



JAARVERSLAG
2000

VLAAMSE
REGIONALE
LUCHTHAVENS

*Antwerpen
Oostende*



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap



JAARVERSLAG
2000

VLAAMSE
REGIONALE
LUCHTHAVENS

Antwerpen
Oostende



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

Inhoudstafel

<i>Voorwoord</i>	5
<i>1. Beheersresultaten</i>	7
1.1. Verkeer	7
1.2. Financiële resultaten	8
1.3. Investerings	9
1.4. Personeelsbeleid	10
1.5. Luchthavenbeveiliging	10
1.6. Luchthavenvergoedingen	11
1.7. Milieuzorg	12
1.8. Aanstelling van de milieucoördinator	12
<i>2. Luchthaven Antwerpen</i>	13
2.1. Profiel van de luchthaven	13
2.2. Passagiersvervoer	13
2.3. Vrachtvervoer	14
2.4. Investerings	14
2.5. Milieuzorg	15
<i>3. Luchthaven Oostende</i>	17
3.1. Profiel van de luchthaven	17
3.2. Vrachtvervoer	17
3.3. Passagiersvervoer	18
3.4. Luchthavengebonden bedrijvenzone	19
3.5. Investerings	19
3.6. Nachtvluchten	20
3.7. Milieuzorg	20
3.8. Promotie	21
<i>Jaarrekening Luchthaven Antwerpen</i>	23
Balansen boekjaar 2000	24
Resultatenrekening boekjaar 2000	26
<i>Jaarrekening Luchthaven Oostende</i>	29
Balansen boekjaar 2000	30
Resultatenrekening boekjaar 2000	32
<i>Colofon</i>	35

Voorwoord

De Vlaamse luchthavens Antwerpen en Oostende hebben hun plaats binnen de expanderende luchtvaart weten te behouden. Dit is voor de Vlaamse economie niet zonder belang. De Vlaamse regering heeft in 2000 bevestigd dat zij haar luchthavens in de volgende vijf jaar verder wil ondersteunen. Zij rekent op een verdere expansie van de activiteit binnen de randvoorwaarden voor het milieu die in de nieuwe milieuvergunning van elke luchthaven werden omschreven. De aanstelling van een externe milieucoördinator waarborgt de effectieve afstemming van de exploitatie op de Vlaamse-normen, al is deze taak heel complex en zal zij heel wat middelen opeisen en in de tijd moeten gespreid worden. Deze aanpak zal echter toelaten het milieu-aspect met meer realiteitszin en streven naar effectiviteit aan te pakken.

De luchthaven Antwerpen heeft, na enkele moeilijke jaren, een nieuw elan gevonden. De kaap van 250.000 passagiers, die de luchthaven op het Europees netwerk zet, werd opnieuw overschreden. Deze luchthaven sluit nauw aan bij het stedelijk gebied van Antwerpen, en draagt er de voordelen maar ook de nadelen van. Een verdere groei is noodzakelijk om de financiële situatie te verbeteren en de toegevoegde waarde voor de Antwerpse agglomeratie beter in te vullen. Hiertoe werden tal van promotie-initiatieven genomen. Ook op het vlak van de milieuhinder werden goede resultaten bereikt. Het aantal gehinderde omwonenden is, blijkens de jongste geluidscontourberekening, opnieuw afgenomen. Aan de basis hiervan ligt een bewust beleid om het aantal trainingsvluchten te beperken en de inspanning van veel private luchtvaartbedrijven om het geluidsniveau van hun toestellen te verminderen.

De luchthaven Oostende kent thans een diepgaande reconversie van de activiteit, die vooral het gevolg is van de strenge toepassing van de Europese geluidsnormen. Deze omschakeling verklaart mede de terugloop van de activiteit in het verslagjaar. De doelstelling om de nachtelijke hinder te beperken is in 2000 zeker bereikt. Eens het Instrument Landing System op de baan 08 is gerealiseerd, zal hier nog meer resultaat kunnen behaald worden. Het vertrouwen van verschillende belangrijke operatoren in de luchthaven Oostende werd echter bevestigd, zodat de toekomst hoopvol kan tegemoet gezien worden. Vermeldenswaard voor het voorbije jaar is ook de geleidelijke voltooiing van de renovatie van het passagiersgebouw. Eind 2002 zal het uit 1968 daterende luchthavengebouw volledig vernieuwd zijn. Het resultaat mag gezien worden.

