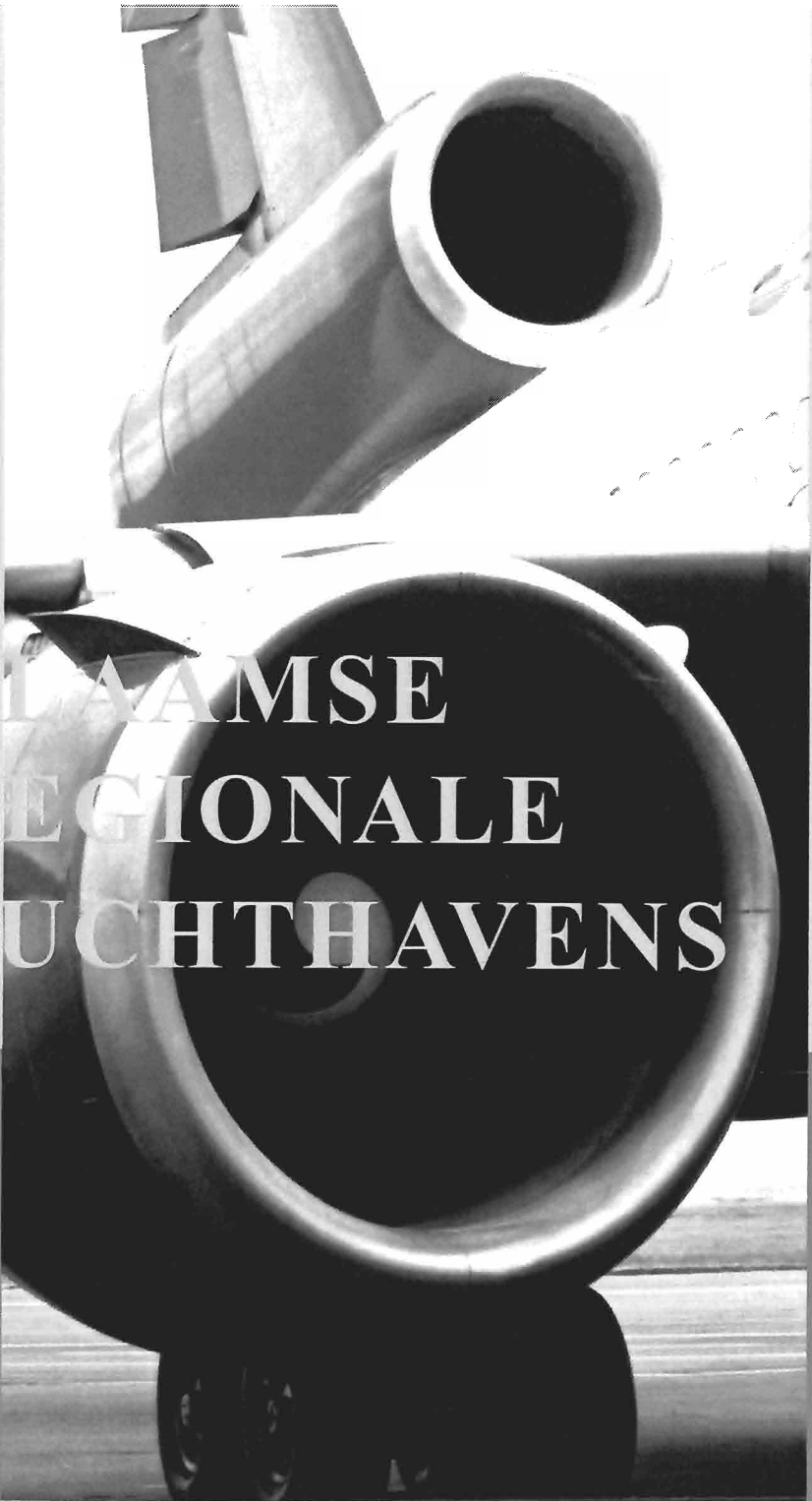


JAARVERSLAG
2002



VLAAMSE
REGIONALE
LUCHTHAVENS

OostendeAntwerpen



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

JAARVERSLAG
2002

Vlaamse Regionale Luchthavens

Oostende Antwerpen



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap



INHOUDSTAFEL

Voorwoord	5
1. Beheersresultaten	7
1.1. Verkeer	8
1.2. Financiële resultaten	8
1.3. Investerings	9
1.4. Personeelsbeleid	10
1.5. Luchthavenbeveiliging	10
1.6. Luchthavenvergoedingen	12
2. Luchthaven Oostende	13
2.1. Profiel van de luchthaven	13
2.2. Vrachtvervoer	13
2.3. Passagiersvervoer	14
2.4. Investerings	14
2.5. Nachtvluchten	15
2.6. Milieuzorg	15
2.7. Promotie	16
3. Luchthaven Antwerpen	17
3.1. Profiel van de luchthaven	17
3.2. Passagiersvervoer	17
3.3. Vrachtvervoer	18
3.4. Investerings	18
3.5. Milieuzorg	19
3.6. Evenementen	19
Balansen & resultatenrekeningen	22
Colofon	32





VOORWOORD

Voor de luchthavens Antwerpen en Oostende, maar ook voor tal van andere Europese luchthavens, was 2002 een bijzonder ongunstig jaar.

Het verkeer, zowel passagiers als vracht, liep aanzienlijk terug door het wegvallen van enkele specifieke activiteiten.

Het faillissement van SABENA en de rechtstreekse en onrechtstreekse gevolgen ervan, maar ook de algemene terugloop in de luchtvrachtsector en de besparingsnoodzaak bij andere luchtvaartmaatschappijen, waren de aanleiding tot de verzwakking van de activiteit.

Uiteraard werden ook de financiële resultaten hierdoor negatief beïnvloed.

Het jarenlange streven naar een beperking van de exploitatiedotatie en naar een verhoging van de graad van dekking van de uitgaven door de eigen ontvangsten, werd abrupt afgebroken.

De luchthavenexploitatie wordt inderdaad gekenmerkt door een groot aandeel vaste kosten, die rechtstreeks zijn toe te rekenen aan de opdrachten inzake luchthavenbeveiliging die steeds omvangrijker en complexer worden, zodat een beleid inzake kostenbesparing op korte termijn niet tot grote resultaten kan leiden.

Zonder de veiligheid en de exploitatiebaarheid van de luchthavens in het gedrang te brengen, en zonder afbreuk te doen aan de dringende milieu-investeringen, werd een beperkt deel van de investeringsenveloppe omgezet in exploitatiedotaties, zodat de beide luchthavens aan hun betalingsverplichtingen konden voldoen.

