

**ONTWERP VAN DECREET TOT WIJZIGING VAN HET DECREET VAN 10 JULI 2008  
BETREFFENDE HET BEHEER EN DE UITBATING VAN DE REGIONALE LUCHTHAVENS  
OOSTENDE-BRUGGE, KORTRIJK-WEVELGEM EN ANTWERPEN, WAT BETREFT DE  
FUSIE VAN DE LOM ANTWERPEN EN DE LOM OOSTENDE-BRUGGE**

**Samenvatting**

Dit ontwerp van decreet voorziet in een fusie door overneming, zoals bedoeld in artikel 12:2 WVV, van de LOM Oostende-Brugge door de LOM Antwerpen alsook in de naamswijziging van deze laatste in Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) Vlaanderen. Ingevolge de fusie wordt de LOM Oostende Brugge ontbonden, zonder vereffening, en gaat diens gehele vermogen (activa en passiva) over op de LOM Vlaanderen. Deze laatste is dus van rechtswege de rechtsopvolger van de LOM Oostende-Brugge. De aandeelhouders van de LOM Oostende-Brugge krijgen aandelen in de LOM Vlaanderen. De aandelen in de LOM Oostende-Brugge worden vernietigd. De fusie geschiedt conform Boek XII WVV. De voorgenomen fusieoperatie vormt een beleidsmatige doelstelling van de Vlaamse Regering zoals, onder meer, tot uiting gebracht in haar regeerakkoord 2019-2024.

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**I. ALGEMENE TOELICHTING**

**A. Situering**

In haar regeerakkoord 2019-2024 (p.213) heeft de Vlaamse Regering aangekondigd te zullen overgaan tot de fusie van de zgn. Luchthavenontwikkelingsmaatschappijen ("LOM") Oostende-Brugge en Antwerpen. Dit voornemen is bevestigd in de Beleidsnota 2019-2024 voor Mobiliteit en Openbare Werken.<sup>1</sup>

Het betreft twee naamloze vennootschappen, op- en ingericht als publiekrechtelijk vormgegeven externe verzelfstandigde agentschappen door het decreet van 10 juli

---

<sup>1</sup> *Parl.St.* VI. Parl. 2019-20, nr. 121/001, 43.

2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen (het “Luchthavendecreet”).

Het is de intentie van de Vlaamse Regering dat beide rechtspersonen fuseren middels een fusie door overneming, zoals bedoeld in artikel 12:2 van het wetboek van vennootschappen en verenigingen van 23 maart 2019 (het “WVV”), waarbij LOM Oostende-Brugge wordt overgenomen door LOM Antwerpen, die wordt hernoemd tot LOM Vlaanderen. Ingevolge de fusie wordt de LOM Oostende-Brugge ontbonden zonder vereffening en worden alle rechten en verplichtingen van deze vennootschap overgedragen op de LOM Vlaanderen, die als rechtsopvolger ten algemene titel geldt.

## **B. Inhoud**

### **Probleemstelling en omgevingsanalyse**

De op- en inrichting en de werking van de LOM's is gesteund op het Luchthavendecreet. Als publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen zijn de LOM's tevens onderworpen aan de relevante bepalingen van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, voor zover hiervan niet wordt afgeweken in het Luchthavendecreet (art. 4 en 66/4 Luchthavendecreet). De statuten van de LOM's zijn goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 25 april 2014. De LOM's zijn opgericht op 6 juni 2014.

De LOM Oostende-Brugge heeft tot doel de duurzame ontwikkeling, de instandhouding, het beheer en het onderhoud van de infrastructuur van de regionale luchthaven Oostende-Brugge en de terbeschikkingstelling van die infrastructuur, of een deel ervan, tegen marktconforme vergoeding, aan de Luchthavenexploitatie maatschappij (“LEM”) Oostende-Brugge NV, die zorgt voor de commerciële uitbating ervan.

De LOM Antwerpen heeft tot doel de duurzame ontwikkeling, de instandhouding, het beheer en het onderhoud van de infrastructuur van de regionale luchthaven Antwerpen en de terbeschikkingstelling van die infrastructuur, of een deel ervan, tegen marktconforme vergoeding, aan de Luchthavenexploitatie maatschappij (“LEM”) Antwerpen NV, die zorgt voor de commerciële uitbating ervan.

