

**Persdossier 20 juni 2017**

## **Luchthaven Deurne**

Het beleid van de Vlaamse regering t.a.v. de luchthaven is een doodlopende straat!

Vliegerplein burgerplatform wenst met dit uitgebreid en onderbouwd dossier aan de publieke opinie en de leden van het Vlaams Parlement te duiden dat het verhaal van de privatisering, opgestart eind oktober 2014, helemaal geen succesverhaal is. Integendeel. Vandaag, 32 maanden later, dreigt het te eindigen in een financieel debacle voor de Vlaamse belastingbetaler. Daarbovenop hangt de Luchthaven ook nog een Europese veroordeling boven het hoofd.

In de vier eerste punten van dit dossier maken wij een geactualiseerde, onderbouwde evaluatie na 32 maanden uitbating door de N.V. LEM Antwerpen – EGIS. S.A.

Onder Vliegerplein eist vragen wij de opzegging van de concessieovereenkomst, volledige transparantie, de onmiddellijke opschorting van alle geplande investeringen als bewarende maatregel, een opdracht voor het Rekenhof en/of de Inspectie van Financien en een audit door de milieuinspectie.

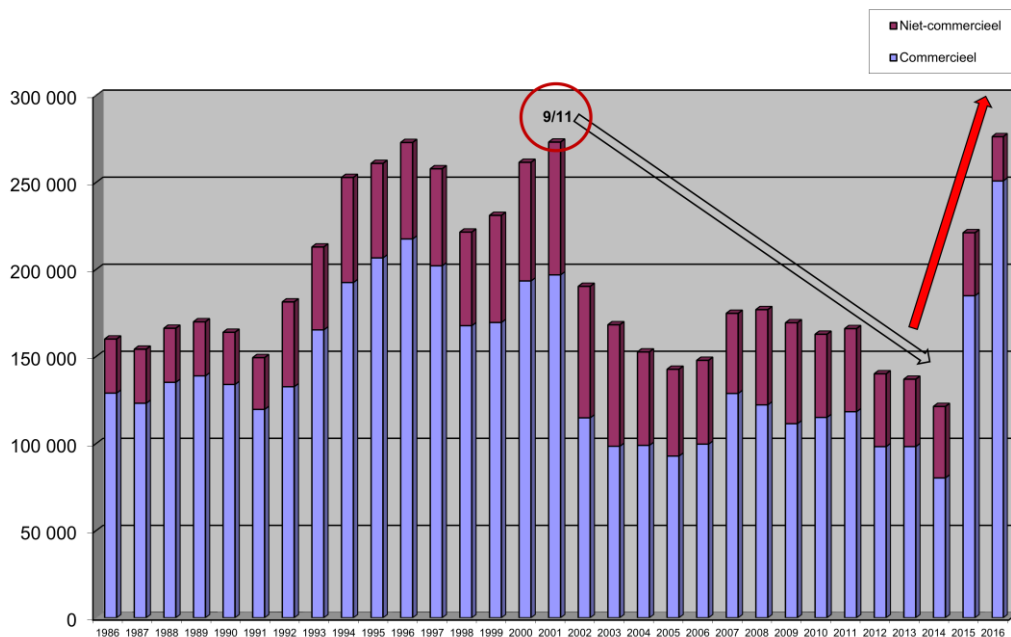
Inhoudstafel :

1. Cijfers en statistieken
2. De bodemloze put van een ongewenste luchthaven: een kosten-baten analyse
3. De Europese Commissie en de nieuw E.A.S.A. normen
4. De milieuvergunning: een onafhankelijke evaluatie en update is noodzakelijk
5. Vliegerplein eist
6. Samen een Vliegerplein bouwen

## 1. Cijfers en statistieken – Facts & figures

### Recente evolutie van het aantal passagiers

Onderstaande figuur geeft een overzicht van het aantal passagiers in de luchthaven Deurne in de laatste 20 jaar (gebaseerd op de officiële cijfers gepubliceerd door de luchthaven zelf). De cijfers zijn opgesplitst in commerciële (= lijnvluchten + zakenvluchten + charters) en niet-commerciële vluchten (= lokale en trainingsvluchten + sportvliegtuigen).