Binnen deze context was de exploitatie van de luchthavens zeker niet enthousiasmerend.

Anderzijds heeft de Vlaamse regering, via het toekennen van relatief belangrijke kredieten, haar vertrouwen in de toekomst van de luchthavens bevestigd. Zij deelt de hoop van de sector dat de luchtvaart nog een bloeiende toekomst tegemoet gaat, al zal deze meer dan in het verleden over paden lopen van bedrijfssanering en onverwachte gebeurtenissen die het reisgebeuren negatief kunnen beïnvloeden.

De investerings- en milieuplannen, opgesteld door de externe managementteams die hiervoor tijdelijk werden aangesteld, hebben dit geloof in de toekomst van de beide luchthavens bevestigd. Ook in de ons omringende landen kan alleen maar worden vastgesteld dat het patrimonium aan luchthavens met de grootste zorg wordt gekoesterd en nog steeds als een belangrijke toegevoegde waarde voor de betrokken regio's beschouwd wordt.

Wij kunnen alleen maar hopen dat de belangrijke financiële en menselijke inspanningen die sedert de overdracht van de luchthavens Antwerpen en Oostende naar het Vlaamse Gewest werden geleverd, in de toekomst vruchten zullen blijven afwerpen, via een positieve ombuiging van de neerwaartse trend van de jongste periode.

Paul Cattrysse
Afdelingshoofd Personenvervoer en Luchthavens



I. BEHEER EN BEHEERSRESULTATEN

De Vlaamse regionale luchthavens Oostende en Antwerpen worden sinds 1992 beheerd door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Personenvervoer en Luchthavens. Zij hebben het statuut van "Dienst met Afzonderlijk Beheer", waarvan de organieke regels zijn vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering van 8 juni 1994 (B.S. 20.10.1994), gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 22 november 2002 (B.S. van 14.12.2002). Deze beheersformule laat de luchthavens 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 luchthavens kunnen beschikken over hun aëronautische en niet-aëronautische ontvangsten, alsmede over een exploitatiedotatie.

Daarnaast stelt het Vlaamse Gewest jaarlijks 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 radiodienst 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.

Op 21 november 2001 werd door de Vlaamse regering, als gevolg van een openbare gunningsprocedure, voor elke luchthaven een extern managementteam aangesteld.

Het management van de luchthaven Oostende werd opgedragen aan de N.V. BIAC, uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal. Anderzijds werd de firma Ernst & Young E.T.M. aangetrokken voor het management van de luchthaven Antwerpen.

De beide managementteams hadden als prioritaire opdracht een investerings- en milieuplan voor de volgende jaren op te stellen.

Op 31 mei 2002 besliste de Vlaamse regering deze managementcontracten voortijdig op te zeggen.

Op 19 juli 2002 nam de Vlaamse regering kennis van de ingediende rapporten en van de daarin opgenomen beleidsvoorstellen die beschouwd werden als een goed overzicht en een leidraad voor de toekomstige investeringen in infrastructuur en de opvolging van de milieuproblematiek en de te nemen milieumaatregelen.

Tevens besliste zij een procedure te starten met het oog op het aanwerven van een algemeen directeur voor elke luchthaven met als specifieke opdracht de mogelijkheden na te gaan om de beheersvorm meer af te stemmen op de overwegend commerciële opdracht van de luchthavens.

1.1. VERKEER

Het verkeer op de Vlaamse regionale luchthavens kende in de jongste jaren volgende evolutie :

luchthaven Oostende

	Bewegingen	Passagiers	Vracht in ton
1989	47.343	101.725	33.204
1990	48.939	109.607	47.521
1991	47.223	87.302	50.363
1992	37.826	85.731	44.283
1993	34.858	81.902	42.734
1994	38.120	94.368	60.198
1995	37.554	80.532	81.514
1996	36.400	90.474	91.768
1997	42.474	126.196	105.699
1998	41.702	124.385	87.868
1999	44.966	139.333	107.984
2000	44.060	123.984	93.472
2001	39.306	117.775	88.778
2002	37.336	103.375	57.131

luchthaven Antwerpen

	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

1.2. FINANCIËLE RESULTATEN

De financiële resultaten worden geanalyseerd op basis van de jaarrekeningen van beide luchthavens. Deze jaarrekeningen vindt men achteraan in het jaarverslag.

Luchthaven Oostende

In 2002 daalden de aëronautische opbrengsten met 22,6 % ten opzichte van 2001. De niet-aëronautische opbrengsten namen af met 24,8 %.

De daling van de aëronautische inkomsten is het gevolg van een achteruitgang van het vracht- en passagiersvervoer.

De daling van de niet-aëronautische opbrengsten vloeit voort uit de ongunstige neveneffecten van het afgenomen verkeer op de activiteiten van de concessiehouders op de luchthaven die rechtstreeks samenhangen met het verkeer.

De stijging van de activa is het gevolg van aanzienlijke investeringen in gebouwen en uitrusting, de aankoop van gronden, de uitbreiding van de vrachtloods met bijkomende koelruimte, de renovatie van het technisch gebouw en de bebakening van taxiweg M.

De personeels- en werkingsuitgaven en de roerende investeringen van de luchthaven zijn nog voor 50 % gedekt door de aëronautische en niet-aëronautische inkomsten.

Ondanks de tegenvallende resultaten op het vlak van de bedrijfsopbrengsten boekte de luchthaven een netto winst van 309.000 euro. Dit is een verbetering t.o.v. het jaar 2001 waarin het netto verlies 1.367.000 euro bedroeg. De verhoogde exploitatiedotatie in 2002 vormt hier de verklaring voor.

Luchthaven Antwerpen

In 2002 daalden de aëronautische opbrengsten met 30 % ten opzichte van 2000. De niet-aëronautische opbrengsten daalden met 3 %.

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

De personeels- en werkingsuitgaven en de roerende investeringen van de luchthaven zijn voor 54 % gedekt door de aëronautische en niet-aëronautische inkomsten.

Ondanks de gelijktijdige afname van de aëronautische en niet-aëronautische opbrengsten realiseerde de luchthaven in 2002 een nettoverlies van 125.779 euro, tegenover een nettoverlies van 630.685 euro in 2001. Deze verbetering is toe te schrijven aan de verhoogde dotatie voor de exploitatie in 2002 (1.524.000 euro, tegenover 785.203 euro in 2001).