De LEM's werden aangeduid als concessiehouders na een marktraadpleging (art. 30 en 66/32 Luchthavendecreet). De concessieovereenkomsten werden gesloten op 19 juli 2013 en traden in werking op 27 oktober 2014. De concessieduur bedraagt 25 jaar.

In overeenstemming met hun decretale taak investeren de LOM's in de basisinfrastructuur<sup>2</sup>, opdat deze blijft voldoen aan alle technische eisen conform de internationale (ICAO) en Europese (EASA) regelgeving.

De LEM's zijn op eigen risico belast met de commerciële uitbating van de luchthaven alsook met het waarnemen van bepaalde overheidstaken inzake veiligheid en beveiliging van de luchthavens (art. 32 en 66/30 Luchthavendecreet). Gemeenzaam is sprake van de "LOM-LEM structuur".

De Vlaamse overheid is meerderheidsaandeelhouder in de LOM's. De Participatiemaatschappij Vlaanderen houdt telkens 1 aandeel. Beide agentschappen behoren tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

#### **Beleidsmaatregelen en doelstelling**

- i. De regionale luchthavens zijn een toegangspoort tot Vlaanderen en een belangrijke economische troef*

De luchthavens verbinden Vlaanderen met andere metropolen en verstedelijkte gebieden in Europa en de rest van de wereld, en zijn essentieel voor het behoud van de competitiviteit van Vlaanderen. Ze vormen aantrekkingspolen voor internationale bedrijven en (Europese) instellingen en maken vlot en efficiënt vervoer van (zaken)reizigers mogelijk.

De primaire doelstelling van de luchthaven Antwerpen betreft het faciliteren van zakenvluchten. Zakelijk verkeer maakt gebruik van het aanbod privé-vluchten (*business aviation*) en van het aanbod lijnvluchten naar zakelijke bestemmingen. Daarnaast speelt de luchthaven Antwerpen ook in op de vraag naar toeristisch passagiersverkeer.

De luchthaven Oostende-Brugge functioneert voornamelijk als passagiersluchthaven en zet in op zakelijk en toeristisch passagiersverkeer. Tevens is de luchthaven volledig

---

<sup>2</sup> De start- en landingsbanen, de controletoren, en andere goederen die behoren tot het openbaar domein, voor zover die noodzakelijk zijn om het vliegverkeer te garanderen, zoals vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering (art. 3, 7° en 66/1, 7° Luchthavendecreet).

uitgerust als cargo-luchthaven: ze is o.a. erkend als EU-grens-inspectiepost voor het vervoer van levende dieren, dierlijke producten en bederfbare goederen.

Beide luchthavens vervullen een belangrijke rol op het vlak van de opleiding van piloten, luchtvaarttechnici en luchtverkeersleiders. Tevens faciliteren ze niet-commerciële vluchten, zoals luchtwerk (fotografie- en medische vluchten) en recreatieve vluchten.

De Nationale Bank van België bevestigt het belang van de regionale luchthavens cijfermatig in haar studie d.d. juli 2017:

	Werkgelegenheid	Toegevoegde Waarde
Luchthaven Antwerpen	1.090 VTE	85,2 mln EUR
Luchthaven Oostende-Brugge	633 VTE	37,1 mln EUR

De regionale luchthavens vervullen tenslotte een belangrijke rol als uitwijkvluchthaven. Na de aanslagen van 22 maart 2016 konden vluchten vanop Zaventem worden afgeleid naar de Vlaamse regionale luchthavens en werden 136.576 passagiers geholpen. Ingevolge de coronacrisis is er een toenemende vraag naar luchttransport van cargo (o.a. medische hulpgoederen): in de periode maart-mei 2020 heeft de luchthaven Oostende-Brugge 7.458 ton cargo meer verhandeld dan in dezelfde periode in 2019.

