



Advies

Aangaande concessies van openbare dienst
voor de commerciële uitbating van de
luchthavens van Oostende-Brugge en
Antwerpen

Brussel, 9 juli 2013

Adviesvraag: Advies betreffende de ontwerpovereenkomsten aangaande de concessie van openbare dienst voor de commerciële uitbating van de luchthaven Oostende-Brugge en de concessie van openbare dienst voor de commerciële uitbating van de luchthaven Antwerpen

Adviesvrager: Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 4 juli 2013

Adviestermijn: spoedadvies

Goedkeuring/bekrachtiging raad: na schriftelijke procedure

Inhoud

Krachtlijnen van het advies.....	4
Situering adviesvraag.....	6
Advies.....	7
1. Inleidende bemerkingen.....	7
2. Concessieovereenkomst als laatste stap	7
3. Aandacht voor strategisch en economisch belang.....	8
4. Rendabiliteitsverbetering is vereiste.....	9
5. Opmaken en realiseren van een strategische visie.....	9
6. Aandacht voor personeel en sociaal overleg	10
7. Volgen van EU-regelgeving.....	11
8. Zekerheid voor huidige bedrijven op de luchthavens.....	11
9. Duidelijkheid over externe relaties	12
10. Evaluatiemogelijkheden voorzien.....	13
11. Blijvend ruimte voorzien voor opleiding piloten	13
12. Data nodig voor beleidsondersteuning.....	13
13. Opmerkingen van technische aard.....	14

Krachtlijnen van het advies

Op 4 juli 2013 werd de Vlaamse Luchthavencommissie om advies gevraagd over de ontwerpconcessieovereenkomsten die zullen afgesloten worden met de luchthavenexploitatie maatschappij voor de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen.

Met deze concessieovereenkomsten voert de Vlaamse overheid deels het “decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem” van 10 juli 2008 (Belgisch Staatsblad van 22 oktober 2008) uit. Hieraan werd met het decreet van 8 mei 2009 de luchthaven van Antwerpen toegevoegd. De VLC vraagt dat de Vlaamse Regering op korte termijn duidelijkheid geeft over de oplossingsrichting en het tijdsplan voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, voor het uitvoeren van het volledige decreet.

Als adviesorgaan voor het Vlaamse luchthavenbeleid heeft de VLC in het recente verleden aangedrongen op het ondersteunen van de strategische en economische rol van de regionale luchthavens.

Hoewel de standpunten tussen de leden in dit dossier vaak en sterk uiteenlopen wordt in dit advies een consensus bereikt over bepaalde elementen van de concessieovereenkomst, die een bijdrage kunnen betekenen voor de versterking van het economisch belang van de regionale luchthavens.

De VLC verwacht dat de concessieovereenkomsten een positieve bijdrage levert aan de toegevoegde waarde en de tewerkstelling (direct en indirect). Daarnaast vraagt de VLC de garantie dat de nieuwe structuur een verbetering is voor de overheid door een toename van de rendabiliteit.

De VLC wil dat de LEM's zich ten volle zullen inschakelen bij de realisatie van de strategische visie over de luchthavens door deze op te nemen in het businessplan. De VLC vraagt dat, na toewijzing van de concessies, de betrokken ondernemingen zich en hun businessplan komen voorstellen op een zitting van de Vlaamse Luchthavencommissie. Om de ontwikkeling van de luchthavens beleidsmatig te kunnen opvolgen is het aanbieden en publiceren van relevante data zeer belangrijk.

Personeel, personeelsoverdracht en sociaal overleg zijn niet opgenomen in de concessieovereenkomsten omdat ze, volgens het LOM-LEM-decreet, deel moeten uitmaken van afzonderlijke overeenkomsten. De VLC hecht belang aan een goed functionerend sociaal overleg en vraagt hiervoor garanties op te nemen in de concessieovereenkomsten.

Over de EU-regelgeving omtrent grondafhandelingsdiensten, zoals omschreven in Richtlijn 96/67/EG, wenst de VLC duidelijkheid over wie op de regionale luchthavens de (juridische) eindverantwoordelijkheid draagt.