1.3. INVESTERINGEN

De inspanningen om de luchthavens Oostende en Antwerpen verder te moderniseren werden ook in 2002 doorgezet. Het Vlaamse Gewest stelde 5,2 miljoen euro ter beschikking.

Sedert 1989, jaar waarin de regionale luchthavens naar het Vlaamse Gewest werden overgedragen, werd in totaal 71,9 miljoen euro in de infrastructuur geïnvesteerd.

Vanaf 1997 ontvangen de luchthavens een afzonderlijke investeringsdotatie, excl. BTW (in 1000 euro) :

	Luchthaven Antwerpen	Luchthaven Oostende
1997	1.095	4.069
1998	1.240	6.167
1999	1.442	3.705
2000	1.373	5.722
2001	1.945	4.596
2002	1.900	3.306

Deze investeringsbudgetten maakten een aantal belangrijke projecten op beide luchthavens mogelijk. Hierbij kregen de luchthavens de gewaardeerde medewerking van Belgocontrol en van meerdere diensten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap :

- de afdelingen Wegen en Verkeer West-Vlaanderen en Antwerpen ;
- de afdeling Gebouwen ;
- de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Gent en 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.

1.4. PERSONEELSBELEID

Op de luchthavens Oostende en Antwerpen werkten eind 2002 respectievelijk 115 en 68 personeelsleden :

	luchthaven Oostende	luchthaven Antwerpen
directie, administratie, boekhouding, navigatie	13	13
luchthaveninspectie	7	4
luchthavenbeveiliging	22	18
seingevers, bird control unit	13	-
brandweer	38	23
garage – arbeiders	7	-
elektriciteit	7	3
schoonmaak	8	7
Totaal	115	68

Deze personeelsleden hebben in alle omstandigheden blijk gegeven van een grote vakbekwaamheid en bereidheid tot inzet.

De luchthaven Antwerpen betreunde het overlijden van Toon Wauters (21), lid van de luchthavenbeveiliging, ten gevolge van een verkeersongeval.

1.5. LUCHTHAVENBEVEILIGING

De beveiliging van de luchthavens vormt een steeds grotere zorg. Tal van internationale gebeurtenissen versterken nog deze bekommernis.

In 2002 werd op beide Vlaamse luchthavens voornamelijk werk gemaakt van de uitvoering van de in 2001 vastgelegde beveiligingsprojecten.

Daarnaast werden er, ondermeer in het vooruitzicht van het van kracht worden op 19 januari 2003 van de EU-verordening van 16 december 2002 tot beveiliging van de burgerluchtvaart, nog een aantal bijkomende investeringen en aankopen vastgelegd.

Luchthaven Oostende

Nieuwe realisaties

- De aankoop en plaatsing van een tweede X-Ray machine en detectieportiek aan de veiligheidscontrolepost voor passagiers en handbagage in de passagiersterminal, wat een budget vertegenwoordigt van 45.900 euro. Deze apparatuur zal de continu werking en tevens de mogelijkheid tot gelijktijdige en gesplitste foullering (per vlucht) van passagiers aan de veiligheidscontrole verzekeren.

- De aankoop en plaatsing van een conventionele X-Ray machine voor de screening van cargo, om te voldoen aan de EU-verordening op het vlak van de beveiliging van de luchtvracht.
- De installatie van een glasvezel en telefonieverbinding op het luchthaventerrein, ondermeer ten behoeve van het toegangscontrolesysteem en het datanetwerk.
- De omheining rond de luchthaven werd verder geplaatst en vernieuwd.
- De nieuwe X-Ray en detectieapparatuur aan de veiligheidscontrolepost voor passagiers werden geïnstalleerd.
- De EDS apparatuur werd geïntegreerd in de ruimbagage transportband.
- Het elektronisch toegangscontrolesysteem werd geïnstalleerd.

Luchthaven Antwerpen

Nieuwe realisaties

- De vernieuwing van een bijkomend gedeelte van de bestaande stalen afsluiting rond de luchthavenperimeter.
- De aankoop en plaatsing van bewakingscamera's en alarmknoppen aan de douanekantoren van de luchthaven met het oog op een betere passieve beveiliging van deze zone.
- De herinrichting van het bestaande screeninglokaal voor ruimbagage met het oog op de plaatsing van de nieuwe EDS-apparatuur.
- De verdere vernieuwing van de omheining rond de luchthaven.
- De plaatsing van de nieuwe X-Ray en detectieapparatuur aan de veiligheidscontrolepost voor passagiers.
- De plaatsing van de EDS apparatuur, geïntegreerd in de ruimbagage transportband.

Nieuwe EU-verordening

Er dient gewezen op het bijzonder belang van de Verordening van het Europese Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot instelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 30 december 2002).

Onmiddellijk na de aanslagen van 11 september 2001 in New York en Washington (USA), die werden uitgevoerd middels de inzet van burgerluchtvaarttoestellen, werd op initiatief van de Europese Raad van Transport een verordening uitgewerkt om binnen de Unie de geldende beveiligingsmaatregelen inzake de burgerluchtvaart en in het bijzonder die op de luchthavens te uniformiseren en het toezicht op hun naleving te regelen.

Aangezien reeds in de begroting 2001 (nog vóór de aanslagen van 11/9/2001) belangrijke investeringen inzake de modernisering van de beveiligingsuitrusting op beide regionale luchthavens waren gepland en dit met het oog op het toetreden tot het "One Stop Security" project van CEAC, zijn beide luchthavens op het vlak van de gebruikte apparatuur ruimschoots in regel met de nieuwe EU-verordening.

Behoudens de voorziening van aangepaste apparatuur, bevat de EU-verordening tevens een aantal stringente bepalingen inzake de personeelsinzet voor beveiligingsopdrachten op luchthavens (bijzondere taken, toepasbare procedures, verplichte opleiding en certificatie, ...). Op dit vlak zullen nog belangrijke inspanningen nodig zijn om ook hier het vooropgestelde niveau te realiseren.

Voor een aantal principiële maatregelen uit de EU-verordening welke aan interpretatie onderhevig zijn, moet met het oog op een juiste invulling ervan gewacht worden op de "implementation regulations" van de EU zelf en op het nationaal veiligheidsplan dat door de bevoegde nationale autoriteit in iedere lidstaat moet opgesteld worden.

1.6. 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).

Deze aanpassing, die in voege trad vanaf 1 januari 2003, beoogde de vervanging van de jaarabonnementen (die recht gaven op een onbeperkt aantal bewegingen per jaar) voor luchtvaartuigen tot 2 ton van de opleidingscentra, gevestigd op de luchthaven van Antwerpen, 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, alsook het aantal opleidings- en trainingsvluchten enigszins te beperken, waardoor de geluidsbelasting verder gereduceerd kan worden.