*ii. Nood aan een slagkrachtige beheersvorm*

In het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 valt te lezen (p. 187):

*“Vlaanderen heeft een open economie, waarvoor internationale verbindingen essentieel zijn. Luchthavens spelen een belangrijke rol in de connectiviteit van Vlaanderen. De Regering erkent het economisch belang van deze sector als motor voor tewerkstelling. We hebben nood aan een lange termijnvisie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart de komende decennia. Hierbij is het de uitdaging om balans te brengen in de maatschappelijke behoefte aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en een vitale economie. Voor het vinden van die juiste balans zijn twee analyses essentieel: de huidige context waarin de Vlaamse luchtvaart opereert en de ontwikkelingen en trends waarmee de luchtvaart in de toekomst te maken krijgt.*

*Hierbij wordt aandacht besteed aan de knelpunten inzake “general aviation”, vergunningen, de beheersvormen en rolverdeling van de regionale luchthavens, de samenwerking met de nationale luchthaven en de toekomstige ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaartsector.”*

De Beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare Werken voegt hieraan toe<sup>3</sup> :

*“Met oog op een overkoepelend duurzaam en efficiënt mobiliteitsbeleid en een investeringsbeleid gefocust op combimobiliteit versterken we het departement MOW zodat het zijn regierol kan waarmaken en de agentschappen kunnen focussen op hun uitvoerende rol. Zo verkrijgen we een heldere organisatie van het beleidsdomein MOW die tot een meer gestroomlijnde dienstverlening moet leiden, met een versnelde uitvoering van infrastructuurwerken en een meer coherent beleid tot gevolg.*

*We onderzoeken bovendien het bestuurlijk landschap binnen het beleidsdomein MOW. Hierbij gaan we na of de uitvoerende taken in één hand geclusterd kunnen worden per vervoersmodus (alles m.b.t. vervoer en infrastructuur van en over water in één hand, excl. vervoer op maat, en alles m.b.t. transportinfrastructuur over de weg in één hand). Alles met betrekking tot de infrastructuur van vervoer in de lucht, met name de beide LOM's, wordt zo snel mogelijk gefuseerd.”*

Sinds de inwerkingtreding van de LOM-LEM structuur kennen beide luchthavens een sterke toename van de trafiek.

Op de luchthaven Antwerpen steeg het aantal passagiers van 121.357 in 2014 naar 306.330 in 2019. Het merendeel van de vluchten op de luchthaven Antwerpen betreft zakenvluchten (39,6%) en trainingsvluchten (26,3%). Hoewel de lijnvluchten slechts 9,3% van het totaal aantal bewegingen innemen, zorgen deze voor 88,3% van het aantal passagiers en hebben ze daardoor een belangrijke impact op de winstgevendheid van de luchthavenexploitatie.

Op de luchthaven Oostende-Brugge was er reeds een stijgende trend waar te nemen in de periode voorafgaand aan de LOM-LEM structuur (+31,3% passagiers in de periode 2009-2014). Sinds de LEM actief is, werd deze groei nog versneld (+80,8% passagiers in de periode 2014-2019) naar een totaal van 457.423. Wat betreft de verhandelde tonnages cargo kende de luchthaven in de periode voorafgaand aan de LOM-LEM structuur een daling van 74.148 ton in 2009 naar 16.842 ton in 2015. Deze

---

<sup>3</sup> Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 121/001, 42-43.

daling was een rechtstreeks gevolg van het faillissement van MK Airlines (2010) en het vertrek van ANA Aviation (2014). In 2016 werd deze neerwaartse trend voor het eerst gekeerd, in 2019 werd 24.757 ton verhandeld.

