

DE VLAAMSE MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** - 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  
- Definitieve goedkeuring

## Samenvatting

Het regeerakkoord voorziet in een fusie van de beide luchthavenontwikkelingsmaatschappijen. Om deze fusie mogelijk te maken is een wijziging van het LOM-LEM decreet d.d. 10 juli 2008 noodzakelijk.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

Voorliggend dossier heeft betrekking op het beleidsveld 'regionale luchthavens'.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies 2020/203 van 22 juni 2020.

De Inspectie van Financiën verleende haar gunstig advies op 12 juni 2020.

De Vlaamse regering verleende haar principiële goedkeuring aan het bijgaande ontwerp van besluit op 26 juni 2020.

Het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast aan het advies van de Mobiliteitsraad MORA\_20200717\_ADV\_fusie\_lom van 17 juli 2020.

Het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast aan het advies van de Raad van State 67.837/1/V van 18 september 2020.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

In uitvoering van het LOM-LEM decreet d.d. 10 juli 2008 werden de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge opgericht op 6 juni 2014. Beide LOM's zijn naamloze vennootschappen, op- en ingericht als publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen. Op 27 oktober 2014 namen de LOM's hun taak als luchthavenontwikkelingsmaatschappij op en werden de private LEM's verantwoordelijk voor de luchthavenexploitatie.

De statutaire en decretale doelstelling van de beide LOM's is identiek: de duurzame ontwikkeling, de instandhouding en het onderhoud van de infrastructuur van de respectieve regionale luchthaven, en de terbeschikkingstelling van die infrastructuur tegen marktconforme vergoeding aan de luchthavenexploitatiemaatschappij.

In overeenstemming met hun statutaire en decretale doelstelling investeren de LOM's in de basisinfrastructuur, zodat deze blijft voldoen aan alle technische eisen conform de internationale (ICAO) en Europese (EASA) regelgeving.

Het Vlaamse Gewest is meerderheidsaandeelhouder in de beide LOM's en bezit alle aandelen minus 1, dat in bezit is van de Participatiemaatschappij Vlaanderen.

In haar regeerakkoord 2019-2024 (p. 213) stelt de Vlaamse regering dat "*alles m.b.t. vervoer en infrastructuur van en in de lucht met name de beide LOM's zo snel mogelijk wordt gefuseerd*". Dit voornemen werd bevestigd in de Beleidsnota 2019-2024 voor Mobiliteit en Openbare Werken.

### B. DE REGIONALE LUCHTHAVENS: EEN BELANGRIJKE ECONOMISCHE TROEF

De Vlaamse Regering erkent het belang van de luchthavens en stelt in haar regeerakkoord 2019-2024:

*"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."*

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 momenteel voornamelijk als passagiersluchthaven en zet in op zakelijk en toeristisch passagiersverkeer. Tevens is de luchthaven volledig 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 uitwijkluchthaven. 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.

### C. VOORDELEN VAN DE FUSIE

De LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge hebben hun activiteit aangevat op 27 oktober 2014 en zijn inmiddels 5 jaar actief. Beide LOM's werken zeer nauw samen, zo worden de uitvoerende functies (gedelegeerd bestuurder en secretaris) bekleed door dezelfde mensen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en wordt de werking van beide LOM's ondersteund door de afdeling Maritieme Toegang van het departement. Een analyse van Audit Vlaanderen (2017) over de werking van beide LOM's resulteerde in een positief rapport zonder aanbevelingen.

Gezien de zeer intense samenwerking tussen beide LOM's als erg wenselijk wordt beschouwd en het rechtskader quasi identiek is (publieke opdracht, statuten van de vennootschappen,...) wordt er voor geopteerd om deze samenwerking te formaliseren in de beheersstructuur. Beide LOM's zullen fusioneren tot één "LOM Vlaanderen", die dan belast wordt met de opvolging van alle infrastructuurwerken op de beide luchthavens.

Volgende voordelen van de fusie worden geïdentificeerd:

- Beslissingsprocedures voor beide LOM's zullen gezamenlijk doorlopen worden, waardoor een grotere efficiëntie in het besluitvormingsproces behaald wordt (zowel bij de Raad van Bestuur als bij de Algemene Vergadering);
- In contacten met externen (stakeholders, regelgevende overheden,...) kan de LOM Vlaanderen met 1 stem spreken. Op die manier laat de fusie toe om als LOM een grotere impact te hebben.
- Een vergroting van de schaal zal de LOM in staat stellen om beter om te gaan met de stijgende complexiteit en competitiviteit binnen de luchthaven- en luchtvaartsector;

- Beide LOM's worden met een aantal identieke kosten geconfronteerd (externe accountant, bedrijfsrevisor, bestuurdersvergoedingen, verzekering bestuurdersaansprakelijkheid,...). Een deel van deze kosten zal vermeden worden binnen de gefusioneerde LOM.

