

# Evaluatie van het eindrapport over de “Opmaak van een MKBA en strategische visie voor de Vlaamse regionale luchthavens”

---

Het Departement Openbare Werken gaf de opdracht aan een studieteam van Ecorys, Tractebel en UAntwerpen een MKBA en een strategische visie op te maken voor de Vlaamse luchthavens. Het eindrapport werd afgewerkt op 5 juli 2022.

Het burgerplatform *Vliegerplein* maakt in deze nota een eerste kritische analyse van het eindrapport. Het eerste deel geeft enkele algemene opmerkingen. Het tweede deel gaat nader in op de MKBA voor de luchthaven van Antwerpen. Deel drie bevat enkele opmerkingen bij de specifieke “*beleidsopties voor Vlaamse visievorming*”.

## INHOUD

1	ALGEMENE OPMERKINGEN BIJ MKBA EN VISIEVORMING .....	2
1.1	OPMERKINGEN VOORAF .....	2
1.2	METHODE MKBA .....	2
2	MKBA LUCHTHAVEN VAN ANTWERPEN .....	6
2.1	ALGEMEEN.....	6
2.2	KOSTEN .....	6
2.3	DIRECTE EFFECTEN.....	8
2.4	INDIRECTE EFFECTEN .....	10
2.5	EXTERNE EFFECTEN .....	11
2.6	KWALITATIEVE ELEMENTEN .....	13
2.7	BESLUIT OVER DE MKBA .....	14
3.	Opmerkingen bij “Beleidsopties voor Vlaamse visievorming” .....	16

# 1 Algemene opmerkingen bij MKBA en visievorming

## 1.1 Opmerkingen vooraf

Het eindrapport zelf relativeert het belang van de MKBA. Dat is merkwaardig en staat in schril contrast met de gangbare praktijk in andere landen die dergelijke rapporten, die *objectivering* tot doel hebben, wel au sérieux nemen.

Het is echter nog erger. De *Startnota - Visie luchtvaart in Vlaanderen*<sup>1</sup> stelt al in de inleiding voorop dat: *"Het voortbestaan van deze luchthavens staat dan ook niet ter discussie"* (blz.2). De Vlaamse regering keurde deze startnota goed vóór de opdracht tot het maken van de MKBA toegewezen werd aan het studieteam van Ecorys, Tractebel en UAntwerpen.

De inleiding van de startnota eindigt het uitgangspunt dat: *"de vaststellingen, die in deze startnota gedaan worden, schetsen de situatie as is en vormen een eerste aanzet tot een grondigere analyse in de vorm van een MKBA, die finaal moet leiden tot een globale visie omtrent de luchtvaart in Vlaanderen"* (blz.3). Dat vormt een flinke beperking voor wie de MKBA moet maken.

Het eindrapport beschouwt de MKBA als "puur cijferwerk" (blz. 70) en relativeert het belang ervan door te stellen: *"Bovendien houdt een MKBA tabel geen rekening met een aantal niet-gekwantificeerde strategische elementen"* (blz. 9).

Als andere elementen in aanmerking worden genomen, moeten die heel duidelijk beschreven zijn, echt ter zake doen en geobjectiveerd worden.

Het deel *"Beleidsopties voor Vlaamse visievorming op de regionale luchthavens en luchtvaart"* bevat vooral suggesties en intentieverklaringen zonder veel onderbouwing.

Het is ook niet duidelijk is of voor de beoogde doeleinden drie Vlaamse luchthavens nodig zijn.

Ingeval deze beleidsopties geconcretiseerd worden, is een verder kritisch onderzoek nodig.

Wat is de betekenis van een MKBA waarvan de besluiten in het zeer kort hoofdstuk *"Beleidsopties ..."* als niet relevant worden beschouwd?

Wat is de betekenis van een MKBA waarvan het studieteam dat de analyse maakte zonder enige uitgewerkte, becijferde en onderbouwde argumentatie na anderhalve bladzijde poneert: *"Beter is het allicht om verder te zetten met het actief uitbouwen van de drie Vlaamse regionale luchthavens."* (blz. 69)?

Het zijn zeer voorbarige conclusies die samen met de bovenstaande opmerkingen, aantonen dat van sommige delen van deze MKBA een schijnvertoning werd gemaakt.

## 1.2 Methode MKBA

Hypotheses, boven- en ondergrenzen van parameters, en kengetallen gebruikt in de MKBA zijn voldoende transparant. Maar dat is niet het geval voor diverse berekeningen (o.a. voortijdige afschrijving bij sluiting, transitie- en saneringskosten, verbetering exploitatiesaldo LEM).

---

<sup>1</sup> Startnota Visie luchtvaart in Vlaanderen, oktober 2020 (VR 2020 1112 MED.0405/1).

De referentiesituatie in de MKBA gaat uit van de handhaving van enkele uitgangspunten (blz. 39). Daar moeten een paar kritische opmerkingen bij worden gemaakt.

- De huidige luchthaveninfrastructuur:
  - o Bijna de hele luchthaveninfrastructuur van de luchthaven in Antwerpen is niet vergund. Bovendien is zeker een deel nog zeer recent aangelegd in agrarisch gebied en ook daarvoor illegaal.
  - o De luchthaven in Kortrijk werd zeer recent uitgebreid, en de RvvB heeft in juni 2022 de omgevingsvergunning nietig verklaard.
  
- Het huidige beheer, onderhoud en exploitatie:
  - o De hoofdtekst van het rapport vermeldt dat het *“inclusief de huidige subsidiebijdragen”* is. Voetnoot 11 schrijft echter het tegenovergestelde: *“Het referentiescenario gaat NIET uit van de huidige subsidiebedragen, maar wel van de gewijzigde subsidiebijdragen, die nog niet van kracht zijn en nog goedgekeurd moeten worden door de Vlaamse Regering”*. Het eindrapport bevat dus niet alleen een tegenstelling, maar een verwijzing naar subsidiebedragen die door niemand gekend zijn en niet eens beslist door de Vlaamse regering. Dit is methodologisch en deontologisch zonder meer fout.

Normaal wordt bij het opmaken van een MKBA een marktonderzoek uitgevoerd naar de potentiële vraag. Voor luchthavens wordt dan bevestigd hoeveel personen zouden gebruik willen maken van lijnvluchten naar bestemmingen die mogelijk zijn binnen de restricties van de luchthaven (lengte van de startbaan, ...). Voor deze MKBA gebeurde geen marktonderzoek. De scenario's werden bepaald door het Vlaams Gewest, departement MOW.

De tijdshorizon reikt tot 2040<sup>2</sup>. Enerzijds is deze keuze te rechtvaardigen omdat de onzekerheden bij een langere tijdshorizon toenemen. Anderzijds krijgt de keuze van de tijdshorizon een belangrijke maatschappelijke dimensie wanneer het openhouden van een vliegveld enkel mogelijk is via een permanente stroom van investerings- én exploitatiesubsidies: welke welvaartseffecten zouden met een *alternatieve* besteding van dit belastinggeld mogelijk geweest zijn, die gezien de beperkingen van de overheidsfinanciën, nu niet zullen gerealiseerd worden?<sup>3</sup> Deze vraag wordt des te prangender wanneer de beleidskeuze erin zou bestaan drie Vlaamse vliegvelden op een dergelijke manier te laten functioneren.

---

<sup>2</sup> In de MKBA voor de luchthaven van Maastricht is de tijdshorizon tot 2050. Zie: SEO, Deciso, 2022, MKBA Maastricht Aachen Airport- Eindrapport, SEO-rapport 2022-18.