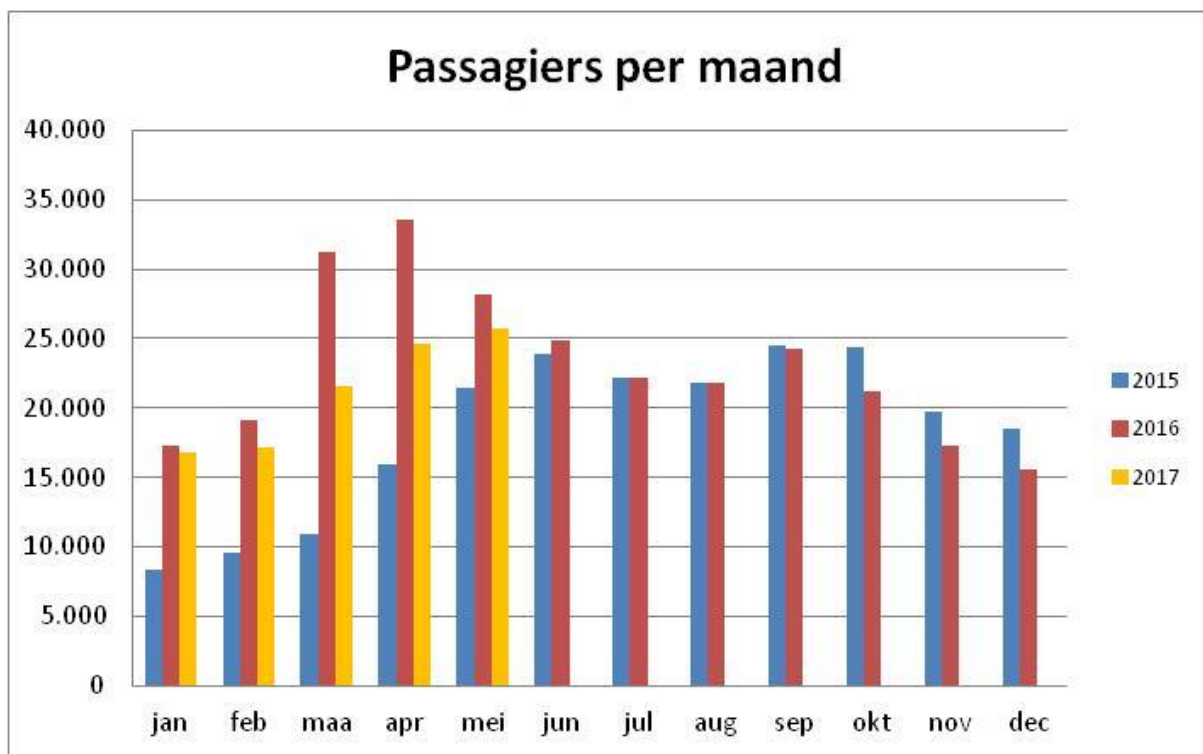
Na de aanslag van “nine/eleven” zakte het aantal passagiers in Deurne jaar na jaar tot een historisch dieptepunt in 2014.

Met de privatisering (= concessieverlening aan private partner EGIS – zie verder) en de omschakeling van een zaken- naar een toeristische luchthaven midden 2015 steeg het aantal passagiers fors. 2016 was zelfs een “recordjaar”. Dit was echter vooral het gevolg van de omleiding van vluchten uit Zaventem, na de aanslagen van maart (eenmalige toename van +/- 20.000 extra passagiers).

### De piek is voorbij en het aantal passagiers loopt opnieuw terug

Het aantal passagiers zit vandaag echter opnieuw in een dalende trend, hoewel de niet aflatende stroom van hoera-berichten anders laat vermoeden.

Sinds september 2016 is het maandelijks aantal passagiers inderdaad stelselmatig opnieuw lager dan in dezelfde maand het jaar voordien, zoals uit onderstaande figuur blijkt.



#### Verschillende lijnen blijken onrendabel en worden na korte tijd opgedoekt

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende lijnen (ook toeristische), die in de jongste jaren met veel bombarie werden opgestart, maar na enige tijd, meestal met stille trom, weer werden afgevoerd.

Bestemming	Luchtvaartmaatschappij	Jaar inrichting	Jaar opheffing
Milaan	JetairFly/TUI	2015	2015
Rome	JetairFly/TUI	2015	2016
Berlin-Tegel	JetairFly/TUI	2015	2016
Palma de Mallorca	JetairFly/TUI	2015	2016
Genève	Chalair	2016	2016
Caen	Chalair	2016	2016
Hamburg	Chalair	2016	2016
Genève	VLM-Airlines	2015	2016
Souphampton	VLM-Airlines	2015	2016
Birmingham	VLM-Airlines	2015	2016
Hamburg	VLM-Airlines	2015	2016

Deze evolutie brengt opnieuw duidelijk één van de fundamentele en structurele problemen van de luchthaven aan het licht: **de "catchment area" is te klein** om met een voldoende bezettingsgraad en frequentie rendabele lijnvluchten uit te bouwen.

Voor vele waarnemers is dat dan ook de hoofdoorzaak van het faillissement van VLM Airlines in 2016.

### Ook uitbater EGIS komt daardoor niet uit de rode cijfers

Na de privatisering en toewijzing van de concessie aan de Franse multinational EGIS SA (zie verder) werd de nv LEM Antwerpen opgericht. Als nv van privaatsrecht publiceert deze jaarlijks haar jaarrekeningen via de balanscentrale van de Nationale Bank van België.

Onderstaande tabel geeft een uittreksel uit de jongste balansen van boekjaren 2014 en 2015.