Ten slotte is het belangrijk er op te wijzen dat het goede functioneren van de luchthavens slechts mogelijk is door een nauwe samenwerking tussen een zeer groot aantal, zeer diverse afdelingen en disciplines binnen en buiten het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Op dit vlak is de voorbije jaren grote vooruitgang geboekt en kunnen de luchthavens model staan. Dat het dagelijks beheer van de luchthavens en de modernisering van de infrastructuur en de uitrusting niet zozeer een kwestie is van middelen, maar in de eerste plaats van mensen en goede samenwerking tussen overheden, kan niet genoeg onderstreept worden. Allen die hiertoe hebben bijgedragen verdienen onze grote waardering en dank.

ir. Johan Vanderheyden
Directeur-generaal van de Administratie Wegen en Verkeer.

I. BEHEERSRESULTATEN

De Vlaamse regionale luchthavens Antwerpen en Oostende worden sinds 1992 beheerd door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Personenvervoer en Luchthavens. Zij hebben 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 beheersformule laat de luchthavens toe met een zekere mate van autonomie te opereren en een eigen commercieel beleid te voeren, en biedt anderzijds de mogelijkheid om voordeel te halen uit de integratie in het grote geheel van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

De luchthavens kunnen beschikken over hun aëronautische en niet-aëronautische ontvangsten, alsmede over een exploitatiedotatie.

Daarnaast stelt het Vlaamse Gewest jaarlijks ook een investeringsdotatie ter beschikking voor de vernieuwing en uitbreiding van de infrastructuur en de gebouwen.

Het exploitatiepersoneel van de luchthaven maakt deel uit van het personeel van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Belgocontrol, rechtsopvolger van de Regie der Luchtwegen, staat in voor de verkeersleiding, de radiodienst 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.

I.1. VERKEER

Het verkeer op de Vlaamse regionale luchthavens kende in de jongste jaren volgende evolutie :

luchthaven Antwerpen

	Bewegingen	Passagiers	Vracht in ton
1989	68.436	170.082	154
1990	60.670	163.969	490
1991	58.206	149.418	120
1992	65.590	181.419	1.300
1993	56.361	212.970	1.582
1994	58.956	253.215	2.239
1995	57.625	260.966	10.807
1996	61.182	272.989	9.883
1997	66.109	257.887	8.010
1998	62.462	221.523	6.860
1999	74.370	231.113	7.281
2000	66.909	261.576	7.997



luchthaven Oostende

	Bewegingen	Passagiers	Vracht in ton
1989	47.343	101.725	33.204
1990	48.939	109.607	47.521
1991	47.223	87.302	50.363
1992	37.826	85.731	44.283
1993	34.858	81.902	42.734
1994	38.120	94.368	60.198
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	139.509	107.984
2000	44.060	123.984	93.472

1.2. FINANCIËLE RESULTATEN

De financiële resultaten worden geanalyseerd op basis van de jaarrekeningen van beide luchthavens. Deze jaarrekeningen vindt men achteraan in het jaarverslag.

Luchthaven Antwerpen

In 2000 stegen de aëronautische opbrengsten met 12,5 % ten opzichte van 1999. De niet-aëronautische opbrengsten bleven nagenoeg constant.

De sterke toename van de aëronautische inkomsten vloeit voort uit de stijging van het aantal passagiers met meer dan 13 %.

De stijging van de activa is o.a. het gevolg van de investeringen in infrastructuur en uitrusting. De modernisering van de waterleiding neemt ongeveer 27 miljoen F in beslag.

De personeels- en werkingsuitgaven en de roerende investeringen van de luchthaven zijn voor 74 % gedekt door de aëronautische en niet-aëronautische inkomsten.

De luchthaven realiseerde in 2000 een positief netto resultaat van 9,1 miljoen F, tegenover een netto verlies van 2,5 miljoen in 1999. Deze positieve evolutie is toe te schrijven aan de verhoogde dotatie in 2000, (41,2 M waarvan 37,9 M werd uitgekeerd, tegenover 30 M in 1999) en aan de stijging van het passagiersverkeer.

Luchthaven Oostende

In 2000 daalden de aëronautische opbrengsten met 9,6 % ten opzichte van 1999. De niet-aëronautische opbrengsten namen af met 16,1 %.

De daling van de aëronautische inkomsten is het gevolg van een achteruitgang van het vracht- en passagiersvervoer.

