

Visienota

Vlaamse regionale luchthavens

2040

INHOUDSTAFEL

1. Samenvatting
2. Situering
 1. Doelstelling van de visienota
 2. Totstandkoming van de visienota
3. Inhoud
 1. Algemene context
 2. Conclusie van de MKBA
 3. Financiering van de Vlaamse regionale luchthavens
 4. Beleidskeuzes
 - Verduurzaming
 - Optimaliseren van de inkomsten van luchthavenexploitatie
 - Optimaliseren van de kostenstructuren
 - Strategische samenwerking met Brussels Airport en de vliegvelden
 - Dialoog met de stakeholders
 - Inzetten op drone-ontwikkeling
4. Vervolgtraject

1. SAMENVATTING

Deze visienota geeft vorm aan een Vlaamse regionale 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, binnen de grenzen van de huidige milieuvergunningen.

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 **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 verdere groei van de luchthaven wordt gekaderd binnen de grenzen van de huidige milieuvergunning.
- 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. Ook hier wordt de verdere groei van de luchthaven gekaderd binnen de grenzen van de huidige milieuvergunning.
- 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. Door ook de bedrijfseconomische kosten en opbrengsten van de luchthavenexploitatie te optimaliseren, zal de netto-baat die de luchthavens genereren voor Vlaanderen verder toenemen.

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.

2. SITUERING

1. Doelstelling van de visienota

“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.

2. Totstandkoming van de visienota

Op 12 november 2020 werd een startnota, opgemaakt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, meegedeeld aan de Vlaamse regering¹. Deze startnota bracht de huidige situatie op de Vlaamse regionale luchthavens in beeld.

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 inzake beveiliging en brandweer meer hoeft toe te kennen aan de private luchthavenexploitant) en een sluitingscenario (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 andere (groei-)scenario's bestudeerd.

Gedurende het traject werden diverse stakeholders² 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.

Op basis van de MKBA-doorrekening, de feedback van de stakeholders, de expertise van het studiebureau en algemene strategische overwegingen werden een aantal beleidsopties geformuleerd. Deze beleidsopties worden hierna concreet uitgewerkt.

3. INHOUD

¹ VR 2020 1112 MED.0405/1.

² 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.

1. Algemene context

Sinds de Tweede Wereldoorlog kent de luchtvaart een constante groei, die ongeveer dubbel zo groot is als de groei van het mondiale BBP. Deze constante groei werd regelmatig onderbroken door een crisis³. Telkens herstelde de luchtvaartsector zich relatief snel. Naast deze constante groei, wordt de luchtvaartsector ook gekenmerkt door een constante technologische vooruitgang op het vlak van brandstofverbruik, emissies, comfort en veiligheid.

In de afgelopen decennia ontwikkelden de grote Europese luchthavens zich tot succesvolle hubs. Ze zorgen voor de nodige connectiviteit en genereren economische welvaart. De Europese regionale luchthavens focussen veelal op vakantievluchten, lage kostenmaatschappijen, general aviation of vracht. Deze strategie kent een wisselend succes, afhankelijk van de ligging, de alternatieven, de interventies en strategie van de lokale overheden, en de aanwezigheid van een lokale basis van een luchtvaartmaatschappij.

Buiten de Vlaamse regionale luchthavens, kent België nog andere luchthavens. Brussels Airport heeft zich sinds de privatisering ontwikkeld tot een succesvolle secundaire Europese hub binnen de Star Alliance, waar haar home carrier Brussels Airlines deel van uitmaakt. De regionale luchthavens van Charleroi en Luik hebben zich, onder sterke impuls van de regionale overheden, gepositioneerd als één van de grootste Europese luchthavens voor respectievelijk lage kostenmaatschappijen en vrachttrafiek.

De Vlaamse regionale luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge kenden sinds de opstart van een LOM-LEM structuur in 2014 een nieuwe dynamiek. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem heeft een sterke lokale verankering en put hier een lokale dynamiek uit. Desondanks leiden diverse factoren er toe dat een sterke ontwikkeling van deze luchthavens uitblijft. De huidige passagiers- en vrachtvolumes zijn beperkt.

De huidige rol, die de Vlaamse regionale luchthavens vervullen, kan als volgt kort samengevat worden:

- De **Luchthaven Antwerpen** richt zich hoofdzakelijk op personenvervoer. De luchthaven zet in op zakelijk en toeristisch passagiersverkeer, en vervult een belangrijke rol op het vlak van de opleiding van piloten, luchtvaarttechnici en luchtverkeersleiders.
- De **Luchthaven Oostende-Brugge** functioneert voornamelijk als passagiersluchthaven voor toeristisch passagiersverkeer. Tevens is de luchthaven volledig uitgerust als regionale cargo-luchthaven, en vervult ze een rol inzake de opleiding van piloten en luchtvaarttechnici.
- De **Luchthaven Kortrijk-Wevelgem** is voornamelijk gericht op zakenluchtvaart en trainingsvluchten. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem is uitgerust om occasioneel lijnvluchten of cargo te ontvangen, en is gespecialiseerd in maatwerk voor luchtvervoer.

Een meer gedetailleerde beschrijving van de huidige activiteit van de drie Vlaamse regionale luchthavens gaat in bijlage 1 (Luchthaven Antwerpen), bijlage 2 (Luchthaven Oostende-Brugge) en bijlage 3 (Luchthaven Kortrijk-Wevelgem).

De bevoegdheden van het Vlaamse Gewest inzake luchthavens kunnen op basis van het samenwerkingsakkoord van 30/11/1989 en het LOM-LEM decreet van 10/07/2008 als volgt worden samengevat:

- De **federale overheid** is bevoegd voor de regelgeving en certificatie voor de burgerluchtvaart en staat in voor de luchtverkeersleiding in het Belgische luchtruim. Tevens is ze bevoegd voor de exploitatie van Brussels Airport. Deze werd middels een exploitatielicentie toegekend aan Brussels Airport Company.

³ De oliecrisis in '70 en '80, de aanslagen van 9/11 in 2001, het SARS-virus in 2003, de hypotheekcrisis in 2008 en de COVID-19 crisis in 2020.

- Het **Vlaamse Gewest** is bevoegd voor de infrastructuur en de exploitatie van de Vlaamse regionale luchthavens. Sinds de LOM-LEM structuur op 27 oktober 2014 in werking is getreden op de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge, werd het commerciële beheer van deze luchthavens toevertrouwd aan een private partner (de LEM) en is het Vlaamse Gewest, als aandeelhouder van de LOM Vlaanderen, enkel nog verantwoordelijk voor het beheer van de basisinfrastructuur. De LEM beslist autonoom (binnen het kader van de milieuvergunning) op welke wijze de luchthavens zich verder ontwikkelen.
- Het **Vlaamse Gewest** is tevens bevoegd voor de planningscontext en voor het toekennen van de milieuvergunning / omgevingsvergunning⁴ aan de luchthavenexploitanten

Binnen de verschillende bevoegdheden waarover Vlaanderen beschikt, kan het Gewest een sturende en omkaderende rol opnemen inzake luchthavenbeleid.

2. Conclusies van de MKBA

De MKBA werd uitgevoerd door het consortium Ecorys / Tractebel / Universiteit Antwerpen in de periode september 2021 / juni 2022. Het uitgebreide rapport van de MKBA gaat in bijlage 4. Deze MKBA werd opgemaakt volgens de Vlaamse Leidraad MKBA's (Rebel, 2013)⁵ en betreft een uitgebreide oefening die inzicht geeft in de voor- en nadelen van mogelijke toekomstscenario's voor de drie Vlaamse regionale luchthavens.

De MKBA moet gelezen worden als een hulpmiddel bij de ontwikkeling en onderbouwing van het beleid. Het is een informatie-instrument, dat vanuit het perspectief van de maatschappij de voor- en nadelen van diverse ontwikkelingsscenario's in beeld brengt en waardeert. In de MKBA worden de maatschappelijke effecten berekend. Door deze effecten vervolgens te moneteriseren en de totaaluitkomst te berekenen, geeft de uitkomst een beeld van de maatschappelijk-economische waarde van een scenario.

Deze totaaluitkomst geeft telkens het verschil weer t.o.v. het referentiescenario. Het referentiescenario is – voor elke Vlaamse regionale luchthaven – de ongewijzigde verderzetting van de exploitatie zoals deze was in 2019 (pre-COVID).

Echter kunnen niet alle effecten gekwantificeerd worden in een MKBA. Het is dan ook noodzakelijk dat de MKBA correct geduid en geïnterpreteerd wordt, en dat ook de (strategische) elementen die niet in de MKBA gekwantificeerd konden worden mee in overweging genomen worden bij het bepalen van het beleid.

In de MKBA werden 16 scenario's doorgerekend. Hierna worden eerst de uiterste scenario's besproken (enerzijds winstgevendheid door maximale groei, anderzijds sluiting). Vervolgens worden – per luchthaven – de midden-scenario's toegelicht.

▪ *WINSTGEVENDHEID DOOR MAXIMALE GROEI*

Voor elke Vlaamse regionale luchthaven werd een scenario bestudeerd dat uitgaat van een groei van de luchtvaarttrafiek die dermate groot is dat de luchthavenexploitant winstgevendheid bereikt. Deze winstgevendheid in hoofde van de luchthavenexploitant leidt er toe dat het Vlaamse Gewest geen subsidies meer moet toekennen voor de taken m.b.t. beveiliging en brandweer. Vandaag worden deze taken wél gesubsidieerd door het Gewest, dit in uitvoering

⁴ De huidige milieuvergunningen van de luchthavens lopen af in 2024 (Kortrijk-Wevelgem: 05/02/2024, Antwerpen: 17/06/2024; Brussels Airport: 08/07/2024, Oostende-Brugge: 19/10/2024). De vier luchthavenexploitanten bereiden momenteel een omgevingsvergunningsaanvraag voor.

⁵ Sommige aannames en kengetallen werden weliswaar geactualiseerd op basis van recentere bronnen.

van het LOM-LEM decreet d.d. 10 juli 2008 en de daaruit volgende subsidieovereenkomsten d.d. 19 juli 2013.

Uit de MKBA-doorrekening blijkt dat dit scenario een positief resultaat geeft⁶. Dat wil zeggen: een sterke groei van de luchthavenactiviteit, die dermate groot is zodat de luchthavenexploitanten winstgevendheid bereiken, leidt tot een beter kosten-baten saldo dan een verderzetting van de huidige situatie.

De vraag die zich evenwel stelt, is in welke mate deze groeiscenario's wenselijk zijn. Hoewel de maatschappelijke kost die een dergelijke groei met zich meebrengt voor de omwonenden van de luchthaven relatief beperkt blijft in verhouding tot de maatschappelijke baat die een dergelijk scenario met zich meebrengt voor de gebruikers van de luchthaven, wordt ingeschat dat er maatschappelijk onvoldoende draagvlak is om dit scenario te realiseren en op die manier extra hinder voor de directe omwonenden te veroorzaken.

Daarnaast stelt zich de vraag in welke mate deze groeiscenario's wenselijk zijn. De trafiekgroei die nodig is om winstgevendheid bij de exploitant te bereiken is immers fundamenteel:

- De exploitatie van de Luchthaven Antwerpen is winstgevend bij een groei naar 1,2 mln passagiers in 2030 en 1,5 mln passagiers in 2040. Dit is een forse groei ten opzichte van de 315.000 passagiers die in 2019 gebruik maakten van de Luchthaven Antwerpen⁷.
- De exploitatie van de Luchthaven Oostende-Brugge is winstgevend bij een groei naar 2,5 mln passagiers in 2030 en 3 mln passagiers in 2040. Ook dit is een forse groei ten opzichte van de 457.000 passagiers die in 2019 geteld werden.
- De exploitatie van de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem is winstgevend bij een groei naar 300.000 passagiers in 2030 en 400.000 passagiers in 2040. Hoewel dit passagierscijfer realistischer lijkt dan de vereiste trafiek voor Antwerpen en Oostende-Brugge, betreft ook dit een sterke stijging ten opzichte van de 92.000 passagiers in 2019.

Het realiseren van trafiekcijfers die ruim 4x hoger liggen dan de huidige passagiersaantallen (voor Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem) en die ruim 6x hoger liggen dan de huidige passagiersaantallen voor Oostende-Brugge kan, zeker gezien de huidige prijszetting, niet als uitvoerbaar beoordeeld worden.

Hoewel de groeiscenario's die tot winstgevendheid leiden theoretisch zeer relevant zijn, blijken ze in praktijk niet wenselijk en niet realiseerbaar.