Op 17 maart 2003 werden de ministeriële besluiten dd. 19 februari 2003 houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen voor de luchthaven Oostende en Antwerpen gepubliceerd.

Deze besluiten, die in werking traden op 1 april 2003, regelen de tweejaarlijkse aanpassing van de luchthavenvergoedingen voor de luchthavens Antwerpen en Oostende.

De voornaamste wijzigingen zijn de volgende:

1. Verhoging van de passagierstaks van 8 naar 10 euro.
2. 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.
3. De landings- en opstijgingsvergoeding voor de dagperiode wordt verhoogd met 8%, zowel voor de kleine luchtvaart als voor de grotere vliegtuigen, omdat landen en opstijgen in rechtstreekse relatie staan tot de teweeggebrachte hinder.
4. De trainingcard wordt eveneens ingevoerd voor de luchthaven van Oostende.

2. LUCHTHAVEN OOSTENDE

2.1. PROFIEL VAN DE LUCHTHAVEN

De luchthaven Oostende heeft een bevoorrechte geografische ligging binnen het industriële hart van Europa.

Zij biedt een uitgebreide infrastructuur (startbaanlengte 3.200 m op zeeniveau) en een degelijke accommodatie voor alle types van vliegtuigen en alle soorten van trafiek. Baan 26 is uitgerust met een Instrument Landing System (ILS) cat I. Het ILS cat I op baan 08 zal eind 2003 operationeel zijn. De tarmac heeft een capaciteit van 28 vliegtuigen, waaronder 13 plaatsen voor breedromptoestellen.

De luchthaven is erkend als E.U. grensinspectiepost voor het vervoer van levende dieren, dierlijke producten en bederfbare waren.

Zij is 24 uur op 24 operationeel, heeft geen eigen slots en kent geen overbelasting van het luchtruim. Ook de nabijheid van de zee is een voordeel voor het aanvliegen van de luchthaven.

Het hoofdbestanddeel van de activiteit is gericht op het vrachtvervoer en de passagierscharters.

De luchthaven profileert zich als een low cost distributiecentrum voor het wereldwijde luchtvrachtvervoer en heeft een belangrijk aandeel in de full- freight – operaties. Zij richt zich op de just-in-time markt en op de markt van cargo-quick-service en outsize cargo. De grootste troef is de flexibiliteit bij de grondafhandeling. De luchthaven behoort tot het "global network" van de luchtvracht. De trafiek is thans voor 41,3 % export- en voor 58,7 % importgericht.

Op de luchthaven van Oostende zijn o.m. 11 luchtvaartmaatschappijen, 1 Air Taxi onderneming, 16 air brokers, 1 onafhankelijke grondafhandelaar, 1 brandstofleverancier, 2 restaurants met voorzieningen voor catering, 4 expediteurs, 1 wisselkantoor, 2 onderhoudsdiensten van vliegtuigen, 1 autoverhuurkantoor, 1 vliegclub en 1 vliegschool gevestigd.

De tewerkstelling op de luchthaven varieert met de pieken in vracht- en passagiersvervoer en schommelt rond de 200 personeelsleden in overheidsdienst en 350 personeelsleden in de private sector.

Momenteel beschikt de luchthavenbrandweer over voldoende personeel en modern materiaal om te voldoen aan de ICAO-voorschriften voor een luchthaven van categorie 9.

2.2. VRACHTVERVOER

Het vrachtvervoer bereikte in 2002 een totaal van 57.131 ton. Dit is een daling met 36 % t.o.v. het vrachtvolume in 2001. Het betreft hier uitsluitend met vliegtuigen vervoerde vracht.

Vrachtverkeer in ton

	Invoer	%	Uitvoer	%	Totaal
1993	19.807	46,3	22.927	53,7	42.734
1994	24.077	40,1	36.121	59,9	60.198
1995	34.338	42,1	47.176	57,9	81.514
1996	37.702	41,1	54.066	58,9	91.768
1997	44.260	41,9	61.439	58,1	105.699
1998	38.426	43,6	47.422	56,4	87.868
1999	40.232	37,3	67.752	62,7	107.984
2000	48.250	51,6	45.222	48,4	93.472
2001	48.287	54,4	40.491	45,6	88.778
2002	33.510	58,7	23.621	41,3	57.131

Hieruit blijkt dat de luchthaven in steeds grotere mate een import-luchthaven geworden is.

2.3. PASSAGIERSVERVOER

In 2002 nam het totaal aantal passagiers af met 14 % t.o.v. 2001. Dit is te wijten aan de gelijktijdige daling van het commercieel en niet-commercieel passagiersvervoer. Binnen de categorie commercieel verkeer is de afname van het aantal charterpassagiers doorslaggevend.

Aantal passagiers

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Commercieel verkeer						
Chartervluchten	77.117	83.166	95.607	80.045	71.940	64.882
Zakenvluchten	835	937	1.349	979	903	953
Vracht/gemengde vluchten	354	327	293	208	214	100
Totaal	78.306	84.430	97.249	81.232	73.057	65.935
Niet-commercieel verkeer						
Trainingsvluchten	20.977	14.792	15.245	16.997	15.038	14.865
Touringvluchten	9.910	8.966	9.218	8.041	10.262	9.722
Lokale vluchten	6.260	6.018	7.820	7.668	6.987	6.600
Diversen	10.743	10.179	9.977	10.046	12.431	6.253
Totaal	47.890	39.955	42.260	42.752	44.718	37.440
Totaal passagiers	126.196	124.385	139.333	123.984	117.775	103.375

2.4. INVESTERINGEN

Voor de luchthaven Oostende werd een totaal bedrag van 3.306.000 euro toegekend aan investeringen. De belangrijkste investeringen zijn de bebakening van taxiweg M, de uitbreiding van de vrachtloods met een koelruimte en de aankoop van een stuk grond aan de Rolbaanstraat.

De investeringen die de verbetering van de kwaliteit van het milieu ten goede komen, beliepen ongeveer 215.000 euro.

Naast deze projecten, gefinancierd door het Vlaamse gewest, realiseerde de luchthaven Oostende ook nog een aantal eigen investeringen.