De Europese Commissie heeft een wijziging aangekondigd van de regelgeving omtrent de subsidies voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. De Vlaamse Luchthavencommissie verwacht dat de voorliggende concessieovereenkomsten de vigerende EU-regelgeving over staatssteun volgen en dat de Vlaamse overheid zich voorbereidt op deze nieuwe regelgeving en de concessie- en subsidieovereenkomsten daar te gepaste tijde aan aanpast.

De herstructurering van de luchthavens houdt ook in dat er een overdracht zal moeten gebeuren van lopende concessieovereenkomsten op de luchthaven. Om ongerustheid te vermijden vraagt de VLC om hierover zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen.

De VLC vraagt eveneens duidelijkheid over Belgocontrol, de bevoegdheden van de luchthaveninspectie en de regeling over de erfdienstbaarheden. De VLC benadrukt dat de Vlaamse regionale luchthavens zich blijvend moeten openstellen voor de opleiding van piloten en het uitvoeren van oefenvluchten.

Aangezien dat 25 jaar een lange looptijd is en de huidige economische situatie ongunstig is, vraagt de VLC om evaluatie- en herzieningsmogelijkheden in te bouwen in de concessieovereenkomst. De VLC pleit ook voor het opnemen van sanctiemogelijkheden in de concessieovereenkomst indien elementen ervan niet worden nageleefd door de LEM. De VLC verwacht ook dat er een procedure wordt ontwikkeld en opgenomen in de concessieovereenkomst die de klachten van derden op een transparante en objectieve wijze behandelt.

Situering adviesvraag

Op 6 juni 2006 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie voor de herstructurering van de Vlaamse regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen goed. Daarin besliste ze om de organisatie- en beleidsstructuur van de regionale luchthavens te herzien, waarbij de luchthavens bedrijfseconomisch moeten kunnen functioneren, met meer autonomie en een aangepaste beheersstructuur los van de historisch gegroeide structuren.

De herstructurering is uitgewerkt in het “decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem” van 10 juli 2008 (Belgisch Staatsblad van 22 oktober 2008). Hieraan werd met het decreet van 8 mei 2009 de luchthaven van Antwerpen toegevoegd.

Het decreet voorziet een LOM-LEM-structuur voor de luchthavens. De luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM), een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap (EVA) staat in voor:

- De instandhouding en het beheer van de bestaande en toekomstige basisinfrastructuur
- De terbeschikkingstelling van de gecertificeerde basisinfrastructuur volgens internationale reglementering (ICAO)
- Eindverantwoordelijkheid voor de controle-, veiligheid- en beveiligingsdiensten en brandweerdiensten.

De luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM), een privaatrechtelijke vennootschap, staat in voor:

- De commerciële uitbating van de luchthaven
- Het uitvoeren van taken inzake luchtvaartveiligheid en luchtvaartbeveiliging tegen een financiële compensatie

Op 22 februari 2013 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het ontwerp van besluit dat de statuten regelt van de EVA Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Oostende-Brugge en van de EVA Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Antwerpen.

De aanbestedingsprocedure voor de gunning van de LEM is momenteel in de laatste fase. De gunning is voorzien medio 2013.

De Vlaamse Regering heeft op 4 juli 2013 de Vlaamse Luchthavencommissie om advies gevraagd over de ontwerpconcessieovereenkomsten die zullen afgesloten worden met de luchthavenexploitatiemaatschappij voor de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen, zoals voorzien in het art. 2 § 1 5° van het besluit van 17 juli 2009 over de werking en samenstelling van de Vlaamse Luchthavencommissie. Gezien de termijn van gestanddoening van de offerte, vraagt de Vlaamse Regering om zo spoedig mogelijk advies te verlenen.

Advies

1. Inleidende bemerkingen

De Vlaamse Regering heeft de Vlaamse Luchthavencommissie om een spoedadvies gevraagd over de inhoud van de ontwerpconcessieovereenkomsten voor de commerciële uitbating van twee regionale luchthavens. Dit is een zeer belangrijk dossier voor de VLC omdat het belangrijke consequenties heeft voor de toekomst van de regionale luchthavens. De Commissie vindt de termijn die ze krijgt om haar advies te formuleren over deze materie te kort.