▪ *SLUITING IN 2030*

Het andere extreme scenario dat voor elke luchthaven werd onderzocht betreft het sluitingsscenario. Hierbij wordt verondersteld dat de luchthaven sluit tegen 2030. De luchthavenexploitatie wordt dan stelselmatig afgebouwd, zodat de gebruikers van de luchthaven de tijd hebben om zich te heroriënteren.

Uit de MKBA-doorrekening blijkt dat ook dit scenario een positief resultaat geeft. Dat wil zeggen: ook een sluiting van de luchthaven in 2030 leidt tot een beter kosten-baten saldo dan een verderzetting van de huidige operationele situatie.

Zoals reeds aangegeven moeten ook de (strategische) elementen die niet in de MKBA gekwantificeerd werden mee in overweging genomen worden bij het bepalen van het beleid. Met

⁶ Dit geldt voor de luchthavens Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem. Voor Oostende-Brugge scoort het winstgevend scenario op de MKBA-balans (nipt) negatief.

⁷ Er wordt gerefereerd naar 2019, aangezien dit het laatste jaar was voor de COVID-crisis uitbraak.

name in het sluitings-scenario konden een aantal belangrijke elementen niet gekwantificeerd worden. Aan de kostenzijde zijn een aantal elementen moeilijk kwantificeerbaar

- De impact van een sluitingscenario op de opleidingscapaciteit voor piloten werd in de MKBA niet gekwantificeerd. Bij een sluiting wordt de beschikbare trainingscapaciteit volledig afgebouwd. Trainingsvluchten zijn echter essentieel voor de luchtvaartsector. Nagenoeg elke economische activiteit binnen de luchtvaartsector is rechtstreeks of onrechtstreeks gelinkt aan de inzet van bekwame piloten.

Vlaamse pilotenscholen genieten een hoogstaande reputatie en leveren goed opgeleide piloten af voor de binnenlandse en buitenlandse markt. Om deze opleiding te kunnen aanbieden, dienen de Vlaamse pilotenscholen te beschikken over de nodige infrastructuur. Brussels Airport is hier niet voor geschikt: de luchthavenactiviteit (passagiers en cargo) is omwille van capaciteits- en veiligheidsredenen niet verenigbaar met trainingsvluchten met kleine toestellen (< 6 ton). VFR-trainingsvluchten⁸ kunnen deels plaatsvinden op de vliegvelden (zoals Brustem, Ursel, Brasschaat), maar voor het uitvoeren van IFR-trainingsvluchten⁹ is het noodzakelijk dat er voldoende trainingscapaciteit beschikbaar is op de Vlaamse regionale luchthavens.

Het verlies van trainingscapaciteit die inherent verbonden is aan een sluiting, en de impact hiervan op de luchtvaartsector, werd in de MKBA niet gekwantificeerd.

Bij een keuze voor het sluitings-scenario valt meteen alle trainingscapaciteit weg.

- Ook de impact van een sluitingscenario op de lokale tewerkstelling werd in de MKBA niet gekwantificeerd. Deze impact werd wel in beeld gebracht:
 - Bij een sluiting van de Luchthaven Antwerpen zouden 386 lokale jobs verloren gaan;
 - Bij een sluiting van de Luchthaven Oostende-Brugge zouden 594 lokale jobs verloren gaan;
 - Bij een sluiting van de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem zouden 139 lokale jobs verloren gaan.

Daarbij komt nog dat het aantal indirecte jobs, verbonden aan de drie regionale luchthavens, een veelvoud is van de lokale jobs.

- Bij een sluiting van de luchthaven eindigen de concessies die zijn toegekend aan bedrijven die actief zijn op de luchthaven. Dit betreft enerzijds de concessies aan de LEM Antwerpen, de LEM Oostende-Brugge en de NV ILKW, en anderzijds de concessies aan diverse private concessiehouders op de drie luchthavens. De eventuele beëindigingsvergoedingen die betaald moeten worden aan deze partijen bij een sluiting van de luchthaven zijn zeer moeilijk te kwantificeren en werden bijgevolg niet meegenomen in de doorrekeningen van de MKBA. De concessies aan de LEM Antwerpen en de LEM Oostende-Brugge lopen nog tot 2039. Het verbreken van deze concessies zal een significante kost kunnen betekenen voor het Vlaamse Gewest, waardoor de rooskleurige netto contante waarde van een sluiting met deze aanzienlijke kost naar beneden dient bijgesteld te worden.

⁸ VFR= Visual Flight Rules.

⁹ IFR = Instrument Flight Rules.

- De Vlaamse regionale luchthavens hebben een rol als Vlaamse uitwijkvluchthaven bij het eventueel tijdelijk uitvallen van Brussels Airport. Omwille van de beperkte lengte van de startbaan kunnen de luchthavens Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem¹⁰ deze rol weliswaar in mindere mate opnemen dan de Luchthaven Oostende-Brugge. Het is een strategische noodzaak om in deze uitwijkcapaciteit te blijven voorzien¹¹. Zo werden de regionale luchthavens in het verleden meermaals gebruikt als uitwijkvluchthaven bij een algemene panne, slecht weer, incidenten of staking.
- Specifiek voor de Luchthaven Oostende-Brugge geldt dat Defensie hier vanaf 2024 haar search-and-rescue activiteiten zal ontplooiën. De verhuis van Koksijde naar Oostende-Brugge betekent een kostenbesparing. Bij een eventuele sluiting van de luchthaven Oostende-Brugge wordt deze kostenbesparing teniet gedaan. De kosten inzake beveiliging en brandweer dienen dan immers aangehouden te worden voor de search-and-rescue activiteiten, zonder dat er economische baten van de andere luchtvaartactiviteiten kunnen meegenomen worden. De impact hiervan is niet gekwantificeerd in de MKBA, maar zou als scenario ongunstig uitkomen.

Bij de academische oefening van de uitwerking van de MKBA werden dus vele scenario's en varianten uitgewerkt, maar er werden – gelet dat in de analyse 16 scenario's werden onderzocht – geen deelvarianten uitgewerkt voor een quasi-sluiting met een beperkte luchtvaartactiviteit (bv. enkel trainingsvluchten voor Antwerpen of enkel search-and-rescue voor Oostende-Brugge).

Aangezien voormelde elementen niet in rekening gebracht werden bij de doorrekening van de MKBA, is het zeer aannemelijk dat het resultaat van het sluitingsscenario een (sterke) overschatting van het werkelijk kosten-baten saldo betreft.

Daarnaast stelt zich – net zoals bij het maximale groeiscenario – de vraag in welke mate het sluitingsscenario wenselijk is. De baten zijn er voor de directe omwonenden inzake geluidshinder, maar vastgesteld moet worden dat dit in de MKBA slechts beperkt doorweegt. Bovendien worden de contouren van de geluidshinder best beoordeeld binnen de milieuvergunningen. Er zouden ook baten zijn inzake CO₂, doch dient hierbij de kanttekening gemaakt te worden dat een vlucht die dan vanuit een andere luchthaven zou vertrekken, dezelfde globale CO₂-impact heeft. Het felst weegt in de MKBA het wegvallen van de kosten voor beveiliging en brandweer door. Het is vooral deze kost die sommige scenario's rood doet kleuren, maar evenzeer moet vastgesteld worden dat – ondanks de kosten voor beveiliging en brandweer – sommige scenario's toch een positief MKBA-resultaat weergeven. Het zijn deze scenario's die nauwer bekeken dienen te worden omdat ze – ondanks bovenvermelde kosten – toch een gunstige netto contante waarde weergeven.

Bovendien kunnen er maatregelen genomen worden om de emissies (voornamelijk CO₂¹²) van luchtvaartactiviteiten sterk terug te dringen, net zoals dat geldt voor milderende (mitigerende) maatregelen en evoluties inzake geluid:

- Elektrisch vliegen zal de overlast (zowel inzake geluid als emissies) naar beneden brengen. De evolutie naar elektrisch vliegen is reeds volop aan de gang. Voor

¹⁰ Bovendien beschikt de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem niet over voldoende terminal-capaciteit om als uitwijkvluchthaven te functioneren.

¹¹ De relevantie van deze rol als uitwijkvluchthaven bleek bijvoorbeeld in 2016, toen Brussels Airport getroffen werd door de aanslagen.

¹² Hierbij wordt opgemerkt dat de maatschappelijke kosten inzake de CO₂ uitstoot voornamelijk een globale kost betreft, die zich buiten Vlaanderen manifesteert. De opwarming van de aarde ingevolge CO₂ is immers een globaal probleem. De impact van externe effecten die een directe impact hebben binnen Vlaanderen (regionale luchtkwaliteit, geluidshinder) is eerder beperkt.

opleidingsvluchten zijn er momenteel al toestellen op de markt die elektrisch vliegen mogelijk maken. Voorzichtigheidshalve werd dan ook vanaf 2025 de introductie van elektrisch aangedreven toestellen meegenomen in de MKBA. Ook de markt voor andere segmenten (zoals zakenvluchten) evolueert snel. De grote vliegtuigfabrikanten geven aan dat er binnen 15 tot 20 jaar ook met de grootste vliegtuigen op alternatieve aandrijving gevlogen kan worden. Voor de directe omwonenden maken hybride (grotere) toestellen een enorm verschil, want hierbij zou (geluidsarm) via accuaandrijving opgestegen kunnen worden, en pas in volle vlucht overgeschakeld worden op andere motoren. De positieve evoluties inzake properder en geluidsarmer vliegen vinden stilaan ingang, dus hier dient beleidsmatig ook rekening mee gehouden te worden.

- Het ReFuelEU programma wil brandstofleveranciers verplichten om vanaf 2025, 2% SAF¹³ en e-fuels toe te voegen. Dit bijmengpercentage zal oplopen tot 63% in 2050. Hierdoor zal de CO₂-uitstoot fors gereduceerd worden. Aangezien dit nog geen beslist beleid betreft, werd dit niet meegenomen in de doorrekening van de MKBA. Dit zal echter een significante impact hebben op de CO₂-emissies van luchtvaartactiviteiten.

Hoewel de sluitingsscenario's theoretisch zeer relevant zijn, is het aannemelijk dat het kosten-baten saldo voor deze scenario's een (sterke) overschatting betreft, maar het onderzoek naar dit scenario was zeker nuttig omdat het binnen de visie de hiernavolgende inzichten heeft versterkt.

▪ *TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGSSCENARIO'S 2040*

Met de visienota Vlaamse regionale luchthavens wenst de Vlaamse regering haar blik te werpen op het jaar 2040. Binnen de voorafgaande MKBA werd het breedst mogelijk spectrum van scenario's gekwantificeerd. Bij het uitdragen van een visie naar de verre toekomst, moet er echter opgepast worden om de luchtvaart te bekijken en benaderen door de bril zoals we luchtvaart vandaag zien.

Tegenstanders zullen daarbij aanhalen dat regionale luchthavens overlast veroorzaken, dat luchtvaart niet milieuvriendelijk is en dat onze regionale luchthavens (teveel) geld kosten. Voorstanders halen dan weer aan dat - door ons beperkend op te stellen - we heel wat economische return verliezen, we tevens inboeten op onze welvaart, en dat regio's die wel voluit gekozen hebben voor een maximale uitbouw, zoals in Charleroi en Luik, hier nu de vruchten van plukken.

Voor beide stellingen valt iets te zeggen, en dat wordt ook zo bevestigd in de resultaten van de MKBA. Maar bepaalde effecten zijn met deze MKBA ook duidelijk in beeld gebracht. Een sluiting is het verleggen van het CO₂-effect naar elders, waarbij het aantal gereden kilometers dan weer drastisch gaat toenemen. Een maximaal uitbatingsscenario komt evenzeer als zeer gunstig naar boven, maar zal – mede gelet op de geluidshinder – maatschappelijk als niet wenselijk beschouwd worden.

Een visie naar het jaar 2040 moet een antwoord bieden op de situatie zoals ze vandaag geschetst is, en hoe we ze kennen, maar moet tevens rekening houden met bepaalde evoluties die nu reeds op til zijn. Deze evoluties komen naar voren in de academische oefening die rond de MKBA gemaakt werd, en worden meegenomen in deze visienota.

Het kader waarin de visie van onze Vlaamse regionale luchthaven haar vertrekpunt moet hebben, gaat samen met enkele vragen aangaande een ruimere context.

¹³ SAF = Sustainable Aviation Fuels

Transport in het algemeen is de drijfveer die de mensheid gebracht heeft tot waar we vandaag staan, en de mens zal zich blijven verplaatsen. Vlaanderen is groot geworden doordat het door de eeuwen het centrum was van deze verplaatsingsdrang, het is en blijft onze belangrijkste troef. De kracht van de luchtvaart binnen het transport is dat luchtvaart er op een halve eeuw tijd is in geslaagd om de ganse wereld voor iedereen toegankelijk te maken.