Uittreksel uit de neergelegde balansen boekjaar				2015	2014
<b>PASSIVA</b>					
<b>EIGEN VERMOGEN</b>					
<b>Kapitaal</b>					
Geplaatst kapitaal				100.000	100.000
Overgedragen winst (verlies) (+)/(-)				<b>-994.402</b>	<b>-464.879</b>

Hieruit blijkt duidelijk dat EGIS/LEM Antwerpen sinds de oprichting jaar na jaar verlies lijdt. Dit zal waarschijnlijk over het boekjaar 2016 (de jaarrekening wordt normaal gepubliceerd in juli van elk jaar) niet anders zijn.

Het eigen vermogen van de vennootschap is ondertussen totaal verdampt en de vennootschap is dus virtueel failliet.

Pikant detail: bovenop de netelige financiële situatie kampt de vennootschap ook nog met een mogelijke dure claim vanwege de Europese Commissie (zie verder). Het bij de balans van 2015 gevoegde verslag van de bedrijfsrevisor vermeldt dan ook duidelijk: "Er is ook een hangend dossier met de Europese Commissie in verband met de subsidie en concessieovereenkomst".

## 2. De bodemloze put van een ongewenste luchthaven: een kosten-baten analyse

### Erste periode : van 1960 tot 2014 : de overheid betaalt en baat uit

- van 1960 tot 1991 : de Regie der Luchtwezen – een Belgische luchthaven :

exploitatieverliezen samen: €52 miljoen

- van 1992 tot 2014 : D.A.B. ( = dienst afzonderlijk beheer )  
 na de Staatshervorming een Vlaamse Regionale luchthaven

exploitatieverliezen samen: €40 miljoen

**Totaal exploitatieverlies van 1960 tot 2014: €92 miljoen euro**

Deze bedragen zijn grotendeels de optelsom van de verslagen van het Rekenhof en/of de analyse van de begrotingscijfers.

Zij zijn zeker een onderschatting. Immers, de ‘overhead’ kosten van coördinatie en ondersteuning door de bevoegde administraties, de vele externe consultancy opdrachten en onderzoeken, de juridische adviezen ....., aangerekend en betaald door de bevoegde departementen, waren niet traceerbaar en zijn dus door ons ook niet meegerekend!

### Tweede Periode : van 27.10.2014 tot vandaag ANTWERP AIRPORT

Een citaat uit de persmededeling Departement MOW (= Mobiliteit en Openbare Werken) van 27.10.2014:

“...vandaag is de nieuwe LOM-LEM beheersvorm gestart..... De luchthaven Antwerpen richt zich op de Antwerpse zakenwereld, meer specifiek op de diamantsector en de industrie.....”

Het decreet van 8.5.2009 tekende een volledig nieuwe aanpak en structuur uit voor de luchthaven. Dit was de juridische basis voor de oprichting van de LOM (Luchthaven OntwikkelingsMaatschappij) Antwerpen als n.v. van publiek recht. De LOM nv, waarin het Vlaams Gewest 100 % eigenaar is, heeft als opdracht in te staan voor de ontwikkeling en de investeringen, die noodzakelijk zijn voor het verkrijgen en het behoud van de licentie als luchthaven.

Tegelijk werd ook een LEM (Luchthaven ExploitatieMaatschappij), een nv van privaat recht, gecreëerd. Deze is bedoeld om de volledige exploitatie op zich te nemen voor een periode van 25 jaar. Zij betaalt jaarlijks een concessievergoeding aan de LOM voor het gebruik van de ganse infrastructuur.

Na een Europese aanbesteding d.d. 9.12.2009 werd de exploitatie toegewezen aan de S.A. EGIS, een Franse multinational, uitbater van verschillende luchthavens, snelwegen en grote infrastructuur projecten. EGIS richtte daarop de LEM Antwerpen nv op, als 100 % eigenaar.

Er werden daarna tussen de verschillende partijen twee overeenkomsten afgesloten na lange onderhandelingen:

1. een “deels geheime” concessieovereenkomst tussen de LOM en de LEM op 19.7.2013 voor 25 jaar (op dit ogenblik loopt er nog altijd een procedure bij de Raad van State, ingezet door Vliegerplein, om de volledige inzage te krijgen van deze concessieovereenkomst en haar wijzigingen), met als belangrijkste bepalingen:

- de LOM betaalt alle investeringen in de infrastructuur.

Het investeringsprogramma is deels geheim, maar uit de analyse van de jaarrekeningen van de LOM, de parlementaire stukken, de besprekingen in de commissie MOB, de schriftelijke vragen en de neergelegde begrotingen blijkt dat tot heden ongeveer voor 16 miljoen euro aan werken en of studies werden gepland en/of reeds deels uitgevoerd.

- de LEM betaalt jaarlijks een concessievergoeding voor het gebruik van de ganse infrastructuur, waarvan de berekeningswijze ook “geheim” blijft.

Deze jaarlijkse vergoeding bestaat uit een vast gedeelte van €175.000 –geïndexeerd -, plus 1,4731 % van de jaarlijkse omzet tot 2023, daarna 5,8924 % tot einde concessie, eventueel te verhogen met 1 % van de investeringen, die meer inkomsten genereren voor de LEM.

