Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Visienota Vlaamse regionale luchthavens 2040

Samenvatting

Het regeerakkoord 2019-2024 beschrijft de nood tot opmaak van een lange termijn visie voor de Vlaamse regionale luchthavens. Deze nood wordt ingevuld door de opmaak van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) en visienota.

De MKBA werd reeds meegedeeld aan de Vlaamse regering op 15 juli 2022. Na consultatie van de stakeholders werd de visienota uitgewerkt. Deze geeft vorm aan de luchthavenstrategie met oog op de toekomst van de luchthavens Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem. Vlaanderen is overtuigd van het economisch belang van deze luchthavens, en wenst deze ook in de toekomst duurzaam te verankeren.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

"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. Er is echter nood aan een lange termijn visie 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."

Voormelde tekst betreft een uittreksel uit het regeerakkoord 2019-2024 van de Vlaamse regering. De nood tot opmaak van een lange termijn visie die het regeerakkoord formuleert, wordt ingevuld door voorliggende visienota.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Op 12 november 2020 werd een startnota, opgemaakt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, meegedeeld aan de Vlaamse regering[1].

Op 15 juli 2022 werd de MKBA over de Vlaamse regionale luchthavens meegedeeld aan de Vlaamse regering[2].

2. INHOUD

A. UITWERKING VAN DE VISIENOTA

Om richting te geven aan de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens, werd het departement MOW ondersteund door het consortium Ecorys / Tractebel / Universiteit Antwerpen.

Het consortium heeft voor elke luchthaven een aantal ontwikkelingsscenario's doorgerekend in een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Onder andere een winstgevend scenario (waarbij het Vlaamse Gewest geen subsidies, voor taken zoals beveiliging en brandweer, meer hoeft toe te kennen aan de private luchthavenexploitant) en een sluitingsscenario (waarbij de luchthavenexploitatie uitdooft en de luchthaven sluit in 2030) werden onderzocht. Binnen de bandbreedte van deze extreme scenario's werden voor elke luchthaven ook een aantal realistische (groei-)scenario's bestudeerd.

Gedurende het traject werden diverse stakeholders[3] betrokken. Dit gebeurde via vier deeltrajecten (een lokaal traject per luchthaven, en een overkoepelend traject op Vlaams niveau). Middels deze trajecten werden inzichten over de toekomstscenario's verzameld, en werd transparant gecommuniceerd over het plan van aanpak, de scenario's en de aannames in de MKBA-doorrekening. Het project werd begeleid door een stuurgroep, waarin naast het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ook het Departement Omgeving en VLAIO vertegenwoordigd waren. Het eindrapport "Opmaak van een MKBA en strategische visie voor de Vlaamse regionale luchthavens", opgesteld door Ecorys, Tractebel en Universiteit Antwerpen, werd op 5 juli 2022 opgeleverd en op 15 juli 2022 meegedeeld aan de Vlaamse regering.

De resultaten van de MKBA werden op 27 september 2022 toegelicht aan de stakeholders. Dit stakeholdersoverleg verliep in een positieve en constructieve sfeer. De meeste stakeholders gaven aan dat de MKBA op een evenwichtige manier werd opgebouwd met aandacht voor alle baten en kosten, en drukten de wens uit dat de Vlaamse regering spoedig een visienota zou uitwerken waarin duidelijke keuzes gemaakt worden m.b.t. de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens. Er werden ook enkele kritische bedenkingen gemaakt:

- In de MKBA stelt het consortium dat cargo-ontwikkeling in Oostende voornamelijk een negatieve maatschappelijke impact heeft. Er werd door de stakeholders opgemerkt dat cargo-ontwikkeling wel degelijk een maatschappelijke baat betekent, zeker indien gefocust wordt op nabijheid. Momenteel wordt op de luchthaven reeds geïnvesteerd in bijkomende cargo-loodsen. Deze opmerking is terecht, de visie die het consortium uitwerkt in de MKBA wordt bijgestuurd in de visienota.