De adviesvraag aan de Vlaamse Luchthavencommissie bevat niet alle beschikbare informatie. Zo ontbreken onder meer stukken tekst uit de concessieovereenkomst die te maken hebben met financiële aspecten, het businessplan van de toekomstige LEM en bijlagen zoals de lijsten met lopende investeringen. Door deze ontbrekende informatie kan de VLC de impact van deze concessieovereenkomsten niet volledig inschatten. Bovendien leven er binnen de VLC verschillende visies over de marktconformiteit van deze concessieovereenkomsten.

Niettemin heeft de Vlaamse Luchthavencommissie op deze korte termijn een grondig debat gevoerd over deze ontwerpconcessieovereenkomsten. Daarna is het advies afgewerkt via een schriftelijke procedure.

Momenteel zijn de onderhandelingen over de gunning van de LEM en de ondertekening van de concessieovereenkomst met de toekomstige LEM in de laatste fase. Gezien het belang van dit dossier en desondanks de moeilijke omstandigheden en tijdsdruk vraagt de VLC dat de Vlaamse Regering rekening houdt met haar opmerkingen en ze maximaal overneemt in de nieuwe concessieovereenkomsten.

De VLC is geen betrokken actor bij de onderhandeling en gunning van de concessies, wat ook de taak van de Commissie niet is. De VLC zal in dit advies geen standpunten innemen over de vereisten die worden gesteld aan de LEM binnen de gunningsprocedure. Dit advies gaat na of de concessieovereenkomst kadert in het strategisch belang van de luchthavens in Vlaanderen, wat de kerntaak van de VLC is.

2. Concessieovereenkomst als laatste stap

De ondertekening van de concessieovereenkomsten is de laatste stap in de uitvoering van het LOM-LEM-decreet¹. Voor alle partijen zal deze stap moeten leiden tot een revitalisering van de regionale luchthavens. De modaliteiten in dit advies leveren hiertoe

¹ Decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem" van 10 juli 2008 (Belgisch Staatsblad van 22 oktober 2008). Hieraan werd met het decreet van 8 mei 2009 de luchthaven van Antwerpen toegevoegd.

een bijdrage. De VLC is tevreden dat deze stap nu gezet wordt waardoor voor alle betrokken actoren van de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen duidelijkheid komt over de toekomst van de luchthavens.

De Vlaamse Luchthavencommissie heeft op meerdere momenten in het proces van de herstructurering van de regionale luchthavens de mogelijkheid gehad om een advies te formuleren. Ze heeft dat ook gedaan over de Strategische visie² en het decreet op de LOM-LEM³. Hoewel de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement de LOM-LEM-structuur van de regionale luchthavens via decreet heeft vastgelegd, wenst de VLC opnieuw onder de aandacht te brengen dat binnen de Luchthavencommissie niet alle leden overtuigd zijn dat deze structuur als enige de beste beheersstructuur is voor de Vlaamse regionale luchthavens.

De adviesvraag bevat enkel de ontwerpconcessieovereenkomsten van de luchthaven van Antwerpen en van de luchthaven van Oostende-Brugge. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem staat niet vermeld in de adviesvraag. De VLC vindt dit spijtig omdat in het LOM-LEM-decreet net de gelijke behandelwijze van de drie luchthavens voorop stond.

In haar Memorandum⁴ van 2009 heeft de Vlaamse Luchthavencommissie gesteld dat het proces van verzelfstandiging van elke luchthaven een eigen dynamiek kent en daardoor op zijn eigen ritme moet afgewerkt worden. De VLC kan dus aanvaarden dat er voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem een andere timing wordt aangehouden maar vraagt dat de Vlaamse Regering op korte termijn duidelijkheid geeft over de oplossingsrichting en het tijdsplan voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem. Verdere onduidelijkheid kan immers de certificering en de toekomst van deze luchthaven in het gedrang brengen.