Door de LEM werd betaald	voor 2015	€187.000
	voor 2016	€221.587
	in 2017	€258.000 (=raming begroting LOM)
	<b>samen</b>	<b>€666.587</b>

2. Een subsidieovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en de LEM Antwerpen nv d.d. 19.7.2013 voor 5 jaar (dus tot 19.7.2018):

Het decreet bepaalde dat het Vlaams Gewest verantwoordelijk blijft voor de taken van luchtvaartveiligheid en luchtvaartbeveiliging en hiervoor met de LEM een overeenkomst zal afsluiten.

Op basis van deze overeenkomst betaalt het Vlaams Gewest de personeelskosten (62 FTE), de werkingskosten voor dit personeel en de investeringen inzake veiligheid.

Door Vlaanderen betaald	in 2014	€781.964,
	in 2015	€3.550.000
	in 2016	€3.990.000
	in 2017	€3.995.000 begroot
	<b>samen</b>	<b>€ 12.316.964</b>

In 2015 werd bovendien de tunnel onder de startbaan ter hoogte van de Krijgsbaan R11 opgeleverd voor een bedrag van **€54.716.185**

Deze investering was één van de opschortende voorwaarden, die in de concessieovereenkomst was bedongen, maar werd rechtstreeks door het departement mobiliteit betaald .

**Besluit :**

**Het Vlaams Gewest, dus elke burger, betaalt tot eind 2017:**

- de eenmalige investering tunnel	€54.716.185
- de LOM heeft geïnvesteerd of gaat investeren	€16.073.060
- Vlaamse Regering heeft reeds gesubsidieerd	€12.316.964 E
<b>Samen</b>	<b>€83.106.209</b>

**De LEM betaalt tot eind 2017: €666.587**

Het is duidelijk dat de privé exploitant een ‘belachelijk lage’ vergoeding betaalt in verhouding tot zowel de zeer grote investeringen, die reeds gepland en/of uitgevoerd zijn, en de jaarlijkse rechtstreekse subsidiering aan de LEM van de 62 FTE en hun werkings- en uitrustingskosten.

Zoals destijds reeds door het Rekenhof in zijn rapport van 2013 voor de Commissie Mobiliteit werd aangegeven en voorspeld, **kost deze luchthaven nu MEER aan de Vlaamse belastingbetaler dan in de vorige periode**, ook zonder rekening te houden met de zeer grote investeringskost.

De ‘berekenningswijze’ van de concessievergoeding is geheim. Er is dus geen controle noch inzicht in de werkelijke inkomsten en uitgaven/kostenrekeningen van de LEM, die ook als basis van de berekening worden gehanteerd .

### 3. Dossier Europa: een zwaard van Damocles?

#### Het probleem van de onrechtmatige staatssteun

- Op 20 februari 2014 werden de nieuwe richtsnoeren inzake staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen door de Europese Commissie goedgekeurd (IP /14/172 ).

“De EU-staatssteunregels bieden overheden de mogelijkheid om luchthavens te steunen wanneer daar goede redenen voor zijn. Dat is met name het geval wanneer de steun een regio beter toegankelijk maakt en een belangrijke bijdrage levert aan de economische ontwikkeling van de regio. Maar onrendabele luchthaveninfrastructuur dupliceren of bepaalde luchtvaartmaatschappijen ten onrechte begunstigen, is een verspilling van belastinggeld en verstoort de mededinging op de interne markt.”

- Om het risico van veroordeling na de opstart te vermijden, werd in de concessieovereenkomst d.d. 19.7.2013 tussen de LOM en de LEM op p 40-41, onder paragraaf 18 *opschortende voorwaarden* bepaald:

“Partijen komen overeen dat de LEM de uitbating van de luchthaven slechts mag, kan en dient aan te vangen indien en van zodra aan elk van de volgende cumulatieve opschortende voorwaarden is voldaan:

...

“de Europese Commissie beslist dat de bepalingen van de overeenkomst ,van de subsidieovereenkomst en van de Tewerkstellingsovereenkomst geen staatssteun inhouden of staatssteun uitmaken die verenigbaar is met de interne markt.”

En onder paragraaf 21.1 *niet-tijdige vervulling van de opschortende voorwaarden*

“Beide partijen kunnen de overeenkomst voortijdig beëindigen.....indien de in art. 18 opgesomde voorwaarden twaalf maanden na de contractdatum, niet zijn vervuld ...”

Uit het verslag van de bespreking in de commissie MOW van het Vlaams Parlement d.d. 19.12.2013, en het verslag van het onderzoek van het Rekenhof in opdracht van deze commissie, blijkt dat er expliciet werd verwezen naar deze belangrijke opschortende voorwaarde, ook om de voorziene grote investeringen te verantwoorden, die noodzakelijk waren om een licentie voor de luchthaven te krijgen.

- Op 17 juli 2014 (dus 12 maanden later) werd tussen de LOM en de LEM een deels geheime overeenkomst tot wijziging van de concessie afgesloten, waarbij de partijen afspreken om:

“.....niettegenstaande het ontbreken van een uitspraak van de Europese Commissie, de partijen wensen de uitbating van de luchthaven te laten aanvangen op 1 september 2014, voor zover aan de andere voorwaarden is voldaan” !