De vraag of luchtvaart de komende halve eeuw gaat verdwijnen, moeten we bijgevolg negatief beantwoorden, net zoals we de vraag of we luchtvaart nodig hebben, positief moeten beantwoorden.

Beleidsmatig moet dan de vraag gesteld worden of Vlaanderen hier een rol wil blijven spelen, dan wel of we deze belangrijke pijler binnen het transport links laten liggen. Een “ja” op deze vraag kan weliswaar niet een onvoorwaardelijke “ja” zijn. Zo zijn er randvoorwaarden die we niet kunnen negeren. *Moet luchtvaart milieuvriendelijker? Ja. Moet overlast tot een absoluut minimum gebracht worden? Ja. Staat een luchthaven alleen op zich? Nee. Moeten er synergieën gezocht worden? Ja.* Dit is niet zomaar een vragenreeks, maar het lijst zowel verlangens als bezorgdheden op binnen een Visie 2040 verzoend moeten worden.

▪ SPECIFIEKE ONTWIKKELINGSSCENARIO'S VOOR DE LUCHTHAVEN ANTWERPEN

In de maatschappelijke kosten-baten analyse werden voor elke luchthaven een aantal scenario's doorgerekend die wél als haalbaar en realistisch ingeschat kunnen worden. Voor de Luchthaven Antwerpen betreft dit:

- A2: Het optimistisch scenario dat opgesteld werd door de LEM Antwerpen;
- A3: Het optimaliseren van de mogelijkheden binnen de huidige milieuvergunning, op basis van de huidige trafiekverdeling (lijnvluchten / zakenvluchten / trainingsvluchten);
- A4: Het optimaliseren van de mogelijkheden binnen de huidige milieuvergunning, met een focus op het lijnsegment;
- A5: Het optimaliseren van de mogelijkheden binnen de huidige milieuvergunning, met een focus op het zakelijk segment.

Deze ontwikkelingsscenario's werden afgezet tegen het referentiescenario, dat uitgaat van een nulgroei en de trafiekcijfers uit 2019 doortrekt naar 2040.

Deze vier scenario's hebben als belangrijk voordeel dat ze realiseerbaar zijn binnen de contouren van de milieuvergunning die werd toegekend aan de luchthavenexploitant op 17 juni 2004. Deze milieuvergunning heeft een looptijd van 20 jaar, uiterlijk op 17 juni 2024 moet een nieuwe omgevingsvergunning worden toegekend. Indien deze nieuwe omgevingsvergunning de voorwaarden uit de milieuvergunning d.d. 17 juni 2004 herbevestigt, kunnen deze scenario's dus gerealiseerd worden.

De achterliggende trafiekcijfers voor deze scenario's in het jaar 2040 worden in onderstaande tabel weergegeven.

	A2	A3	A4	A5
Totaal aantal bewegingen	44.794	45.516	45.516	45.516
Aantal bewegingen lijnvluchten	4.745	3.993	5.247	3.062
Aantal bewegingen zakenvluchten	18.762	22.129	13.896	27.581
Aantal bewegingen trainingsvluchten	14.175	9.842	9.842	9.842
Aantal bewegingen andere vluchten	7.112	9.552	16.531	5.031
Totaal aantal passagiers	495.460	593.160	759.715	267.081

Ter vergelijking worden hierna de gerealiseerde trafiekcijfers in 2019 weergegeven:

	2019
Totaal aantal bewegingen	36.372
Aantal bewegingen lijnvluchten	3.383
Aantal bewegingen zakenvluchten	14.389
Aantal bewegingen trainingsvluchten	9.577
Aantal bewegingen andere vluchten	9.023
Totaal aantal passagiers	306.330

De groei die in elke scenario voorzien wordt tussen 2019 en 2040 kan gerealiseerd worden binnen het kader van de huidige milieuvergunning. Enerzijds was er in 2019 nog een beperkte marge binnen de milieuvergunning die bijkomende groei toelaat¹⁴. Anderzijds wordt rekening gehouden met een autonome verduurzaming in de vorm van lagere emissiefactoren in de tijd, geleidelijke groei van elektrische lesvliegtuigen (20% vanaf 2030) en de inzet van stillere en zuinigere toestellen voor de uitvoering van lijnvluchten (de 190-E2 variant van Embraer).

Uit de doorrekening in de MKBA blijkt dat het kosten-baten saldo van elk van deze scenario's positief is. Dat wil zeggen: elk van deze groeiscenario's leidt tot een beter kosten-baten saldo dan het referentiescenario dat in een nulgroei voorziet. Een groei van de trafiek op de Luchthaven Antwerpen, en dus het optimaal benutten van de ruimte die de huidige milieuvergunning biedt, is dan ook te verkiezen ten opzichte van een stand-stil scenario¹⁵.

Verder kan vastgesteld worden dat de kosten-baten saldi van deze scenario's erg dicht bij elkaar liggen. Vanuit maatschappelijk oogpunt is er dan ook geen uitgesproken voorkeur voor een bepaald ontwikkelingsscenario.

Het Vlaamse Gewest is er van overtuigd dat de ontwikkeling van zowel zakelijk verkeer als lijnvluchten belangrijk zijn voor de regionale economie, en acht het aangewezen dat de Luchthaven Antwerpen voorziet in een verdere uitbouw van beide pijlers.

Antwerpen is en blijft een internationale poort op de wereld, met de grootste petrochemische cluster in Europa, de tweede grootste maritieme haven, met een farmaceutische sector in de ruime regio en een befaamd diamantcentrum. Met al deze wereldvermaarde (kennis)instellingen zijn er voldoende groeikansen.

Het is aan de luchthavenexploitant, de LEM Antwerpen, om de luchthaven tegen 2040 verder te ontwikkelen binnen de bandbreedte van deze 4 scenario's.

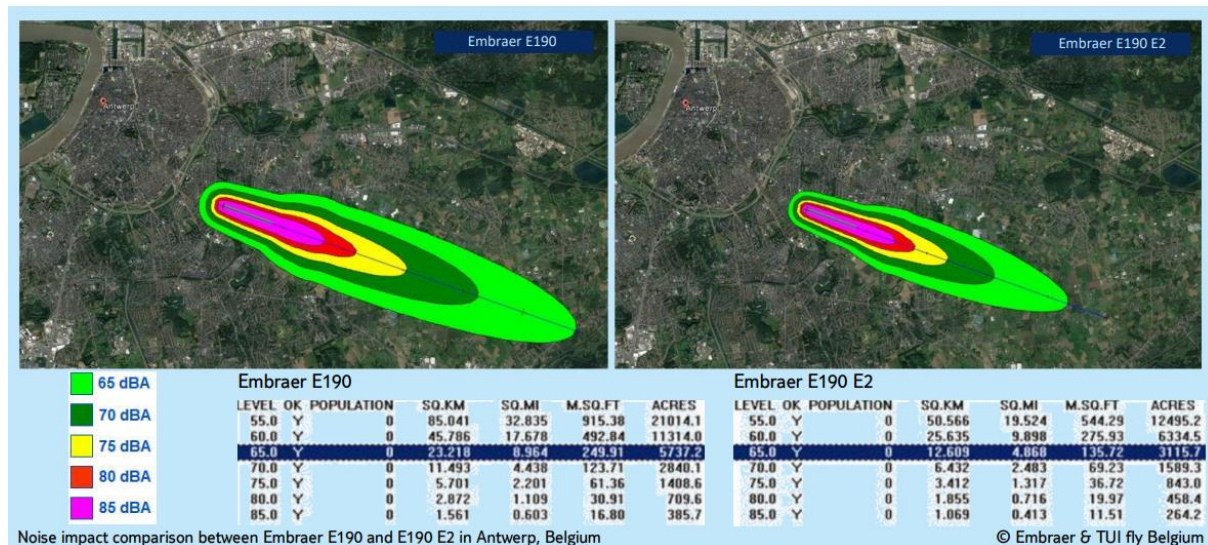
Het uitdragen van Antwerpen als cultuurstad voor een citytrip, maakt het niet alleen voor luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijker om nieuwe bestemmingen op te zoeken (omwille van het tweerichtingsverkeer), ook de lokale economie vaart hier wel bij door het toerisme naar onze steden. Dit effect werd echter als moeilijk kwantificeerbaar geacht, en werd dus niet verrekend in de MKBA.

Tui Fly is momenteel de enige luchtvaartmaatschappij die lijnvluchten aanbiedt op Luchthaven Antwerpen. Tui Fly maakt hiervoor gebruik van vliegtuigen van het type Embraer E190. Het is de bedoeling van de maatschappij om dit type toestel te vervangen door de Embraer E190 E2. Ten

¹⁴ De milieuvergunning legt o.a. op dat het aantal potentieel sterk gehinderden op basis van de L_{DN} geluidscontour van 55 dB(A) maximaal 548 mag bedragen. In 2019 werd het aantal potentieel sterk gehinderden berekend op 427.

¹⁵ Dit impliceert eveneens dat een eventuele inkrimping van de milieuruimte een negatief effect heeft op de maatschappelijke kosten-baten balans van de Luchthaven Antwerpen.

opzichte van de huidige E190 is het nieuwe type stiller en zuiniger (tot 20%). In de MKBA worden passagiersvluchten positief beoordeeld. Het nieuwere type van Embraer wordt daarbij nog positiever beoordeeld. Enerzijds zijn de geluidscontouren van het nieuwe toestel beduidend beter.



Anderzijds is ook het verbruik, en bijgevolg de CO2-impact, gunstiger. Het feit dat bestemmingen op een langere afstand kunnen aangedaan worden, is gunstig voor de baten van het business model.

Nu het type Embraer E190 – voor Tui Fly – zich specifiek voordoet voor vluchten op Luchthaven Antwerpen, zou er bovendien een technische hub gecreëerd kunnen worden voor het onderhoud van toestellen van deze vliegtuigbouwer. Dit kan – naast de economische activiteit – leiden tot extra tewerkstelling voor technische profielen.

De ontsluiting van Luchthaven Antwerpen is vooral gericht op personenwagens. De luchthaven mist een multi-modale ontsluiting met directe aansluiting op het openbaar vervoer. Nochtans is er een spoorlijn net naast de luchthaven. Connectiviteit via het spoor met de steden Antwerpen, Mechelen en Brussel (incl. Brussels Airport) is essentieel om een overvloed aan personenwagens in de omliggende wijken te vermijden. Maar onderzoek in het verleden heeft aangetoond dat deze piste niet realistisch is.

Ook het opleiden van piloten biedt Luchthaven Antwerpen troeven. Er dient bekeken te worden in welke mate deze opleidingen ook een academisch niveau (master) kunnen krijgen, bijvoorbeeld door een samenwerking met UA of de Hogere Zeevaartschool. Hierdoor kan er vanuit Vlaanderen een bijkomende internationale opleidingstroef aangeboden worden en kan expertise verder ontwikkeld worden.

▪ *REALISTISCHE ONTWIKKELINGSSCENARIO'S VOOR DE LUCHTHAVEN OOSTENDE-BRUGGE*

Voor de Luchthaven Oostende-Brugge werden er, naast de scenario's maximale groei en sluiting, drie scenario's doorgerekend:

- OB2: Het optimistisch scenario dat opgesteld werd door de LEM Oostende-Brugge;
- OB3: Het basisscenario dat opgesteld werd door de LEM Oostende-Brugge;
- OB4: Het optimaliseren van de mogelijkheden binnen de huidige milieuvergunning.

Deze ontwikkelingsscenario's werden afgezet tegen het referentiescenario, dat uitgaat van een nulgroei en de trafiekcijfers uit 2019 doortrekt naar 2040.

Deze drie scenario's hebben als belangrijk voordeel dat ze realiseerbaar zijn binnen de contouren van de milieuvergunning die werd toegekend aan de luchthavenexploitant op 19 oktober 2004. Deze milieuvergunning heeft een looptijd van 20 jaar, uiterlijk op 19 oktober 2024 moet een nieuwe omgevingsvergunning worden toegekend. Indien deze nieuwe omgevingsvergunning de voorwaarden uit de milieuvergunning d.d. 19 oktober 2004 herbevestigt, kunnen deze scenario's dus gerealiseerd worden.

De achterliggende trafiekcijfers voor deze scenario's in het jaar 2040 worden in onderstaande tabel weergegeven.