3. Aandacht voor strategisch en economisch belang

De Vlaamse regionale luchthavens hebben een strategisch en economisch belang voor Vlaanderen⁵. De directe toegevoegde waarde van de regionale luchthavens Antwerpen, Oostende en Kortrijk bedraagt 76,6 miljoen euro (gegevens 2009). Naast directe toegevoegde waarde genereren ze ook indirecte toegevoegde waarde van 74,9 miljoen euro. In totaal bedraagt de toegevoegde waarde van de regionale luchthavens dus 151,5 miljoen euro. Dit is 0,07% van het Bruto Binnenlands Product in Vlaanderen. De totale tewerkstelling, directe en indirecte, in de regionale luchthavens bedraagt 2408 VTE of ongeveer 0,10% van de tewerkstelling in Vlaanderen in 2009.

² VLC, 2006, Standpunt over de strategische visienota m.b.t. Vlaamse Regionale luchthavens, 13 juli 2006

³ VLC, 2007, Advies over het voorontwerp van decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem, 8 november 2007

⁴ VLC, 2009, Memorandum Vlaamse Luchthavencommissie voor een proactief en geïntegreerd Vlaams luchthavenbeleid, 14 mei 2009

⁵ 2011, Nationale Bank van België, Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium – report 2009, working paper document nr 218, 81 p.

De Vlaamse Luchthavencommissie vraagt dat er in de concessieovereenkomst voldoende garanties worden gegeven zodat dit economisch belang wordt erkend en in de toekomst wordt versterkt. De toegevoegde waarde en werkgelegenheid die de luchthavens leveren, zal moeten toenemen.

4. Rendabiliteitsverbetering is vereiste

Naast het versterken van het economisch belang van de luchthavens, vraagt de VLC ook de garantie dat deze nieuwe structuur voor de overheid een verbetering is. De concessieovereenkomst moet zorgen dat het beheer van de luchthavens efficiënter, duurzamer en goedkoper wordt dan momenteel het geval is, zonder de veiligheid van personeelsleden, reizigers en omwonenden in gevaar te brengen.

De rendabiliteit van de luchthavens zal moeten toenemen door een verlaging van de uitbatingskosten en een verhoging van de toegevoegde waarde. De VLC vindt het belangrijk dat de concessieovereenkomst hiervoor voldoende garanties biedt.

Op het ogenblik van de adviesvraag werd nog geen informatie beschikbaar gesteld over de respectievelijke businessplannen voor de regionale luchthavens. Dit maakt dat de VLC deze mogelijke rendabiliteitsverbetering niet kan beoordelen. De VLC vraagt een correcte kosten-batenanalyse die de VLC en de Vlaamse Regering in de toekomst in staat moet kunnen stellen om dit te beoordelen. De vraag die vóór een eventuele beslissing over de gunning moet beantwoord zijn is of de totale kostprijs voor de overheid van de nieuwe structuur op basis van de concessies lager of hoger is dan in de huidige situatie. De VLC verwacht garanties dat de balans inkomsten – uitgaven positief is voor de overheid.

5. Opmaken en realiseren van een strategische visie

De eerste stap in het proces die geleid heeft tot de herstructurering van de beheersstructuur van de regionale luchthavens, was de ontwikkeling van een strategische visie over de luchthavens. In haar Visienota van 2 juni 2006 stelde de Vlaamse Regering een aantal uitgangspunten als beslissingskader voorop: een geëigende benadering van de luchthavenproblematiek, degelijke juridische omkadering, garanderen van een stabiel milieukader, ruimtelijke ordening die de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven veilig stelt, het expliciet nastreven van een rendabele exploitatie van de luchthavens gesteund op een evenwicht tussen overheidstaken en privé-exploitatie,...

De nieuwe beheersstructuur is de uitwerking van één punt van deze strategische visie. De VLC heeft in vorige adviezen reeds meermaals aangegeven dat het cruciaal is dat de Vlaamse Regering een langetermijnvisie heeft op de ontwikkeling van de verschillende luchthavenregio's waarin duidelijk gesteld wordt hoe de gewenste ontwikkeling van de luchthavens en de luchthavenindustrie eruit ziet. Deze strategische visie moet mee in rekening nemen wat in andere regio's gebeurt en moet een antwoord bieden op

huidige concurrentieverstorende elementen zoals de VLC deze in haar rapport⁶ van 29 maart 2012 heeft geformuleerd.