Een aandachtspunt bij de fusie is de lokale verankering. De voorbije jaren toonden aan dat een nauwe band tussen de LOM en de lokale omgeving sterk aangewezen is. Deze lokale verankering brengt kennis van de omgeving (fysiek, maatschappelijk, politiek) met zich mee en wordt als positief beoordeeld. Deze lokale verankering kan verzekerd worden middels de benoeming van de bestuurders in de LOM Vlaanderen. Het mandaat van de huidige bestuurders werd, middels de beslissing van de Vlaamse regering d.d. 20 maart 2020, tijdelijk verlengd in afwachting van de fusie. Van zodra de fusie gerealiseerd is, zal de Vlaamse regering beslissen over de samenstelling van de Raad van Bestuur van de eengemaakte LOM.

## D. MODALITEITEN VAN DE FUSIE

De fusie van beide entiteiten zal gerealiseerd worden middels een fusie door overneming, zoals bedoeld in artikel 12:2 van het wetboek van vennootschappen en verenigingen van 23 maart 2019. Hierbij zal de LOM Oostende-Brugge worden overgenomen door de LOM Antwerpen, die wordt hernoemd tot LOM Vlaanderen. Ingevolge de fusie zal de LOM Oostende-Brugge ontbonden worden zonder vereffening en worden alle rechten en plichten van de LOM Oostende-Brugge overgedragen naar de LOM Vlaanderen.

Volgende principes gelden:

- De LOM Antwerpen blijft bestaan als rechtspersoon en slurpt de LOM Oostende-Brugge op;
- De naam van de 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 de latere uitvoeringsbesluiten, alsook door statutenwijziging van de LOM Vlaanderen, zullen de nodige aanpassingen worden doorgevoerd met het oog op de voltooiing van de fusie.

De keuze voor de LOM Antwerpen als overnemende entiteit en de LOM Oostende-Brugge als over te nemen entiteit werd gemaakt op basis van praktische overwegingen. De LOM Antwerpen heeft meer juridische relaties en lopende geschillen dan de LOM Oostende-Brugge, waardoor een overdracht van de LOM Oostende-Brugge naar de LOM Vlaanderen administratief makkelijker kan gebeuren dan een overdracht van de LOM Antwerpen naar de LOM Vlaanderen.

## E. 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. Deze aandelenoverdracht zal plaatsvinden op datum van de inwerkingtreding van het wijzigingsdecreet.

In overleg met de Participatiemaatschappij Vlaanderen wordt een ontwerp overeenkomst houdende koop-verkoop van aandelen opgemaakt. Hierbij verzaakt PMV aan haar rechten als aandeelhouder in het kader van de geplande fusie (o.a. het ontvangen van het fusievoorstel, de oproeping tot de buitengewone algemene vergadering,...) teneinde het fusieproces zo eenvoudig mogelijk te maken.

## F. SUBSIDIËRING AAN DE LEM

Het huidige LOM-LEM decreet voorziet dat de LEM onder haar verantwoordelijkheid de controle-, veiligheids-, beveiligings- en brandweerdiensten verzekert, en dat het Gewest een toelage uitbetaalt die strekt tot dekking van deze kosten. Deze bepaling wordt op twee punten gewijzigd.

- 1) In overeenstemming met de beslissing van de Europese Commissie inzake staatssteun d.d. 12 november 2019 komen enkel nog kosten voor beveiliging, brandweer en vogelwering in aanmerking voor betoelaging.
- 2) De subsidieovereenkomsten die in uitvoering van het decreet werden afgesloten met de LEM's, zijn strenger dan het decreet en bepalen limitatief (i) welke kosten in aanmerking komen voor betoelaging en (ii) welke maximale subsidie wordt toegekend. Teneinde te vermijden dat het decreet te ruim geïnterpreteerd wordt, schrappen we de bepaling die stelt dat de toelagen strekken tot dekking van de kost.

## G. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Het ontwerp van wijzigingsdecreet gaat in bijlage 1. De bepalingen in dit wijzigingsdecreet strekken tot doel de fusie van de LOM's mogelijk te maken. Daarnaast worden enkele bepalingen opgefrist en in overeenstemming gebracht met gewijzigde regelgeving.

Voor de artikelsgewijze toelichting wordt verwezen naar de Memorie van Toelichting bij het wijzigingsdecreet, zie bijlage 2.

## H. ADVIES MOBILITEITSRAAD

Op 17 juli 2020 verleende de Mobiliteitsraad haar advies. Dit advies gaat in bijlage 3. Hierna gaat een reactie op de opmerkingen die de Mobiliteitsraad formuleerde.