[1] VR 2020 1112 MED.0405/1.
[2] VR 2022 1507 MED.0290/1BIS.
[3] In totaal werden ca. 135 organisaties betrokken in de diverse deeltrajecten. Met de kernstakeholders (waaronder LEM Antwerpen, LEM Oostende-Brugge, NV ILKW, MORA, Brussels Airport, TUI, Departement Omgeving, VVMV, VLOC/VIVES) werden ook bilaterale contacten gelegd.

- De wijze waarop CO2 werd meegenomen in de MKBA werd door een aantal partijen kritisch benaderd. Sommige partijen menen dat enkel de CO2 uitstoot binnen de landsgrenzen gekwantificeerd moet worden (zoals ook arbeidseffecten e.d. enkel binnen de landsgrenzen worden meegeteld). Andere partijen menen dat de CO2 uitstoot van de volledige vlucht (heen en terug) in rekening gebracht moet worden. De berekening in de MKBA, die de CO2-uitstoot gedurende de volledige vlucht van elk vertrekkend vliegtuig meetelt (enkel heen), is niet alleen een compromis tussen beide standpunten maar is ook wetenschappelijk de meest aangewezen methode.

- Er werd opgemerkt dat de kosten m.b.t. de luchtverkeersinformatiedienst op Kortrijk-Wevelgem vervat zitten in de MKBA, terwijl de kosten voor luchtverkeersleiding op Antwerpen en Oostende-Brugge niet in de MKBA opgenomen zijn. Dit werd als een negatieve vertekening van het MKBA-resultaat voor Kortrijk-Wevelgem gepercipieerd. Dit is echter een gevolg van de huidige situatie waarbij skeyes haar dienstverlening kosteloos aanbiedt aan de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen (zoals bepaald in het Samenwerkingsakkoord van 1989), terwijl de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem buiten het toepassingsgebied van dit samenwerkingsakkoord valt.

- Duurzaamheid is voor alle stakeholders (en zeker ook voor de lokale besturen) een belangrijk thema. Dit thema komt uitgebreid aan bod in de visie.

- Er werden enkele kritische vragen gesteld over de mogelijke alternatieve aanwending van de luchthaventerreinen bij sluiting, en de eventuele bijkomende kosten/baten die deze alternatieve aanwending met zich mee zou brengen. In de MKBA werden mogelijk alternatieve aanwendingen niet bestudeerd.

Op basis van de MKBA en de feedback van de stakeholders, werd de visienota (zoals gevoegd in bijlage) uitgewerkt.

B. ALGEMENE TOELICHTING

In opdracht van het departement Mobiliteit en Openbare Werken werd een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) uitgevoerd door het consortium Ecorys / Tractebel / Universiteit Antwerpen. Uit deze MKBA blijkt dat een verdere uitbouw van de luchthavenactiviteiten een netto-baat kan genereren voor Vlaanderen.

De visienota geeft vorm aan een Vlaamse luchthavenstrategie met oog op de toekomst van de luchthavens Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem. Vlaanderen is overtuigd van het economisch belang van deze luchthavens, en wenst deze ook in de toekomst duurzaam te verankeren.

- De **Luchthaven Antwerpen** kan zich optimaal verder ontwikkelen binnen de bandbreedte die de huidige milieuvergunning toelaat. Zowel een verdere uitbouw van het aantal lijnvluchten als een verdere uitbouw van het zakelijk segment is aangewezen.

- De **Luchthaven Oostende-Brugge** zal zich in de eerste plaats focussen op de ontwikkeling van bijkomende passagierstrafiek. Daarnaast kan de luchthavenexploitant ook inzetten op een groei van de cargo-markt, indien ze zich hierbij voornamelijk toelegt op nabijheid.

- De **Luchthaven Kortrijk-Wevelgem** kan zich verder ontwikkelen als zakenluchthaven. Om de luchthaven hiertoe alle kansen te geven, ijvert het Vlaamse Gewest voor de implementatie van een gecontroleerd luchtruim middels een remote tower.

- Daarnaast blijven de drie Vlaamse regionale luchthavens belangrijk voor het aanbieden van voldoende capaciteit voor **trainingsvluchten**.