Eens deze visie is uitgewerkt mag de afgesloten concessieovereenkomst de uitvoering van de visie niet in de weg staan.

De Vlaamse Luchthavencommissie, als adviesorgaan voor het Vlaamse luchthavenbeleid, vraagt betrokkenheid bij de opmaak en uitwerking van de strategische visie voor de luchthavens door de Vlaamse Regering.

De VLC vraagt dat, na toewijzing van de concessies, de betrokken ondernemingen zich en hun businessplan komen voorstellen op een zitting van de Vlaamse Luchthavencommissie.

6. Aandacht voor personeel en sociaal overleg

Als een overlegorgaan waarin de sociale partners vertegenwoordigd zijn, hecht de VLC belang aan een goed functionerend sociaal overleg. De Vlaamse Luchthavencommissie stelt vast dat verwijzingen naar personeel, personeelsoverdracht en sociaal overleg niet zijn opgenomen in de concessieovereenkomsten. De Vlaamse overheid heeft aangegeven dat deze elementen zijn opgenomen in andere overeenkomsten die zullen gesloten worden tussen de Vlaamse overheid en de LEM zoals voorzien is in het LOM-LEM-decreet. Omdat de VLC niet beschikt over deze teksten kan ze hierover geen advies verlenen.

De Vlaamse Luchthavencommissie vraagt dat de Vlaamse overheid een duidelijke verwijzing in deze concessieovereenkomst opneemt dat de LEM respect moet hebben voor de sociale wetgeving en het voorzien sociaal overleg op de geëigende manier te voeren. De VLC vraagt eveneens dat er instrumenten worden ontwikkeld voor de Vlaamse Overheid en de LOM om dit te controleren en indien nodig af te dwingen.

Daarnaast vraagt de Luchthavencommissie om het personeel voldoende en op regelmatige tijdstippen te informeren en waar nodig te betrekken bij het overleg tussen LOM en LEM. Zo wordt momenteel de kennis en ervaring van het personeel gebruikt om te bepalen waar en wanneer investeringen in de luchthaven nodig zijn, de VLC wenst dat deze betrokkenheid in de toekomst verzekerd blijft.

De VLC vraagt eveneens dat de LEM voldoende opleidingsmogelijkheden voorziet voor het personeel en hierin voldoende ambitieus te zijn zoals bijvoorbeeld de bestaande opleidingen voor specifiek luchthavengebonden beroepen zoals in het Waalse Gewest (lader/losser, check-in agenten,...).

⁶ VLC, 2012, Rapport over de concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem versus de luchthavens van Charleroi en Luik, 29 maart 2012

7. Volgen van EU-regelgeving

In de concessieovereenkomst staat dat de LEM zal instaan voor de grondafhandelingsdiensten. De VLC wil onder de aandacht brengen dat de Europese Richtlijn 96/67/EG voorziet dat de nodige faciliteiten en diensten moeten aangeboden worden zodat de grondafhandelingsdiensten, die ruimer zijn dan enkel bagageafhandeling, hun dienstverlening in optimale omstandigheden kunnen organiseren en aanbieden. De VLC wenst duidelijkheid over wie de (juridische) eindverantwoordelijkheid draagt voor deze faciliteiten, diensten, dienstverlening, (sub)concessies en beheer.

De Vlaamse overheid zal een subsidieovereenkomst sluiten met de LEM over onder meer de kosten voor veiligheid en beveiliging. Veiligheid en beveiliging zijn taken die normaal gezien door de overheid moeten uitgevoerd worden. Op kleinere luchthavens staat de Europese Commissie toe dat deze door de exploitatiemaatschappij gebeuren. De financiering hiervan gebeurt op de verschillende luchthavens op Belgisch grondgebied op een verschillende wijze. Zoals de VLC in paragraaf 5 van dit advies stelt, verwacht ze dat deze oneerlijke concurrentie wordt weggewerkt. Bovendien plant de Europese Commissie een herziening van de Europese richtsnoeren⁷ uit 2005 die de overheidssubsidies voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen regelen. De intentie van de Europese Commissie is om de huidige regelgeving te verstrengen. De Vlaamse Luchthavencommissie verwacht dat de voorliggende concessieovereenkomsten de vigerende EU-regelgeving over staatssteun volgen en dat de Vlaamse overheid zich voorbereidt op deze nieuwe regelgeving en de concessie- en subsidieovereenkomsten daar te gepaste tijde aan aanpast.

