitwerking van de strategische visienota. Ook wordt vastgesteld dat er geen rol voor de Commissie is voorzien in de realisatie van de strategische beleidslijnen die in die visienota zijn verwoord.

De Vlaamse Luchthavencommissie is nochtans opgericht als het platform voor structureel overleg over het Vlaamse luchthavenbeleid. Zij wenst dan ook een actieve rol te spelen in het tot stand komen en de realisatie van de strategische visie, gezien dit tot de kerntaak van de commissie behoort.

Voorliggend standpunt bevat een aantal vragen voor de Vlaamse Regering die de VLC heeft zowel bij het proces van de strategische visievorming als bij de inhoud daarvan. Ook wordt bijzondere aandacht geschonken aan de rol van de VLC hierin.

2. Samenvatting 'Strategische visie m.b.t. Vlaamse regionale luchthavens'

De Vlaamse Regering erkent ten volle het sociaal economische belang van de drie regionale luchthavens. Als economische poorten voor Vlaanderen hebben ze een welvaartscreërend karakter.

Een gemeenschappelijke strategie moet elke luchthaven maximale kansen bieden om in de eigen luchtvaartniche de best mogelijke resultaten te bereiken. De Vlaamse Regering streeft voor elke luchthaven een gelijke behandeling na wat impliceert dat zij de luchthaven Kortrijk-Wevelgem als regionale toegangspoort erkent.

Hiertoe besliste de regering om de *huidige organisatie- en beleidsstructuur* te herzien, waarbij de luchthavens *bedrijfseconomisch* moeten kunnen functioneren, met meer autonomie, los van de historisch gegroeide structuren. Na afweging van het strategisch belang van elke regionale luchthaven en met een sluitend businessplan, kan de Vlaamse overheid financieel tussenkomen in de kosten van de instandhouding en modernisering van de *basisinfrastructuur*. Ook publieke functies zoals *beveiliging en brandweer* kunnen onder bepaalde voorwaarden onder de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid blijven.

2.1. De basisdoelstelling: evenwicht tussen economie en ecologie

De visie op de toekomstige ontwikkeling van de regionale luchthavens steunt op een evenwicht tussen de economische groeimogelijkheden en ecologie.

De Vlaamse Regering streeft met haar beleid meerdere (strategische) doelstellingen na:

- **De aantrekkingskracht van Vlaanderen als logistieke toplocatie versterken**
Luchthavens zijn essentiële knooppunten voor de verdere logistieke ontwikkeling van Vlaanderen. Nagedacht kan worden over welke complementaire banden uitgewerkt kunnen worden tussen de luchthavens van Oostende en Antwerpen met de nabij gelegen zeehavens. (Oostende en Zeebrugge enerzijds, Antwerpen anderzijds) De respectievelijke luchthavens kunnen bijdragen tot de verdere economische groei van haar regio.
- **Behoud van duurzame tewerkstelling op en rond de regionale luchthavens**

De Vlaamse Regering mikt op korte termijn op het behoud van de duurzame tewerkstelling op en rond de regionale luchthavens. Ze vertrekt daarbij van het gegeven dat de regionale luchthavens zich verder ontwikkelen op die deelmarkten waar in het verleden reeds een sterke marktpositie werd verworven.

■ **Het zorgen voor een leefbare woonomgeving**

Voor wat betreft de regionale luchthavens en de luchthavengerelateerde activiteiten wordt gewerkt in de richting van een 'balanced growth'. Specifieke aandachtspunten binnen deze doelstelling zijn de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit.

De Vlaamse Regering zal op korte termijn deze basisdoelstelling(en) vertalen in een beleid dat gebaseerd is op volgende elementen:

- Het uitwerken en het aanreiken van een stabiel exploitatiekader.
- Het nastreven van een partnerschap tussen de Vlaamse overheid en de luchthavenbeheerder, zodat een ontwikkelingsperspectief gegarandeerd blijft.
- Een duidelijke afbakening van de financiële verplichtingen van zowel de Vlaamse overheid als van de luchthavenbeheerder.
- Het aflijnen van een flankerend beleid op het vlak van leef-, woon- en werkklimaat, met onder meer maatregelen op het vlak van ruimtebeheer en -gebruik.