Uit de MKBA blijkt duidelijk dat luchthavenactiviteiten ook een aantal negatieve externe effecten genereren, die de netto-baat onder druk zetten. Deze externe effecten zetten eveneens druk op het maatschappelijk draagvlak voor onze Vlaamse regionale luchthavens.

Vlaanderen wil daarom focussen op meer **duurzaam vliegen en technologische innovatie**, zodat de externe kosten die inherent zijn aan luchtvaartactiviteiten verder gemitigeerd worden. Hierdoor kan ook het maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse regionale luchthavens vergroot worden.

Vlaanderen zal, samen met de drie luchthavenexploitanten, het voortouw nemen in de duurzame transitie naar een groenere luchtvaart. De diversificatie van de luchthaventarieven, waarbij groenere toestellen bevoordeeld worden, is hier een eerste pijler. Daarnaast wordt ook ingezet op technologische ontwikkeling. In 2023 wordt een luchtvaartraad opgestart die rond dit innovatief thema zal werken.

Door ook de **bedrijfseconomische kosten en opbrengsten** van de luchthavenexploitatie te **optimaliseren**, zal de netto-baat die de luchthavens genereren voor Vlaanderen verder toenemen. Een verhoging van de luchthaventarieven voor zakenvluchten en de realisatie van een remote tower zijn hier de meest aangewezen acties.

Tot slot wil Vlaanderen een **nauwere samenwerking** tussen de verschillende luchthavenactoren bewerkstelligen. We denken hierbij in de eerste plaats aan samenwerking tussen de Vlaamse regionale luchthavens en Brussels Airport, die tot doel heeft om potentiële synergiën optimaal te benutten. Ook een nauwere samenwerking met de regionale vliegvelden wordt beoogd, vooral met oog op het aanbieden van voldoende ruimte voor trainingsvluchten.

Voorliggende visienota geeft invulling aan het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024. Voor elke luchthaven zal in de komende maanden een gedetailleerd masterplan worden opgemaakt met horizon 2040 teneinde het toekomstbeeld dat in voorliggende visienota wordt geschetst verder te concretiseren.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De goedkeuring van voorliggende visienota heeft geen budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

De opmaak van de masterplannen voor de drie Vlaamse regionale luchthavens wordt begeleid door het consortium Ecorys / Tractebel / UA binnen het budgettair kader dat hiervoor voorzien werd op basis van het bestek AB/2021/03. Dit heeft dus geen bijkomende budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

B. ESR-TOETS

Cf. supra.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De goedkeuring van voorliggende visienota heeft geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De goedkeuring van voorliggende visienota heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Voor elke luchthaven wordt een gedetailleerd masterplan - opgemaakt met horizon 2040 teneinde het toekomstbeeld dat in voorliggende visienota wordt geschetst verder te concretiseren.

In deze masterplannen zullen onder andere volgende elementen expliciet aan bod komen:

- verduurzaming (invoering SAF en e-fuels, Airport Carbon Accreditation Program, elektrisch vliegen en inzetten op duurzame energie);
- optimalisaties die mogelijk zijn op het vlak van de luchthaventarieven;
- ruimtelijk ordening rond de luchthavens;
- samenwerking met Brussels Airport, vliegvelden en andere stakeholders;
- drone-ontwikkelingen;
- ontsluiting van de Vlaamse regionale luchthavens.

Inzake verduurzaming zullen de masterplannen concrete targets bepalen, die de luchthavenexploitanten mee onderschrijven. Middels deze masterplannen wordt een concrete leidraad opgesteld, waarmee de luchthavenexploitanten hun rol als uitbater verder kunnen uitbouwen in de richting die voorliggende visienota aangeeft.

Tevens wordt in 2023 de luchtvaartraad opgestart, die zal werken rond concrete initiatieven die tot de duurzame transitie naar een groenere luchtvaart zullen leiden.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- De Visienota Vlaamse regionale luchthavens goed te keuren, hiermee wordt er echter geen budgettair of financieel engagement genomen;
- De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten deze visienota verder te concretiseren alsook de uitwerking van een masterplan per luchthaven uit te werken.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:
Bijlage 1: Visienota Vlaamse regionale luchthavens

//