Dit groeiend belang van de regionale luchthavens vereist een zo performant mogelijke beheersstructuur. Inderdaad, het eertijds in het Luchthavendecreet voorgestane beheersmodel (LOM-LEM structuur) voorziet in één LOM per regionale luchthaven, die dan één op één een concessieovereenkomst aangaat met een daartoe opgerichte LEM. T.a.v. de voorgaande situatie, waarbij de in dit ontwerp betrokken regionale luchthavens werden beheerd binnen de Vlaamse overheid, middels zgn. diensten met afzonderlijk beheer ("DAB"), was dit reeds een sprong voorwaarts op het vlak van bedrijfseconomie. Zoals in de memorie van toelichting voorafgaand aan het Luchthavendecreet wordt gesteld<sup>4</sup>, is gezocht naar:

*"een voor de toekomst aangepaste beheersvorm die de luchthavens zou toelaten om, in een zeer mededingingsgerichte en sterk evoluerende markt, met meer autonomie en op een bedrijfseconomische basis te functioneren, waarbij privé-investeerdere en/of lokale overheden extra middelen en impulsen zouden kunnen geven voor een verdere ontwikkeling."*

Een autonoom en onafhankelijk beheer werd wenselijk geacht, aangezien:

*"Het beheer en de ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur vergen een doorgedreven expertise en specialisatie, en worden om die reden idealiter toevertrouwd aan een afzonderlijke entiteit die zich exclusief op deze taken kan toelegeren."*<sup>5</sup>

Vastgesteld wordt, na 5 jaar praktijkervaring met de LOM-LEM structuur zoals hierboven geschetst, dat de beheersstructuur van de in dit ontwerp betrokken regionale luchthavens nog eenvoudiger kan.

Vooreerst zal de beoogde fusie een grotere LOM Vlaanderen met zich meebrengen, die in het debat met regelgevende overheden (internationaal, Europees en nationaal) en met stakeholders zwaarder zal doorwegen.

---

<sup>4</sup> *Parl.St.* VI.Parl. 2007-08, nr. 1703/001, 4.

<sup>5</sup> *Parl.St.* VI.Parl. 2007-08, nr. 1703/001, 9.

Dergelijke schaalgrootte zal de LOM Vlaanderen tevens in staat stellen om beter om te gaan met de stijgende complexiteit en competitiviteit in de luchthaven- en luchtvaartsectoren.

De fusie laat dus toe de impact van het luchthavenbeheer op economie, mobiliteit en leefmilieu te maximaliseren. In die zin draagt ze ook bij tot de doelstellingen vervat in de nota Visie 2050. Een langetermijnstrategie voor Vlaanderen van 10 maart 2016, waarin het belang wordt vooropgesteld van de Vlaamse luchthavens als poort tot Europa en logistieke draaischijf (p. 59):

*“Robuuste en veilige vervoersnetwerken binnen Vlaanderen en tussen Vlaanderen en metropolen in en buiten Europa, bevestigen in 2050 de positie van Vlaanderen als poort tot Europa en als logistieke draaischijf. Internationale knooppunten zoals zeehavens, luchthavens en hogesnelheidstreinstations, waarop binnenlandse netwerken van verschillende vervoerssystemen aansluiten, vormen hiervan het fundament.”*

Daarnaast zal het besluitvormingsproces binnen de LOM Vlaanderen worden geoptimaliseerd.

De afgevaardigd bestuurder (art. 25 en 66/23 Luchthavendecreet) is in beide gevallen nu reeds dezelfde persoon.

Met de fusie van beide LOM's worden het aantal bestuursmandaten en –vergadering verminderd. Hierbij zal evenwel erover worden gewaakt dat de bestuursleden kennis hebben van de lokale toestand van de luchthavens en diens stakeholders, teneinde de als positief beoordeelde lokale verankering ervan te verzekeren.

Ook wat de inrichting betreft, zijn er winsten. De LOM's hebben geen eigen personeel. Zij genieten in dit verband ondersteuning van de Vlaamse overheid, m.n. van de afdeling Maritieme Toegang binnen het departement Mobiliteit en Openbare werken. Deze ondersteuning kan verder worden gestroomlijnd.

Daarnaast kennen beide LOM's een grotendeels identiek contractueel kader. Ook hier zou een fusie voor vereenvoudiging en dus efficiëntiewinst kunnen zorgen. Zo kunnen infrastructuurwerken globaal aanbesteed en opgevolgd worden. Bepaalde dienstverleningsovereenkomsten kunnen worden samengevoegd, bv. voor accountancy of op het vlak van verzekeringen. Voor de LEM's heeft deze fusie geen directe impact. De lopende concessieovereenkomsten kunnen worden verdergezet.