Het bedrag ervan is vergeleken met de voorgaande jaren beduidend gedaald :

1993	2.500 euro
1994	80.000 euro
1995	245.000 euro
1996	607.000 euro
1997	835.000 euro
1998	89.000 euro
1999	515.000 euro
2000	250.000 euro
2001	171.000 euro
2002	70.876 euro

Deze eigen middelen werden vooral geïnvesteerd in aankopen van uitrustingsgoederen.

2.5. NACHTVLUCHTEN

De luchthaven van Oostende is 24 uur op 24 uur geopend voor het verkeer.

De luchthaven kan dus zowel overdag als 's nachts worden aangevlogen. Overeenkomstig de milieuvergunning wordt echter gestreefd naar een beperking van het aantal nachtvluchten.

Tussen 2001 en 2002 daalde het aantal nachtvluchten met toestellen zwaarder dan zes ton met 17 %. Terwijl er in 2001 nog 444 nachtbewegingen waren, werden er in 2002 nog nauwelijks 368 nachtvluchten met vliegtuigen van meer dan zes ton geteld. In 1999 werden er nog 896 nachtvluchten met toestellen zwaarder dan 6 ton uitgevoerd.

Het gemiddeld aantal nachtbewegingen daalde van 1,22 tot 1,01 in 2002.

Het aantal nachtvluchten met toestellen lichter dan zes ton kende een toename met 356 bewegingen in 2002 t.o.v. 273 bewegingen in 2001, als gevolg van het opstarten van een helicopterbeloeding op zee vanop de luchthaven van Oostende.

2.6. MILIEUZORG

De milieuvergunning voor de luchthaven Oostende werd in beroep afgeleverd op 18 oktober 2000 door de Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw.

Hierin wordt het aantal nachtelijke bewegingen op jaarbasis beperkt tot 900 bewegingen van toestellen van meer dan zes ton en 330 bewegingen van toestellen tot zes ton (excl. helicopterbeloeding).

Ook de installatie van een overlegcommissie wordt door de vergunning voorgeschreven. De commissie kwam een eerste keer bijeen op 27 maart 2001 en heeft sindsdien negen keer vergaderd. Tijdens deze vergaderingen werd voornamelijk aandacht geschonken aan de lawaaiproblematiek (geluidscontouren, resultaten van het geluidsmetnet), dakpanschade, nachtvluchten en de beheersing van het afvalwater.

De milieuvergunning legt op dat de geluidscontouren en het aantal potentieel ernstig gehinderden jaarlijks berekend moeten worden.

De geluidscontouren voor het jaar 2002 werden berekend door het Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van de K.U.Leuven.

De resultaten tonen aan dat de lawaaihinder rond de luchthaven sterk daalde tussen 2001 en 2002. Het totaal aantal potentieel sterk gehinderden binnen de LDN –contour van 55 dB(A) nam af van 1.431 in 2001 tot 554 in 2002.

Deze spectaculaire daling van het aantal potentieel sterk gehinderden werd voornamelijk veroorzaakt door de verandering van de vlootsamenstelling van het vliegverkeer. Aangezien sinds 1 april 2002 geen hoofdstuk II toestellen meer toegelaten worden op Europese luchthavens, nam het aantal bewegingen van de lawaaiërigste toestellen sterk af. De daling van het aantal nachtvluchten met toestellen zwaarder dan zes ton met 17 % gaf mede aanleiding tot de omvangrijke afname van het aantal potentieel sterk gehinderden.

De luchthaven stelde ook een actieplan op dat streeft naar een verdere afname van het aantal potentieel ernstig gehinderden. In dit actieplan wordt ook aandacht besteed aan andere milieuaspecten zoals vortex damage (dakpanschade), luchtkwaliteit en transportveiligheid.

Om de oppervlaktewateren te beschermen tegen verontreiniging werden er olieafscidders geplaatst die moeten verhinderen dat olie en eventueel gemorste kerosine van het laadplatform in het water terechtkomen.

In 2002 werd de Orde van Architecten gesensibiliseerd inzake geluidsisolatie en het vastmaken van dakpannen.

De milieuvergunning van 18 oktober 2000 legt op dat de exploitant een luchtstudie moet laten uitvoeren door een erkend deskundige "lucht". De deskundige dient na te gaan welke componenten significante geurhinder en luchtverontreiniging veroorzaken. Dat impliceert dat ook de piekmissies worden gemeten en dat de effecten ervan worden onderzocht op de omgeving. Verder dient de deskundige mogelijk milderende maatregelen voor te stellen teneinde de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Deze luchtstudie wordt door het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek uitgevoerd vanaf 1 april 2003 en omvat chemische analysemethodes, telefonische enquêtes, een geurdagboekenproject en verspreidingsberekeningen. De resultaten van deze studie zullen beschikbaar zijn vanaf september 2003.

2.7. PROMOTIE

De luchthaven volgt een gericht marketingplan voor de vrachtmarkt, de ad hoc charters en de vaste lijndiensten. Een belangrijke doelgroep bestaat uit de passagierscharters op basis van een vast reis-schema in winter-en zomerprogramma's en de mogelijkheid om seat-only te boeken vanuit de luchthaven Oostende.

3. LUCHTHAVEN ANTWERPEN

3.1. PROFIEL VAN DE LUCHTHAVEN

De luchthaven Antwerpen wil zich voornamelijk profileren als een regionale city-airport. De luchthaven is uitgegroeid tot een compacte, snelle en comfortabele luchthaven, gericht op klantvriendelijkheid, betrouwbaarheid, tijdswinst voor de passagier door het "20 minuten concept" en een persoonlijke dienstverlening. Het grote pluspunt voor de zakenreiziger is de punctualiteit van de luchtvaartmaatschappijen.

De klanten hebben de luchthaven het imago van "Stress-free" en "The friendly airport" toegekend. Er zijn immers geen lange wachttijden of grote loopafstanden, geen tijdverlies in drukke terminals en geen tijdrovende verplaatsingen.

Er wordt naar gestreefd zo veel mogelijk in te spelen op de behoeften van de passagiers, operators en gebruikers. Ook de wensen van de moderne, mobiele zakenlui tracht men zo goed mogelijk te vervullen. Maximale mobiliteit is immers een basisvoorwaarde voor zakelijk succes. Vanuit Antwerpen worden meer dan vijfhonderd luchthavens rechtstreeks aangevlogen door diverse zakenvliegtoegen.

De regionale luchtvaartmaatschappij VLM Airlines heeft de luchthaven van Antwerpen als thuisbasis.

In 2002 waren er op de luchthaven een vijftigtal bedrijven en verenigingen actief. De luchthaven biedt rechtstreeks werk aan ongeveer 500 personen.