De daling van de niet-aëronautische opbrengsten vloeit voort uit de ongunstige neveneffecten van het afgenomen verkeer op de activiteiten van de concessiehouders op de luchthaven die rechtstreeks samenhangen met het verkeer.

De stijging van de activa is het gevolg van aanzienlijke investeringen in infrastructuur, voornamelijk de plaatsing van een ILS cat I voor baan 08, de aanleg van een interne verbindingsweg en de uitbreiding en vernieuwing van de afsluiting.

De personeels- en werkingsuitgaven en de roerende investeringen van de luchthaven zijn voor 72 % gedekt door de aëronautische en niet-aëronautische inkomsten.

De tegenvallende resultaten op het vlak van de bedrijfsopbrengsten en de meeruitgaven op het vlak van bezoldigingen hebben hun weerslag op het behaalde netto resultaat in het jaar 2000. De luchthaven boekte een netto verlies van 9,4 miljoen F. Dit is een forse achteruitgang t.o.v. het jaar 1999 waarin de netto winst nog 6,1 miljoen F bedroeg.

1.3. INVESTERINGEN

De inspanningen om de luchthavens Antwerpen en Oostende verder te moderniseren werden ook in 2000 doorgezet. Het Vlaamse Gewest stelde 286,2 miljoen F ter beschikking. Daarnaast realiseerden beide luchthavens nog voor 11,9 miljoen F eigen investeringen en aankopen. Sedert 1989, jaar waarin de regionale luchthavens naar het Vlaamse Gewest werden overgedragen, werd in totaal 2.427,3 miljoen F in de infrastructuur geïnvesteerd.

- * in de jaren 1989 tot 1991 : voor een totaal van 150 miljoen, ten laste van de Regie der Luchtwegen
- * in 1991 : voor 195,5 miljoen ten laste van de Vlaamse begroting ;
- * nadien werden volgende kredieten van het Vlaamse Gewest vastgelegd
 - in 1992 : 178,4 MF
 - in 1993 : 166,8 MF (+ 32 MF ten laste van het Impulsprogramma Oostende)
 - in 1994 : 174,3 MF
 - in 1995 : 178,5 MF
 - in 1996 : 302,6 MF (+ 20,0 MF ten laste van het Impulsprogramma Oostende)
- * vanaf 1997 ontvangen de luchthavens een afzonderlijke investeringsdotatie, excl. BTW.

1997	232,2 MF
1998	303,1 MF
1999	207,7 MF
2000	286,2 MF



Voor de luchthaven Antwerpen werden in het verslagjaar 55,4 miljoen F investeringsuitgaven ten laste genomen van het Vlaamse gewest, voor de luchthaven Oostende 230,8 miljoen F.

Deze investeringsbudgetten maakten het mogelijk een aantal belangrijke projecten te realiseren op beide luchthavens.

Hierbij kregen de luchthavens de gewaardeerde medewerking van Belgocontrol en van meerdere diensten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap :

- de afdelingen Wegen en Verkeer Antwerpen en Wegen en Verkeer West-Vlaanderen ;
- de afdeling Gebouwen ;
- de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Gent en Antwerpen.

Ook de Algemene Administratieve Diensten van het departement Leefmilieu en Infrastructuur hebben in grote mate de luchthavens bijgestaan in het vervullen van hun exploitatietaak.

1.4. PERSONEELSBELEID

Op de luchthavens Antwerpen en Oostende werkten eind 2000 respectievelijk 70 en 111 personeelsleden :

	luchthaven Antwerpen	luchthaven Oostende
directie, administratie, boekhouding, navigatie	13	12
luchthaveninspectie	4	7
luchthavenbeveiliging	19	21
seingever, bird control unit	—	15
brandweer	24	35
garage - arbeiders	—	6
elektriciteit	3	8
schoonmaak	7	7
Totaal	70	111

Deze personeelsleden hebben in alle omstandigheden blijk gegeven van een grote vakbekwaamheid en bereidheid tot inzet.

1.5. LUCHTHAVENBEVEILIGING

In de loop van 2000 werd nogmaals de klemtoon gelegd op het belang van een degelijke beveiliging van de regionale luchthavens. Dit aspect kwam nog meer in de belangstelling naar aanleiding van overvallen op waardentransporten op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Zodoende werd met name op de luchthaven Antwerpen werk gemaakt van een bijkomende verstrenging van de procedures en veiligheidsmaatregelen rond waardentransporten en werd op 1 februari 2000 het elektronisch toegangscontrolesysteem met koppeling aan een aantal concessiehouders van de luchthaven operationeel. Daarenboven werden meerdere uitbreidingen van het toegangscontrole- en camerabewakingssysteem vastgelegd en dit voor een bedrag van 7 miljoen Bfr.