- De MORA adviseert dat LOM Vlaanderen de beheerstaken voor de drie regionale luchthavens op zich neemt. De Luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt momenteel geëxploiteerd door de NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem, waar het Vlaamse Gewest minderheidsaandeelhouder van is. Uiterlijk tegen 2024 zal beheer van de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem evolueren naar een LOM-LEM structuur. In kader van deze beheershervorming zal bekeken worden hoe de LOM-taak op deze luchthaven het meest efficiënt georganiseerd kan worden. Een integratie in de LOM Vlaanderen is hierbij zeker een optie.
- De MORA vraagt dat de Raden van Bestuur gebruik maken van de mogelijkheid om ad hoc waarnemers uit te nodigen op vergaderingen wanneer beslissingen een impact hebben op de werknemers of bedrijven actief op de luchthaven. Deze mogelijkheid is reeds voorzien in het ontwerp van de decreet. In praktijk zal zich dit evenwel niet voordoen, gezien de bevoegdheid van de LOM zich beperkt tot de basisinfrastructuur. Beslissingen met een impact op de werknemers of bedrijven actief op de luchthaven liggen bij de LEM.
- De MORA wijst er op dat het pakket van “niet-economische taken” dat door LEM wordt uitgevoerd en conform de Europese regelgeving door het Gewest kan worden betoelaagd, breder is dan voorzien in artikel 49.3° en 4° van het ontwerp decreet. Onder meer de taken voor vogelwering (Bird Control Unit) kunnen eveneens betoelaagd worden. Deze opmerking is terecht, dit werd aangepast in het voorliggend ontwerp van decreet.

- De MORA pleit er voor om de omschrijving “toezicht op controle-, veiligheids-, beveiligings- en brandweerdiensten” opnieuw in het decreet op te nemen als een taak van de LOM, teneinde de eenheid van bevoegdheid inzake veiligheidsaspecten maximaal te behouden. De schrapping van deze passage heeft echter net tot doel om een versnippering van de bevoegdheden te vermijden. De LEM is belast met de taken inzake controle-, veiligheid-, beveiliging- en brandweer. Het Directoraat Generaal Luchtvaart is de bevoegde autoriteit die nagaat of de LEM deze taken uitvoert conform de geldende regelgeving. Het is daarom onnodig dat, naast het toezicht door het DGLV, ook de LOM haar eigen toezicht op de uitvoering van deze taken organiseert.
- De MORA vraagt om snel werk te maken van een langetermijnvisie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. Een visienota is in opmaak, en zal in het najaar 2020 een eerste keer afgetoetst worden met de Vlaamse regering.

## I. ADVIES RAAD VAN STATE

Op 18 september 2020 verleende de Raad van State haar advies. Dit advies gaat in bijlage 4. De aanpassingen die de Raad van State vraagt in haar advies werden doorgevoerd.

Enkel op het advies onder randnummer 5 van de Raad werd niet ingegaan. De Raad acht het wenselijk dat de decretale bepalingen die hun uitwerking reeds hebben gekend worden opgeheven. Omdat de nieuwe LOM Vlaanderen een historisch relevant voortraject heeft gehad als LOM Antwerpen, waarbinnen de LOM Oostende werd overgenomen, is het nuttig dat hiervan in het decreet elementen terug te vinden zijn. Dit is niet zo zeer juridisch relevant, maar verbetert de leesbaarheid aangaande het ontstaan van de LOM-structuur, die nu dus leidt tot de LOM Vlaanderen. Het weghalen van deze bepalingen aangaande de oprichting zou leiden tot fundamentele ingrepen in het decreet. Om de eenheid en duidelijkheid van de tekst te bewaren, wordt er voor geopteerd om het advies van de Raad op dit punt niet te volgen.

## 3. BESTUURLIJKE IMPACT

### A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Voorliggende beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse Overheid.

Na realisatie van de fusie van de beide LOM's zal er een beperkt gunstige impact zijn, aangezien de werkingskosten van de gefusioneerde LOM Vlaanderen omwille van schaalvoordelen lager zullen zijn dan de gezamenlijke werkingskosten van de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge.

De werkingskosten worden betoelaagd door het Vlaamse Gewest, en aangerekend op begrotingsartikels MB0-1MDH2DX-IS (werkingstoelage LOM Oostende-Brugge) en MB0-1MDH2DY-IS (werkingstoelage LOM Antwerpen). Bij de BO2020 bedragen deze toelagen (voor beide LOM's samen) 224 k EUR. Er wordt ingeschat dat deze werkingstoelage met 10% kan dalen na de fusie van de LOM's.

De Inspectie van Financiën verleende op 6 juni 2020 een gunstig advies, en stelt dat het begrotingsakkoord niet vereist is.

## **B. ESR-TOETS**

Cf. supra.

## **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

De beslissing heeft geen impact op het personeel van de Vlaamse Overheid.

## **D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

De beslissing heeft geen impact op lokale en provinciale besturen.

## **4. VERDER TRAJECT**

Na definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering wordt het ontwerpdecreet ingediend bij het Vlaams Parlement. Een bekrachtiging van het ontwerpdecreet in januari 2021 wordt beoogd.

In tussentijd wordt de fusie van de LOM's op administratief vlak maximaal voorbereid, zodat deze spoedig kan worden doorgevoerd van zodra het wijzigingsdecreet is bekrachtigd door het Vlaams Parlement. Het is de betrachting om de formele beslissingsprocedure m.b.t. de fusie van de LOM's af te ronden in het voorjaar 2021.

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar definitieve goedkeuring te hechten aan het 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 en aan de bijbehorende memorie van toelichting;
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de regionale luchthavens, te gelasten voornoemd ontwerp van decreet en bijbehorende memorie van toelichting, in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

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