2.2. De concrete realisatie van de basisdoelstellingen

Voor wat betreft de concrete realisatie van de strategische visie wenst de Vlaamse Regering maximaal gebruik te maken van het rapport en de aanbevelingen van het Vlaams Forum Luchtvaart, de VIL-studie m.b.t. de potentiële mogelijkheden van Oostende als vrachtluchthaven en de studie businessplan intercommunale luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

De Vlaamse Regering stelt het (toekomstig) luchthavenbeleid op binnen volgend beslissingskader:

- een geïntegreerde benadering van de luchthavenproblematiek
- het maximaal behouden van het resterende patrimonium van de Vlaamse regionale luchthavens
- het garanderen van een degelijke juridische omkadering op lange termijn
- het garanderen van een stabiel milieukader dat gesteund is op verantwoordelijkheid van alle betrokken actoren
- het uitbouwen van een ruimtelijke ordening die de mogelijkheden tot ontwikkeling van de luchthaven veilig stelt



- het expliciet nastreven van een rendabele exploitatie van de luchthavens gesteund op een evenwicht tussen overheidstaken en privé-exploitatie.

3. Standpunt en vragen van de commissie

3.1. Evenwicht tussen economie en ecologie op basis van het Europees reglementair kader

De Vlaamse Regering streeft in haar beleid naar een evenwicht tussen de economische groeimogelijkheden en ecologie, waarbij in verband met ecologie specifieke aandacht gaat naar beheer van geluid en luchtkwaliteit.

De commissie wijst er op dat dit geluidsbeheer moet tot stand komen op basis van de principes van het Europees reglementair kader ter zake. Het gaat hier inzonderheid om de richtlijn 2002/30 betreffende de evenwichtige aanpak en de richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai. De laatste richtlijn is omgezet in Vlaamse regelgeving¹.

De richtlijn 2002/30 is enkel van toepassing op luchthavens met meer dan 50000 vliegbewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen, dus vallen de regionale luchthavens daar niet onder. Niettegenstaande deze vaststelling meent de commissie dat minstens de principes van deze richtlijn gehanteerd moet worden. Een evenwichtige aanpak van vliegtuiglawaai omvat vier essentiële elementen en vereist een zorgvuldige evaluatie van alle opties voor geluidsbestrijding.

Het betreft:

- Beheersing van het geluid aan de bron
- Operationele maatregelen
- Eventuele exploitatiebeperkingen
- Maatregelen in het kader van ruimtelijke ordening

De vier pijlers impliceren zowel maatregelen bij de exploitant als bij de overheid. Tot op heden zijn vooral de eerste maatregelen opgelegd. De VLC benadrukt hierbij de nood aan concrete beslissingen in het domein van ruimtelijke ordening.

Bij het overwegen van exploitatiebeperkingen dient volgens EU/2002/30 rekening gehouden te worden met de te verwachte kosten en baten van de diverse ter beschikking staande maatregelen, alsook met de specifieke kenmerken van de betrokken luchthaven.

¹ Besluit van de Vlaamse Regering inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni houdende de algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, 22 juli 2005.

De richtlijn 2002/49 vertaald in het Besluit van de Vlaamse Regering is van toepassing op de luchthavens van Antwerpen en Oostende. Aldus is er de verplichting om uiterlijk tegen 18 juli 2008 een geluidsplan en geluidsactieprogramma's op te maken.

De commissie meent dat een evenwichtig actieprogramma maatregelen zal bevatten in de verschillende pijlers van evenwichtige aanpak.

Het zijn dezelfde vier pijlers die ten grondslag moeten liggen aan het zoeken naar een evenwicht tussen economie en ecologie voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, waar op korte termijn het besluit niet van toepassing is.