Tot slot zal er eenheid in communicatie zijn vanuit de LOM Vlaanderen over de in dit ontwerp betrokken regionale luchthavens.

*iii. Vormgeving van de fusie*

Het is de intentie van de Vlaamse Regering dat beide rechtspersonen fuseren middels een fusie door overneming, zoals bedoeld in artikel 12:2 WVV, waarbij LOM Oostende-Brugge wordt overgenomen door LOM Antwerpen, die wordt hernoemd tot LOM Vlaanderen. Ingevolge de fusie wordt de LOM Oostende-Brugge ontbonden zonder vereffening en worden alle rechten en verplichtingen van deze vennootschap overgedragen op de LOM Vlaanderen, die als rechtsopvolger ten algemene titel geldt. De volgende principes gelden:

- De LOM Antwerpen blijft als rechtspersoon bestaan en slorpt de LOM Oostende-Brugge op.
- De naam van LOM Antwerpen wijzigt in LOM Vlaanderen.
- De LOM Oostende-Brugge wordt ingevolge de fusie ontbonden zonder vereffening.
- Het gehele vermogen (activa en passiva) van de LOM Oostende-Brugge gaat ingevolge de fusie over op de LOM Vlaanderen.
- Middels het huidige ontwerp van decreet (Deel II) en in latere uitvoeringsbesluiten, alsook door statutenwijziging van de LOM Vlaanderen zullen de nodige aanpassingen worden doorgevoerd met het oog op de voltooiing van de fusie.

Het Luchthavendecreet, Bestuursdecreet, zoals van toepassing op de LOM's, noch hun statuten voorzien in specifieke regels om een fusie tussen deze twee agentschappen tot stand te brengen. Het WVV, zoals van toepassing op naamloze vennootschappen, is dus het bepalend rechtskader (Boek XII WVV). Artikelen 6 en 66/4 van het Luchthavendecreet maken het WVV immers van toepassing op de LOM's voor alles wat niet uitdrukkelijk door het Luchthavendecreet, Bestuursdecreet en de statuten is bepaald.

Het alternatief, een fusie door oprichting, zoals bedoeld in artikel 12:3 WVV, wordt als minder doeltreffend geacht. De afwezigheid van enige vereffening – het vermogen van de LOM Oostende-Brugge wordt ingebracht in de LOM Antwerpen / Vlaanderen –, vertaalt zich in een kortere doorlooptijd en betekent een zo groot mogelijke continuïteit

voor interne en externe belanghebbenden. Een bestaande entiteit en een bestaand decreet, zijnde Luchthavendecreet, worden aangewend, wat de rechtszekerheid verhoogt.

De fusie impliceert de goedkeuring ervan door de resp. raden van bestuur en vervolgens de algemene vergadering alsook, in dit geval, een wijziging van de statuten van LOM Antwerpen (inzonderheid qua maatschappelijk doel en benaming). Om die reden wordt de inwerkingtreding van Deel II van dit ontwerp afhankelijk gemaakt van een besluit van de Vlaamse Regering ter zake. Immers, de wijzigingen m.b.t. de inrichting van de hier betrokken LOM's kan slechts in werking treden op het ogenblik dat de fusie plaatsvindt. Dit moment kan slechts worden bepaald eenmaal de nodige vennootschapsrechtelijke stappen, zoals hierboven aangegeven, zijn gezet.

De nodige statutenwijziging zal tevens worden aangegrepen om de statuten van de LOM Vlaanderen aan te passen waar nodig aan de bepalingen van het WVV.

#### *iv. Vereenvoudiging van de aandeelhoudersstructuur*

Door de inwerkingtreding van het WVV, is het niet langer vereist dat naamloze vennootschappen minstens twee aandeelhouders kennen. Er wordt dan ook voor geopteerd om de decretale verplichting om de Participatiemaatschappij Vlaanderen te laten deelnemen in de LOM's, te schrappen. Hierdoor kan een aandelenoverdracht zich realiseren, waarbij de Vlaamse overheid enig aandeelhouder wordt van de LOM Vlaanderen. Hiermee wordt uitdrukking gegeven aan het idee dat de LOM's een vorm van verlengd bestuur zijn, zoals reeds vervat in de eerdere versie van het Luchthavendecreet. Deze aandelenoverdracht zal normaal gezien plaatsvinden voor de fusie van beide LOM's.