- In deze wijzigingsovereenkomst wordt overeengekomen dat er een nieuw artikel 21.0 in de eerste concessieovereenkomst wordt ingevoegd, waarbij een zeer omstandige en zeer gedetailleerde, complexe overlegprocedure wordt vastgelegd, die opstart zodra er een definitieve uitspraak van de Europese Commissie is, en die maximaal binnen de acht weken moet afgerond zijn .
- In paragraaf (f) van dit artikel staat gestipuleerd dat

“indien UITERLIJK op 31.12.2016 er geen eindbeslissing is van Europa , dan zullen partijen in het Overlegcomité de mogelijkheid bespreken om de procedure bij Europa verder te zetten. Indien er binnen de acht weken na de start van de besprekingen, geen akkoord is om de procedure verder te zetten, kan elk van de partijen de overeenkomst voortijdig beëindigen...”

Uit de analyse van de parlementaire besprekingen en de schriftelijke vragen-antwoorden, alsook de verslagen van de LOM in de voorbije periode, blijkt overduidelijk dat er rond dit dossier nog steeds GEEN officiële notificatie is gebeurd bij de Europese Commissie. Desondanks heeft minister Weyts verschillende malen verklaart dat het dossier ‘klaar’ was, en op korte termijn zou genotificeerd worden.

Bovendien blijkt ook uit deze verslagen dat de LEM zelf enerzijds regelmatig aandringt op investeringen, maar anderzijds vraagt om niet te versnellen ... De vrees voor een negatieve beslissing van Europa is steeds op de achtergrond aanwezig.

De notificatie van het dossier bij de Commissie, die klaarheid zou brengen, aangezien twee maanden na een formele notificatie een uitspraak van de Commissie zou gebeuren, durft men reeds gedurende ondertussen meer dan vier jaar niet formeel opstarten. Juist omdat uit de cijfers alleen reeds duidelijk is dat er een massale investerings- en exploitatiesteun gebeurt en nog noodzakelijk zal zijn en de LEM zelf volgens de laatst beschikbare jaarrekeningen een gecumuleerd verlies heeft van 990.000 Euro. Komt daar nog bij dat de statistische trafiekcijfers in dalende lijn zijn.

Bovendien ligt Antwerp airport op een 35 km van Brussel en op 80 km van Eindhoven. De Europese Commissie hanteert een straal van minimaal 100 km als ‘redelijke afstand’ tussen luchthavens, zijnde één van de belangrijke voorwaarden om beperkte staatssteun te legitimeren.

Uit de Europese Richtsnoeren valt inderdaad af te leiden:

“...verzorgingsgebied van een luchthaven: een afgebakende geografische markt die doorgaans wordt vastgesteld op rond 100 km of een reistijd van 60 minuten met de auto, bus, trein ...”

Brussels Airport maakt in het centraal station Antwerpen reclame voor haar verbinding met de DIABOLO trein – 31 minuten !

Dit is ook de raad van bestuur van de LOM niet ontgaan, zoals blijkt uit het verslag d.d. 7.2.2017:

“het heikel punt in de aanmeldingsprocedure is de nabijheid van de andere luchthavens binnen de 100 km. Er wordt hieromtrent door de Europese Commissie verwezen naar Brussels Airport en Eindhoven Airport.”

De raad van bestuur vraagt of het risico bestaat dat de huidige beheersstructuur (geheel of gedeeltelijk) als illegale staatssteun beschouwd kan worden. Dit is momenteel onduidelijk. Een mogelijk probleem zit ook in de subsidie (jaarlijks bijna 4 miljoen euro !) die de LEM ontvangt voor de uitvoering van bepaalde veiligheidstaken. Deze taken worden door de Commissie als economische taken beschouwd.

### **Het probleem van de oude ICAO- normen en de nieuwe en strengere EASA- normen (European Aviation Safety Agency)**

De hoofdopdracht van de LOM is ervoor te zorgen dat de luchthaven voldoet aan de internationale en Europese normen, om zijn licentie te verkrijgen en te kunnen behouden.

Een eerste en absolute voorwaarde voor een ICAO-licentie was de intunneling van de R11 (= Krijgsbaan, kant Borsbeek) in 2013-2015, aangezien reeds sinds begin 2000 deze eis werd gesteld en de Vlaamse Regering(en) steeds een voorlopige uitzondering en uitstel had(den) verkregen.

Er is ondertussen een aangepaste en verstrengde normering vastgelegd door EASA. Ook de luchthaven Antwerpen moet tegen einde 2017 in orde zijn.

In ons overzicht van de gekende en voorlopige financiële kostprijs, hebben wij reeds aangetoond dat, naast de aanleg van de tunnel R11 Krijgsbaan in 2015 (kost 54,7 miljoen euro), de LOM een door ons gekend investeringsprogramma uitvoert om te blijven voldoen aan deze normen. Tot op heden voor een bedrag van 16 miljoen euro .