Met betrekking tot de luchthaven Oostende situeerden de meeste investeringen inzake veiligheid zich op het vlak van de zware infrastructuur. Hieronder vielen ondermeer de aanschaf van een bijkomende Sides-schuimwagen (Crash-tender) voor de luchthavenbrandweer en het opstarten van de aanleg van een interne verbindingsweg naar de bedrijvenzone.

Tenslotte werd in 2000, voornamelijk ten behoeve van de luchthaven Oostende, een omvangrijk contract, ten bedrage van 38 miljoen Bfr, vastgelegd tot plaatsing van 8,5 kilometer nieuwe perimeteromheining. Deze omheining, welke voldoet aan de geldende ICAO-richtlijnen, zal enerzijds uit staal en anderzijds, teneinde de radiogeleidingsapparatuur (ILS) op het luchthaventerrein niet te storen, uit een composietmateriaal worden opgetrokken.

Gedurende de maand juni vond het voetbaltornooi "Euro 2000" plaats in Nederland en België, waarbij de nodige supportersstromen in de juiste en veilige banen moesten geleid worden. De regionale luchthavens waren nauw betrokken bij de voorbereiding en de organisatie van de voor het tornooi uitgewerkte mobiliteitsstructuren. Hierdoor werden, mede dankzij de vlotte en efficiënte samenwerking met de lokale en federale politiediensten, Belgocontrol, SABENA, het federale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur evenals de Interdepartementale Mobiliteitscel "Euro 2000" de verschillende supportersstromen gescheiden behandeld en kende deze activiteit een vlot verloop.

1.6. LUCHTHAVENVERGOEDINGEN

Op 1 april 2001 werd de tweejaarlijkse aanpassing van de luchthavenvergoedingen doorgevoerd. Het vorige ministerieel besluit houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen dateerde immers van 10 maart 1999. Laatstgenoemd besluit werd evenwel nog twee keer gewijzigd. Het besluit van 16 december 1999 leidde tot de afschaffing van de kwartaalabonnementen en het besluit van 21 maart 2000 verwezenlijkte de hervorming van het tarievenstelsel voor niet-commerciële vluchten.

Met het oog op een betere leesbaarheid werd voor elke luchthaven een afzonderlijk ministerieel besluit genomen. Beide besluiten dateren van 16 maart 2001 en werden op 30 maart 2001 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

De aanpassing van de luchthavenvergoeding legt enkele specifieke accenten. De passagierstaks werd verhoogd van 300 tot 320 F voor beide luchthavens. De landings- en opstijgingsvergoedingen bedragen vanaf 1 april 2001 95 F per ton voor bewegingen tussen 6u30 en 23u op de luchthaven van Antwerpen.

Op de luchthaven van Oostende wordt eveneens 95 F per ton aangerekend voor bewegingen tussen 7u en 23u en 140 F per ton voor bewegingen tussen 23u en 7u. De commerciële reducties aan vrachtmaatschappijen op de luchthaven Oostende werden aangepast, teneinde deze meer in overeenstemming te brengen met de formules die op andere luchthavens gehanteerd worden.



1.7. MILIEUZORG

De maatschappelijke tendens, waarbij in steeds toenemende belang gehecht wordt aan de milieuhinder die onlosmakelijk verbonden is met de exploitatie van beide luchthavens, kwam verder tot uiting in het jaar 2000. De belangen van de omwonenden staan centraal in de milieuvergunningen, die in oktober 2000 voor elke luchthaven werden uitgevaardigd.

De luchthavens hebben als belangrijke opdracht te streven naar een beperking van de hinder voor de omwonenden. Anderzijds mogen de diverse milieutechnische bepalingen de toekomst van de luchthavens niet in gevaar brengen.

De Europese instanties zullen er moeten over waken dat de milieutechnische maatregelen voor alle communautaire luchthavens zodanig op elkaar afgestemd worden dat er omwille van het milieuaspect geen concurrentievervalsing kan optreden.

1.8. AANSTELLING VAN DE MILIEUCOÖRDINATOR

Op 1 september 2000 werd ir. Isabel Dobbelaere, werkzaam bij het Westvlaams Economisch Studiebureau, Milieuonderzoek en -advies, aangesteld als externe milieucoördinator voor beide luchthavens.