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. Het passagiersaantal zakte tot net iets boven de 190.000 als gevolg van een sterke afname van het aantal passagiers op lijnvluchten. Door het faillissement van Sabena eind 2001, daalde het aantal passagiers op de verbinding met Londen City en met Genève. Een deel van het verlies werd gecompenseerd door het toenemend aantal passagiers dat VLM van en naar London City vervoerde. Daarenboven speelde ook nog het wegvallen van de KLM-vluchten naar Amsterdam vanaf juli en van de VLM-vluchten naar Genève vanaf mei 2002. De VLM-verbinding op Manchester die vanaf mei 2002 werd opgestart, kon de verliezen niet goedmaken.

Aantal passagiers

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Commercieel verkeer						
Geregelde vluchten	189.455	155.060	157.120	179.578	181.884	102.134
Zakenvluchten	7.712	8.971	8.985	9.288	8.052	7.036
Chartervluchten	5.000	3.740	3.499	4.606	7.032	5.687
Totaal	202.167	167.771	169.604	193.472	196.968	114.857

Niet-commercieel verkeer

Lokale vluchten	13.100	12.986	12.687	12.912	12.314	18.201
Trainingsvluchten	27.430	27.326	32.927	36.147	39.848	40.796
Touringvluchten	11.380	11.315	13.670	16.226	15.727	13.794
Andere vluchten	3.810	2.125	2.225	2.819	8.351	2.714
Totaal	55.720	53.752	61.509	68.104	76.240	75.505
Algemeen totaal	257.887	221.523	231.113	261.576	273.208	190.362

3.3. VRACHTVERVOER

De luchthaven van Antwerpen is een compact distributiepunt van luchtvracht. Deze wordt in het vrachtcentrum aan de luchthaven gepalletiseerd en met vrachtwagens overgebracht naar de megaluchthavens (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 2002 werd een totaal van 5.240 ton via het vrachtcentrum van de luchthaven verhandeld.

3.4. INVESTERINGEN

In het jaar 2002 ontving de luchthaven Antwerpen een dotatie van 1.905.000 euro voor investeringen.

Op het vlak van infrastructuur werd er 150.000 euro bijkomend voorzien voor de vernieuwing van de afsluiting. In 2001 werd na een procedure van "open oproep" op initiatief van de Vlaamse bouwmeester een architectuurcontract van de vertrek- en aankomstzaal toegewezen aan de "Tijdelijke vereniging FDA – B&E".

Betreffende de beveiliging werd er geïnvesteerd in de aankoop van screeningapparatuur en een X-ray toestel.

Een modellering van het rioleringsstelsel werd uitgewerkt. Dit rioleringsstelsel is aan volledige vervanging toe, waarbij de scheiding tussen hemelwater en afvalwater vooropstaat.

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

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 zoveel mogelijk beperkt.

3.5. MILIEUZORG

De zorg voor het milieu wordt steeds belangrijker.

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

De milieuvergunning legt onder meer op dat de geluidscontouren en het aantal potentieel ernstig gehinderden jaarlijks dient berekend.

De geluidscontouren voor het jaar 2002 werden berekend door het Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van de K.U.Leuven.

De resultaten van deze studie tonen aan dat de lawaaihinder rond de luchthaven sterk afnam tussen 2001 en 2002. Het totaal aantal potentieel sterk gehinderden binnen de LDN –contour van 55 dB(A) nam af van 563 in 2001 tot 307 in 2002. Deze afname is voornamelijk te wijten aan het wegvallen van de lijnvluchten van KLM richting Amsterdam en het baangebruik in 2002.

De vergunning schrijft ook de installatie van een overlegcommissie voor.

De commissie kwam een eerste keer bijeen op 28 maart 2001 en vergaderde sindsdien negen keer. Hierbij werd voornamelijk aandacht geschonken aan de lawaaiproblematiek (geluidscontouren, resultaten van het geluidsmeetnet), het klachtenregister, de occasionele vluchten na 23 uur en de vermindering van de hinder van de kleine luchtvaart.

De luchthaven stelde een saneringsstudie op waarbij aandacht geschonken wordt aan de communicatie met de omwonenden en de vermindering van de lawaaihinder van de kleine luchtvaart.

3.6. EVENEMENTEN

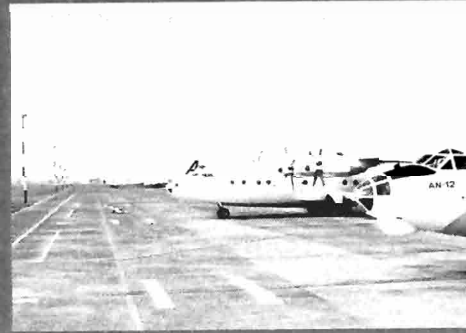
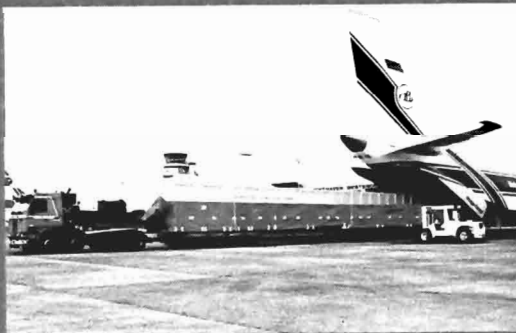
- Op 9 en 10 mei 2002 werd het 75-jarig bestaan van de Royal Antwerp Aviation Club (RAAC) gevierd. Dit tweedaags evenement werd opgeluisterd met een static show, een tentoonstelling en luchtdopen. Aansluitend werd op 11 en 12 mei 2002 de 11e Stampe Fly-In gehouden.
- Op 14 mei vond de "Dag van de mindervaliden en kansarmen" voor de 25e keer plaats. Dankzij VLM airlines konden 1650 mensen genieten van rondvluchten en luchtdopen. De Belgische Luchtmacht verzorgde een demo low pass met een airbus A310, Virgin Expres nam deel met een B737, SN Brussels Airlines voerde vluchten uit met een Avro RJ100. Het hoogtepunt van de dag betrof ongetwijfeld het bezoek van kroonprins Filip en prinses Mathilde. Het prinsenpaar bewonderde ook de unieke collectie van het Stampe & Vertongen Museum.
- Op 25 oktober 2002 werd een receptie georganiseerd in het Stampe & Vertongen Museum voor de leden en bekenden uit de Belgische luchtvaartwereld, naar aanleiding van de dertigste verjaardag van ASA (Aviation Society of Antwerp).
- Het vijfde "Airport Operations Seminar and Exhibition Congres" en de tiende "Workshop Winter Services" ging door van 30 september t.e.m. 2 oktober 2002 in het Hiltonhotel te Antwerpen. De luchthaven van Antwerpen was de gastheer en mede-organisator van dit congres voor meer dan 160 afgevaardigden. Het stadsbestuur verzorgde de officiële ontvangst en de meertalige rondleidingen in het stadhuis en op de Grote Markt. Vlaanderen, de stad Antwerpen, de vele sponsors en de city-airport Antwerpen hebben bij de deelnemers een indruk nagelaten van professionalisme en gastvrijheid.
- Op 26 en 27 november 2002 werd een tweedaagse workshop van EUROCONTROL georganiseerd. Het werkbezoek aan de luchthaven maakte deel uit van een technisch programma. Samen met ATC-Belgocontrol werden de technische problematiek, vliegprocedures en routes behandeld.
- Vrijdag 23 augustus 2002 was een zwarte dag voor de luchthaven van Antwerpen. Om 9 uur stortte een opleidingsvliegtuig neer op de Diksmuidelaan, op ongeveer 1 km van de luchthaven. De instructeur en de leerling-piloot kwamen hierbij om het leven.

JAARREKENING
LUCHTHAVEN
OOSTENDE

'BOEKJAAR
01/01/2002 – 31/12/2002'



LUCHTHAVEN
OOSTENDE



JAARREKENING LUCHTHAVEN OOSTENDE
'BOEKJAAR 01/01/2002 – 31/12/2002'

BALANS BOEKJAAR 2002

ACTIVA	2002	2001
<u>Vaste activa</u>		
III. Materiële vaste activa		
Investerings		
Gebouwen, inrichting, uitrusting	550.176,46	521.182,53
Installaties	616.334,39	582.520,61
Meubilair	258.107,24	256.166,90
Rollend materieel	1.653.386,45	1.647.258,57
Investerings met dotatie	24.573.745,26	22.394.903,31
Totaal	27.651.749,80	25.402.031,91
Afschrijvingen	9.424.898,50	6.858.304,16
<u>Vlottende activa</u>		
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar		
Handelsvorderingen	409.349,67	441.019,36
Overige vorderingen	9.309.058,45	7.411.725,39
IX. Liquide middelen	1.456.424,26	1.535.650,24
X. Overlopende rekeningen	7.789,77	29.321,94
Totaal activa	29.409.473,45	27.961.444,67

PASSIVA

2002

2001

Eigen vermogen

IV. Reserves

Wettelijk reserve	838.236,76	739.571,76
-------------------	------------	------------

(cfr. Art. 19 van het besluit van de Vlaamse regering betreffende het financiële beheer van DAB luchthavens dd. 8 juni 1994).

V. Overgedragen resultaat	1.173.836,31	865.190,37
---------------------------	--------------	------------

VI. Kapitaalsubsidies	17.291.464,98	17.305.733,26
-----------------------	---------------	---------------

Totaal eigen vermogen	19.303.538,05	18.910.495,39
------------------------------	----------------------	----------------------

Voorzieningen voor risico's en kosten

VII. Overige risico's en kosten	412.728,49	412.728,49
---------------------------------	------------	------------

Schulden

Handelsschulden	341.735,24	1.223.153,43
-----------------	------------	--------------

Leveranciers	6.065.947,97	6.275.632,91
--------------	--------------	--------------

Te ontvangen facturen	6.407.683,21	7.498.786,34
-----------------------	--------------	--------------

Schulden met betrekking tot bezoldigingen	3.149.274,39	1.019.398,21
---	--------------	--------------

Overige schulden

Waarborgen	106.649,06	100.062,62
------------	------------	------------

Overlopende rekeningen	29.600,25	19.973,62
------------------------	-----------	-----------

Totaal schulden	9.693.206,91	8.638.220,79
------------------------	---------------------	---------------------

Totaal passiva	29.409.473,45	27.961.444,67
-----------------------	----------------------	----------------------

I. Bedrijfsopbrengsten

Dotatie		
dotatie werkingskosten	3.842.000,00	1.452.656,06
Eigen opbrengsten		
Aeronautische opbrengsten	2.072.311,54	2.678.773,30
Niet-aeronautische opbrengsten	700.614,33	931.168,72
Andere bedrijfsopbrengsten	164.041,36	122.857,94
Subtotaal eigen opbrengsten	2.936.967,23	3.732.799,96
Totaal bedrijfsopbrengsten	6.778.967,23	5.185.456,01

II. Bedrijfskosten**I. Diensten en diverse goederen**

kosten rollend materieel	45.420,39	48.369,36
kosten klein materiaal	30.575,11	
onderhoudskosten gebouwen + terreinen + installaties	279.470,54	332.982,68
Elektriciteit	180.795,06	170.405,26
Verwarming	67.749,72	70.929,03
Water	21.049,02	11.527,12
Telefonie	34.190,60	36.493,40
Kosten administratie	38.259,43	28.702,57
kosten bedrijfskleding	31.613,46	58.137,30
kosten advies + boekhouding	41.960,65	57.626,35
kosten promotie luchthaven : publiciteit + ontvangst - en representatiekosten	116.802,87	119.460,63
diverse kosten	21.058,82	17.062,46
Subtotaal diensten en diverse goederen	878.370,56	951.696,16

2. Bezoldigingen,

sociale lasten	4.685.561,28	4.778.988,99
----------------	--------------	--------------

**3. Afschrijvingen en
waardeverminderingen**

	2.949.411,42	2.585.200,31
--	--------------	--------------

4. Andere bedrijfskosten

	19.447,62	94.009,01
--	-----------	-----------

Totaal bedrijfskosten

	8.532.790,88	8.409.894,47
--	---------------------	---------------------

III. Bedrijfswinst/(verlies)

	-1.753.823,65	-3.224.438,46
--	---------------	---------------

	2002	2001
<u>IV. Financiële opbrengsten</u>	3.297.012,22	1.877.526,42
<u>V. Financiële kosten</u>	5.918,02	6.253,88
<u>VI Resultaat bedrijfsvoering</u>	1.537.270,55	-1.353.165,92
<u>VII. Uitzonderlijke opbrengsten</u>	2,48	1.382,55
<u>VIII. Uitzonderlijke kosten</u>	1.129.962,09	281,01
<u>IX. Netto resultaat: winst/(verlies)</u>	407.310,94	-1.352.064,38
Cash flow		
Winst/ (verlies) van het boekjaar	407.310,94	-1.352.064,38
Afschrijvingen	2.949.411,42	2.585.200,31
Totaal	3.356.722,36	1.233.135,93
Overboeking naar wettelijke reserve	98.665,00	14.828,00
Winst/ (verlies) van het boekjaar	308.645,94	-1.366.892,38