3.2. Actieve betrokkenheid van de commissie in de strategische visievorming

De commissie wijst erop dat zij is opgericht als het platform voor structureel overleg over het Vlaamse luchthavenbeleid. Zij wenst dan ook een actieve rol te spelen in het tot stand komen en de realisatie van de strategische visie over de regionale luchthavens, gezien dit tot de kerntaak van de commissie behoort.

3.3. Realistisch tijdspad strategische visie

De VLC vraagt dat een realistisch tijdspad opgezet wordt voor de verdere uitwerking van de strategische visie, de vertaling naar operationele beleidsvoorstellen en de herziening van de huidige organisatie- en beleidsstructuur.

De commissie is tevreden dat, de Vlaamse Regering werk wil maken van de strategische visie en nieuwe businessplannen. De commissie heeft evenwel vragen bij de snelheid van het proces omdat, zoals verder blijkt, nog heel wat vragen moeten beantwoord worden vooraleer van een gedragen strategische visie en hiervan afgeleid een luchthavenbeleid kan gesproken worden.

Het is duidelijk dat de voorliggende strategische visie de aanzet vormt voor een verder uit te werken beleidsdocument, waarin zowel de visie, de operationele doelstellingen en beleidsacties, als de herziening van de huidige organisatie- en beleidsaansturing verder dienen vorm te krijgen.

De VLC stelt inderdaad vast dat de nota de algemene lijnen uittekent van het toekomstig beleid t.a.v. de regionale luchthavens. De visie is duidelijk geïnspireerd op de strategische visie

voor Zaventem en de luchthavenregio en neemt in grote lijnen de aanbevelingen van het Vlaams Forum Luchtvaart over. Ze moet echter op een onderbouwde manier verder uitgewerkt en geconcretiseerd worden.

Globaal zal een maatschappelijk gedragen strategische visie t.a.v. de regionale luchthavens in Vlaanderen moeten voortvloeien uit een gelijktijdige en evenwichtige afweging van effecten op economie, ruimte, mobiliteit en milieuaspecten. De vertaling naar concrete acties op die verschillende aspecten moet leiden tot een gebalanceerde groei.

De commissie vraagt hierbij dat wordt nagegaan hoe de elementen van de strategische visievorming die op punt zijn gezet in het proces rond Zaventem hun specifieke vertaling kunnen krijgen voor de regionale luchthavens. Er is in genoemd studieproces heel wat materiaal samengebracht dat ook dienstig kan zijn voor de verdere uitwerking van de strategische visie, operationele doelstellingen en beleidsacties voor de regionale luchthavens.

Verder zal moeten bekeken worden wat de rol is van de regionale luchthavens als logistiek knooppunt en als motor voor de verschillende regionale economieën.

Tevens dient het profiel van de regionale luchthavens scherper te worden gesteld, niet alleen in Vlaamse context, maar ook in een grensoverschrijdende context.

3.4. Organisatiestructuur in lijn met nieuw bestuurlijk kader van het Vlaamse luchthavenbeleid

Minister Moerman werkt in opdracht van de Vlaamse Regering aan een bestuurlijk kader voor het Vlaamse Luchthavenbeleid. De nieuwe organisatiestructuur en de rol van de betrokken overheden hierin dienen in dat kader te passen.

Voor de opmaak van de nieuwe organisatie- en beleidsstructuur dienen verschillende alternatieven onderzocht te worden. Hiervoor is het opportuun om de beheersstructuur in relatie tot de omgevingskarakteristieken van de Waalse en Europese regionale luchthavens te analyseren.

3.5. Nood aan bewarende maatregelen

De commissie ondersteunt de doelstelling die het maximaal behouden van het resterende patrimonium van de Vlaamse regionale luchthavens vooropstelt. De vraag naar een realistisch tijdspad voor de opmaak van een gedragen strategische visie impliceert dan ook dat in afwachting van dit luchthavenbeleid de Vlaamse Regering bewarende maatregelen dient te ne-

men voor het in stand houden van haar regionale toegangspoorten, specifiek voor de publieke functies in de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem. De VLC vindt dat hiervoor extra financiële middelen in de begroting voorzien moeten worden.