## **II. Toelichting bij de artikelen**

### **Artikel 1**

Deze bepaling schetst het voorliggend ontwerp van decreet in zijn bevoegdheidsverdelende context.

Een dergelijke bepaling is verplicht krachtens artikel 19, §1, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ("B.W.H.I.").

Krachtens artikel 39 van de Grondwet en artikel 6, §1, X, 7 B.W.H.I. is de bevoegdheid over de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal, overgedragen aan de gewesten. Dit decreet handelt over deze gewestbevoegdheden.

## **Artikel 2**

Dit artikel voorziet in de fusie door overneming, zoals bedoeld in artikel 12:2 WVV, van de LOM Oostende-Brugge door de LOM Antwerpen alsook in de naamswijziging van deze laatste in Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) Vlaanderen. Ingevolge de fusie wordt de LOM Oostende Brugge ontbonden, zonder vereffening, en gaat diens gehele vermogen (activa en passiva) over op de LOM Vlaanderen. Deze laatste is dus van rechtswege de rechtsopvolger van de LOM Oostende-Brugge. De aandeelhouders van de LOM Oostende-Brugge krijgen aandelen in de LOM Vlaanderen. De aandelen in de LOM Oostende-Brugge worden vernietigd.

De fusie geschiedt conform Boek XII WVV. De voorgenomen fusieoperatie vormt een beleidsmatige doelstelling van de Vlaamse Regering zoals, onder meer, tot uiting gebracht in haar regeerakkoord 2019-2024.

Artikel 2 definieert eveneens een aantal begrippen die algemeen van toepassing zijn voor het gehele decreet.

Conform het advies 67.837/1/V van 18 september 2020 van de afdeling wetgeving van de Raad van State, wordt deze bepaling vormgegeven als wijzigingsbepaling, opdat de inhoud ervan wordt geïntegreerd in het Luchthavendecreet.

## **Artikel 3**

Dit artikel beoogt rekening te houden met de vervanging van het Gemeentedecreet en het Decreet houdende intergemeentelijke samenwerking door het Decreet over het lokaal bestuur.

Dit artikel beoogt tevens rekening te houden met de vervanging van het Wetboek van vennootschappen door het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

## **Artikel 4**

Ingevolge de fusie door opslorping van de LOM Oostende-Brugge door de LOM Vlaanderen houdt deze rechtspersoon op te bestaan (zie de commentaren onder artikel 3). Deel II van het Luchthavendecreet (art. 3 t.e.m. 35) valt hierdoor zonder

voorwerp en kan worden opgeheven. De enige nog relevante bepalingen, m.n. deze m.b.t. de LEM Oostende-Brugge (hoofdstuk III, art. 32-35 Luchthavendecreet) zijn overgenomen.

#### **Artikel 5 tot en met 7**

Deze artikelen beogen een loutere actualisatie van de bestaande tekst. Er kan worden verwezen naar de commentaren onder artikel 3 van dit ontwerp.

#### **Artikel 8**

Ingevolge de inwerkingtreding van het Wetboek van Economisch Recht (WER) op 12 december 2013, de afschaffing van de notie “handelaar” per 1 november 2018 (cfr. art. 254 al. 1 van de Wet van 15 april 2018 houdende hervorming van het ondernemingsrecht) en de klaarblijkelijke kwalificatie van de LOM Kortrijk-Wevelgem als onderneming in de zin van artikel I,1, 1°, punt b) WER, komt artikel 40 van het Luchthavendecreet zonder voorwerp te vallen en is het passend dit artikel op te heffen.

#### **Artikel 9**

Er wordt een aanpassing beoogd van het decretaal kader aan de werkelijk opzet van de beleids- en beheersdoelstellingen in het ondernemingsplan van de LOM Kortrijk-Wevelgem, m.n. de certificering van de basisinfrastructuur van de luchthaven, zoals die voortvloeit uit de toepasselijke internationale, Europese en nationale regelgeving. Dit is een basistaak van de LOM.