De verplichting een milieucoördinator van het tweede niveau aan te stellen werd aan de beide luchthavens opgelegd. In de milieuvergunning van de luchthaven Antwerpen werd expliciet bepaald dat een milieucoördinator dient aangesteld te worden, terwijl de luchthaven van Oostende een inrichting is waarvoor overeenkomstig titel II van het VLAREM een milieucoördinator moet voorzien worden.

Het takenpakket van de milieucoördinator is zeer omvangrijk en impliceert een grote verantwoordelijkheid m.b.t. alle milieutechnische aspecten van de luchthavenexploitatie.

De milieucoördinator moet o.a. waken over de correcte toepassing van de bepalingen, opgelegd door de milieuwetgeving en de milieuvergunning. De milieu-investeringen en de meetstrategie i.v.m. de diverse vormen van milieuvervuiling moeten opgevolgd worden. De coördinator staat bovendien in voor de opmaak van het milieujaarverslag en het bijwerken van de jaarlijkse aangifte aan de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) en aan de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM).

2. LUCHTHAVEN ANTWERPEN

2.1. PROFIEL VAN DE LUCHTHAVEN

De luchthaven Antwerpen wil zich voornamelijk profileren als een regionale city-airport. De luchthaven is uitgegroeid tot een compacte, snelle en comfortabele luchthaven, gericht op klantvriendelijkheid, betrouwbaarheid, tijdswinst voor de passagier door het "20 minuten concept" en een persoonlijke dienstverlening. Het grote pluspunt voor de zakenreiziger is de punctualiteit van de luchtvaartmaatschappijen.

De klanten hebben de luchthaven het imago van "Stress-free" en "The friendly airport" toegekend. Er zijn immers geen lange wachttijden of grote loopafstanden, geen tijdverlies in drukke terminals en geen tijdrovende verplaatsingen.

Er wordt naar gestreefd zo veel mogelijk in te spelen op de behoeften van de passagiers, operators en gebruikers. Ook de wensen van de moderne, mobiele zakenlui tracht men zo goed mogelijk te vervullen. Maximale mobiliteit is immers een basisvoorwaarde voor zakelijk succes. Vanuit Antwerpen worden meer dan vijfhonderd luchthavens rechtstreeks aangevlogen door diverse zakenvliegtuigen.

Het aanbod van de luchthaven bestaat uit dagelijkse lijndiensten naar London City (5 x per dag), Amsterdam-Schiphol (4 x per dag) en Genève (3 x per dag).

In 2000 waren er op de luchthaven een vijftigtal bedrijven en verenigingen actief. De luchthaven biedt rechtstreeks werk aan ongeveer 500 personen.

2.2. PASSAGIERSVERVOER

In 1997 en 1998 kende het totaal aantal passagiers op de luchthaven van Antwerpen telkens een teruggang. In 1999 noteerde men echter een lichte stijging van het aantal vervoerde passagiers en in het jaar 2000 werd deze positieve evolutie krachtig verdergezet.

Het aantal passagiers steeg met 13,2 % vooral dankzij de heropleving van het commercieel verkeer. De lijndiensten kenden een stijging van het aantal passagiers met meer dan 14 %. De verbinding Antwerpen - London City leverde 5539 extra passagiers op t.o.v. 1999, terwijl de verbinding Antwerpen - Genève goed was voor 17.051 bijkomende passagiers.

Op basis van de resultaten van het eerste trimester en rekening houdend met de nieuwe tour-operating zomerprogramma's mag men voor 2001 een passagierstotaal van 280.000 à 300.000 (stijging met 15 % t.o.v. 2000) vooropstellen.



Aantal passagiers

	1996	1997	1998	1999	2000
Commercieel verkeer					
Geregelde vluchten	204.972	189.455	155.060	157.120	179.578
Zakenvluchten	9.746	7.712	8.971	8.985	9.288
Chartervluchten	2.863	5.000	3.740	3.499	4.606
Totaal	217.581	202.167	167.771	169.604	193.472
Niet commercieel verkeer					
Lokale vluchten	18.095	13.100	12.986	12.687	12.912
Trainingsvluchten	22.326	27.430	27.326	32.927	36.147
Touringvluchten	11.662	11.380	11.315	13.670	16.226
Andere vluchten	3.325	3.810	2.125	2.225	2.819
Totaal	55.408	55.720	53.752	61.509	68.104
Algemeen totaal	272.989	257.887	221.523	231.113	261.576