Ondertussen werd beslist in de Europese Unie dat uiterlijk eind 2017 alle luchthavens moeten voldoen aan nieuwe en strengere veiligheidsnormen (EASA).

De strikte toepassing van de nieuwe EASA-regels vergt een aantal noodzakelijke bijkomende grote investeringen: de aanleg van nieuwe RESA (Runway and Safety Area - 240 m) kant Vosstraat, de verlegging van de startbaan richting Borsbeek om de RESA kant Vosstraat mogelijk te maken en de bijhorende verharding van het tunneldak boven de Krijgsbaan, de aanleg van een turnpad en de verlegging van taxibaan B. Al deze noodzakelijke bijkomende investeringen **worden voorlopig geheim gehouden**.

Sedert meer dan één jaar worden er geheime besprekingen gevoerd met de betrokken burgemeesters, onder voorzitterschap van de gouverneur. Doel van de besprekingen is om te kijken hoe men hiervoor een oplossing zou kunnen uitwerken, in het besef dat een dergelijke grote ingreep weerstand zal uitlokken bij de publieke opinie.

Daarnaast stelt zich ook het probleem van de veiligheidsvlakken, waar zeker aan de kant van de Vosstraat -Antwerpen, het vrij intense verkeer van voertuigen moet onderbroken ? omgeleid ? worden, aangezien er niet voldoende 'vrije hoogte ( minstens 1,88 meter)' beschikbaar is binnen het verplichte veiligheidsvlak in de Vosstraat.

## Besluit

Er is vandaag nog steeds geen notificatie gebeurd bij de Europese Commissie. Alhoewel reeds in de presentaties aan de adviescommissies, de toelichting en bespreking in de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement en in het dossier voor het Rekenhof, de bevoegde ministers in de periode 2009 tot oktober 2014 steeds formeel hebben gesteld dat de goedkeuring door Europa een absolute voorwaarde was voor het effectief opstarten van de LOM-LEM constructie. Dit gelet op de grote noodzakelijke investeringen, die bij een negatief besluit van de Europese Commissie waardeloos zouden zijn en het feit dat de pre-notificatie (een vorm van informeel overleg met de bevoegde Europese administratie, die voorafgaat aan een formele notificatie) lopende was!

Toch besluit de minister blijkbaar het risico van opstart te nemen in 2014. Hiervoor sluiten partijen een geheime addendum-wijzigingsovereenkomst af, waarbij zij blijkbaar uiterlijk op 31.12.2016 een uitspraak verwachten en ondertussen zo weinig mogelijk grotere, bijkomende investeringen effectief opstarten .

Frappant en onaanvaardbaar bovendien zijn de herhaaldelijke verklaringen van de minister in de voorbije vier jaar, dat het dossier ‘telkens bijna klaar’ is voor notificatie. Ondertussen zijn er meer dan 4 jaar verlopen en is er nog altijd geen formele notificatie gebeurd.

Minister Weyts werd daarover geïnterpelleerd in de commissie van 27.11.2014 door de heer Rzoska:

“...heeft de Vlaamse Regering de definitieve goedkeuring van Europa ?....Minister ,als er geen positief advies is-en volgens mij is dat er nog niet-waarom heeft de Vlaamse Regering dan toch beslist om door te gaan terwijl het toch, althans volgens het Rekenhof, een uitdrukkelijke voorwaarde was om te kunnen opstarten ?..... “

Minister Weyts gaf hierop als antwoord:

“De pre-notificatie inzake staatsteun, die werd ingediend in september 2013 resulteerde niet in een formele uitspraak van de Commissie.Vandaag is deze pre-notificatie AFGEROND...en zal het dossier OP KORTE TERMIJN genotificeerd worden, waardoor de Commissie verplicht wordt zich formeel uit te spreken ..... “

En verder....”...men kon niet wachten op Godot ... “

In antwoord op een schriftelijke vraag van mevrouw Pira dd. 10.1.2017 over deze bizarre en zeer onduidelijke situatie, antwoordde minister Weyts vervolgens:

“ De dossiers van de regionale luchthavens zijn ingediend d.m.v. een pre-notificatie op 13.4.2016. Sinds die datum is er meermaals overleg geweest tussen de Commissie, het Vlaams Gewest en de LEM. Tevens is er een intense informatie-uitwisseling m.b.t. het dossier tussen mijn administratie en de Europese Commissie. Ondanks de veelvuldige contacten.....is er inderdaad nog geen uitspraak . De concessieovereenkomst voorziet in de mogelijkheid.....ook na 31.12.2016 de procedure verder te zetten. Enkel indien partijen hierover geen akkoord bereiken, kan elk van de partijen de overeenkomst éézijdig beëindigen. Desgevallend is een beëindigingsvergoeding verschuldigd. Momenteel wordt deze ingeschat op 0 euro. “

Artikel 9 van de verordening 2015/1589 van de Raad is nochtans zeer duidelijk :

Paragraaf 6: “...de Commissie streeft er zoveel mogelijk naar binnen de 18 maanden na de inleiding van de procedure een besluit vast te stellen ..... “

en

Paragraaf 7: “wanneer de in lid 6 van dit artikel genoemde termijn is verstreken, neemt de Commissie op verzoek van de betrokken lidstaat binnen de twee maanden een besluit...”

**Als een zwaard van Damocles hangt de waarschijnlijk negatieve uitspraak van de Europese Commissie boven dit dossier. Ondertussen speelt minister Weyts met het geld van de Vlaamse belastingsbetaler “ Russische roulette”.**

Van bij het begin, zijnde de toelichting in de commissie, de advisering van de Vlaamse Luchtvaartcommissie, het onderzoek van het Rekenhof over de constructie LOM- LEM en de kosten-baten analyse, werd steeds gesteld dat de effectieve opstart van de investeringen en van de subsidiering afhankelijk was van de goedkeuring door de Europese Commissie. Deze voorwaarde werd ook opgenomen in de concessieovereenkomst in 2013.

Daarna werd, onder voorafgaandelijke besprekingen, een wijzigingsovereenkomst afgesloten met een “geheim gedeelte “, waarbij toch het startsein werd gegeven .

Gelet op de totaal onevenwichtige kosten-baten verdeling, de korte afstand tot Brussels Airport, het quasi faillissement van de private uitbater enzovoort, is het zeer waarschijnlijk dat de constructie, geheel of gedeeltelijk, zal afgekeurd worden door Europa.

## 4. De milieuvergunning

1. De luchthaven Antwerpen is een inrichting klasse 1. De totstandkoming van de huidige, vrij complexe milieuvergunning, die loopt tot 17 juni 2024, is het resultaat van vele proceduriële veldslagen .

Het eerste, oorspronkelijke besluit van de bestendige deputatie dateert van 17 juni 2004, maar werd na beroepen van o.m. de gemeenten Borsbeek en Mortsel uiteindelijk in beroep door de bevoegde minister op 24.10.2008 definitief vastgelegd. De geldingsperiode vertrekt echter van de datum van het deputatiebesluit (17.6.2004) en geldt voor de wettelijke periode van twintig jaar, dus tot 17.6.2024 .

2. Heel deze periode, vanaf de aanvraag tot het finale ministeriele besluit in beroep over de milieuvergunning, heeft zich afgespeeld in het globale kader van een “zaken- en opleidingsluchthaven “, zoals die toen door de DAB (Dienst Afzonderlijk Beheer van het departement mobiliteit) werd uitgebaat. Dit zonder activiteiten van touroperators met klemtoon op toeristen en toeristische bestemmingen.

Deze framing als “zakenluchthaven” door de Regering blijft duren tot de start van de huidige Regering in 2015, dus zelfs nadat de LOM-LEM constructie eind 2014 was opgestart. De ingrijpende strategiewijziging naar de facto een “toeristische luchthaven “ werd sluipend doorgevoerd door LEM, uiteraard met akkoord van de huidige Vlaamse Regering .

3. Het hoeft geen verder betoog dat, indien de milieuvergunning, de adviezen en de behandeling van eventuele beroepen destijds zou behandeld geweest zijn in het kader en de plannen van de huidige, private commerciële actor, dit wellicht had geleid tot een andere of zelfs geweigerde vergunning.
4. Vanaf de start van de uitbating door LEM is er een zeer grote, significante stijging van het aantal klachten van omwonenden, wegens het niet respecteren van de “sluitingsuren “, het ondervinden van ernstige geur en of geluidsoverlast, het niet-respecteren bij het opstijgen of landen van de voorschriften van Belgocontrol over stijgsnelheid en aanvliegeroutes enz....

**Besluit :** Het is dan ook absoluut urgent en noodzakelijk dat er een grondige en globale evaluatie zou gebeuren van de naleving van de voorwaarden van deze vergunning door de milieu-inspectie. Er is minstens een grondige aanpassing van de voorwaarden van de vergunning noodzakelijk, indien de overheid tot verdere exploitatie zou beslissen.

Indien bovendien omwille van de nieuwe EASA-normering de landingsbaan en RESA's verlegd en vergroot worden, is het zeker noodzakelijk om een grondige en nieuwe procedure op te starten, gelet op de grote impact op de omgeving en de structuur van de luchthaven. De huidige milieuvergunning kan in die omstandigheden niet meer als uitbatingskader behouden blijven.

## 5. Vliegerplein eist

Het beleid van de Vlaamse regering t.a.v. de luchthaven Antwerpen is een doodlopende straat!

Het burgerplatform Vliegerplein roept het Vlaams Parlement, en in het bijzonder de leden van de bevoegde commissies mobiliteit en milieu, op om hun verantwoordelijkheid te nemen en de bevoegde ministers bij hoogdringendheid te interpellieren!