Zie ook: *“...de tijdshorizon van MKBA's is in principe oneindig. In de praktijk kan dit worden geoperationaliseerd door een zichtperiode van 100 jaar na het moment van invoering van de maatregel of het gereedkomen van de investering te bezien.”* SEO Amsterdam Economics, 2021, Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's, SEO-rapport nr. 2021-43, blz. ii.

<sup>3</sup> Dit betreft de opportuniteitskosten (Opportuniteitskosten zijn de kosten van een economische keuze uitgedrukt in termen van de beste gemiste kans: is de waardering van de niet gerealiseerde opbrengst van het best mogelijke alternatief ten opzichte van de uiteindelijk genomen beslissing).

De keuze van de tijdshorizon is niet vrijblijvend, en in deze MKBA is gewerkt met een eerder korte horizon, en is er ook geen gevoeligheidsanalyse voor berekend.

In Nederland beveelt men in een methodologische publicatie van 2021 aan te werken tot 2030 én 2050.<sup>4</sup> De Vlaamse leidraad<sup>5</sup> wijst op het belang van de betrouwbaarheid van de voorspellingen en extrapolatie van de directe effecten. Aangezien de scenario's niet het resultaat zijn van marktonderzoek, maar vooraf vastgelegd werden, verdwijnt de impact van deze onzekerheid drastisch en was er geen enkele reden om geen prognose te maken tot 2050.

Indien men als tijdshorizon 2050 in plaats van 2040<sup>6</sup> had gekozen, had men met meer investeringsuitgaven moeten rekening houden, waardoor het verschil met het sluitingsscenario nog zou toegenomen zijn.<sup>7</sup> Sluitingskosten zijn immers eenmalig, maar gebouwen, apron, taxiweg, runway en andere infrastructuur moeten onderhouden en gerenoveerd worden.<sup>8</sup> Bovendien moet er in de scenario's, waarin subsidies onvermijdelijk zijn, rekening gehouden worden met een permanente stroom exploitatiesubsidies, die cumulatief - zelfs bij een vermindering van de huidige subsidies - over een periode van 50 jaar honderden miljoenen euro bedragen.

Tenslotte zou bij sluiting van één van de luchthavens over 5 jaar, dus in 2027 i.p.v. in 2030 (datum die de MKBA voor het sluitingsscenario hanteert), nog meer dan 10 mln € exploitatiesubsidies uitgespaard worden.

---

<sup>4</sup> SEO Economisch Onderzoek, 2021, Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's, blz. ii, 18.

*"De tijdshorizon van MKBA's is in principe oneindig (Romijn en Renes, 2013). In de praktijk kan dit worden geoperationaliseerd door een zichtperiode van 100 jaar na het moment van invoering van de maatregel of het gereedkomen van de investering te bezien (Rijkswaterstaat 2018). Ook bij luchtvaartspecifieke MKBA's is dat gebruikelijk".*

<sup>5</sup> REBEL, 2013, Standaardmethodiek voor MKBA van transportinfrastructuurprojecten - Algemene leidraad, pg. 40: *"Hoe verder in de toekomst, hoe minder betrouwbaar de voorspellingen en extrapolatie van de directe effecten. Daarom worden in geval van MKBA's met een zeer lange tijdshorizon de effecten voorzichtigheidshalve vanaf een bepaald jaar constant gehouden. Vanaf welk jaar hangt af van de betrouwbaarheid van de prognoses. De langetermijnprognoses of -scenario's die als input voor de analyse van de relevante vervoersmarkt dienen, reiken doorgaans niet verder dan 20 of 30 jaar in de toekomst. Behoudens andere overwegingen lijkt de extrapolatie van effecten voorbij deze periode daarom niet aangewezen."*

<sup>6</sup> De keuze voor een termijn tot 2040 houdt mogelijks verband met het aflopen van het opstalrecht, dat door de LOM bij wijze van kapitaalsverhoging werd verkregen en dat volgens de akte afloopt op 24 oktober 2040 om middernacht. Deze aflopende constructie heeft uiteraard gevolgen voor de waardering van de af te schrijven waarden (zie verder 2.2. Kosten)

<sup>7</sup> Dit werd ook vastgesteld in de MKBA Maastricht: *"De kortere periode leidt voor sluiting van de luchthaven tot een minder gunstig saldo: alle kosten worden immers in de eerste jaren gemaakt en een deel van de baten treedt op lange termijn op. Voor de overige alternatieven [niet sluiten] leidt de kortere periode tot een positiever saldo"* (SEO, 2022, MKBA Maastricht, blz. 98).

<sup>8</sup> Een runway heeft na ongeveer 25 jaar een grote renovatie nodig. De kosten voor het operationeel houden van de basisinfrastructuur (investeringsubsidies) zijn ten laste van de LOM, m.a.w. voor de belastingbetaler.

De MKBA werkt met een uniforme discontovoet (4%), maar er wordt wel een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd (met 2% en 3% respectievelijk). Beide alternatieven wijzigen niets aan de conclusie dat sluiten de beste optie is.<sup>9</sup>

Voor investeringen wordt nochtans aanbevolen in MKBA's een lagere discontovoet te gebruiken.<sup>10</sup> Gecombineerd met een langere tijdshorizon zou dit de conclusie ten gunste van sluiting nog versterkt hebben (lagere discontovoet op investeringen leidt tot hogere netto contante waarde, en dus tot een hoger negatief welvaartseffect).

---

<sup>9</sup> Voor Oostende komt voor alle scenario's, m.u.v. OB4, de conclusie dat sluiting de beste optie is nog sterker naar voor. Ook voor Kortrijk-Wevelgem blijft de conclusie dat sluiten de beste optie is.

<sup>10</sup> Cf. SEO, dec. 2021, Factsheets Discontovoet

Analyse	Standaard discontovoet	Uitzondering	
MKBA	2,25% (reëel)	Vaste en verzonken kosten	1,6 (reëel)
		Niet-lineaire baten	2,9 (reëel)

Vaste kosten zijn volgens de Werkgroep Discontovoet kosten waarvan de hoogte (grotendeels) onafhankelijk is van het gebruik. Verzonken kosten zijn kosten waarbij de gedane investering in de praktijk (vrijwel) geen alternatieve aanwendingsmogelijkheden kent. Cf. ook SEO, 2022, MKBA Maastricht, blz..31.

## 2 MKBA luchthaven van Antwerpen

### 2.1 Algemeen

In de MKBA zijn zes scenario's uitgewerkt, gaande van een forse uitbreiding tot de sluiting van de drie luchthavens.

Enkele vaststellingen gelden voor de drie luchthavens:

- De scenario's A1 tot A5 werden bepaald door het Vlaams Gewest (departement MOW), zonder voorafgaand marktonderzoek.
- Indien men als tijdshorizon 2050 in plaats van 2040 had gekozen, dan had men met meer investeringsuitgaven moeten rekening houden, waardoor – zeker voor de scenario's A2-A5 – het verschil met A6 (sluiting) nog zou toegenomen zijn.
- In scenario's A2-A5 moet rekening gehouden worden met een eindeloze stroom exploitatiesubsidies <sup>11</sup>, die cumulatief - zelfs bij een vermindering van de huidige subsidies - over een periode van 50 jaar honderden miljoenen euro bedragen.