8. Zekerheid voor huidige bedrijven op de luchthavens

Het ontwerp van concessieovereenkomst voor de commerciële uitbating van de luchthavens voorziet dat de bedrijven die momenteel een concessie hebben op de luchthavens kunnen blijven. De huidige concessieovereenkomsten tussen de bedrijven en de luchthavens zullen volledig overgedragen worden aan de LEM.

De VLC stelt vast dat volgens het eigendomsrecht de overdracht van lopende concessie van een publiekrechtelijke instantie naar een privaatrechtelijke rechtspersoon (LEM) juridisch onzeker is. Om verdere ongerustheid te vermijden vraagt de VLC om hierover zo snel mogelijk duidelijkheid te geven aan de betrokken bedrijven. De overdracht van de lopende concessies mag niet negatief zijn voor de huidige concessionarissen en de VLC vraagt hiervoor voldoende garanties.

Bij de beëindiging van lopende concessieovereenkomsten met bedrijven en kantoren gaan de eigendomsrechten op opbouw van onroerend goed naar de LOM. In voorliggende concessieovereenkomsten staat dat de LEM nieuwe concessies zal toekennen.

⁷ Mededeling Europese Commissie inzake communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven, 6.09.2005. PB C 312 van 9.12.2005

Het is voor de VLC onduidelijk hoe de eigendomsoverdracht tussen de LOM en de LEM zal gebeuren. De VLC vraagt om dit te verduidelijken.

In bijlage bij de concessieovereenkomst tussen LOM en LEM is een lijst opgenomen van alle lopende concessies op de luchthaven. De VLC stelt vast dat zo'n lijst ontbreekt voor de andere lopende overeenkomsten, zoals deze inzake brandstofbevoorrading en afhandeling. De VLC vraagt om in de concessieovereenkomsten tussen LOM en LEM ook deze overeenkomsten te vermelden.

9. Duidelijkheid over externe relaties

De diensten die Belgocontrol levert aan de regionale luchthavens, zoals overeengekomen in 1989 tussen de federale overheid en de gewesten, zijn kosteloos voor de regionale luchthavens van Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende. Nieuwe diensten die na 1989 werden aangeboden, worden wel vergoed. De VLC stelt vast dat in de voorliggende concessieovereenkomsten het engagement van de Vlaamse Regering is opgenomen om deze kosten nooit door te rekenen aan de LEM tenzij deze de huidige niveaus zou overschrijden. De VLC stelt zich hier vragen bij gezien:

- De lange looptijd van de concessie
- De mogelijke herziening van de overeenkomst van 1989
- de verwachte wijzigingen in de Europese regelgeving
- de onduidelijkheid over wie deze kosten dan wel moet dragen.

Beveiliging en veiligheid is een bevoegdheid van de federale overheid die valt onder het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart (DGLV). De exacte bevoegdheden van de luchthaveninspectie op de regionale luchthavens moeten uitgeklaard worden. De Vlaamse Luchthavencommissie vraagt dat op korte termijn overleg tussen de Vlaamse en de Federale overheid wordt georganiseerd dat leidt tot duidelijkheid over deze bevoegdheden.

De Europese Commissie is een belangrijke wetgevende actor in het luchtvaart- en luchthavenbeleid. In paragraaf 7 van dit advies heeft de Vlaamse Luchthavencommissie al verwezen naar de subsidieovereenkomst tussen overheid en LEM, en de wijzigende Europese context omtrent deze subsidies. De VLC verwacht dat de Vlaamse overheid de Europese Commissie tijdig contacteert om duidelijkheid te krijgen over de mogelijkheden voor subsidies binnen de huidige en de eventueel gewijzigde regelgeving en zich hier op voorbereidt.