	OB2	OB3	OB4
Totaal aantal bewegingen	35.899	31.142	56.699
Aantal bewegingen lijnvluchten	3.345	3.084	15.387
Aantal bewegingen zakenvluchten	3.871	3.358	6.812
Aantal bewegingen trainingsvluchten	13.062	11.770	15.000
Aantal bewegingen cargovluchten	9.379	6.423	7.500
Aantal bewegingen andere vluchten	6.242	6.509	12.000
Totaal aantal passagiers	695.303	634.095	3.222.759
Aantal ton cargo	386.451	302.381	262.500

Ter vergelijking worden hierna de gerealiseerde trafiekcijfers in 2019 weergegeven:

	2019
Totaal aantal bewegingen	25.461
Aantal bewegingen lijnvluchten	3.000
Aantal bewegingen zakenvluchten	2.758
Aantal bewegingen trainingsvluchten	12.305
Aantal bewegingen cargovluchten	856
Aantal bewegingen andere vluchten	6.542
Totaal aantal passagiers	457.423
Aantal ton cargo ¹⁶	24.757

De groei die in elk scenario voorzien wordt tussen 2019 en 2040 kan gerealiseerd worden binnen het kader van de milieuvergunning. In 2019 was er immers nog een zeer ruime marge binnen de milieuvergunning die bijkomende groei toelaat¹⁷. Daarnaast wordt rekening gehouden met een autonome verduurzaming in de vorm van lagere emissiefactoren in de tijd, geleidelijke groei van

¹⁶ Hierbij wordt opgemerkt dat de verhandelde cargo op de Luchthaven Oostende-Brugge sterk gestegen is sinds 2019. In 2021 steeg het aantal ton vracht naar 62.056.

¹⁷ De milieuvergunning legt o.a. op dat het aantal potentieel sterk gehinderden op basis van de L_{DN} geluidscontour van 55 dB(A) maximaal 2.700 mag bedragen. In 2019 werd het aantal potentieel sterk gehinderden berekend op 72.

elektrische lesvliegtuigen (20% vanaf 2030) en de gedeeltelijke vervanging van huidige passagierstoestellen door toestellen die meer passagiers per vlucht kunnen meenemen¹⁸.

Uit de MKBA-doorrekening kan vastgesteld worden dat de kosten-baten saldi van deze scenario's sterk uiteenlopen, dit in tegenstelling tot de scenario's voor Luchthaven Antwerpen. Het scenario OB4 komt hierbij duidelijk als het meest wenselijke scenario naar voor. Dit scenario veronderstelt een zeer sterke groei van de passagierstrafiek, naar ruim 3,2 mln passagiers.

Ondanks de felle toename in passagierstrafiek, verstrekt de doorrekening van dit scenario OB4 zeer relevante inzichten. Er blijkt duidelijk dat de baten die een (sterke) groei van passagierstrafiek op de Oostendse luchthaven met zich meebrengt, beduidend hoger liggen dan de (externe) kosten die deze groei met zich meebrengt. Het is aan de luchthavenexploitant, de LEM Oostende-Brugge, om maximaal in te zetten op de bijkomende ontwikkeling van passagierstrafiek en zo maximale baten voor de samenleving te genereren.

Het scenario OB4 voorziet een eerder gematigde groei van het cargo-segment. Er wordt een groei voorzien naar 262.500 ton vracht, wat weliswaar beduidend meer is dan de 62.056 ton vracht in 2021, maar toch sterk onder de cargo-volumes in scenario OB2 (386.451 ton) en OB3 (302.381 ton) ligt.

Zoals het studiebureau aangeeft kan het cargo-segment op de Luchthaven Oostende-Brugge groeien door volumes weg te halen van concurrerende luchthavens, wat tot meer (externe) reiskosten in voor- en natransport leidt¹⁹. Hierdoor heeft een sterke groei van het cargo-segment een negatieve impact op het kosten-baten saldo.

Het is daarom belangrijk dat de LEM Oostende-Brugge in de eerste plaats inzet op cargo die een lokale oorsprong of bestemming heeft in West-Vlaanderen, Noord-Frankrijk of Zeeland. Ook cargo met het Verenigd Koninkrijk als eindbestemming kan aangetrokken worden: de luchthaven Oostende-Brugge is de EU-luchthaven die het dichtst bij het Verenigd Koninkrijk ligt, en kan dus maximaal inspelen op de verzadiging van de (cargo-)luchthavens in het VK.

Door maximaal in te zetten op nabijheid, kan de groei van het cargo-segment op de Oostendse luchthaven wél tot een netto-baat voor de samenleving leiden. Hierbij dient de luchthavenexploitant zich in de eerste plaats te focussen op de markt van bederfbare goederen (vb. verse vis, vers fruit, bloemen,...) of snelle leveringen gericht op de regio's West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk. Voor wat de bederfbare goederen betreft, dient de samenwerking met de blauwe cluster (aquacultuur) en met de visverwerkende industrie en retail verder versterkt te worden.

Een bijkomende troef inzake de afhandeling van cargo is dat Luchthaven Oostende-Brugge recent met de komst van de afhandelaar Bcube Air Cargo Belgium en het verhoogd aantal vluchten van EgyptAir en Qatar Airways een concrete doorstart ondergaat in dit segment. Sinds mei 2021 nam Qatar Airways de luchthaven Oostende-Brugge vast op in haar routenetwerk.

Met de geplande uitbreiding van opslagcapaciteit, kan Luchthaven Oostende-Brugge nagenoeg alle types van cargo afhandelen. De korte afhandelingstijd naar het verladen van de cargo kan tevens positief doorwegen bij een maatschappij om te kiezen voor Oostende. De afhandeling van cargo levert extra tewerkstelling op (te rekenen aan 1 VTE per 1.000 ton extra cargo).

Het is aan de luchthavenexploitant, de LEM Oostende-Brugge, om de luchthaven tegen 2040 verder te ontwikkelen. Hierbij moet in de eerste plaats de passagierstrafiek verder ontwikkeld worden. Daarnaast mag de LEM ook inzetten op een groei van de cargo-markt, hierbij is het vanuit maatschappelijk oogpunt optimaal dat er gefocust wordt op nabijheid. Indien de LEM op

¹⁸ Concreet wordt rekening gehouden met een substitutie van de Embraer E190 (112 zitplaatsen) naar de Boeing 737-800/737 MAX (189 zitplaatsen) en de Boeing Dreamliner (300 zitplaatsen).

¹⁹ Deze externe reiskosten worden vooral bepaald door de emissies van het wegtransport. Door de elektrificatie van het wegtransport zullen deze externe reiskosten op termijn evenwel afnemen.

nabijheid focust voor wat de cargo-markt betreft, kan de CO2-component van het voor- en natransport – die nu nog ongunstig weegt op Oostende in vergelijking met andere cargo-luchthavens zoals Luik en Keulen – positief uitdraaien, wat de MKBA-resultaten gunstig zal beïnvloeden. Hetzelfde geldt voor het aantrekken van extra passagiers voor lijnvluchten, passagiers die wonen ten westen van de Schelde hebben een positief effect op de MKBA.

▪ *REALISTISCHE ONTWIKKELINGSSCENARIO'S VOOR DE LUCHTHAVEN KORTRIJK-WEVELGEM*

Voor de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem werden er, naast de scenario's maximale groei en sluiting, drie scenario's doorgerekend:

- KW2: Het sterk optimistisch scenario dat opgesteld werd door de NV ILKW, incl. de implementatie van een gecontroleerd luchtruim;
- KW3: Het optimistisch scenario dat opgesteld werd door de NV ILKW, incl. de implementatie van een gecontroleerd luchtruim;
- KW4: Een scenario dat uitgaat van de huidige toestand, excl. gecontroleerd luchtruim.

Deze ontwikkelingsscenario's werden afgezet tegen het referentiescenario, dat uitgaat van een nulgroei en de trafiekcijfers uit 2019 doortrekt naar 2040.

Een belangrijk onderscheid tussen enerzijds KW2 en KW3, en anderzijds KW4, is de implementatie van een gecontroleerd luchtruim. Momenteel beschikt de luchthaven slechts over een beperkte verkeersleiding. Aangezien niet alle piloten en luchtvaartmaatschappijen in een ongecontroleerd luchtruim willen vliegen, is een sterke groei van het aantal vluchten enkel mogelijk indien een gecontroleerd luchtruim wordt geïmplementeerd.

Het bouwen van een eigen verkeersstoren is financieel en operationeel niet realistisch. Scenario's KW2 en KW3 kunnen dan ook enkel gerealiseerd worden mits de implementatie van een remote tower waarbij het luchtruim vanop afstand gecontroleerd wordt. Het Vlaamse Gewest ijvert voor de implementatie van een remote tower, van waaruit de luchtverkeersleiding op de drie Vlaamse regionale luchthavens kan gebeuren.

Het Vlaamse Gewest zal in gesprek gaan met skeyes om te bekijken op welke wijze deze remote tower gerealiseerd kan worden. De huidige context waarbinnen dergelijke vernieuwingen kunnen gebeuren, wordt bepaald door het Samenwerkingsakkoord van 30 november 1989. Mogelijk moet deze Samenwerkingsovereenkomst herbekeken worden om tot een billijke implementatie van de remote tower op de drie Vlaamse regionale luchthavens te komen.

Deze drie scenario's hebben als belangrijk voordeel dat ze realiseerbaar zijn binnen de contouren van de milieuvergunning die werd toegekend aan de luchthavenexploitant op 5 februari 2004. Deze milieuvergunning heeft een looptijd van 20 jaar, uiterlijk op 5 februari 2024 moet een nieuwe omgevingsvergunning worden toegekend. Indien deze nieuwe omgevingsvergunning de voorwaarden uit de milieuvergunning d.d. 5 februari 2004 herbevestigt, kunnen deze scenario's dus gerealiseerd worden.

De achterliggende trafiekcijfers voor deze scenario's in het jaar 2040 worden in onderstaande tabel weergegeven.

	KW2	KW3	KW4
Totaal aantal bewegingen	58.759	52.898	44.242
Aantal bewegingen zakenvluchten	1.719	1.519	1.113
Aantal bewegingen trainingsvluchten	41.456	31.982	26.847
Aantal bewegingen andere vluchten	15.584	19.397	16.283
Totaal aantal passagiers	179.037	112.173	93.655

Ter vergelijking worden hierna de gerealiseerde trafiekcijfers in 2019 weergegeven:

	2019
Totaal aantal bewegingen	31.283
Aantal bewegingen zakenvluchten	3.743
Aantal bewegingen trainingsvluchten	22.032
Aantal bewegingen andere vluchten	5.508
Totaal aantal passagiers	62.180

Uit de doorrekening in de MKBA blijkt dat het kosten-baten saldo van elk van deze scenario's quasi identiek is aan het referentiescenario dat uitgaat van een verderzetting van de huidige situatie. Vanuit maatschappelijk oogpunt is er dan ook geen duidelijke voorkeur voor een bepaald scenario.

Aangezien de luchthaven een internationale toegangspoort vormt voor zakenreizigers van of naar de ruime regio, en de luchthaven een belangrijke functie vertolkt in het economisch weefsel, is het belangrijk dat bij een verdere uitbouw vooral gefocust wordt op het zakelijk segment.

Doordat Luchthaven Kortrijk-Wevelgem geen lijnvluchten ontvangt, en slechts sporadisch een chartervlucht, kan het snel inspelen op nieuwe tendensen en evoluties op het vlak van lage- of zelfs zero-emissievluchten. Er wordt immers verwacht dat deze evoluties sneller hun intrede zullen vinden bij de General Aviation dan bij grotere passagiers- of cargotoestellen.

Net zoals bij de twee andere luchthavens, is het belangrijk dat Luchthaven Kortrijk-Wevelgem het segment van de drones mee opneemt in haar beleidsvisie.

De zogenaamde feedervluchten, waarbij een klein aantal passagiers naar een grote luchthaven wordt overgevologen, voor de aansluiting met een (intercontinentale) vlucht, hebben op het vlak van milieu en klimaat een negatieve weerslag, zeker als ze op korte afstand gebeuren en met motoren die door fossiele brandstof worden aangedreven. Maar zodra er vanaf 2025-2030 de eerste toestellen op elektrische aandrijving zullen verschijnen, is dit een marktsegment dat voor Luchthaven Kortrijk-Wevelgem zeker interessant kan zijn. Op deze manier kan Luchthaven Kortrijk-Wevelgem fungeren als multimodale hub.

Een regionale luchthaven als Kortrijk-Wevelgem kan het perfecte platform en testomgeving zijn voor de ontwikkeling van duurzame technologieën in General Aviation. Dit hoeft zich niet te beperken tot de ontwikkeling en het testen van elektrische toestellen, tevens kan de ontwikkeling van waterstoftechnologie gefaciliteerd worden. Hetzelfde geldt voor het testen van bio fuels of SAF.