3.6. Huidige milieuvergunning is niet noodzakelijk kader voor toekomstige exploitatie

De VLC vindt dat de milieuvergunningen van de regionale luchthavens herzien moeten kunnen worden in functie van de uitgewerkte strategische visie en de specifieke businessplannen. Hierbij wordt bijvoorbeeld verwezen naar de vooruitzichten van Boeing en Airbus die voor de komende 20 jaar een jaarlijkse groei van het vrachtverkeer van +- 6% voorzien. Eurocontrol verwacht de komende 10 jaar een jaarlijkse groei van de zakenvluchtbewegingen van +- 7%. Indien uit de strategische visie blijkt dat deze groeiscenario's ook realistisch en wenselijk zijn in de regionale luchthavens, kan worden vastgesteld dat de huidige milieuvergunningen niet toelaten dat de Vlaamse regionale luchthavens deze groei kunnen accommoderen.

3.7. Regionale werkgroepen oprichten in de schoot van de commissie

Voor de Vlaamse regionale luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem worden regionale werkgroepen opgericht die het opmaken van het business-plan zullen begeleiden.

Een business-plan of ondernemingsplan is een bedrijfsaangelegenheid en dus een zaak van de (toekomstige) luchthavenuitbater.

De regionale werkgroepen dienen zich volgens de commissie niet zozeer in te laten met de opmaak van het business plan, maar hebben wel een belangrijke rol bij de verdere uitwerking van de in dit standpunt besproken strategische visie. Hierdoor ontstaat een globaal gedragen visie met zowel een insteek van onderuit, via de regionale werkgroepen, als invulling van bovenaf, via de Vlaamse Luchthavencommissie en de overheid.

Het spreekt vanzelf dat de op te maken business-plannen finaal kaderen in de verder uit te werken strategische visie.

Het is binnen deze context dat de drie werkgroepen best worden opgericht in de schoot van de Vlaamse Luchthavencommissie. Vooreerst past dit binnen de opdracht van de commissie. Ten

tweede kunnen in de commissie door uitwisseling van ideeën synergieën ontstaan en kan de toetsing gebeuren met de visies van de overheid en de commissie.

De voorzitter heeft al op 15 juni een brief verstuurd naar Minister Peeters. (VLC(WG.strat.visie_D06_01)) om de oprichting in de schoot van de commissie te bepleiten.

Verder wijst de commissie naar de beslissing *van de vorige Vlaamse Regering* in 2004 waarbij, met het oog op een duurzame exploitatie van de regionale luchthaven Antwerpen, beslist werd tot de oprichting van een Publiek Private Samenwerking. Op basis van het onderzoek van de ingediende offertes wordt thans verder onderhandeld met het consortium Antwerp City Airport (ACA), dat momenteel een milieueffectenrapport opmaakt van het ingediende voorstel. Dit consortium heeft ook een business-plan ingediend. De opgebouwde ervaring inzake de opmaak en de evaluatie van het business-plan dient ingebracht te worden in dit proces.

3.8. Verdere onderzoeksvragen

De commissie stelt verder volgende specifieke onderzoeksvragen naar voren, waarin ook de commissie zelf studiewerk kan verrichten:

- **Welk partnerschap tussen de Vlaamse overheid en de luchthavenbeheerder leidt tot een rendabele exploitatie?**
De VLC vermoedt dat een rendabele uitbating van de Vlaamse regionale luchthavens zonder overheidssteun niet realistisch is. Het is bijgevolg relevant om na te gaan volgens welke structuur de ons omringende regionale luchthavens uitgbaat en beheerd worden en tot welke bedrijfsresultaten dit leidt.
- **Hoe kan de overheid instaan voor de financiering van de beveiliging, de brandweer en de basisinfrastructuur rekening houdend met de Europese regelgeving.**
- **Welke lessen kunnen getrokken worden uit de rol die de overheid speelt bij het beheer, de financiering van de andere vervoersmodi (NMBS, De Lijn, Havenbedrijven, ...)**