#### **Artikel 10**

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

#### **Artikel 11**

Dit artikel beoogt een loutere actualisatie van de bestaande tekst. Er kan worden verwezen naar de commentaren onder artikel 3 van dit ontwerp.

#### **Artikel 12**

Artikel 12, 1° en 2° van dit ontwerp bevestigen de verplichtingen van artikelen III.40 en III.44 van het Bestuursdecreet, voor de LOM als publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap (NV van publiekrecht).

Artikel 12, 3° betreft een loutere actualisatie (zie de commentaren onder artikel 3).

#### **Artikel 13 en 14**

Deze artikelen bevestigen de verplichting van artikelen III.13, §1 en III.49 van het Bestuursdecreet en belast de Vlaamse Regering met het aanstellen van de nodige regeringscommissarissen. Dienvolgens is de titel van deze afdeling aangepast.

#### **Artikel 15**

Dit artikel betreft een loutere actualisatie (zie de commentaren onder artikel 3 van dit ontwerp).

#### **Artikel 16**

Er wordt verwezen naar de commentaren onder artikel 49, 3° en 4° van dit ontwerp..

#### **Artikel 17**

Dit artikel betreft een loutere actualisatie aan de bestaande toestand.

#### **Artikel 18 tot en met 20**

Deze artikelen behoeven geen nadere toelichting. Betreffende de keuze voor de benaming LOM Vlaanderen wordt verwezen naar de algemene toelichting bij dit ontwerp.

#### **Artikel 21**

Met artikel 21, 3° van het ontwerp wordt beoogd niet langer te voorzien in een decretale verplichting in hoofde van de Participatiemaatschappij Vlaanderen tot het aanhouden van aandelen in de LOM Vlaanderen. Er wordt verwezen naar hetgeen de algemene toelichting stelt m.b.t. de vereenvoudiging van het aandeelhouderschap van de LOM Vlaanderen.

Artikel 21, 1°, 2°, 4° en 5° van het ontwerp betreffen een loutere actualisatie.

#### **Artikel 22**

Aangezien de LOM Antwerpen is opgericht, heeft artikel 66/3, §2 van het Luchthavendecreet uitwerking gehad en is het niet langer relevant. Het wordt opgeheven.

#### **Artikel 23**

Dit artikel betreft een loutere actualisatie.

#### **Artikel 24**

Zie de commentaren onder artikel 8 van dit ontwerp.

**Artikelen 25 tot en met 28**

Deze artikelen behoeven geen nadere toelichting.

**Artikel 29**

Zie de commentaren onder artikel 9 van dit ontwerp.

**Artikel 30 en 37**

Deze artikelen behoeven geen nadere toelichting.

**Artikel 38**

Zoals in de algemene toelichting reeds aangehaald, beoogt de fusie van de LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen tot de LOM Vlaanderen tevens de rationalisering van het aantal bestuursmandaten. Daar waar tot op heden de raad van bestuur van elke LOM maximum 9 leden mag tellen, wordt voor de LOM Vlaanderen een maximum van 9 leden vooropgesteld. Dit is een significante rationalisering, zonder aan bestuurskracht in te boeten.

Voor het overige wordt verwezen naar de commentaren onder artikel 12 van dit ontwerp.

**Artikel 39**

Het betreft hier een louter tekstuele vereenvoudiging, waardoor de tekst beter aansluit bij hetgeen in artikel 57 van het Luchthavendecreet is bepaald t.a.v. de LOM Kortrijk-Wevelgem.

**Artikelen 40 en 41**

Deze artikelen behoeven geen nadere toelichting.

**Artikel 42**

Dit artikel beoogt een loutere inpassing van de LEM Oostende-Brugge en de voormalige DAB Luchthaven Oostende in artikel 66/25, §2 van het Luchthavendecreet. Zo wordt een maximale coherentie van de tekst m.b.t. de LOM Vlaanderen nagestreefd.