Momenteel is er voor de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem een aanbestedingsprocedure lopende teneinde een geschikte private exploitant te kunnen aanstellen. Het is de bedoeling dat de huidige beheersstructuur uiterlijk tegen 2023 omgevormd wordt naar een LOM-LEM structuur, dit in uitvoering van het decreet van 10 juli 2008. Het is aan de toekomstige luchthavenexploitant, de LEM Kortrijk-Wevelgem, om de luchthaven tegen 2040 verder te ontwikkelen.

3. Financiering van de Vlaamse regionale luchthavens

Conform het LOM-LEM decreet d.d. 10 juli 2008 worden de Vlaamse regionale luchthavens ondersteund door het Vlaamse Gewest. De luchthavenexploitanten worden vergoed voor de

kosten die zij maken m.b.t. beveiliging en brandweer, en de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen ontvangen een investeringssubsidie teneinde de instandhouding van de basisinfrastructuur te garanderen. Deze financiële stromen werden goedgekeurd door de Europese Commissie i.k.v. staatssteun²⁰.

In de MKBA werd onderzocht hoe de Vlaamse regionale luchthavens kunnen evolueren richting winstgevende ondernemingen. Met een maximale groei van de trafiek zouden de luchthavenexploitanten winstgevend worden tegen 2030. Deze winstgevendheid leidt er toe dat het Vlaamse Gewest geen subsidies meer moet toekennen aan de luchthavenexploitanten. Zoals eerder beschreven is een dergelijk groeiscenario niet wenselijk, omwille van de maatschappelijke impact voor de onmiddellijke omgeving van de luchthavens.

Een optimalisatie in de financieringsstructuur van de drie Vlaamse regionale luchthavens is echter wel mogelijk. Het Vlaamse Gewest zal de luchthavenexploitanten er toe aanzetten haar omzet en winstgevendheid verder te maximaliseren, wat een directe gunstige impact heeft op de concessievergoeding die de LOM Vlaanderen ontvangt. Het Vlaamse Gewest en de LOM Vlaanderen zullen in overleg treden met de luchthavenexploitanten om een verduurzaming van de financieringsstructuur te verankeren.

4. Beleidskeuzes

Op basis van de uitgevoerde MKBA-analyses blijkt dat het wenselijk is om de drie Vlaamse regionale luchthavens verder te ontwikkelen binnen de grenzen van de huidige milieuvergunningen. Voor elke luchthaven zijn er immers ontwikkelingsscenario's met een gunstig kosten-baten saldo ten opzichte van het referentiescenario: de MKBA toont aan dat een verdere uitbouw van de luchthavenactiviteiten een netto-baat kan genereren voor Vlaanderen.

Het Vlaamse Gewest wil hier dan ook op inzetten. Door gerichte beleidsmaatregelen te nemen, wil het Vlaamse Gewest de baten die de luchthavenexploitatie met zich meebrengt verder optimaliseren, en de kosten die inherent zijn aan het vliegverkeer mitigeren. Belangrijk bij het mitigeren van de kosten zijn daarbij CO₂-uitstoot en geluidshinder.

Hierna worden zes beleidskeuzes uitgewerkt die invulling geven aan de strategische doelstelling om (i) een duurzame ontwikkeling te bewerkstelligen die streeft naar een situatie waarbij de maatschappelijke baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten, en (ii) de Vlaamse regionale luchthavens in de mate van het mogelijke te laten evolueren naar winstgevende ondernemingen.

Deze zes beleidskeuzes, die hierna verder worden beschreven, betreffen:

- 1) Verduurzaming;
- 2) Optimaliseren van de inkomsten van de luchthavenexploitatie;
- 3) Optimaliseren van de kostenstructuren;
- 4) Strategische samenwerkingen met Brussels Airport en de vliegvelden;
- 5) Dialoog met stakeholders;
- 6) Inzetten op drone-ontwikkeling.

▪ *VERDUURZAMING*

Vlaanderen zal, samen met de drie luchthavenexploitanten, het voortouw nemen in de duurzame transitie naar een groenere luchtvaart. In de eerste plaats wordt hierbij ingezet op een diversificatie van de luchthaventarieven. De LOM Vlaanderen zal hierover, binnen het kader van de concessieovereenkomst, in overleg treden met de luchthavenexploitanten. Het Vlaamse

²⁰ Cf. de beslissing van de Europese Commissie d.d. 12 november 2019 m.b.t. de steunmaatregelen SA.45139 en SA.45140.

Gewest kan de noodzaak tot diversificatie van de luchthaventarieven ook opnemen in de omgevingsvergunningen die in 2024 worden verleend.

De Vlaamse overheid wil ook volop inzetten op technologische ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie, om op die manier de Vlaamse regionale luchthavens en de bijhorende luchtvaartindustrie op duurzaamheid en innovatie te heroriënteren. Mogelijke initiatieven zijn:

- Het **verplicht bijmengen van SAF** (*Sustainable Aviation Fuel*), teneinde de CO₂-uitstoot fors te reduceren.

Het ReFuelEU programma wil brandstofleveranciers verplichten om vanaf 2025, 2% SAF en e-fuels toe te voegen. Dit bijmengpercentage zal oplopen tot 63% in 2050. Hierdoor zal de CO₂-uitstoot fors gereduceerd worden. Aangezien dit nog geen beslist beleid betreft, werd dit niet meegenomen in de doorrekening van de MKBA. Bovendien zal de Europese regelgeving slechts van toepassing zijn op de Vlaamse regionale luchthavens indien de trafiek stijgt boven de 1 miljoen passagiers of de 100.000 ton vracht.

Vanuit Vlaanderen zal bestudeerd worden of het haalbaar is om SAF en e-fuels op de Vlaamse regionale luchthavens ook te gebruiken bij lagere verkeersvolumes. Op die manier kunnen de externe kosten van de emissies (vnl. CO₂) sterk gereduceerd worden en kan het kosten-baten saldo van de vooropgestelde ontwikkelingsscenario's verder evolueren in positieve zin.

Bij deze oefening dient uiteraard voldoende aandacht besteed te worden aan de concurrentiepositie van de Vlaamse regionale luchthavens en de impact van een (voorlopig) hogere kostprijs van SAF en e-fuels op de luchthavenexploitanten, de luchtvaartmaatschappijen en de eindgebruikers. Eén van de grootste uitdagingen waarmee duurzame alternatieve brandstoffen kampen, is immers de hoge investeringskost. Het is noodzakelijk dat de kost van duurzame brandstoffen daalt om het gebruik te doen stijgen.

Ook op dit vlak kan de samenwerking met Brussels Airport (bv. kennisdeling over Stargate-project) positieve resultaten opleveren.

Via een op te richten luchtvaartraad zullen alle stakeholders (luchthavens, kennisinstellingen, VLAIO, MOW,...) samengebracht worden om rond dit innovatief thema te werken. Deze luchtvaartraad wordt in 2023 opgestart, en zal een concreet actieplan opstellen. Dienaangaande wordt tevens verwezen naar de beleidskeuze "Dialoog met stakeholders".

- Het **stimuleren van elektrisch vliegen**. Voor vliegopleidingen en recreatief vliegen zal op relatief korte termijn de (gedeeltelijke) overschakeling naar elektrisch vliegen gemaakt worden. Ook deze ontwikkeling kan op de Vlaamse regionale luchthavens sterk gestimuleerd worden middels een differentiatie in de tarifiering. De LOM Vlaanderen zal hierover binnen het kader van de concessieovereenkomst in overleg treden met de luchthavenexploitanten.

Eveneens kan het Vlaams Gewest middels de omgevingsvergunningen die uiterlijk in 2024 moeten worden toegekend, rekening houden met de toekomstige evolutie naar het elektrisch vliegen van trainingstoestellen. Bijvoorbeeld zou de beperking voor trainingsvluchten vertaald kunnen worden in een maximale geluidsimpact, in plaats van een maximaal aantal trainingsvluchten zoals vandaag is vastgelegd. Op die manier leidt een elektrificatie van de trainingstoestellen er automatisch toe dat er meer

trainingsbewegingen mogelijk zijn binnen de limieten zoals bepaald door de omgevingsvergunning. Elektrische vluchten produceren immers beduidend minder geluidshinder.

Naast trainingsvluchten maken ook zakenvluchten een belangrijk onderdeel uit van het aantal bewegingen op de Vlaamse regionale luchthavens. Zakenvluchten zijn kleiner dan commerciële lijnvliegtuigen en leggen over het algemeen kortere afstanden af. Nieuwe technologieën worden doorgaans snel geïmplementeerd in de zakenluchtvaart, een hybride of volle elektrische aandrijving van zakenjets is dan ook realistisch op middellange termijn. De eerste elektrische toestellen worden nu in reeds in gebruik genomen, terwijl de grote vliegtuigfabrikanten Boeing en Airbus verwachten dat het nog minimaal 15 tot 20 jaar duurt voordat er grotere toestellen beschikbaar komen met alternatieve – bijvoorbeeld hybride – aandrijving. De evoluties voor de zakenjets zullen daartussen liggen.

- Niet enkel het vliegen zal in de toekomst duurzamer verlopen, ook de Luchthavenexploitanten zullen maximaal inzetten op **duurzame energie**. Hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een doorgedreven elektrificatie van het grondverkeer, en het ter beschikking stellen van ruimte voor het opwekken van duurzame energie²¹. In de masterplannen die uitgewerkt worden (cf. infra) zullen concrete targets bepaald worden inzake:
 - ° het behalen van Level 4+ van het Airport Carbon Accreditation Program;
 - ° maximaal gebruik van zonnepaneelinstallaties op gebouwen of ongebruikte terreinen (voor zover ze geen hinder veroorzaken voor het vliegverkeer door reflecties);
 - ° uitbouw van laadinfrastructuur voor een maximalisatie van elektrische voertuigen en vliegtuigen.

Deze technologische ontwikkelingen in de luchtvaart kunnen gestimuleerd worden middels de reguliere instrumenten die bestaan binnen de Vlaamse overheid. Ook zal maximaal ingezet worden op toegepast O&O, kennisontwikkeling en kennisdeling, dienaangaande wordt verwezen naar de beleidskeuze “Dialogo met stakeholders”.

- Naast maatregelen ter verduurzaming van de luchthavens en de luchthaventrafiek, is het ook belangrijk dat de luchtvaartsector constructief meewerkt aan een verduurzaming van de nabije omgeving van luchthavens.

De inplanting van **windturbines** in de nabije omgeving van luchthavens blijkt niet evident, momenteel vormt de luchthaven Oostende-Brugge ingevolge ICAO-regelgeving (veiligheidsvlakken luchthaven) een remmende factor op de ontwikkeling van windturbines langs de E40 aan de kust. Om het potentieel aan windenergie in Vlaanderen maximaal te benutten zonder de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang te brengen, werkt de luchtvaartsector constructief mee aan het windplan 2025

Ook een bredere aandacht voor **ruimtelijke ordening** in de onmiddellijke omgeving van de luchthavens zal een gunstig effect hebben. Een beperking van de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige functies in de nabijheid van de luchthavens, of het opleggen van geluidsisolatievoorschriften, zou overwogen kunnen worden.

²¹ Hiertoe worden volop initiatieven genomen. De LEM Oostende-Brugge onderzoekt momenteel de mogelijkheid tot de ontwikkeling, bouw en exploitatie van een zonnepanelenpark op de terreinen van de luchthaven Oostende-Brugge.

Door te werken op duurzaamheid, zullen de negatieve externe effecten die het vliegverkeer momenteel met zich meebrengt (zoals CO₂- en andere emissies, regionale luchtkwaliteit, geluidshinder) verder gemitigeerd worden. Dit zal niet alleen een sterk positief effect hebben op het kosten-baten saldo van de ontwikkelingsscenario's, ook het maatschappelijk draagvlak voor luchthavenactiviteit kan op deze manier vergroot worden.

▪ *OPTIMALISEREN VAN DE INKOMSTEN VAN DE LUCHTHAVENEXPLOITATIE*

In de MKBA-studie werd aangetoond dat de subsidies aan de Vlaamse regionale luchthavens afgebouwd kunnen worden bij een extreme groei van de trafiek²². Een dergelijke groei wordt als onrealistisch en onwenselijk ingeschat. Dit neemt niet weg dat er niet gezocht moet worden naar het verbeteren van het verdienmodel van de luchthavenexploitanten.

De LOM Vlaanderen en het Vlaamse Gewest zullen de luchthavenexploitanten er toe aanzetten hun inkomsten te optimaliseren, bijvoorbeeld door de **landingsrechten voor zakenvluchten** te verhogen. Dit marktsegment is immers bijzonder prijsinelastisch, en de prijzen op de Vlaamse regionale luchthavens liggen momenteel lager dan deze op de concurrerende zakenluchthavens. Een prijsverhoging zal dan ook amper leiden tot herlokalisatie.