'BOEKJAAR
01/01/2002 – 31/12/2002'



LUCHTHAVEN
ANTWERPEN



JAARREKENING LUCHTHAVEN ANTWERPEN
'BOEKJAAR 01/01/2002 – 31/12/2002'

BALANS BOEKJAAR 2002

ACTIVA	31-12-02	31-12-01
<u>Vaste activa</u>		
III. Materiële vaste activa		
Investeringen		
gebouwen	307.329,12	305.802,96
installaties	525.897,48	521.362,94
meubilair	219.133,76	218.645,76
rollend materieel	904.842,21	898.644,87
investeringen met dotatie	8.464.347,05	6.600.893,51
totaal	10.421.549,62	8.545.350,04
Afschrijvingen	4.131.163,98	3.155.252,05
Totaal vaste activa	6.290.385,64	5.390.097,99
<u>Vlottende activa</u>		
VII. Vorderingen op maximum één jaar		
Handelsvorderingen	314.153,41	773.043,88
Op te stellen facturen	192.247,85	13.086,30
Overige vorderingen	4.188.920,58	3.060.294,25
IX. Liquide middelen	313.572,70	362.795,72
X. Overlopende rekeningen	22.693,42	2.875,94
Totaal vlottende activa	5.031.587,96	4.212.096,09
Totaal activa	11.321.973,60	9.602.194,08

PASSIVA

Eigen vermogen

IV. Reserves

wettelijke reserve (art. 19 Besluit Vlaamse Regering van 8 juni 1994)	324.160,12	324.160,12
--	------------	------------

V. Overgedragen resultaat

overgedragen resultaat	549.963,97	675.742,50
------------------------	------------	------------

VI. Kapitaalsubsidies

5.660.358,66	4.592.887,49
--------------	--------------

Totaal eigen vermogen Voorzieningen voor risico's en kosten	6.534.482,75	5.592.790,12
--	--------------	--------------

VII. Overige risico's en kosten

Totaal voorzieningen
Schulden

IX. Schulden op maximum 1 jaar

Handelsschulden leveranciers	1.124.310,85	392.907,05
te ontvangen facturen	3.332.292,06	2.849.401,63

totaal	4.456.602,91	3.242.308,68
---------------	---------------------	---------------------

Schulden met betrekking tot belastingen (saldo boekjaar)		643,80
---	--	--------

Schulden met betrekking tot bezoldigingen (saldo boekjaar)	235.629,84	690.250,35
---	------------	------------

Overige schulden waarborgen concessies	59.071,34	49.199,50
---	-----------	-----------

Ontvangsten voor rekening
luchthaven Oostende

totaal	59.071,34	49.199,50
---------------	------------------	------------------

X. Overlopende rekeningen	36.186,76	27.001,63
---------------------------	-----------	-----------

Totaal schulden	4.787.490,85	4.009.403,97
------------------------	---------------------	---------------------

Totaal passiva	11.321.973,60	9.602.194,08
-----------------------	----------------------	---------------------

RESULTATENREKENING

BOEKJAAR 2002

	31-12-02	31-12-01
<u>I. Bedrijfsopbrengsten</u>		
Dotatie		
dotatie werkingskosten	1.524.000,00	785.202,74
totaal	1.524.000,00	785.202,74
Aëronautische opbrengsten	940.665,06	1.341.272,46
Niet-aëronautische opbrengsten	784.995,40	807.862,06
Andere bedrijfsopbrengsten	80.415,99	56.785,32
Totaal bedrijfsopbrengsten	3.330.076,45	2.991.122,58
 <u>II. Bedrijfskosten</u>		
I. Diensten en diverse goederen		
kosten rollend materieel	60.169,21	59.022,06
chemische produkten	16.390,35	87.425,72
kosten gebouwen	145.241,33	164.812,06
elektriciteit	41.316,01	60.257,19
verwarming	36.244,80	44.261,31
water	- 8.741,88	7.528,60
kosten administratie	74.883,05	72.748,67
kosten bedrijfskleding	28.099,11	45.374,58
kosten advies, boekhouding	7.006,23	13.841,13
kosten milieucoördinator	21.146,42	39.982,87
kosten promotie luchthaven	60.469,04	57.219,30
diversen kosten	28.147,62	571,22
totaal	510.371,29	653.044,73
 2. Bezoldigingen, sociale lasten	 2.685.090,52	 2.704.286,85
3. Afschrijvingen en minderwaarden	1.005.911,94	1.060.558,16
 4 Andere bedrijfskosten	 43.091,96	 931,66
Totaal kosten	4.244.465,71	4.418.821,39

III. Bedrijfswinst / verlies	-914.389,26	-1.427.698,81
IV. Financiële opbrengsten	825.312,87	1.091.791,63
V. Financiële kosten	7.358,67	1.938,93
VI. Winst/ Verlies bedrijfsvoering	-96.435,06	-337.846,12
VII. Uitzonderlijke opbrengsten	25,00	10.479,05
VIII. Uitzonderlijke kosten (studies met dotaties)	29.368,47	303.317,56
IX. Netto resultaat :		
resultaat van het boekjaar Cash flow	-125.778,53	-630.684,62
resultaat van het boekjaar afschrijvingen	-125.778,53 1.005.911,94	-630.684,62 1.060.558,16
totaal	880.133,41	429.873,54



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

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

Lay-out - advies huisstijl :
Nadia De Braekeler
departement Leefmilieu en Infrastructuur, afdeling Logistiek- Digitale Drukkerij

Geprint :
Op Chromapress – Digitale Drukkerij

Foto's :
- Jan Swinnen
- André De Blauwe

Depotnummer : D/2003/3241/066

Dit jaarverslag is gratis verkrijgbaar bij de voornoemde afdeling alsook bij de luchthavens
Antwerpen en Oostende, op volgende adressen :

Internationale Luchthaven Oostende
Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende
tel. : 059-55 14 11
fax : 059-51 32 51

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

Hier kan u ook nog het jaarverslag 200 alsmede de statistische jaarverslagen bekomen.

© Niets uit deze uitgave mag op welke wijze dan ook vermenigvuldigd worden, tenzij
met uitdrukkelijke vermelding van : "Jaarverslag 2002 van de Vlaamse regionale
luchthavens".