Specifiek voor Antwerpen: bij sluiting over 5 jaar, dus in 2027 i.p.v. in 2030, zou nog ongeveer 12 mln € exploitatiesubsidies uitgespaard worden, wat de conclusie dat sluiting de beste optie is versterkt.

### 2.2 Kosten

De *voortijdige afschrijving boekwaarde bij sluiting* wordt geraamd op 28 mln € (blz.102). Het betreft hier de infrastructuur in beheer van de LOM.<sup>12</sup> Het geraamde bedrag is gebaseerd op de hypothese dat "50% van de dan geldende boekwaarde voor gebouwen en 90% van de waarde van de luchthaveninfrastructuur voortijdig naar 0 wordt gebracht". De berekening is gebaseerd op "een rapportage opgemaakt door Valorem (2014)".

Het op de griffie van de Brusselse Rechtbank van Koophandel neergelegde Valoremverslag bij de inbreng van de opstalrechten op 24 oktober 2014 geeft een waarde weer van 115.367.000 €:

1. De grondwaarde, die niet afschrijfbaar is:	89.635.000 €
2. De basisinfrastructuur:	10.646.800 €
3. Andere infrastructuur:	12.286.000 €
4. Roerende goederen:	2.048.200 €
5. Veiligheids- en Beveiligingsapparatuur:	781.000 €

---

<sup>11</sup> "Voor alle andere scenario's [A2-A5] is verderzetting van de steun absoluut nodig om de LEM financieel te laten overleven", MKBA, blz. 53-54.

<sup>12</sup> De LOM is verantwoordelijk voor de instandhouding van de basisinfrastructuur. Deze basisinfrastructuur wordt in de concessieovereenkomst limitatief omschreven en betreft alle infrastructuur die noodzakelijk is om vliegbewegingen mogelijk te maken (zoals de startbaan, de taxiwegen, de laadplatformen). (Startnota Visie luchtvaart in Vlaanderen, werkdocument oktober 2020, blz. 66).

Oorspronkelijk voorzag het LEM/LOM-decreet een volledige inbreng van de luchthaven, inclusief de gronden, maar dan ontstond er een probleem met de zeer lage bedongen huur van ongeveer 240.000 € die slechts 0,2 % bedroeg van de ter beschikking gestelde waarde van 115.367.000 €.

Er diende dus een constructie te worden opgezet om deze discrepantie “onzichtbaar” te maken. De advocaat van de Vlaamse Overheid, Jens Debièvre, verklaarde dan ook op 24 september 2014 aan de raad van bestuur van LOM Antwerpen NV: *“Het effect van voormelde constructie is dat de grondwaarde niet in de boeken van de LOM terecht komt.”*

Met de akte van 24 oktober 2014 werd een opstalrecht<sup>13</sup> verleend, waarbij de bestaande gebouwen en infrastructuur werden ingebracht in de LOM. De Vlaamse Overheid werd hiervoor betaald in kapitaalsandelen ter waarde van “slechts” 2.322.015 €. Dat bedrag maakt dat de huur plots een aannemelijke 10 procent *lijkt* te bedragen.

De opstalakte van 24 oktober 2014 heeft in tegenstelling met de gangbare looptijd van 50 jaar slechts een looptijd van 26 jaar. Dat betekent dat de alle onroerende goederen, inclusief de later opgerichte gebouwen op de in opstal gegeven percelen op *“24 oktober 2040 om middernacht”* principieel terug in handen komen van het Vlaams Gewest. Deze dient daarvoor een vergoeding te betalen voor de restwaarde van de gebouwen en infrastructuur (die oorspronkelijk slechts werd gewaardeerd op 2.322.015 €).

Gezien de omvang van het bedrag dat als waardedaling wordt aangemerkt bij sluiting in 2030 en het feit dat in de jaarrekening per 31 december 2020 slechts een waarde van 5.477.760 € voorkomt vraagt de berekening toch een betere toelichting. Vooral wanneer men ook rekening houdt met navolgende detaillering van dit bedrag van 5.477.760 €:

1. Terreinen en gebouwen	0
2. Installaties, machines en uitrusting	0
3. Meubilair en rollend materieel	0
4. Leasing en soortgelijke rechten	1.737.937 €
5. Overige materiële vaste activa	1.500.630 €
6. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	2.229.194 €

De MKBA gaat uit van de veronderstelling dat *“deze afschrijvingen in 2030 plaatsvinden (het jaar van sluiting), en dat de waardedaling van de activa gemiddeld 75% tegen 2030 betreft. Hierbij gaan we uit van een vrijwel volledige waardedaling van de luchtvaartspecifieke infra (90%) en een daling van de waarde van andere bebouwing (waaronder terminals en kantoren met 50%)”* (blz. 102).

---

<sup>13</sup> Akte 24 oktober 2014: *“(…)met een bedrag van 2.322.015 EUR (…) middels het inbrengen van een opstalrecht, de huidige en toekomstige op-, onder en overstallen die samen (i+ii) de luchthaveninfrastructuur Antwerpen uitmaken (samen met de aan deze goederen verbonden rechten en plichten) met uitzondering van de eigendomsrechten met betrekking tot de grondzate van het luchthavengebied die middels een erfpachtovereenkomst zullen worden ter beschikking gesteld van de Vennootschap.”*

In de *transitie- en saneringskosten luchthavencluster* (39 mln €) “*slopen van opstallen en het saneren van de grond*”<sup>14</sup> (blz. 102-103) is ook de infrastructuur in beheer van de LEM<sup>15</sup> en van derde investeerders (Flying Group, enz.) begrepen. Hierbij moet onmiddellijk worden opgemerkt, dat het luchthavengebouw, (geraamd 228.000 €) dat inderdaad in beheer is van de LEM, een onderdeel uitmaakt van de opstalakte toegekend aan de LOM evenals loods 100 en loods 108 van Flying Group (geraamd 1.025.000 € en 723.000 €). De waarden van deze gebouwen zijn allemaal begrepen in de vergoeding ten bedrage van 2.322.015 €, waardoor het nog onduidelijker wordt wat men nu eigenlijk als waardedaling heeft willen berekenen.

De kosten bij sluiting werden voor de Vlaamse luchthavens niet berekend. In plaats daarvan werd gebruik gemaakt van de berekende kosten in verband met het sluitingsscenario van de luchthaven van Maastricht en herberekende men deze mutatis mutandis voor de Vlaamse luchthavens.<sup>16</sup>

## 2.3 Directe effecten

### Effecten voor de reizigers

Gebaseerd op informatie geleverd door de LEM, die aantonen dat de klanten van de Antwerpse luchthaven vooral in het Antwerpse en de ruimere omgeving wonen, berekent het studieteam o.a. de extra kosten die ontstaan wanneer bij sluiting van de luchthaven een (groot) deel van de klanten zullen uitwijken naar andere luchthavens. Via uitgebreide berekeningen komt men tot het besluit dat sluiting voor de reizigers een verlies van 16 mln € genereert, waarvan 10 miljoen € “reistijdwinst”.<sup>17</sup> Dit is de winst in reistijd (in uren) die men realiseert door niet vanaf een verdere luchthaven te moeten vertrekken dan de huidige mogelijkheid,<sup>18</sup> vermenigvuldigd met de tijdswaardering per uur, waarbij: “*een zakelijke reiziger heeft typisch een hogere waardering van tijd dan een reiziger die in vrije tijd reist naar een vakantiebestemming*” (blz. 82).<sup>19</sup>

---

<sup>14</sup> “... het gebied moet ook gereed gemaakt worden voor alternatieve aanwending. Dit betekent het slopen van opstallen en het saneren van grond”.

<sup>15</sup> De LEM is als exploitant verantwoordelijk voor de luchthavenuitbating en staat in voor het dagelijks onderhoud van de basisinfrastructuur. Ook is de LEM als enige verantwoordelijk voor alle infrastructuur die niet tot de basisinfrastructuur behoort (zoals het luchthavengebouw). (Startnota Visie luchtvaart in Vlaanderen, oktober 2020, blz. 66).

<sup>16</sup> Er wordt verwezen naar Decisio, 2021, Eindconcept memo Sluitingsscenario's Maastricht Aachen Airport (MAA).

<sup>17</sup> Bij sluiting (A6) gaat het dus om een “reistijdverlies” ter waarde van 10 mln €. De 6 mln € bijkomende kosten voor reizigers zijn de effectieve additionele verplaatsingskosten om zich naar een verder afgelegen luchthaven dan Antwerpen te begeven.

<sup>18</sup> Men woont bijvoorbeeld in Antwerpen en kan vanaf de luchthaven Antwerpen naar Ibiza i.p.v. daarvoor eerst naar Brussels Airport te moeten reizen, wat ongeveer een half uur tijdsverschil uitmaakt.

<sup>19</sup> De reistijd van een zakenreiziger wordt gewaardeerd op 40,01 € per uur, deze van een toerist op 7,98 € (pg. 104).



Dergelijke berekeningen zijn een courante praktijk in MKBA's, en er bestaan uitgebreide (en qua resultaten uiteenlopende) 'wetenschappelijke onderzoeken' naar reistijdwaardering, maar in een geografisch beperkte regio met ontwikkelde vervoersmogelijkheden, is het berekenen van reistijdwinsten toch eerder marginaal.

Men berekent ook het effect op de wegcongestie. Dit effect blijkt beperkt, hoe meer luchthavens een regio heeft hoe korter de verplaatsingen naar die luchthavens te bereiken.<sup>20</sup>

Opvallend is dat er geen enkele bedenking gemaakt wordt over een globaal Mobiliteitsplan. Eindelijk werk maken van de *modal shift* zou het in de MKBA berekende negatieve effect (scenario A6) van wegcongestie in het niet doen verzinken.

### Verbetering exploitatiesaldo LEM

De formules waarmee een mogelijke verbetering van het exploitatiesaldo van de LEM (blz. 53, 86) werd berekend, zijn in de MKBA niet gedocumenteerd.

Er wordt op gewezen dat voor alle andere scenario's dan A1 en A6 verderzetting van de overheidssteun absoluut nodig is om de LEM financieel te laten overleven (blz. 53).

Zoals reeds hierboven vermeld (cf. 1.2) is er geen informatie over welke subsidiebijdragen zullen voorzien worden.

Om toch een realistisch beeld te krijgen over de impact van de scenario's worden de reële subsidies in aanmerking genomen die in de jaarrekening 2019 van de LEM terug te vinden zijn (code 740).

De beperkte positieve bedragen voor A2 tot A5 (tussen 2 en 9 mln € voor de periode 2020-2040) zijn dus *evoluties* t.o.v. de referentiesituatie waarin de LEM sterk gesubsidieerd is:

LEM Antwerpen (0536.616.371) mln €	code jaarrekeningen	2019
bedrijfsopbrengsten, waarvan:	70/76A	9 409,3
omzet	70	4 203,1
andere bedrijfsopbrengsten, waarvan:	74	5 205,3
<i>exploitatie subsidies en vanwege de overheid ontvangen compenserende bedragen</i>	740	4 645,3

Over de Europese richtlijnen inzake overheidssteun en de intentie van de EU om de overheidssteun

---

Bijvoorbeeld: een toerist die naar Brussels Airport moet als de luchthaven in Antwerpen zou gesloten worden (een half uur verplaatsing) betaalt niet enkel een verdere verplaatsing maar heeft, in de filosofie van MKBA's, daarbij ook nog een reistijdverlies van  $7,98 \text{ €} \times 0.5 \text{ uur} \times 2(H/T) = 7,98 \text{ €}$ .

<sup>20</sup> Het idee om ook in Gent een luchthaven te openen wordt in de MKBA niet besproken. Nochtans zouden er gezien de centrale ligging in Vlaanderen, en het belang dat men in de MKBA hecht aan 'reistijdwinsten', hogere reistijdwinsten kunnen gerealiseerd worden dan vanuit Antwerpen (Antwerpen Centrum – Brussels Airport: ± 45 km; Gent Centrum – Brussels Airport: ± 65 km).

(nieuwe richtlijn in 2024) verder te beperken, rept de MKBA met geen woord. Men gaat ervan uit dat exploitatie-overheidssteun in voldoende mate zal toegelaten blijven om aan LEM toe te laten de exploitatie als winstgevend te beschouwen. Is dat een goed uitgangspunt?

## Verbetering exploitatievergoeding LOM

Als het resultaat voor de LEM verbetert, dan is dit ook het geval voor de LOM omdat in de concessieovereenkomst de concessievergoeding als een percentage op de omzet is bepaald.

## 2.4 Indirecte effecten

### Agglomeratie-effecten

Hiermee worden in een MKBA de effecten van de aanwezigheid van een luchthaven op het *vestigingsklimaat* geraamd. Volgens de MKBA zijn deze effecten voor de drie Vlaamse luchthavens “*eerder beperkt gezien de volumes en het type activiteiten dat er op regionale luchthavens georganiseerd wordt (er zijn geen wereldwijde hub-en-spoke connecties bv.)*. Dit is geen majeur effect in deze MKBA” (blz. 6).

Er is geen specifiek onderzoek voor Antwerpen gebeurd. Men neemt 15% van de reistijd- en prijseffecten van gebruikers. De bedragen zijn beperkt (blz. 87): 2 mln € (cumulatief gediscoteerde bedragen voor de periode 2020-2040). Dit is dus ongeveer 100.000 € per jaar, en is dus bijna verwaarloosbaar.

### Werkgelegenheidseffecten

Er worden in luchtvaart-MKBA's geen netto werkgelegenheidseffecten op nationaal niveau opgenomen. Er zijn wel verschuivingen, bij sluiting (A6) grotendeels binnen België (- 309 VTE), en in mindere mate naar het buitenland (-77 VTE). Men baseert zich op coëfficiënten afgeleid uit buitenlandse studies (blz. 88).<sup>21</sup> Men raamt dus dat bij sluiting 77 voltijdsarbeidsplaatsen zouden verloren gaan ten gunste van het buitenland.

De werkgelegenheid gegenereerd door de luchthaven wordt in de MKBA bewust foutief voorgesteld. Op blz. 22 stelt de MKBA dat “*volgens de Nationale Bank van België (2015) (meest recente data)*”<sup>22</sup> de luchthaven van Antwerpen voor 1.090 (rechtstreeks en onrechtstreeks) voltijdsequivalenten werkgelegenheid

---

<sup>21</sup> Per 1.000 *work load units* betreft het voor directe werkgelegenheid 1.2 VTE, voor indirecte werkgelegenheid 0.3 VTE. Eén VTE directe werkgelegenheid leidt dus tot 0.25 VTE indirecte werkgelegenheid.

<sup>22</sup> NBB, 2017, *Economic importance of air transport and airport activities in Belgium – Report 2015*, blz. 37: 435 VTE directe en 655 VTE indirecte werkgelegenheid. De indirecte werkgelegenheid is in dit rapport van de NBB dus zeer sterk overschat (een gevolg van de gebruikte methode), en zou volgens de methode die het studieteam gebruikte slechts  $435 \times 0.25 = 109$  VTE bedragen, wat een totaal van  $435 + 109 = 544$  VTE oplevert i.p.v. 1090. Bovendien is, zoals in het rapport van de NBB nader toegelicht (blz. 35) het relatief hoge aantal indirecte VTE in Antwerpen (in vergelijking met andere Belgische luchthavens) te verklaren door de aanwezigheid van de Vlaams Luchtvaartmaatschappij (VLM), failliet verklaard in 2016. Ook na het failliet van VLM hebben de luchtvaartlobby en de Vlaamse overheid de

zorgt. Nochtans kan via de lijst in “Annex III: Bedrijven actief op Vlaamse regionale luchthavens” gemakkelijk berekend worden dat in 2019 de directe werkgelegenheid in Antwerpen 310 VTE bedraagt, waaruit door toepassing van 0,3 VTE indirecte per 1,2 VTE directe werkgelegenheid een totale VTE van 388 personen volgt. Dit is conform de MKBA stelt dat bij sluiting de verschuiving (directe plus indirecte werkgelegenheid) binnen België en naar het buitenland 386 VTE bedraagt (blz. 56).<sup>23</sup>

## 2.5 Externe effecten

Het betreft kosten die de gebruikers van de luchtvaart veroorzaken maar niet betalen: CO<sub>2</sub>, zwavel, stikstof, fijnstof, geluid en gezondheidseffecten.

De CO<sub>2</sub> problematiek is gedetailleerd uitgewerkt.

Er wordt ook een gevoeligheidsanalyse gemaakt voor “versnelde inzet op duurzame brandstoffen en elektrisch vliegen” (blz. 120).<sup>24</sup> Deze analyse veronderstelt een kortdate implementatie door Vlaanderen van de Europese milieuwetgeving.

Tot nu toe heeft Vlaanderen echter geen blijkt gegeven van een tijdige en adequate toepassing van Europese milieurichtlijnen. Het is ongeloofwaardig dat beleidsmatig gekozen zou worden om versneld in te zetten op verduurzaming.

De negatieve effecten op de regionale luchtkwaliteit veranderen weinig indien de luchthaven niet verder groeit.

---

voorbijgestreefde cijfers van de studie van de NBB jarenlang systematisch gebruikt om het economisch belang van de luchthaven van Antwerpen op te blazen. Het is dus onwetenschappelijk en onbegrijpelijk dat ECORYS de cijfers van de NBB in deze MKBA nog steeds citeert om de “totale economische footprint luchthaven Antwerpen in directe en indirecte economische activiteit” te duiden (blz. 22). Tijdens de voorbereidende fase van de MKBA stuurde burgerplatform Vliegerplein in het kader van het stakeholdersoverleg een nota naar ECORYS en UA met een gedetailleerde uitleg (inclusief referenties naar de relevante pagina’s in de studie van de NBB) waarom de bedragen uit deze studie vanaf 2016 gezien het failliet van de Vlaamse Luchtvaartmaatschappij in 2016 (en de grote impact van VLM op het eindresultaat) niet meer bruikbaar zijn.

<sup>23</sup> De wetenschappelijke onderzoekers van ECORYS en UA willen de door hen zelf berekende resultaten over de werkgelegenheid (hoe kunnen zij anders stellen dat bij sluiting in totaal 309 + 77 VTE verdwijnen?) niet onder de aandacht brengen, maar verkiezen de sinds 2016 verouderde bedragen van 2015 te citeren. Vanzelfsprekend hebben ze er ook geen belang bij noch de *evolutie* van de werkgelegenheid noch deze van de toegevoegde waarde te vermelden.

De directe toegevoegde waarde is sinds 2015 geëvolueerd van 35,1 mln € tot 16,7 mln € in 2019, dit is een daling met 52,4 % en de directe werkgelegenheid is sinds 2015 geëvolueerd van 435 VTE tot 310 VTE in 2019, dit is een daling met 28,7 %.

<sup>24</sup> Het rapport wijst erop dat: “er kan ook beleidsmatig gekozen worden om versneld in te zetten op verduurzaming”, o.a. voor wat betreft de relatief milieuvriendelijke brandstoffen (SAF en e-fuels) “een versnelde implementatie ten opzichte van de huidige Europese intenties”.

Bij dergelijke berekeningen neemt men echter aan dat een verschuiving van een vliegbeweging tussen twee luchthavens geen netto effect heeft op de luchtkwaliteit (blz. 95). Vervuiling boven de reeds sterk vervuilde stad Antwerpen is dus gelijkwaardig aan vervuiling boven bijvoorbeeld Zaventem of een relatief weinig bevolkt gebied in Vlaanderen.

Waarschijnlijk is ook geen rekening gehouden met de gebruikte brandstof (loodhoudend avgas<sup>25</sup>) waarmee veel kleinere vliegtuigen nog steeds functioneren.

## Geluidsoverlast

Volgens de MKBA is de geluidsoverlast zeer beperkt. Iedereen die in de omgeving van de luchthaven woont, ervaart dat de geluidscontouren zoals afgebeeld op blz. 98 totaal onrealistisch zijn. Zo zouden aan de noordkant van de luchthaven de Drakenhoflaan, de Unitaswijk en de omgeving van het Boelaarpark geen significante hinder ondervinden. Idem voor grote delen van Berchem, Borsbeek, Mortsel en Boechout.

Men werkt in de MKBA bovendien met de grens "55 db(A)  $L_{dag}$ ", alhoewel de WHO de grens van 45 db(A) voor  $L_{den}$  en 40 db(A) voor  $L_{nacht}$  aanbeveelt. Daarbij is het zeer belangrijk te weten dat de vandaag geldende milieuvergunning van 2008 voor de luchthaven van Antwerpen-Deurne enkel stelt: "zowel het aantal inwoners binnen de LDN-geluidscontour van 55 db(A) als het aantal inwoners binnen de  $L_{aeg}$ , dag-geluidscontour van 55 db(A) mag niet stijgen ten opzichte van het referentiejaar 2000." (= het stand still principe zoals opgenomen in de milieuvergunning). Aangezien elke 3 dB een verdubbeling betekent van de geluidsdruk gaat het om een verschil van meer dan 8 maal meer ( $2^3$ )<sup>26</sup> van de door de WHO gewenste maximale geluidsdruk van 45 dB ten opzichte van de in Deurne gehandhaafde maxima van 55 dB. Er wordt in de MKBA ook op gewezen dat een gedetailleerde berekening beter in een MER traject past (blz. 97).

Gezien de ligging van de Antwerpse luchthaven *pal aan de rand* van een grote stad, moet deze belangrijke problematiek verder onderzocht worden.

---

<sup>25</sup> In de hele wereld wordt geen – overigens verboden – loodhoudende autobenzine meer verkocht. Verder werd recent vastgesteld dat er een nieuwe omgevingsvergunning werd aangevraagd voor de verplaatsing van het brandstofdepot (12/9/2022). In deze aanvraag is voor vliegtuigen met ontploffingsmotoren alleen een tank van 50.000 liter met het gelode avgas voorzien. De tank voor het loodvrije UL-91 is slechts een "optie"...

<sup>26</sup> Dit betekent dat wanneer één geluidsbron een hoeveelheid geluid produceert van 45 dB, dat je om aan 54 dB te geraken (toch nog 1 dB minder dan 55 dB) acht dergelijke bronnen naast elkaar moet zetten die simultaan elks 45 dB geluid produceren. Bijvoorbeeld wanneer 1 draaiende motor 45 dB zou produceren, dan heb je 8 draaiende motoren nodig om aan 54 dB te geraken.

## Gezondheidseffecten

De gezondheidseffecten werden niet berekend. Volgens het studieteam bestaat hierover onvoldoende informatie<sup>27</sup>. Men maakt er zich van af met de opmerking dat: *“deze al via de factor geluid zijn gekwantificeerd”* (blz. 54).

Studies wijzen er nochtans op dat gezondheidseffecten helemaal niet te verwaarlozen zijn<sup>28</sup>. Ook dit moet verder onderzocht worden.

Een grondige evaluatie van de externe effecten zal ook moeten gebeuren in de MER die nodig is opdat de luchthaven in 2024 een milieuvergunning zou bekommen.

## 2.6 Kwalitatieve elementen

### Ruimtelijke effecten

Ook voor de eenmalige ruimtelijke effecten die optreden in het sluitingsscenario (A6) wordt een raming gemaakt (blz. 99-101). Dit effect is sterk afhankelijk van de alternatieve invulling van de luchthaven. ECORYS heeft een raming gemaakt voor de invulling ‘park’ en noemt de bekomen bedragen – minimale schatting 12 mln €, en maximale 24 mln €, dus gemiddeld 18 mln € – *“onzeker en eerder beperkt”*. Dit geldt ook voor veel andere variabelen in de MKBA (bv. reistijdwaardering), en het is daarom niet logisch dit effect niet mee op te nemen in de overzichtstabel (het eindresultaat), maar enkel (++) te waarderen. De conclusie dat sluiting de beste optie is, wordt hierdoor met 18 ml € onderschat.

In het sluitingsscenario werd ook geen rekening gehouden met de meerwaarde op het vlak van vastgoed ten gevolge van het opheffen van de huidige hoogtebeperkingen van gebouwen in de aanliegzones (juist omwille van de luchthaven werd de bouwhoogte beperkt in heel wat zones in Antwerpen en omgeving). Dit zal een veel grotere vastgoedbaat opleveren dan de 18 mln € die nu werd meegenomen. Evenmin werd rekening gehouden met het potentieel aan windenergie in zones waarin nu wegens uitbating van een luchthaven geen turbines kunnen worden toegelaten.

### Waardering van immo

Er is ook een effect waarmee in de MKBA geen rekening gehouden is: bij verdere uitbreiding zal de waarde van de omliggende woningen extra in waarde dalen. De waardedaling van immo wordt in Nederlandse MKBA's in aanmerking genomen<sup>29</sup>. Dit effect zou moeten gekwantificeerd worden.

---

<sup>27</sup> “De impact van geluid wordt momenteel sterk bediscussieerd in de academische literatuur. Naast schade zijn er bv. ook gezondheidseffecten te overwegen in de monetarisering van de effecten. De huidige publicaties hebben nog geen eenduidige kengetallen opgeleverd die 1-1 van toepassing geacht worden voor activiteiten op regionale luchthavens als deze in Vlaanderen.” (pg. 96).

<sup>28</sup> ICAO, 2019, Environmental Report 2019: Destination Green, The Next Chapter, pg. 44-61.

## Opleidingscapaciteit

De opleidingscapaciteit (oefenvluchten) wordt bij sluiting als (--) gewaardeerd. Men gaat er blijkbaar van uit dat Vlaanderen drie gesubsidieerde luchthavens nodig heeft om in opleiding te voorzien. Voor de theoretische opleidingen is dit zeker niet het geval.

## Andere elementen

Andere kwalitatieve elementen die niet in de MKBA doorgerekend zijn: drones, niet-aëronautische projecten, SAR en helicopteractiviteiten, integratie met energieprojecten (blz. 67). Men stelt dat het niet doorrekenen te maken heeft met “het nog niet voldoende matuur zijn van concepten om deze door te kunnen rekenen (bijvoorbeeld een droneluchthaven) of dat het niet mogelijk is om effecten uit te drukken in euro (bv. de waarde van opleidingscapaciteit voor piloten)”, en dat... “deze ideeën zijn nog prematuur om in een MKBA door te rekenen maar kunnen wel handreikingen bieden voor de visie”.

Het is inderdaad zo dat deze ideeën prematuur zijn, en men kan zich overigens afvragen of dit niet geldt voor het ganse “luchthavenbeleid” dat de laatste decennia door de Vlaamse overheid ontwikkeld is. In ieder geval moeten deze kwalitatieve elementen veel gedetailleerder uitgewerkt worden, en moet het vermeende belang ervan *per luchthaven* aangetoond worden.

## 2.7 Besluit over de MKBA

In vergelijking met buitenlandse MKBA's is de tijdshorizon te kort gekozen (2020-2040).

Daardoor worden de kosten van toekomstige investeringen geminimaliseerd en wordt, in geval van blijvende subsidiëring voor exploitatiekosten (o.a. beveiliging en brandweer) (A2 tot A5), de conclusie dat sluiting (A6) de beste optie is sterk onderschat.

Gezien de beperkingen van de overheidsfinanciën, en de maatschappelijke noden waarvoor onvoldoende middelen beschikbaar zijn, is subsidiëring van exploitatiekosten vanuit maatschappelijk oogpunt een onverdedigbare positie, des te meer wanneer toegepast op *drie* Vlaamse luchthavens.

De discontovoet voor investeringen is, conform diverse methodologische voorschriften en buitenlandse praktijk, te laag. Een lagere discontovoet leidt tot een hogere netto contante waarde van investeringskosten en versterkt dus de conclusie dat sluiting de beste optie is. Dit effect wordt belangrijker naarmate men met een langere tijdshorizon werkt.

---

<sup>29</sup> ECORYS, 2015, Maatschappelijke kosten-baten analyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport, pg. 52: “Uit de literatuur volgt een range van 0,6 tot 1 procent daling van de woningwaarde per 1 dB toename van de geluidshinder. Deze waarde geldt voor geluid dat boven een bepaalde drempelwaarde uitkomt. Immers, er is altijd een bepaalde hoeveelheid achtergrondgeluid aanwezig in de omgeving. Internationaal wordt veelal uitgegaan van een drempelwaarde van 55 dB(A) of zelfs 60 dB(A). Echter, hierbij wordt geen recht gedaan aan het feit dat ook beneden deze drempelwaarde er sprake is van geluidhinder. Ook kent geluidhinder van vliegtuigen een minder constant karakter dan van andere geluidsbronnen als spoorverkeer en wegverkeer, zo blijkt uit een recente studie van het CPB. In deze studie hanteert het CPB een drempelwaarde van 45 dB(A). Daarnaast gaat het CPB uit van een waardedaling van 0,8% per dB(A). Dit ligt in het midden van voornoemde range uit de internationale literatuur”.

De ruimtelijke effecten, geraamd op 18 mln €, zijn ten onrechte kwantitatief niet meegenomen, en daardoor is de conclusie dat sluiting de beste optie is met dit bedrag onderschat. Daarbij komt nog de niet berekende meerwaarde op het vlak van vastgoed ten gevolge van het opheffen van de huidige hoogtebeperkingen van gebouwen in de aanvliegzones.

De bijkomende daling van woningwaarde in de omgeving, die bij uitbreiding van de luchthaven onvermijdelijk is, werd niet in aanmerking genomen. Nogmaals een onderschatting van de conclusie dat sluiting de beste optie is.

De gekwantificeerde onderschatting van prioriteit voor het sluitingsscenario wordt in onderstaande tabel tegenover het door ECORYS berekende bedrag gesteld:

	A1	A2	A3	A4	A5	A6
mln €	Winstgevend scenario	Optimistisch scenario	Milieuscenario (huidige verdeling)	Milieuscenario (focus op lijnsegment)	Milieuscenario (focus op zakensegment)	Sluitingsscenario
Overzichtstabel 3.1 Antwerpen netto contante waarde	5	1	5	4	4	40
<i>waarvan :</i>						
transitie en saneringskosten luchthavensector	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-39
eenmalige ruimtelijk-fysieke effecten bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	(++)
correcties						
eenmalige ruimtelijk-fysieke effecten bij sluiting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	18
gecorrigeerde netto contante waarde						58

Een significante niet berekende onderschatting van prioriteit voor het sluitingsscenario (permanente subsidiëring, daling woningwaarde, potentiële meerwaarde door opheffing van hoogtebeperking op nieuwe gebouwen in de aanvliegzones, kosten voor gezondheidsschade) is in bovenstaande tabel niet inbegrepen.

Het belang van diverse kwalitatieve elementen die men als positieve effecten wil laten doorwegen om de drie luchthavens toch open te houden moet veel gedetailleerder geanalyseerd en zoveel mogelijk gekwantificeerd worden indien men beoogt de cijfermatig bekomen conclusies in de tegenovergestelde richting om te buigen. Zoniet is deze MKBA een aanfluiting van het geobjectiveerd onderzoek dat een methodologisch verantwoorde MKBA beoogt.

Sluiting van een luchthaven wordt in de MKBA als een dramatisch scenario voorgesteld. Men heeft het over “kapitaalvernietiging” waarmee bedoeld wordt dat de luchtvaartspecifieke infrastructuur (de verzonken kosten) niet recupereerbaar is en volledig moet afgeschreven worden, en een deel van de andere infrastructuur geen optimale bestemming kan krijgen en ook gedeeltelijk afgeschreven wordt. Dit is inderdaad erg, vooral wanneer dit het gevolg is van problematisch overheidsbeleid dat zich schuldig maakt aan de *verzonken kosten-drogredenering* (ook de *Concorde fallacy* genoemd: ‘we moeten verder, want er is nu eenmaal al zoveel geïnvesteerd’) en belastinggeld blijft spenderen aan drie Vlaamse luchthavens die alle verlieslatend zijn.

### 3 Opmerkingen bij “Beleidsopties voor Vlaamse visievorming”

Op het rapport over de MKBA volgt in het eindrapport een kort deel ‘*Beleidsopties voor Vlaamse visievorming op de regionale luchthavens en luchtvaart*’ (blz. 68-74). Dit hoofdstuk relateert op een niet-onderbouwde manier de resultaten van de MKBA (zie ook 1.1).

Voor Antwerpen wordt gewezen op het belang van een luchthaven voor de economische ontwikkeling van de regio<sup>30</sup> en het belang hierbij van een goede connectiviteit via deze luchthaven, op de werkgelegenheid gecreëerd door de luchthaven zelf, op de noodzaak aan opleidingscapaciteit voor piloten, op toekomstige mobiliteitsmogelijkheden (fixed-wing dronetransport en Urban Air Mobility, “*waarvoor een hub bij een grote agglomeratie nodig is*”), en op de mogelijkheden van integratie in een zonnepanelen park. Het studieteam stelt in de MKBA vast dat de haalbare scenario’s alleen mogelijk zijn bij permanente exploitatiesubsidies, die men probeert te rechtvaardigen via – tot nu toe vage – “*additionele kwalitatieve elementen*” en “*strategische beleidsopties*”.

Voor elk van deze items is transparante informatie over de plannen nodig, en vooral over de vraag – *per item* – of hier drie luchthavens voor nodig zijn. In het eindrapport ontbreekt daarover elk onderbouwd argument.

De boude stelling (blz. 69) dat... “*Beter is het allicht om verder te zetten met het actief uitbouwen van de drie Vlaamse regionale luchthavens*” is volledig ongefundeerd en compleet voorbarig.

#### Opleidingscapaciteit voor piloten (vliegscholen)

Wegens ecologische, veiligheids- en gezondheidsredenen is een luchthaven pal aan de rand van een grote stad onverantwoord. Zelfs ongeacht deze belangrijke redenen, zijn opleidingsmogelijkheden voor piloten en lawaaierig recreatief luchtverkeer in geen geval op hun plaats.

Van de vliegscholen die een jaarrekening neerleggen, zijn er vijf actief op de regionale luchthavens<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Dit is in ieder geval niet coherent met het verwaarloosbare geraamde effect op het vestigingsklimaat (zie 2. **Fout!** **Verwijzingsbron niet gevonden.**: Agglomeratie-effecten).

<sup>31</sup>

				Toegevoegde waarde 1000 €			Personeel (*) VTE		
				2019	2020	2021	2019	2020	2021
EuroPilot Center	(a)	AN	0832.745.592	504,9	460,3	n.b.	1,4	1,7	n.b.
Skywings Flight Training	(b)	AN	0673.567.307	186,8	300,4	332,0	1,0	1,6	2,2
BAFA - Ben Air Flight Academy	(c)	AN / OO	0420.916.553	-8,4	127,7	999,6	3,6	2,7	1,9
Ostend Air College (OAC)	(d)	OO	0456.177.934	300,8	400,9	n.b.	2,0	3,0	n.b.
ALFAKO	(e)	KW	0891.927.767	50,6	90,5	47,9	0,8	0,8	0,8



In Vlaanderen kan in dagonderwijs een beroepsopleiding tot piloot (General Aviation) gevolgd worden bij VIVES Oostende<sup>32</sup>. De andere vliegscholen zijn enkel gericht op onderricht voor recreatief vliegen. De ATPL-licentie die nodig is om lijnpiloot te worden kan daar, noch bij de andere vliegscholen op de regionale luchthavens, behaald worden, maar enkel bij vliegscholen gevestigd in Zaventem. Er is in de MKBA of in de aanvullende “*Beleidsopties*” geen informatie over het jaarlijks totaal aantal afgestudeerden. Transparantie is gewenst om de werkelijke opleidingsbehoeften te kunnen evalueren.

## Privé jets

De MKBA (blz. 35) vermeldt: “*Waar experts het wel over eens zijn, is de veranderende passagiersmix na de COVID-19 crisis. Enerzijds wordt er een daling in het business segment verwacht van 10 tot 50%. Bedrijven zijn immers gewoon geworden aan digitaal vergaderen en zien de toegevoegde waarde hiervan in. Voor vergaderingen met cliënteel wordt de toegevoegde waarde van een fysieke ontmoeting hoger ingeschat dan bij een vergadering met medewerkers van eenzelfde bedrijf (Accenture, 2021).*”

Het aandeel van toeristische luxe-vluchten in de privé jet markt zal toenemen.

En recente Europese studie geeft aan dat bijna de helft van de *privé jet*-reizen geen zakenvluchten maar toeristische reizen zijn, en dat de markt voor privé jet-vluchten sneller groeit dan deze van lijnvluchten<sup>33</sup>.

---

(\*) exclusief free lance instructeurs/piloten

De volledige lijst van vliegscholen: [https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/dto\\_list\\_belgium.pdf](https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/dto_list_belgium.pdf) en [https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/ato\\_list.pdf](https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/ato_list.pdf)

Beschikbare opleidingen in deze vliegscholen :

- (a) PPL(A) - including distance learning Modular / ATP(A) - Theoretical training only Modular / CPL(A) - Flight training only
- (b) PPL(A) / Modular ATP(A) - Theoretical training only / Modular ATP(A) - Theoretical training only - Distance learning / Modular CPL(A) - including distance learning
- (c) PPL(A) - including distance learning / Integrated ATP(A) / Modular ATP(A) - Theoretical training only / Modular ATP(A) - Theoretical training only - Distance learning / Modular CPL(A)
- (d) PPL(A) / Integrated ATP(A) / Modular CPL(A) - Flight training only MPL
- (e) PPL(A) - including distance learning / Modular ATP(A) - Theoretical training only - Distance learning / Modular CPL(A) - including distance learning

<sup>32</sup> Bij EuroPilot Center en OAC studeren jaarlijks samen 40 tot 45 personen af (Visienota, blz. 70-71).

<sup>33</sup> Transport & Environment, 2021, Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation? “In a recent survey by Private Jet Card Comparisons found that among their subscribers, perhaps influenced by Covid-19, 46% of them were planning to use private jets in the next six months to transport family members, 45% were planning to visit a second home, and only 35% will use them to conduct business. These numbers clearly demonstrate that the time saved by flying private is not necessarily of the utmost importance, and thus can not always be used as an excuse for the resulting disproportionate climate impact.” (blz. 11).

Er is geen enkele reden om te veronderstellen dat de toestand in de Vlaamse luchthavens van de algemene trend verschilt. Hoe dan ook is transparantie over de omvang en het belang van zakenvluchten noodzakelijk. Op basis van verifieerbare cijfers moeten de reden en de bestemming van de privé General Aviation vluchten geïnventariseerd worden. Bovendien is een grondige studie nodig over de huidige fiscale toestand, waarbij ook de landingsrechten en het gebruik van de aparte terminals in ogenschouw worden genomen.

Burgerplatform Vliegerplein stelt met betrekking tot privé vliegverkeer enkele uitgangspunten voorop.

- De milieuproblematiek is ruimer dan het al dan niet elektrisch of op waterstof vliegen. Per reiziger/km zal ook op termijn de ecologische impact van privé jets veel hoger blijven dan deze van lijnvluchten. De ecologische impact van het bouwen en de recuperatie een privé vliegtuig blijven groter. Ook is de gemiddelde gebruiksduur van private jets kleiner dan die van lijntoestellen.<sup>34</sup>
- Zowel zaken- als toeristische vluchten met private jets moeten aan zwaardere tarieven onderworpen worden.
- Zakenlui met verantwoordelijkheidszin nemen lijnvluchten.
- Geen luchthavens met belastinggeld openhouden om private jets te faciliteren.

## Drones en Urban Air Mobility

Het betreft hier enkel drones voor passagiersvervoer (fixed-wing drones). Voor andere drones is geen vliegveld nodig.

De markt voor urban air taxis is in volle ontwikkeling, sommige met een actieradius van meer dan 100 km. De commerciële exploitatie, met nog meer lawaai geproduceerd door de happy few, is onvermijdelijk. Zakenlui die geen taxi willen nemen kunnen in de toekomst vanaf Brussels Airport hun lijnvlucht laten aansluiten op een rechtstreekse vlucht naar de haven of een ander Antwerps bedrijventerrein. De luchthaven van Antwerpen is door de komst van de Urban Air Mobility voorbijgestreefd.

## Defensieactiviteiten

Het is niet duidelijk voor welke defensieactiviteiten de regionale luchthavens nodig zijn.

Op de luchthaven van Antwerpen kan in ieder geval geen enkel groot volgeladen militair vliegtuig landen of opstijgen.

---

“On connectivity, private aviation argues that it serves many city or area pairs not connected by direct commercial flights, providing “efficient vital connectivity between regions of different socio-economic status”, which illustrates their “indispensable role in the European economy”[ European Business Aviation Association, 2018]. The problem is that these “beneficial” flights once again represent a minority. More precisely, an alternative direct commercial flight exists for 72% of private aviation flights, a figure confirmed by the EBAA.” (blz. 11).

<sup>34</sup> Een toestel van bijvoorbeeld de TUI-groep wordt gemiddeld 20 jaar gebruikt. Voor private jets zie bv. de website van Flying Group.

## Uitwijkvluchthaven bij calamiteiten op Brussels Airport

De luchthaven van Antwerpen is wegens de korte startbaan niet bruikbaar voor het overgrote deel van de lijn- of chartervluchten.

De gebeurtenissen van 22 maart 2016 op Brussels Airport hebben aangetoond dat de luchthaven van Antwerpen nauwelijks een rol gespeeld heeft als uitwijkvluchthaven.

## Niet-aëronautische projecten

Ook hier strooit men in het deel “Beleidsopties” met wat losse ideetjes. We kunnen beter met de voetjes op de grond blijven en de inefficiëntie van kleine vluchthavens bekijken. Inefficiëntie impliceert dat ze grotendeels afhankelijk zijn van het belastinginfuus, en dus onverantwoord zijn wanneer ze niet in afgelegen gebieden gelokaliseerd zijn.

Deze inefficiëntie bleek o.a. uit het onderzoek van Halpern N. & Graham A.<sup>35</sup>

“A major reason for the poor performance of smaller airports is that most have insufficient traffic to drive down costs and achieve economies of scale. Irrespective of traffic volume, fixed costs related to large infrastructure such as runways and terminals, and certain operating costs (e.g. related to aspects of security and safety) need to be covered. These fixed costs can represent 70-90% of total costs. This means that costs per passenger, or unit costs, will be large when passenger numbers are low, but will decline if traffic increases, since the largely unchanged costs will be shared between more passengers.

In 2013, average operating cost for airports (excluding depreciation) per passenger for airports worldwide was US\$10.55. It was US\$ 14.04 for airports with less than 1 mppa [ million passengers per annum]. This less favourable situation for smaller airports has been confirmed by research which has looked at economies of scale or returns to scale at airports. *Other research has found that major airports are more efficient than regional ones.*

In terms of revenue generation, smaller airports are also likely to perform less well. In 2013, average unit revenues for airports worldwide was US\$ 20.02 compared with US\$ 14.32 for airports with less than 1 mppa. This is due to *lower non-aeronautical revenues, which is partly a consequence of it not being financially viable for smaller airports to offer a full range of commercial services.* The average retail revenue per square metre was US\$0.61 for airports with less than 1 mppa, US\$5.31 for airports with 1-5 million, US\$10-20 for airports with 5-25 million, and over US\$30 for airports with more than 30 mppa.<sup>19</sup> On the aeronautical side, the larger unit costs at smaller airports would suggest that higher airport charges should be levied. However, the greater competitive forces that smaller airports often face, combined with the fact that the airlines serving such airports may be low cost or regional carriers that are more sensitive to the level of airport charges, means that this may not be the case. Moreover, many small airports tend to be dominated by just a couple of carriers, which may increase the airline bargaining power when charges are set.”

---

<sup>35</sup> Halpern N. & Graham A., 2017, Performance and prospects of smaller UK regional airports, Journal of Airport Management, (manuscript, blz. 3).