Indien de aanpassing in de tariefzetting meteen ook een differentiatie i.f.v. CO₂-uitstoot, geluidshinder en vertrektijden impliceert, wordt een versnelde verduurzaming van de vloot aangemoedigd. Momenteel worden de tarieven op de Vlaamse regionale luchthavens niet gedifferentieerd op basis van geluid of emissies. Een dergelijke differentiatie zal onderzocht worden en kan een stillere en properdere luchtvaart aanmoedigen, wat een gunstige impact heeft op de geluidsoverlast, de lokale luchtkwaliteit en het klimaat. De invoering van een dergelijke maatregel mag het level playing field met de buurlanden echter niet verstoren.

▪ *OPTIMALISEREN VAN DE KOSTENSTRUCTUREN*

De installatie van één **remote tower** voor de drie Vlaamse regionale luchthavens leidt tot een besparing van de operationele kost inzake luchtverkeersleiding omwille van schaalvoordelen. Door de dienstverlening inzake luchtverkeersleiding te centraliseren voor de drie Vlaamse regionale luchthavens, kan de werklust beter verdeeld worden en kan efficiënter gewerkt worden.

Omwille van de betere zichtbaarheid leidt een remote tower ook tot een hogere veiligheid.

Daarnaast zorgt een remote tower voor een upgrade van het niveau van luchtverkeersleiding op de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem, en dit op een kostenefficiënte wijze. Vandaag is hier immers enkel een luchtverkeersinformatiedienst, die niet als een volwaardige luchtverkeersleiding beschouwd kan worden.

Het Vlaamse Gewest zal in gesprek gaan met skeyes om te bekijken op welke wijze deze remote tower gerealiseerd kan worden. De huidige context waarbinnen dergelijke vernieuwingen kunnen gebeuren wordt bepaald door het Samenwerkingsakkoord van 30 november 1989. Mogelijk moet deze Samenwerkingsovereenkomst herbekeken worden om tot een billijke implementatie van de remote tower op de drie Vlaamse regionale luchthavens te komen.

²² Een financiële ondersteuning van de luchthavenexploitanten kan pas afgebouwd worden bij:

- 1,2 mln passagiers op de Luchthaven Antwerpen (t.o.v. 315.000 passagiers in 2019);
- 2,5 mln passagiers op de Luchthaven Oostende-Brugge (t.o.v. 457.000 passagiers in 2019);
- 300.000 passagiers op de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem (t.o.v. 92.000 passagiers in 2019).

- *STRATEGISCHE SAMENWERKING MET BRUSSELS AIRPORT EN DE VliegVELDEN*

Brussels Airport, dat een bijzonder grote economische impact heeft op Vlaanderen, werkt quasi volledig autonoom van de drie Vlaamse regionale luchthavens. Een **operationele en commerciële samenwerking** tussen de Vlaamse regionale luchthavens en Brussels Airport zal ongetwijfeld leiden tot een win-win situatie voor alle partijen. Deze samenwerking kan betrekking hebben op de afstemming van bepaalde marktsegmenten, maar ook op mogelijke **synergiën** in het management, het onderhoud, de veiligheidsondersteuning, de promotie en de aankoop. Indien de vier luchthavens die in Vlaanderen gelegen zijn dit wensen, kan het Vlaams Gewest hier faciliterend optreden²³.

Niet alleen een strategische samenwerking met Brussels Airport kan een positief effect hebben, Vlaanderen zal ook inzetten op een nauwere **samenwerking met de regionale vliegvelden** en de diverse stakeholders die bij de regionale vliegvelden betrokken zijn. De eigendomsrechten, de exploitatie en de milieuvoorwaarden bij de diverse vliegvelden zijn echter erg uiteenlopend. Een stroomlijning zal er toe leiden dat op Vlaams niveau voldoende ruimte verzekerd kan blijven voor trainingsvluchten en recreatief vliegen, naast de ruimte die uiteraard aanwezig blijft op de Vlaamse regionale luchthavens. Ook hier zal het Vlaams Gewest faciliterend optreden.

- *DIALOOG MET STAKEHOLDERS*

De luchtvaart staat voor grote maatschappelijke uitdagingen en technologische veranderingen. Vlaanderen wil hier mee haar schouders onder zetten. Er is behoefte aan een strategische benadering voor elke luchthaven. In navolging van voorliggende visienota, zal dan ook voor elke Vlaamse regionale luchthaven – uiteraard in nauw overleg met de exploitant en de belangrijkste actoren op de luchthavens – een **concreet masterplan** worden uitgewerkt. In deze masterplannen worden concrete engagementen opgenomen, die de luchthavenexploitanten mee onderschrijven.

Daarnaast is er nood aan een apart **netwerk** waarin horizontale luchtvaartthema's behandeld kunnen worden. Thema's die hier aan bod kunnen komen zijn de verduurzaming van de luchtvaart, opleidingsmogelijkheden, draagvlakvorming, en dergelijke. Dit netwerk dat de Vlaamse luchtvaartactoren verenigd, zal gefaciliteerd worden door het departement MOW.

- *INZETTEN OP DRONE-ONTWIKKELING*

De Vlaamse regionale luchthavens zullen volop inzetten op een ontwikkeling als drone-luchthaven. We gaan er van uit dat tegen 2040 de inzet van fixed-wing drones een belangrijk onderdeel zal zijn van de activiteit op de Vlaamse regionale luchthavens. De inzet van deze stillere elektrische toestellen zal een gunstige impact hebben op de externe kosten die inherent zijn aan luchtvaartactiviteit. Tevens laat dit toe om een veel fijnmaziger netwerk uit te bouwen.

Ook toekomstige mobiliteitsopties, zoals Urban Air Mobility, zullen hun plaats hebben op de Vlaamse regionale luchthavens.

De luchthavens zetten hier vandaag reeds op in. Zo werd in Oostende-Brugge de Ostend Dronehub opgericht. Deze focust zich zowel op het aanbieden van dronediensten als op het actief voeren van drone-onderzoek.

²³ Dit gebeurt heden reeds binnen de werkgroep 'omgevingsvergunningen', die werd opgericht i.k.v. de omgevingsvergunningaanvraag die de vier luchthavens in Vlaanderen momenteel voorbereiden.

4. VERVOLGTRAJECT

Voorliggende visienota geeft invulling aan het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024, waarin de nood tot opmaak van een lange termijn visie werd geformuleerd. In het vervolgtraject worden drie concrete stappen voorzien.

▪ *STAKEHOLDERSOVERLEG*

Gedurende het traject dat geleid heeft tot de opmaak van voorliggende visienota werden de verschillende stakeholders 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 resultaat van deze uitgebreide en complexe oefening, in casu voorliggende visienota, zal toegelicht worden aan de stakeholders. Hiertoe werd in de loop van september 2022 een stakeholdersoverleg georganiseerd. De bevindingen en conclusies van dit stakeholdersoverleg werden in onderhavige visie meegenomen. Evenwel zal een verder overleg noodzakelijk blijven met oog op de opstelling van de masterplannen.

▪ *OPMAAK MASTERPLANNEN*

De visienota bevat een heel aantal elementen die verder uitgewerkt moeten worden, in nauw overleg met de luchthavenexploitanten. Het zijn immers de LEM Antwerpen, de LEM Oostende-Brugge en de NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem die belangrijke hefboomen in handen hebben om de visie die in voorliggende nota wordt uitgewerkt, om te zetten in de praktijk. De regie voor de opmaak van de masterplannen ligt in handen van het Departement MOW, deze opdracht vormt een voorwaardelijk deel bij de globale opdracht die in juni 2021 werd toegekend aan het consortium Ecorys / Tractebel / Universiteit Antwerpen. De masterplannen worden dus ook opgemaakt door dit consortium.

Voor elke luchthaven zal een gedetailleerd masterplan worden 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.

Specifiek voor Oostende-Brugge dient er duidelijkheid verschaft te worden op welke wijze de luchthaven ontsloten kan worden, welke rol AWV hierin zal spelen maar evenzeer de andere entiteiten van MOW. Ook inzake ruimtelijke ordening dienen zaken uitgeklaard te worden.

We streven er naar om deze masterplannen op te maken in nauw overleg met de luchthavenexploitanten en de betrokken actoren, zodat de visienota op een performante manier kan gestroomlijnd worden naar concrete actiepunten waar in de verdere exploitatie rekening mee gehouden dient te worden. Vanuit de Vlaamse overheid zal deze integratie gefaciliteerd worden met de exploitanten, maar evenzeer met andere stakeholders.

- *SAMENWERKING*

Zoals aangegeven in deze visienota zal er sterk ingezet worden op een betere samenwerking.

Het departement MOW zal een luchtvaartraad opzetten waarin horizontale luchtvaartthema's behandeld worden. Er wordt nagegaan welke (luchtvaart)actoren hier aan willen meewerken. Vervolgens zal deze luchtvaartraad concreet opgestart worden. Het thema waar deze luchtvaartraad prioritair op zal werken is innovatie en verduurzaming, met als doelstelling de transitie naar een groenere Vlaamse luchtvaart te versnellen.

Een samenwerking tussen de Vlaamse regionale luchthavens en enerzijds Brussels Airport, anderzijds de vliegvelden, is aangewezen. Het is aan de betrokken (private) partijen om onderling af te toetsen hoe deze samenwerking vorm kan krijgen. Het Vlaamse Gewest zal deze actoren samenbrengen, en kan vervolgens – indien dit gewenst blijkt – een faciliterende rol opnemen.

Tot slot zal in nauw overleg met luchtverkeersleider skeyes bekeken worden op welke wijze de remote tower gerealiseerd kan worden op de Vlaamse regionale luchthavens.

Bijlage 1: De Luchthaven Antwerpen

In deze bijlage wordt een beschrijving gegeven van de Luchthaven Antwerpen.

Geschiedenis

Hoewel er voordien ook al vliegactiviteit was, opende de luchthaven van Antwerpen officieel in 1923 door de opstart van de vliegclub Aéro-Club d'Anvers. Een jaar later, in 1924 begon Sabena met het uitzetten van de eerste vluchten naar Rotterdam, Brussel, Straatsburg en Bazel. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de luchthaven tijdelijk bezet door de Duitsers, die er de huidige landingsbaan aanlegden. Vanaf 1946 had België de luchthaven terug in handen. Hierop volgde een periode van investeringen waarbij regionaal vrachtverkeer en zakenvluchten gestaag stegen.

In 1993 startte VLM (Vlaamse Luchtvaart Maatschappij) met lijnvluchten naar Londen City. Het toeristische verkeer vond ingang via de luchtvaartmaatschappij Tuifly, die vanaf 2015 – het jaar nadat de LOM-LEM structuur werd geïmplementeerd – haar activiteiten op de luchthaven aanvatte.

Technische eigenschappen

De luchthaven beschikt over een landingsbaan van 1510m x 45m. De maximale theoretische capaciteit, buiten de beperking van de milieuruimte, wordt geschat op 1.349.040 passagiers per jaar²⁴. Op het luchthaventerrein zijn ook verschillende loodsen, die gebruikt worden door bedrijven zoals Luxaviation, Flying Group, ASL en BAFA.

²⁴ Deze inschatting is gebaseerd op enkele aannames over aantal bewegingen per dag, de lengte van de startbaan, de capaciteit van de luchtverkeersleiding, het aantal beschikbare plaatsen op de apron, de security capaciteit, het aantal gates, het type toestellen (E190 112 zitplaatsen) en de openingsuren van 06u30-23u00.

Milieuvergunning

Door de milieuvergunning worden o.a. de volgende bijzondere voorwaarden opgelegd:

“Zowel het aantal potentieel ernstig gehinderden, het aantal inwoners binnen de LDN-geluidscontour van 55 dB(A) als het aantal inwoners binnen de Laeq,dag-geluidscontour van 55 dB(A) mag niet stijgen ten opzichte van het referentiejaar 2000.”

Dit betekent dat volgende waarden niet mogen overschreden worden²⁵:

- 548 potentieel ernstig gehinderden;
- 3.455 inwoners binnen de LDN-geluidscontour van 55 dB(A);
- 5.468 inwoners binnen de Laeq,dag-geluidscontour van 55 dB(A).