In de concessieovereenkomst staat dat het Vlaams Gewest de intentie heeft om een algemene regeling uit te werken over de luchtvaarterfdienstbaarheden. De VLC wil de aandacht er op vestigen dat de regeling van deze luchtvaarterfdienstbaarheden in overleg met de federale overheid moet gebeuren.

10. Evaluatiemogelijkheden voorzien

De concessies van openbare dienst voor de commerciële uitbating van de luchthavens hebben een looptijd van 25 jaar in een markteconomische situatie. Zoals bekend is de huidige markteconomische situatie niet rooskleurig en zijn de vooruitzichten evenmin gunstig. In de ontwerpovereenkomst met de luchthaven van Oostende-Brugge is een impliciete verwijzing naar de economische situatie opgenomen. Meer in het bijzonder is er een aparte paragraaf die handelt over “daling economische activiteit”. Deze paragraaf is niet terug te vinden in deze van de luchthaven van Antwerpen.

Aangezien dat 25 jaar een lange looptijd is en de huidige economische situatie ongunstig is, vraagt de VLC om evaluatie- en herzieningsmogelijkheden in te bouwen in de concessieovereenkomst. De VLC pleit ook voor het opnemen van sanctiemogelijkheden in de concessieovereenkomst indien elementen ervan niet worden nageleefd door de LEM. De VLC verwacht ook dat er een procedure wordt ontwikkeld en opgenomen in de concessieovereenkomst die de klachten van derden ten aanzien van de LEM, op een transparante en objectieve wijze behandelt en indien nodig sanctioneert.

11. Blijvend ruimte voorzien voor opleiding piloten

De Vlaamse Luchthavencommissie vindt het belangrijk dat er in de concessieovereenkomst aandacht wordt besteed aan de opleiding voor piloten. Vanuit de sector bestaat een voortdurende vraag voor goede pilotenopleidingen. De VLC stelt vast dat er steeds minder luchthavens zijn waar piloten gebruik van kunnen maken tijdens oefenvluchten. De Commissie vindt het positief dat er in de concessieovereenkomst is opgenomen dat de mogelijkheid voor het uitvoeren van oefenvluchten moet verzekerd blijven. De VLC vraagt dat de Vlaamse regionale luchthavens zich hiervoor blijvend openstellen.

12. Data nodig voor beleidsondersteuning

Om het beleid van de Vlaamse Regering te ondersteunen, op te volgen en te kunnen bijsturen, zijn betrouwbare kerncijfers nodig. De Commissie vraagt daarom de zekerheid te krijgen dat de LEM tijdig voor deze data zal zorgen. De VLC denkt onder meer aan gegevens over het aantal passagiers, vervoerde tonnage, modale verdeling van de reizigers van en naar de luchthavens, bereikbaarheidsprofiel van de luchthavens,... Deze cijfers zijn eveneens nodig voor het mobiliteitsbeleid dat voor personenvervoer comodaliteit nastreeft volgens het STOP-principe.

13. Opmerkingen van technische aard

De VLC is van oordeel dat de mogelijke vrijstelling van concessievergoeding voor het eerste werkingsjaar na de aanvangsdatum transparanter moet geformuleerd worden (art. 7.1) Enkel de aeronautische opbrengsten van de DAB Luchthaven Antwerpen of Oostende-Brugge van de laatste kalendermaand voorafgaand aan de aanvangsdatum, kunnen hiervoor bepalend zijn. De andere voorwaarde zou op dit ogenblik reeds duidelijk moeten zijn. Daarom vraagt de VLC om de structuur van artikel 7.1 logischer op te bouwen.

De Vlaamse Luchthavencommissie stelt vast dat in de bijlage 1 “Definities” van de concessieovereenkomst van de luchthaven Antwerpen meermaals wordt verwezen naar de luchthaven van Oostende-Brugge. De VLC vermoedt dat hier de “luchthaven van Antwerpen” bedoeld wordt en stelt voor om dit in de definitieve versie aan te passen.