Het burgerplatform Vliegerplein eist dan, in afwachting van de verbreking/opzegging van de concessie en een eventuele alternatieve invulling van de luchthaventerreinen:

### 1. Volledige transparantie

- over de concessieovereenkomst en de wijzigingsovereenkomst, en over het lopende overleg tussen de betrokken partijen, opgestart omdat er op 31.12.2016 geen definitieve uitspraak was van de Europese Commissie
- over het pre-notificatie dossier en de stand van zaken t.a.v. de Europese Commissie
- over het EASA (ICAO) dossier, met overzicht van de noodzakelijke investeringen en de geraamde investeringskosten om te voldoen aan de EASA normen, en van het 'geheime overleg' met de betrokken burgermeesters

### 2. Opschorting van alle geplande investeringen als bewarende maatregel in afwachting van een volledige en onafhankelijke audit en evaluatie.

### 3. Daarom: een spoedopdracht voor het Rekenhof en/of de Inspectie van Financien

- de analyse van de jaarrekeningen van de LEM Antwerpen en een rapport over de solvabiliteit en de waarborgen van EGIS t.o.v. het Vlaams Gewest en/of LOM Antwerpen
- een actualisatie en evaluatie van de kosten-baten analyse t.o.v. van het rapport van het Rekenhof d.d.13.12.2013, en toetsing van de realisatiegraad van de bussinesplannen door LEM Antwerpen nv, waarop o.m. de concessievergoeding werd vastgesteld en die als uitgangspunt werd genomen voor de kosten-baten analyse door het Rekenhof
- een onderbouwde inschatting-berekening van de investerings- en exploitatiekosten voor de periode 2017–2020, en van de vergoedingen die LOM-LEM wederzijds zouden verschuldigd zijn ingeval van opzegging en/of verbreking van de huidige concessies en afspraken tussen deze partijen
- een onderbouwde inschatting-berekening van welke partij welke bedragen zou moeten terugbetalen ingeval van een gehele of gedeeltelijke negatieve beslissing van de Europese Commissie

4. Opdracht voor de milieu inspectie:

- evaluatie van de naleving van de huidige milieuvergunning en randvoorwaarden door de LOM en de LEM, en in het bijzonder de registratie en opvolging van de klachten
- onafhankelijk toezicht en controle op de werking van de meetposten
- opvolging van de klachten over en toezicht op de correcte naleving van de Belgocontrol voorschriften over de aanvlieg- en landingsroutes door de piloten

5. De aanstelling van een college van milieudeskundigen met als opdracht:

- de huidige milieuvergunning te evalueren wat betreft de omschrijving van de geluidscontouren en de effectiviteit van de opmeting door middel van 4 meetposten, en wat betreft de relatie tot de actuele bewoningsdichtheid. Dit op basis van alle beschikbare gegevens en rapporten
- een inschatting te maken van de potentiële groeimarge van het vliegverkeer binnen de huidige milieuvergunning
- te onderzoeken of er nood is aan bijkomende meetposten en hiervoor voorstellen te formuleren en de niet-naleving van de opstijg- en landingsvoorschriften van Belgocontrol voor de piloten te registreren en te sanctioneren
- zeer specifiek: een methode voor te stellen om de luchtkwaliteit/milieubelasting te meten aan de beide kanten van de runway, telkens bij het opstijgen of landen, aangezien zowel op het recreatiedomein Fort (kant tunnel), als kant Vosstraat (intens verkeer –volkstuintjes) bij deze bewegingen zeer grote geluids-, stank- en geurhinder en geconcentreerde uitstoot van fijn stof wordt veroorzaakt. Deze situatie is het gevolg van het feit dat de enige landings- en opstijgbaan de facto begint en eindigt “aan de grens” van drukke menselijke activiteiten, en dat de toeristische vluchten uitgevoerd worden door grote straalvliegtuigen
- op basis van het rapport van de milieu-inspectie en haar eigen bevindingen en voorstellen tot optimalisatie, een globaal advies uit te brengen over:
  - o de noodzaak om de huidige milieuvergunning aan te passen, gelet op de verandering van zaken- naar toeristenluchthaven
  - o de mogelijk te verwachten trafiekstijging op basis van de businessplannen van de LEM
  - o de gevolgen van de aanpassingswerken en verlegging van de startbaan wegens de strengere EASA normen.



## 6. Samen een vliegerplein bouwen

### **Vliegerplein burgerplatform organiseert op 22 juni een tweede open infoavond**

Hier zullen wij dit dossier uitvoerig toelichten.

Vliegerplein burgerplatform start een dialoog en onderbouwde studie op naar maatschappelijke, economische, ecologische en sociaal verantwoorde alternatieven voor de prachtige, grote open ruimte van de luchthaven .

Tijdens de vergadering zal een tipje van de sluier worden opgelicht i.v.m. concrete mogelijke alternatieve invullingen van het huidige luchthaventerrein.

Wij sluiten af met een verfrissende receptie.

Lokatie: Sorm ,Victor De Langhestraat 71, Deurne. Aanvang 20u

Voor meer info :           Piet De Roeck woordvoerder burgerplatform Vliegerplein  
GSM :0476 860 031

[contact@vliegerplein.be](mailto:contact@vliegerplein.be)

Facebook Vliegerplein burgerplatform  
<https://www.facebook.com/Vliegerplein>

[www.vliegerplein.be](http://www.vliegerplein.be)