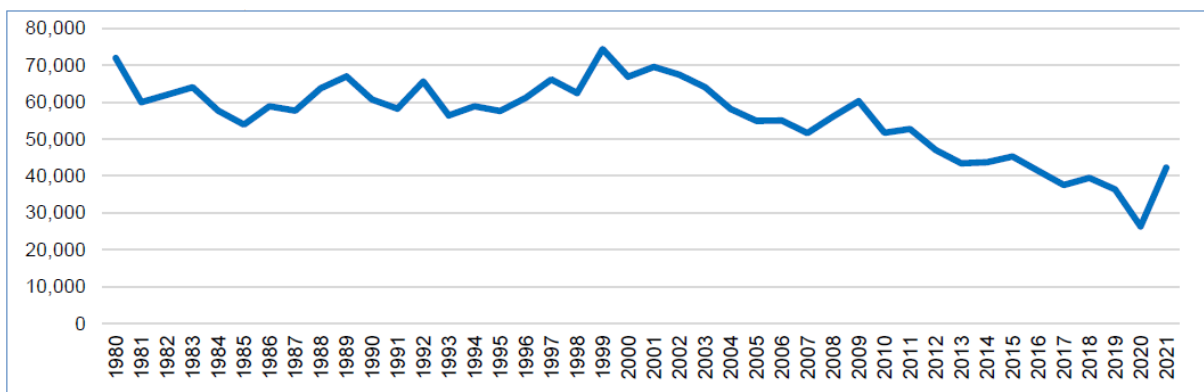
De drie betrokken maximumgrenzen gelden telkens voor een periode van één kalenderjaar en worden opgevolgd via de jaarlijkse berekening van de geluidscontouren.

Daarnaast voorziet de milieuvergunning een sterke afbouw van het aantal toegelaten trainingsvluchten, nl. van 23.000 vluchten (= 46.000 bewegingen) in 2009 naar 8.000 vluchten (= 16.000 bewegingen) vanaf 2023.

De huidige milieuvergunning loopt tot 17 juni 2024. De LEM is verantwoordelijk voor de tijdige aanvraag van een nieuwe omgevingsvergunning.

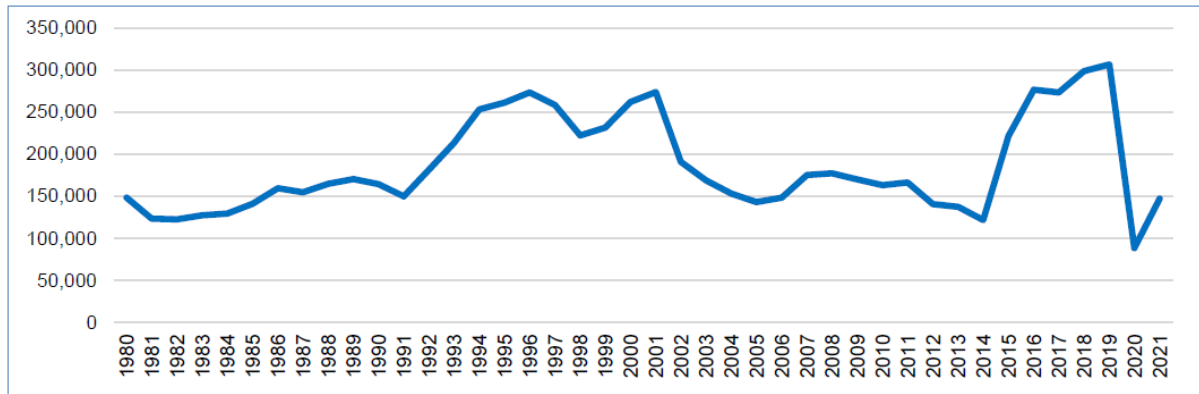
Trafiek

Onderstaande figuur toont de historische ontwikkeling van het aantal bewegingen voor de Luchthaven Antwerpen tussen 1980 en 2020. In de laatste 20 jaar is het aantal bewegingen stelselmatig afgebouwd, o.a. als gevolg van de beperkingen in de milieuvergunning. In 2019 waren er nog 36.372 bewegingen, gemiddeld ca. 100 per dag.



Het aantal passagiers, de belangrijkste economische activiteit voor de luchthaven, is sinds de inwerkingtreding van de LOM-LEM structuur en de komst van TUIfly gestaag gegroeid tot meer dan 300.000 passagiers in 2019. Onderstaande figuur geeft het aantal passagiers in de afgelopen 40 jaar weer.

²⁵ Voor de beoordeling van voormelde aantallen worden de inwoners die in bedoelde zones zijn bijgekomen na het referentiejaar 2000 niet mee in aanmerking genomen.



Omwille van de COVID-19 pandemie is het aantal passagiers fors gedaald na 2019. Er kan vanuit gegaan worden dat dit een tijdelijk effect is. In 2021 was er immers al een heropleving, die zich duidelijk doorzet in 2022: in de eerste 5 maanden van 2022 werden 95.953 passagiers geteld. Hiermee doet de luchthaven fors beter dan de 25.680 passagiers in dezelfde periode in 2021, en zit ze quasi weer op het niveau van de 100.644 passagiers in dezelfde periode in 2019.

Momenteel worden volgende bestemmingen aangevlogen vanuit Antwerpen:

- Spanje (Alicante, Ibiza, Malaga, Murcia, Palma de Mallorca);
- Frankrijk (Avignon);
- Kroatië (Split);
- Marokko (Nador, Tanger);
- Oostenrijk (Innsbruck).

De luchthaven van Antwerpen focust voornamelijk op passagiersvervoer via lijn- en zakenvluchten. Het grootste segment (40%) in bewegingen zijn zakenvluchten. Het grootste segment (88%) in passagiers zijn lijnvluchten.

Trainingsvluchten zijn verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van het totaal aantal vliegbewegingen in Antwerpen. Er is een dalende trend merkbaar, aangezien de milieuvergunning bepaalt dat het aantal trainingsvluchten wordt afgebouwd van 23.000 vluchten (46.000 bewegingen) in 2009 naar 8.000 vluchten (16.000 bewegingen) vanaf 2023.

Omwille van de beperkte lengte van de startbaan richt de luchthaven zich niet specifiek op vracht.

Economische footprint

De Luchthaven Antwerpen zorgt volgens de Nationale Bank van België (2015) voor 85,2 miljoen euro toegevoegde waarde waarvan 40% bestaat uit directe toegevoegde waarde en de overige 60% uit indirecte toegevoegde waarde. Daarnaast stelde de luchthaven 1.090 (rechtstreeks en onrechtstreeks) voltijdsequivalenten tewerk in 2015.

Bijlage 2: De Luchthaven Oostende-Brugge

In deze bijlage wordt een beschrijving gegeven van de Luchthaven Oostende-Brugge.

Geschiedenis

De luchthaven van Oostende vindt zijn oorsprong in Stene waar de luchthaven dienst deed als militaire luchthaven. In 1923, wanneer Sabena werd opgericht, vertrok de eerste vlucht naar Engeland vanuit Oostende. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de luchthaven verplaatst naar het toenmalige Raversijde/Middelkerke omdat het aantal vluchten toenam. Later werd de luchthaven uitgebouwd tot een internationale luchthaven met een nieuw luchthavengebouw (1968) en een verlengde landingsbaan (1976).

In de eerste decennia concentreerde de luchthaven zich op het passagiersvervoer van en naar Engeland, maar wanneer dit begon af te nemen ging de luchthaven zich ook meer op goederenvervoer richten. Hierbij wordt voornamelijk ingezet op bederfbare goederen. Het aantrekken (en opnieuw verliezen) van de luchtvaartmaatschappijen MK airlines en ANA aviation heeft een grote impact gehad op de luchthaven.

Touroperator TUI (voormalig Jetair) groeide in de afgelopen jaren uit van 5 bestemmingen in 2003 naar 22 bestemmingen in 2019.

Sinds 2014 is de LOM-LEM structuur in werking, en staat de private LEM in voor de uitbating.

Technische eigenschappen

De luchthaven beschikt over een landingsbaan van 3.200m x 45m. De maximale theoretische capaciteit, buiten de beperking van de milieuruimte, wordt geschat op 3.504.000 passagiers per jaar²⁶.

De luchthaven Oostende-Brugge telt drie aprons met elk een andere invulling (cargo / passagiers / general aviation). Op het luchthaventerrein zijn ook verschillende loodsen, die gebruikt worden door luchtvaartmaatschappijen, vliegscholen en onderhoudsbedrijven. Recent werd een intentieverklaring getekend door Versluys Groep, de luchthaven Oostende-Brugge en de haven van Zeebrugge m.b.t. opzet van een gezamenlijk logistiek zee- en luchtvracht platform.

Milieuvergunning

De beschikbare globale geluidsruimte laat momenteel voldoende activiteit toe op de luchthaven Oostende-Brugge. Het totaal aantal vliegbewegingen per kalenderjaar met civiele subsonische straalvliegtuigen mag nooit meer bedragen dan 39.887²⁷. Het aantal trainingsbewegingen wordt beperkt tot 20.000 /jaar waarvan max. 1.000 met toestellen > 6 ton. Daarnaast is er nog een quotum van 34.000 vliegbewegingen met toestellen < 6 ton.

Wel is er een uitdaging in verband met de nachtelijke vrachtluchten. In januari 2019 werden er door de minister van Omgeving 1.080 nachtelijke bewegingen per jaar toegelaten met een beperking op Qcmax.=12, met een uitzondering voor 180 bewegingen per jaar (45 keer per kwartaal) met een beperking op Qcmax.=26. Deze laatste passage werd in een arrest van de Raad van State vernietigd. Een nieuwe beslissing door de bevoegde minister wordt verwacht.

Het aantal potentieel ernstig gehinderden mag nooit meer bedragen dan 2.700 (= 70% van het aantal van 1998), waarbij rekening gehouden wordt met de bevolkingsgegevens van 2001.

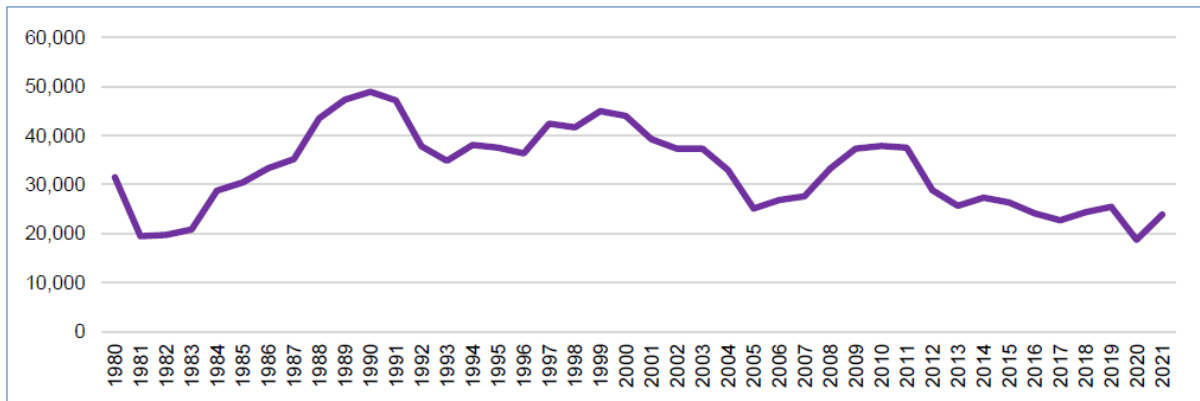
²⁶ Deze inschatting is gebaseerd op enkele aannames over het aantal bewegingen per dag, de lengte van de startbaan, de capaciteit van de luchtverkeersleiding, het aantal beschikbare plaatsen op de apron, de security capaciteit, het aantal gates, het type toestellen en de 24/7 openingsuren.

²⁷ Momenteel vormt deze bijzondere voorwaarde geen probleem voor de exploitatie van de luchthaven aangezien er 5.608 bewegingen met civiele subsonische straalvliegtuigen werden opgetekend in 2019.

Momenteel vormt deze bijzondere voorwaarde geen probleem voor de exploitatie van de luchthaven aangezien er slechts 72 potentieel ernstig gehinderden werden opgetekend in 2019.

Trafiek

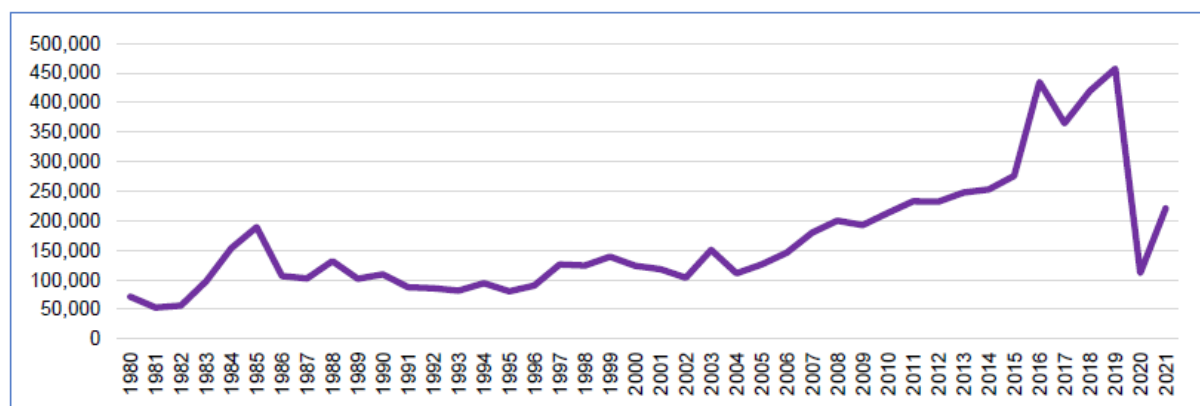
Onderstaande figuur toont de historische ontwikkeling van het aantal bewegingen voor de Luchthaven Oostende-Brugge tussen 1980 en 2020. In de laatste 30 jaar is het aantal bewegingen stelselmatig afgebouwd. In 2019 waren er 25.461 bewegingen, gemiddeld ca. 70 per dag.



De luchthaven Oostende-Brugge zet in op diversificatie. Ze wil zich profileren als luchthaven voor toeristisch en zakelijk passagiersverkeer, maar ook voor cargo en general aviation.

Het aantal passagiers kent een continu stijgend verloop. In 2016 werden, ingevolge de aanslagen, vluchten tijdelijk afgeleid van Zaventem naar Oostende. Dit verklaart de piek in 2016, en de schijnbare lichte daling in 2017.

Omwille van de COVID-19 pandemie is het aantal passagiers fors gedaald na 2019. Er kan vanuit gegaan worden dat dit een tijdelijk effect is. In 2021 was er immers al een heropleving, die zich duidelijk doorzet in 2022: in de eerste 5 maanden van 2022 werden 118.387 passagiers geteld. Hiermee doet de luchthaven fors beter dan de 20.408 passagiers in dezelfde periode in 2021, en groeit ze stilaan opnieuw naar het niveau van de 144.902 passagiers in dezelfde periode in 2019.



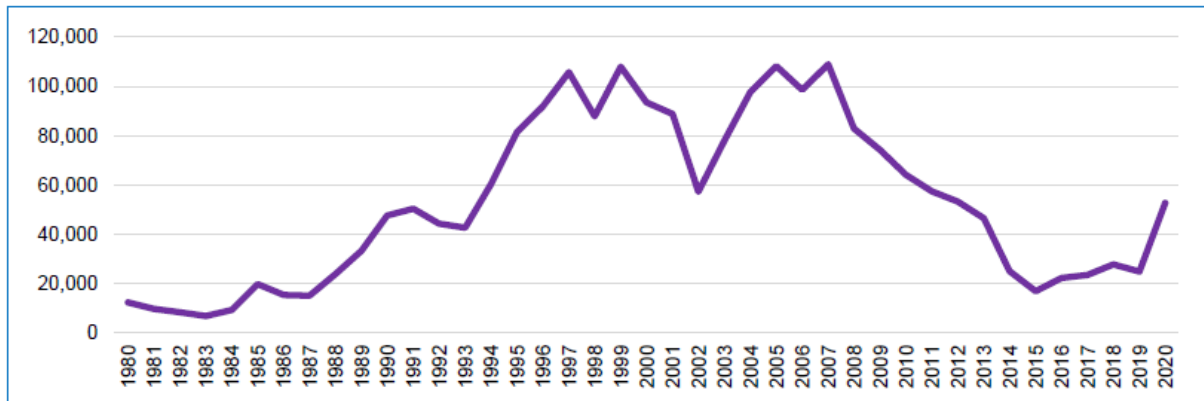
Momenteel worden volgende bestemmingen aangevlogen vanuit Oostende:

- Spanje (Alicante, Gran Canaria, Ibiza, Malaga, Murcia, Palma de Mallorca, Tenerife);
- Griekenland (Chania, Corfu, Heraklion, Kos, Rhodos);
- Turkije (Eskisehir);
- Egypte (Hurghada, Sharm El Sheikh).

Het aantal ton luchtvracht kent een voornamelijk stijgend verloop tot en met het jaar 2007, waarin 108.953 ton werd vervoerd. Daarna daalt het aantal ton vracht. Deze daling is

voornamelijk te wijten aan het faillissement van MK Airlines en het vertrek van ANA aviation naar Luik; twee vrachtluchtvaartmaatschappijen waar de luchthaven van Oostende-Brugge zeer afhankelijk van was.

Vanaf 2019 is opnieuw een duidelijke stijging zichtbaar. De reden is de komst van de afhandelaar Bcube air cargo, het verhoogd aantal vluchten van EgyptAir en Qatar Airways. Sinds mei 2021 nam Qatar Airways de luchthaven Oostende-Brugge vast op in het routenetwerk. Daarnaast waren er ook humanitaire vluchten met hulpgoederen naar India. Ondanks de COVID-19 pandemie was er dus een forse groei op te tekenen.



Deze groei zet zich ook door in 2022. In de eerste 5 maanden van 2022 werd 19.194 ton cargo verhandeld. Dit is een stijging met 5% ten opzichte van dezelfde periode in 2021. Ten opzichte van de 9.705 ton cargo in 2019, betekent dit een verdubbeling.

Economische footprint

De luchthaven Oostende-Brugge creëerde volgens de Nationale Bank van België 37,1 miljoen euro toegevoegde waarde in 2015, waarvan 56% directe toegevoegde waarde en 44% indirecte toegevoegde waarde. Daarnaast stelde de luchthaven 633 (rechtstreeks en onrechtstreeks) voltijdsequivalenten tewerk in 2015.

Bijlage 3: De Luchthaven Kortrijk-Wevelgem

In deze bijlage wordt een beschrijving gegeven van de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

Geschiedenis

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem werd in 1916 aangelegd door de Duitse bezetters, na de Eerste Wereldoorlog kwam de luchthaven in Belgische handen. In 1969 wordt de exploitatie toevertrouwd aan een nieuw opgerichte intercommunale: de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIV)²⁸. Vanaf dan stijgt het aantal vliegbewegingen, zowel op het vlak van vliegclubs als van binnen- en buitenlandse zakenvluchten.

Het nieuwe luchthavengebouw (1994) zorgt voor de mogelijkheid om ook vluchten buiten de Schengenzone uit te voeren.

Sinds 2015 is het Vlaamse Gewest betrokken bij het beheer en de exploitatie van de luchthaven. Samen met de POM West-Vlaanderen en de Intercommunale Leiedal richt het Gewest de NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem op, die de taken van WIV in gemeenschap overneemt. Deze beheersstructuur is tijdelijk: uiterlijk tegen 2024 wordt ook in Kortrijk-Wevelgem een LOM-LEM structuur geïmplementeerd.

Technische eigenschappen

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem beschikt over een startbaan van 1900m x 45m en kent drie aprons: apron 1 voor general aviation, apron 2 voor business en commerciële luchtvaart en apron 3 voor helikopters en lange-termijn parkeren. Op het luchthaventerrein zijn ook verschillende loodsen, die gebruikt worden door luchtvaartmaatschappijen, vliegscholen en onderhoudsbedrijven.

Milieuvergunning

Door de milieuvergunning worden o.a. de volgende bijzondere voorwaarden opgelegd:

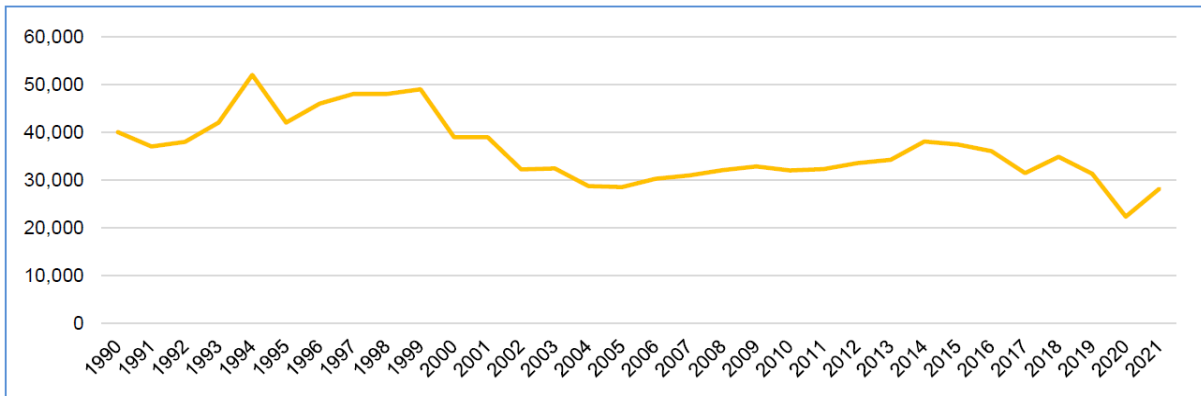
- Het aantal touch&go bewegingen van trainingsvluchten is beperkt tot 14.000 per jaar;
- Het aantal nachtelijke bewegingen is beperkt tot 15 per maand en 180 per jaar;
- Zwaar vrachtvervoer (+40 ton) moet beperkt worden tot uitzonderlijke omstandigheden.

De huidige milieuvergunning loopt tot 5 februari 2024. De NV ILKW is verantwoordelijk voor de tijdige aanvraag van een nieuwe omgevingsvergunning.

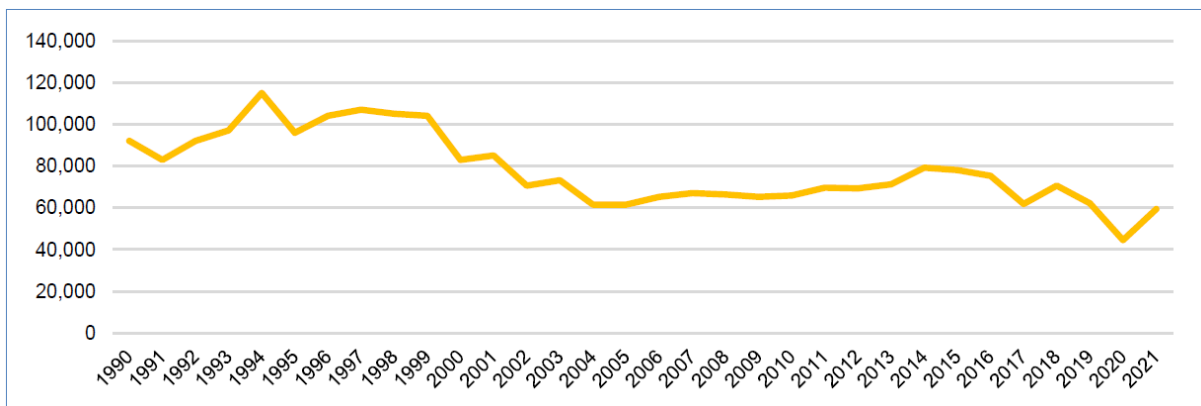
Trafiek

Onderstaande figuur toont de historische ontwikkeling van het aantal bewegingen voor de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem tussen 1990 en 2020. In 2019 waren er 31.283 bewegingen, gemiddeld ca. 85 per dag.

²⁸ Deze intercommunale is een samenwerkingsverband tussen de Provincie West-Vlaanderen, de Intercommunale Leiedal en 12 gemeenten.



Het aantal passagiers volgt dezelfde trend als het aantal bewegingen. In 2019 telde de luchthaven 62.180 passagiers. Omwille van de COVID-19 pandemie is het aantal passagiers fors gedaald in 2020, in 2021 was een heropleving zichtbaar. Dit wordt weergegeven op onderstaande figuur.



De luchthaven Kortrijk-Wevelgem focust voornamelijk op zakenvluchten (12% van het aantal bewegingen) en diverse vluchten (voornamelijk trainingsvluchten).

De luchthaven is ingericht om occasioneel kleinschalige vrachtluchten te ontvangen.

Economische footprint

De Luchthaven Kortrijk-Wevelgem zorgt volgens de Nationale Bank van België (2015) voor 16,5 miljoen euro toegevoegde waarde waarvan 47% bestaat uit directe toegevoegde waarde en de overige 53% uit indirecte toegevoegde waarde. Daarnaast stelde de luchthaven 235 (rechtstreeks en onrechtstreeks) voltijdsequivalenten tewerk in 2015.

Bijlage 4: MKBA Vlaamse regionale luchthavens

Eindrapport “Opmaak van een MKBA en strategische visie voor de Vlaamse regionale luchthavens”, opgesteld door Ecorys, Tractebel en Universiteit Antwerpen.