**Artikel 43**

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

## **Artikel 44 en 45**

Er wordt verwezen naar de commentaren onder artikelen 14 en 15 van dit ontwerp.

## **Artikel 46**

Dit artikel beoogt een loutere actualisatie alsook een inpassen van de LEM Oostende-Brugge in de bepalingen m.b.t. de LOM Vlaanderen.

## **Artikel 47 t.e.m. 52**

Aangezien Deel II m.b.t. de LOM Oostende-Brugge (art. 3 – 35 Luchthavendecreet) wordt opgeheven (zie de commentaren onder artikel 6), is het noodzakelijk de nog relevante bepalingen m.b.t. de LEM Oostende-Brugge (art. 32-35 Luchthavendecreet), voor zover als nodig, over te nemen in de relevante bepalingen van Deel III/1 van het Luchthavendecreet m.b.t. de LOM Vlaanderen. De artikelen 47 t.e.m. 52 van dit ontwerp beogen de relevante artikelen van hoofdstuk III van Deel III/1 (art. 66/30 - 66/33 Luchthavendecreet) in die zin aan te passen. Hierbij is gestreefd naar maximale afspiegeling t.a.v. hetgeen in deze artikelen is bepaald m.b.t. de LEM Antwerpen.

Artikel 49, 3° en 4° van het ontwerp beogen, conform het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State, te verduidelijken welke diensten worden toevertrouwd aan de LEM's (controle, veiligheid, beveiliging, brandweer) en voor welke diensten de LEM's kunnen worden betoelaagd door het Vlaams Gewest (beveiliging en brandweer). Er wordt uitdrukkelijk verwezen naar de vogelwering (Bird Control Unit) om rekening te houden met het advies van de Mobiliteitsraad van 17 juli 2020.

Artikel 50 van het ontwerp actualiseert enkele verwijzingen in artikel 66/31 van het Luchthavendecreet naar ondertussen opgeheven en vervangen regelgevingen.

## **Artikel 53**

Dit artikel moet de Vlaamse Regering in staat stellen de fusieoperatie voor te bereiden middels het nemen van de nodige besluiten. O.m. het fusievoorstel, de statutenwijziging en het financieel plan van de LOM Vlaanderen moeten worden goedgekeurd vooraleer de algemene vergaderingen van de LOM's kunnen plaatsvinden.

Bovendien moeten enkele bestaande uitvoeringsbesluiten worden aangepast dan wel opgeven, waaronder m.n. het besluit van de Vlaamse Regering van 25 april 2014 tot

vaststelling van de statuten van het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Antwerpen, het besluit van de Vlaamse Regering van 25 april 2014 tot vaststelling van de statuten van het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Oostende- Brugge, het besluit van de Vlaamse Regering van 25 oktober 2014 tot vaststelling van de luchthaveninfrastructuur en de daaraan verbonden goederen, rechten en verplichtingen die door het Vlaamse Gewest worden ingebracht in de LOM Oostende-Brugge en het besluit van de Vlaamse Regering van 25 oktober 2014 tot vaststelling van de luchthaveninfrastructuur en de daaraan verbonden goederen, rechten en verplichtingen die door het Vlaamse Gewest worden ingebracht in de LOM Antwerpen.

Tot slot moeten de regeringscommissarissen en de bestuurders van de LOM Vlaanderen worden benoemd cq. voorgedragen.

Tot op datum van die algemene vergaderingen moet het Luchthavendecreet in zijn huidige vorm bewaard blijven. Immers, de artikelen 3 t.e.m. 52 passen het decreet aan de ingevolge de fusie ontstane rechtstoestand van de LOM Vlaanderen aan (en heffen de niet langer nuttige bepalingen m.b.t. de LOM Oostende-Brugge op). Aangezien het momenteel nog niet vastligt wanneer de Vlaamse Regering de nodige besluiten voorafgaand aan de fusie zal goedkeuren, moet zij kunnen beslissen over de datum van inwerkingtreding van artikelen 3 t.e.m. 52. Dit is in principe de datum waarop de fusie van beide LOM's tegenstelbaar wordt aan derden.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Economie,  
Innovatie, Werk, Sociale economie en Landbouw

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS