

# De troef van onze regionale luchthavens

## Twee luchthavens bieden West-Vlaanderen unieke bereikbaarheid

**Paul Cattrysse**

Afdelingshoofd Personenvervoer en Luchthavens  
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

*De provincie West-Vlaanderen heeft het voorrecht twee luchthavens op haar grondgebied te herbergen: Oostende en Kortrijk-Wevelgem. De internationale bereikbaarheid die zij also kunnen bieden, vormt een strategisch waardevolle troef.*

*De huidige crisis in de luchtvaart mag het geloof in het belang van deze luchthavens niet doen wankelen. De sector rekent er immers op dat - na deze inzinking die haar gelijke nog niet gekend heeft - opnieuw een periode van expansie zal aanbreken.*

*De mutaties zijn echter van die aard dat de nieuwe groei onmogelijk de voortzetting van de trend van het verleden kan betekenen. Het is dus belangrijk de kansen en opportuniteiten te benutten. Hierbij kunnen vormen van gemeenschappelijke promotie van de luchthavens ondersteunend werken.*

*Ook wordt de internationale regelgeving inzake exploitatie, de beveiliging en het milieu zodanig complex en heeft deze zo'n verstrekkende gevolgen, dat een samenwerking - alleen al op het vlak van de kennisuitwisseling - een must wordt.*

*Op internationaal vlak stelt men trouwens vast dat niet alleen de luchtvaartmaatschappijen, maar ook de luchthavens allianties vormen om op deze wijze een betere positie te veroveren in de luchtvaartmarkt, synergieën te realiseren en de exploitatieproblemen beter te beheersen.*

### Inleiding

Onder impuls van Gouverneur Paul Breyne verrichtte de GOM West-Vlaanderen in 2000 een onderzoek naar de toekomst van de West-Vlaamse luchthavens en hun mogelijke samenwerking. De studie (september 2000) bestond uit volgende delen:

- een algemene beschrijving van het profiel, de activiteit en de financiële situatie van elke luchthaven;
- hun positionering ten opzichte van andere luchthavens;
- de plaats van de West-Vlaamse luchthavens in het Vlaamse luchtvaartbeleid;
- de mogelijke complementariteit tussen Oostende en Kortrijk-Wevelgem.

Deze studie vormde de aanzet tot verdere, permanente contacten tussen de beide luchthavens. Het is in dit

verband nuttig om met de beide West-Vlaamse luchthavens nader kennis te maken.

### De luchthaven Kortrijk-Wevelgem

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem wil zich vooral profileren als een goed bereikbare, soepel functionerende regionale vertrek- en aankomstplaats voor zakelijk vliegverkeer binnen Europa. De goede ontsluiting, de kleinschaligheid en bijgevolg de tijdswinst zijn troeven die door zakenmensen als uitermate belangrijk worden ervaren.

In tweede orde zijn ook het scholings- en trainingsverkeer van belang, gelet op de noodzaak van een goede initiatie en verdere opleiding van toekomstige piloten. De luchthaven biedt verder onderhouds- en herstellingsfaciliteiten die de luchtvaartactiviteit ondersteunen en die zorgen voor gespecialiseerde tewerkstelling.

Ten slotte maakt de luchthaven ook individueel toeristisch en vrijetijdsverkeer per vliegtuig mogelijk.



### Beheersvorm

De West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem c.v.b.a. (W.I.V.), exploitant van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, is een gemengd (78% publiek / 22% privaat) intergemeentelijk samenwerkingsverband met een belangrijke inbreng van de provincie. Deze intercommunale is opgericht op 1 augustus 1970 voor een termijn van dertig jaar, die inmiddels is verlengd tot 2019.

### Infrastructuur en uitrusting

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem heeft een start- en landingsbaan 25/07 met een lengte van 1.925 m en een breedte van 45 m. Ze ligt 19 m boven de zeespiegel. De luchthaven beschikt over een parkeerplatform van ongeveer 3000 m<sup>2</sup>. Ondanks een behoorlijk niveau van "general" en specifiek "business aviation" (zakenvliegverkeer) biedt de luchthaven nog heel wat reservecapaciteit. De luchthaven heeft geen slots. Het luchtruim is niet

gecontroleerd. Het personeel op de verkeersstoren, integraal door de W.I.V. tewerkgesteld en betaald, geeft enkel inlichtingen. De W.I.V. dringt aan op de organisatie van verkeersleiding door Belgocontrol, zoals op de andere Belgische luchthavens. De luchthaven is open van 8 uur (tijdens de weekends en op feestdagen vanaf 9 uur) tot zonsopgang of tot 21 uur in de zomer. Op verzoek kunnen commerciële vluchten ook buiten deze openingsuren terecht.

Bij de oprichting van het passagiersgebouw in 1992 is gemikt op een capaciteit van 150.000 passagiers per jaar. Een deel van de passagiers hoeft echter geen gebruik te maken van het luchthavengebouw, zodat dit nog een flinke groei aankan. De luchthaven biedt gratis parking voor 150 wagens. Deze capaciteit kan nog verdubbeld worden.

De bereikbaarheid via de weg is uniek door de aanwezigheid van diverse autosnelwegen vlakbij de luchthaven (E 403 Tournai-Brugge op 1 km, R 8 ring Kortrijk op 0,5 km en E 17 Antwerpen-Lille op 3 km) en daarnaast door het feit dat de omringende weginfrastructuur nog ver van verzadigd is. Dit heeft positieve gevolgen voor de omvang van het verzorgingsgebied van de zakenluchthaven: West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, West-Brabant, Noord-Henegouwen en de noordrand van de agglomeratie Lille-Roubaix-Tourcoing.

### Luchtvaartactiviteit: realisaties

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem haalde in de voorbije jaren de volgende verkeersresultaten (zie tabel 1):



■ De luchtvaartgebonden industriezone nabij de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is 3 ha groot. De facto gaat het over stalingsplaatsen voor een vijftigtal vliegtuigen en helikopters en enkele onderhoudsateliers en vliegscholen. Zeer recent kochten vier investeerders in totaal ruim 1,4 ha extra om te bebouwen.

Tabel 1  
Verkeersresultaten luchthaven Kortrijk-Wevelgem

Jaar	Bewegingen	Passagiers	Zakenvluchten	Professionele passagiers (*)
1997	38.276	86.734	4.825	16.271
1998	38.162	85.121	5.037	16.178
1999	39.155	84.120	5.408	15.983
2000	38.771	83.134	5.597	17.022
2001	38.631	84.853	5.462	19.090
2002	32.230	70.658	4.001	13.158

(\*) Onder professioneel verkeer wordt verstaan het op professionele wijze georganiseerd passagiersvervoer met een ingehuurd of een eigen vliegtuig of verkeer met een zakelijk doel, zogenaamd 'commercieel verkeer'. Het overige verkeer bestaat hoofdzakelijk uit scholings- en trainingsverkeer en in kleinere mate uit verplaatsingen in functie van vrije tijd of toerisme.

### Bedrijvigheid en werkgelegenheid

Op de luchthaven is een zeer belangrijke luchttaxi- en charter-operator aanwezig (*Westlink*, waarvan *Sky Service* deel uitmaakt) met de grootste vloot voor zakelijk verkeer in de Benelux (14 zakentoeustellen), een lokale onafhankelijke handlingmaatschappij met privé-partners, 7 vliegscholen waarvan twee met een compleet pakket naar Europese normen (de zogenaamde J.A.R., *Joint Aviation Regulation*), 6 erkende onderhoudsfirma's en tenslotte 13 helikopters en een 80-tal private vliegtuigen die zowel voor zakelijke als voor privé-doeleinden worden gebruikt. 25 private loodseigenaars stellen loodsruimte te huur. Op de luchtvaartgebonden industriezone ten noorden van de startbaan worden nog 3 hectaren grond te koop gesteld aan luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigeigenaars. In 2003 zal circa 5,5 ha bebouwd zijn.

De werkelijke waarde van de in 2002 gebaseerde vloot wordt geraamd op 62 miljoen euro. De gecumuleerde waarde van alle investeringen in private loodsen en gebouwen bedraagt 6,4 miljoen euro. De gecumuleerde investeringen in de luchthaveninfrastructuur sinds het ontstaan bedraagt 11,75 miljoen euro (inclusief de tunnel onder de startbaan aangelegd in 1973). In 2001 werd op de luchthaven een omzet van 18 miljoen euro gerealiseerd.

De luchthaven biedt rechtstreeks 75 voltijdse betrekkingen, hoofdzakelijk bij de gebaseerde luchtvaartmaatschappij annex onderhoudsfirma, de beheers- en de handlingmaatschappij, in de diverse vliegscholen en onderhoudsateliers en in de horeca.

### Milieuvergunning<sup>1</sup>

De luchthaven beschikt over een in beroep verleende milieuvergunning voor 5 jaar. Deze beperkt vooral het maximum aantal nachtvluchten<sup>2</sup> tot 180 per jaar (15 per maand). Hoewel dit aantal momenteel niet behaald wordt, is dit te beschouwen als een absoluut minimum om de miserie van commerciële luchthaven verder te vervullen. Het

aantal potentieel sterk gehinderde omwonenden bedroeg 39 over het referentiejaar 2000 en 25 in het jaar 2001.

### Financiële gegevens

De luchthaven beschikt over aëronautische ontvangsten (passagierstaks, landings- en opstijgingsvergoeding) en niet-aëronautische ontvangsten (verhuringen, algemene inkomsten, winsten uit brandstofverkoop, concessievergoedingen), alsmede over exploitatiedotaties. Hiermee dekt zij haar exploitatie-uitgaven. Deze evolueerden als volgt: (zie tabel 2)

De bijdragen van de gemeenten belopen momenteel 0,25 euro per inwoner.

Tabel 2  
Financiële gegevens luchthaven Kortrijk-Wevelgem (in euro)

Jaar	Aëronautische ontvangsten	Niet-aëronautische ontvangsten	Exploitatie-dotaties	Netto-exploitatieresultaat
1997	147.907	175.918	42.545	- 55.766
1998	165.571	156.652	42.511	- 67.976
1999	194.468	173.736	40.746	- 50.422
2000	232.811	196.250	44.385	- 30.181
2001	218.590	189.400	89.062	3.426

### Investeringsprojecten<sup>3</sup>

De luchthaven heeft voor de volgende jaren belangrijke projecten in het vooruitzicht:

- het vernieuwen van de verharding van de start- en taxibanen en van de afwatering;
- de installatie van een nieuwe startbaan-, taxibaan- en naderingsverlichting op startbaan 25;
- de oprichting van een autonoom functionerende brandweerpost;
- de plaatsing van een instrument voor het opvolgen van de dalingshoek van het vliegtuig, mits verkrijging apparatuur vanwege Belgocontrol;
- de aanleg van 150 extra autoparkeerplaatsen;
- de installatie van een bagagescanningsysteem;
- de uitbreiding van het parkeerplatform voor vliegtuigen tot 5.500 m<sup>2</sup> of 8.100 m<sup>2</sup>;
- de installatie van een meteostation.

### De luchthaven Oostende

De luchthaven Oostende is in de eerste plaats, maar niet uitsluitend, een vrachtluchthaven. De laatste jaren werd bewust een diversificatie van de activiteiten nagestreefd. Door deze aanpak en door een geleidelijk en thans volledig verbod op de lawaaierige *stage II* toestellen heeft de luchthaven haar kwalijke reputatie van luchthaven voor verouderde vliegtuigen afgegooid.

De luchthaven profileert zich als een *low cost* distributiecentrum voor het wereldwijde luchtvrachtvervoer en heeft een belangrijk aandeel in het intercontinentaal vrachtvervoer met toestellen die uitsluitend voor vracht bestemd zijn. Zij richt zich op de *just-in-time* markt en op de markt van het snel cargovervoer, het vervoer van levende dieren en dierlijke producten en van bederfbare waren en buitenmaatse vracht. De grootste troef is de flexibiliteit en snelheid bij de grondafhandeling. De geboden service, de lage kosten van brandstof, opslag en afhandeling laten toe in te spelen op de permanente evoluties in de markt. De trafiek is voor 35% export- en voor 65% import-gericht. Het importaandeel wordt steeds meer overwegend, hetgeen echter een eerder ongunstige evolutie is.

Dank zij een gerichte verkoopspolitiek, de flexibiliteit inzake vertrek- en aankomsturen (openstelling 24 uur op 24) en de intense samenwerking met de belangrijkste touroperators is de luchthaven er in geslaagd ook het charterverkeer uit te bouwen, zodat nu het ganse jaar door een aantal belangrijke zombestemmingen worden aangeboden.

De luchthaven heeft bovendien een functie op het vlak van de "kleine luchtvaart", voornamelijk training van de leerling-piloten en luchtvaarttechnische opleiding. In beperkte mate functioneert de luchthaven ook als zakenluchthaven.



Foto: Andre Deblauwe

Tabel 3  
Verkeersresultaten luchthaven Oostende

Jaar	Bewegingen (*)	Passagiers	Vracht in ton
1995	37.554	80.532	81.514
1996	36.400	90.474	91.768
1997	42.474	126.196	105.699
1998	41.702	124.385	87.868
1999	44.966	139.333	107.984
2000	44.060	123.984	93.472
2001	39.306	117.775	88.778
2002	37.336	103.375	57.131

(\*) De lokale vluchten, trainingsvluchten en touringvluchten omvatten 80% van de bewegingen. Het aantal charterpassagiers bedraagt 62% van het totaal.

### Beheersvorm

De luchthaven Oostende wordt sinds 1992 beheerd door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Personenvervoer en Luchthavens. Zij heeft het statuut van "Dienst met Afzonderlijk Beheer", waarvan de organieke regels zijn vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering van 8 juni 1994 (B.S. 20.10.1994). Deze beheersvorm laat de luchthaven toe met een zekere mate van autonomie te opereren en een eigen commercieel beleid te voeren. Voor de toekomst wordt gezocht naar een structuur die ook toelaat andere partners bij het beheer te betrekken. De deficitaire exploitatie en de noodzakelijke overheidsfinanciering van de investeringen maken deze zoektocht echter niet eenvoudig. Belgocontrol staat in voor de verkeersleiding, de radio-dienst en de weerkundige dienst. Krachtens het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Belgische Staat en het Vlaamse en het Waalse Gewest draagt Belgocontrol ook de hieraan verbonden kosten.

### Verkeer

Het verkeer kende de jongste jaren volgende evolutie: (zie tabel 3)

### Infrastructuur

De luchthaven van Oostende heeft een start- en landingsbaan 26/08 van 3.200 m, met een parallelle taxiweg langs een gedeelte van de baan. Zij is toegankelijk voor alle bestaande types van vliegtuigen. Baan 26 is uitgerust met een *Instrument Landing System* (ILS) categorie I. Het ILS categorie I op baan 08 zal in 2003 operationeel zijn. Momenteel beschikt de luchthavenbrandweer over voldoende modern materiaal om te voldoen aan de ICAO<sup>4</sup>-voorschriften voor een luchthaven van categorie 9. De tarmac voor het luchthavengebouw is 625 m op 226 m en biedt plaats voor 20 vliegtuigen, waaronder 5 breedromptoestellen. De tarmac van de bedrijvzone (530 m op 120 m), hoofdzakelijk bedoeld voor de afhandeling van cargo, heeft een capaciteit van 6 grote



Foto: Andre Deblauwe

### ■ Ostend International Airport

vliegtuigen. De luchthaven beschikt ook over een platform voor kleine vliegtuigen en helikopters. De beschikbare loodsruimte voor vracht beperkt thans de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven tot circa 120.000 ton vracht. De luchthaven rekt op de private sector om hierin verder te investeren. Het passagiersgebouw werd berekend op een capaciteit van 1,5 miljoen passagiers. Het bezit dus nog een aanzienlijke reservecapaciteit. De luchthaven heeft geen eigen slots<sup>5</sup> en kent geen overbelasting van het luchtruim. De gunstige ligging van de luchthaven, de goede ontsluiting naar het internationaal wegennet (E40 en A10), de uitbouw van een industrieterrein voor luchthavengebonden bedrijven en het zeer ruime passagiersgebouw maken - mits relatief beperkte investeringen binnen het huidige luchthavendomein - nog een belangrijke groei van de luchthavenactiviteit mogelijk.



Foto: Andre Deblauwe

■ Groenten en fruit worden uit een Egyptisch vliegtuig geladen. Ostend International Airport behandelt niet alleen vracht- maar ook passagiersvervoer.

## Bedrijvigheid en werkgelegenheid

Op de luchthaven van Oostende zijn onder meer 12 luchtvaartmaatschappijen, één luchttaxibedrijf, 17 vrachtagenten, één onafhankelijke grondafhandelaar, twee brandstofleveranciers, twee restaurants met voorzieningen voor catering, twee wegtransportbedrijven, vier expediteurs, één wisselkantoor en twee onderhoudsdiensten voor vliegtuigen gevestigd. Daarnaast is een vliegschool (*Ostend Air College*) actief en geven twee vliegclubs opleiding. Het aantal arbeidsplaatsen op de luchthaven varieert met de pieken in vracht- en passagiersvervoer en schommelt rond de 200 personeelsleden in overheidsdienst en 350 personeelsleden in de private bedrijven.

## Milieuvergunning<sup>6</sup>

De bijzondere voorwaarden van deze vergunning bepalen deels het kader waarin de luchthaven zich verder kan ontwikkelen.

Het aantal nachtelijke bewegingen<sup>7</sup> op jaarbasis wordt beperkt tot 900 bewegingen van toestellen groter dan 6 ton en 330 bewegingen van toestellen tot 6 ton (exclusief de helikopterbeloodsing van zeeschepen).

Tussen 1999 en 2002 daalde het aantal nachtvluchten met toestellen zwaarder dan zes ton met 59%. Terwijl er in 1999 nog 896 nachtbewegingen waren, werden er in 2002, weliswaar bij een sterke daling van de tonnenmaat, nog nauwelijks 368 nachtvluchten met vliegtuigen van meer dan zes ton geteld. Hieruit blijkt een verdere verschuiving van de activiteit naar de dag.

De luchthaven heeft een actieplan met een jaarlijks voortgangsrapport om het aantal potentieel ernstig gehinderden en het aantal inwoners binnen de LDN-geluidscontour van 55 dB(A) niet te doen stijgen. De geluidscontour LDN geeft de mate van geluidshinder aan waarbij rekening gehouden wordt met de grotere ervaren geluidshinder van een vliegtuig tijdens de nacht. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan andere milieuaspecten zoals dakpanschade, bereikbaarheid, energieverbruik, luchtkwaliteit en transportveiligheid.

In het kader van de milieuvergunning is een overlegcommissie werkzaam om de klachten van de omwonenden te

inventariseren, oplossingen voor te stellen en de omwonenden en de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en de te voeren milieupolitiek.

Sedert begin 2003 beschikt de luchthaven over een geluidsmeeetnet met vier vaste meetposten die in staat zijn om op continue basis metingen uit te voeren.

Het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek kreeg de opdracht om de invloed van de luchthavenactiviteit op de luchtkwaliteit in de omgeving te onderzoeken.

## Financiële gegevens

Voor de financiering van haar uitgaven beschikt de luchthaven over haar aëronautische en niet-aëronautische ontvangsten en over een exploitatiedotatie. Daarnaast stelt het Vlaamse Gewest jaarlijks ook een investeringsdotatie ter beschikking voor het buitengewoon onderhoud, de vernieuwing en uitbreiding van de infrastructuur, de gebouwen en de voertuigen. (zie tabel 4)

Voor 2002 was een hogere exploitatiedotatie noodzakelijk om het exploitatieverlies van 2001 en de daling van de inkomsten en de verhoging van de exploitatiekosten te compenseren.

## Toekomstige projecten

Tot op heden heeft het Vlaamse Gewest steeds gezorgd voor de nodige middelen om de uitgestrekte luchthaveninfrastructuur in stand te houden en te moderniseren, zodat zij kan beantwoorden aan de steeds strengere criteria van de internationale luchtvaart- en milieureglementering.

In dat kader werkt de luchthaven aan de volgende projecten:

- de uitvoering van herstellingswerkzaamheden aan de inschepingsvloer voor het passagiersgebouw;
- de verlenging van de taxibaan en het plaatsen van de bijkomende verlichting van zodra de verhoging van het verkeer deze noodzakelijk maakt;
- verbreding en versterking van de bestaande taxibanen;
- aanleg van een volledige ringweg aan luchtzijde;
- de verdere aanpassing en modernisering van de luchthavengebouwen en hun omgeving;
- de bouw van een nieuwe materieelloods;
- de plaatsing van olieafscidders;
- de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel;
- de vervanging van een brandweervoertuig en van een borstelmachine voor sneeuwruiming;
- de installatie van een perimeterdetectiesysteem.

## Besluit

Het is de betrachting van de W.I.V., daarin gesteund door het Streekplatform van de regio Kortrijk en door een studie

Tabel 4

Financiële gegevens luchthaven Oostende (in 1.000 euro)

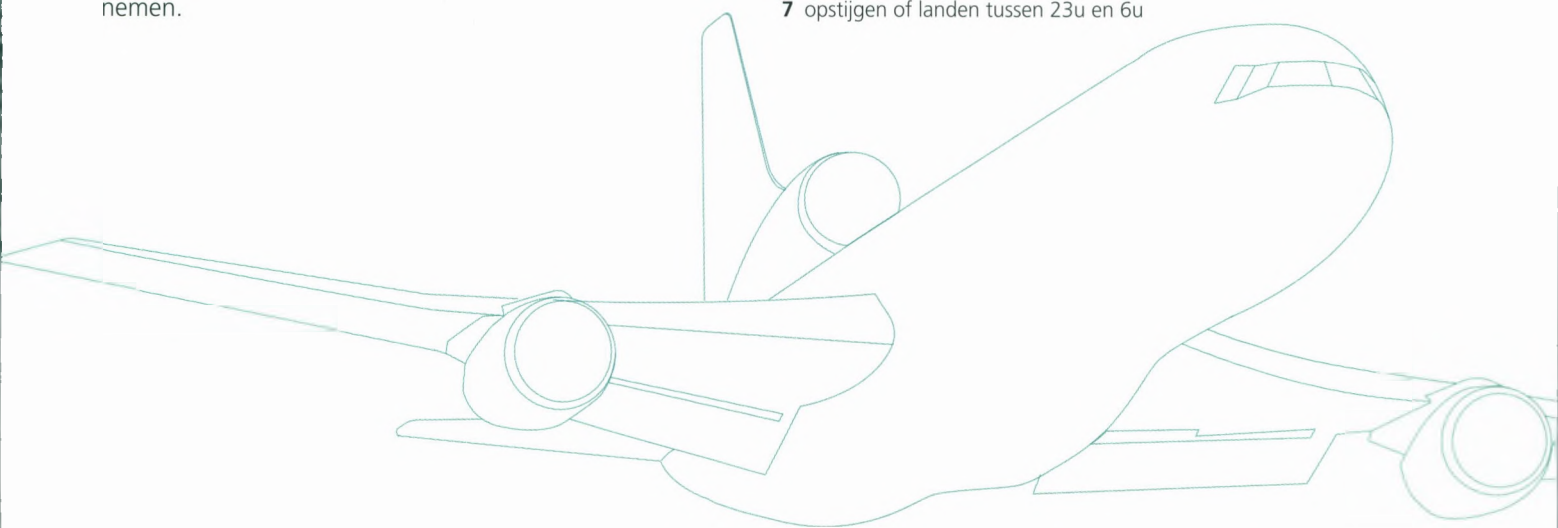
Jaar	Aëronautische ontvangsten	Niet-aëronautische ontvangsten	Exploitatie-dotatie	Investerings-dotatie	Exploitatie-resultaat
1997	2.907,8	1.046,1	1.675,7	4.067,9	637,1
1998	2.531,0	1.078,3	1.559,2	6.110,6	24,8
1999	3.160,6	1.132,9	1.576,6	3.710,9	151,2
2000	2.855,7	949,4	1.514,6	5.721,4	-233,0
2001	2.679,7	932,1	1.452,6	4.595,9	-1.351,0

van de GOM West-Vlaanderen, om in een of andere vorm samen te gaan met de luchthaven Oostende. Dergelijk luchthavennetwerk kan een logistieke troef vormen voor de provincie. Momenteel lopen initiatieven om deze troef maximaal uit te spelen. De discussie over de meest wenselijke beheersvorm is echter nog volledig open.

Ondanks de sterk uiteenlopende beheersvormen zijn gezamenlijke initiatieven niet onmogelijk. Het Vlaams Forum Luchtvaart, opgericht door de Vlaamse regering met als opdracht om tegen midden 2004 een advies uit te brengen over het gewenste Vlaams strategisch luchthavenbeleid op lange termijn, zal deze problematiek mede onder ogen nemen.

Het herstel van de conjunctuur in de luchtvaart zal zeker leiden tot een herneming van de activiteit op de luchthavens, hetgeen ook de werkgelegenheid zal ten goede komen.

- 1 9 maart 2000
- 2 tussen 23u en 06 u
- 3 De W.I.V. beschikt over een **strategisch plan** dd. januari 2002 dat op eenvoudig verzoek aan de directie (tel. 056/351412) wordt toegestuurd.
- 4 International Civil Aviation Organization
- 5 toegekende tijds marges voor landen en opstijgen
- 6 18 oktober 2000
- 7 opstijgen of landen tussen 23u en 6u



# [zicht

Is het de zuurstofrijke Noordzeelucht of de voortdurende deining van de golven? Of komt het door de ongreijpbare horizon? Feit is dat Goekint Graphics uit Oostende, reeds drie generaties lang, elke dag opnieuw zijn grenzen verlegt.

Grafische communicatie is onze corebusiness. Van ontwerp tot postklaar pakket, in elk stadium profileert Goekint Graphics zich dynamisch als een geïntegreerd grafisch bedrijf dat de nieuwste technologieën implementeert. Voeg daarbij de integrale kwaliteitszorg door een uitgezocht team van medewerkers en u weet meteen waarom Goekint Graphics u een zee van grafische oplossingen biedt. En dat hoort ook zo, bij een drukkerij aan de kust...

**GOEKINT**  
GRAPHICS

Industriezone 2 - B-8400 Oostende  
Tel. 059-51 43 43 - Fax 059-51 44 43  
e-mail: techcomm@goekint.be

**zicht op [NOORD]zee**

- tijdschriften
- jaarverslagen
- manuals
- corporate identity
- newsletters
- folders

**boeken**

**catalogi**

**prijslijsten**

**drukwerk binnenhuis-  
inrichting**