2.3. VRACHTVERVOER

De luchthaven van Antwerpen is een compact distributiepunt van luchtvracht. Deze wordt in het vrachtcentrum aan de luchthaven gepalletiseerd en met vrachtwagens overgebracht naar de mega-luchthavens (Schiphol, Parijs en Frankfurt) voor intercontinentaal transport. Het distributiepunt is een toegevoegde waarde voor agenten die ook vrachtvervoer met andere vervoerswijzen organiseren. Dit geldt in het bijzonder voor waardevolle zendingen. In 2000 werd voor een totaal van 7.997 ton via het vrachtcentrum van de luchthaven verhandeld.

2.4. INVESTERINGEN

In het jaar 2000 ontving de luchthaven Antwerpen een dotatie van 55,4 miljoen frank voor investeringen. Hiermee werden de werken aan taxibaan E en herstellingen aan Apron I, de aanleg van de ringweg aan de noordzijde van de luchthaven naar de DVOR-installatie en de modernisering van de afsluiting aan de Vosstraat vastgelegd. Eveneens werden de laatste ascarelgekoelde transformatoren vervangen door nieuwe installaties.

Een belangrijke investering van 27 miljoen frank werd voorzien voor het aanleggen van een volledig nieuwe waterleiding ter vervanging van de huidige verouderde en deficiënte installatie.

Voor beplantingswerken en de plaatsing van de fontein bij het parkje naast het museum "Stampe-Vertongen" werd 3,5 miljoen frank besteed. Dit parkje valoriseert de hele museumsite die aan de luchthaven verbonden is.

Wat de gebouwen betreft werden er voor een totaal van 5 miljoen frank kleinere werken uitgevoerd voor onderhoud en herstellingen.

Op het gebied van de uitrusting werd 7 miljoen frank besteed aan de uitbreiding van het toegangscontrolesysteem met camerabewaking.

De eigen investeringen evolueerden als volgt :

1993	0,9 miljoen
1994	4,1 miljoen
1995	12,6 miljoen
1996	4,4 miljoen
1997	38,3 miljoen
1998	2,4 miljoen
1999	6,4 miljoen
2000	1,8 miljoen

Deze eigen middelen werden vooral geïnvesteerd in verbeteringen aan de eigen installaties.

2.5. MILIEUZORG

De zorg voor het milieu wordt steeds belangrijker.

De milieuvergunning voor de luchthaven Antwerpen kwam tot stand na beroep tegen de beslissing van 24 februari 2000 van de Bestendige Deputatie van de provincieraad van Antwerpen houdende aktenaam van de milieuvergunningsaanvraag geldend als vergunning.

Op 10 oktober 2000 ondertekende de Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw het besluit met betrekking tot het VLAREM-vergunningsdossier.

De milieuvergunning zal een grote impact hebben op de verdere ontwikkeling van de luchthavenactiviteiten.

Zij legt onder meer op dat de geluidscontouren en het aantal potentieel ernstig gehinderden jaarlijks dient berekend. Het aantal potentieel ernstig gehinderden mag niet stijgen t.o.v. het referentiejaar 2000. Bovendien moet de exploitant een saneringsstudie voorleggen aan de bevoegde diensten om de lawaaihinder zoveel mogelijk terug te dringen.

De vergunning legt eveneens op dat er een geluidsmetnet dient geïnstalleerd te worden. Dit meetnet zal begin 2002 operationeel zijn.

De vergunning schrijft ook de installatie van een overlegcommissie voor met als opdracht de klachten van de omwonenden te inventariseren, mogelijkheden ter oplossing voor te stellen en de omwonenden alsook de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en de te voeren milieupolitiek.



In de commissie zetelen vertegenwoordigers van de betrokken gemeentebesturen, de Bestendige Deputatie, de Bond Beter Leefmilieu, de exploitant en de omwonenden van de luchthaven. De commissie kwam een eerste keer bijeen op 28 maart 2001 en zal minstens één maal per kwartaal bijeengeroepen worden.

De door de vergunning opgelegde verplichting een milieucoördinator van het tweede niveau aan te stellen, werd reeds hoger onder punt 1.8. vermeld.

Milieuzorg omvat echter meer dan het voldoen aan de bepalingen van de milieuvergunning. Zo werd in het jaar 2000 vooral aandacht besteed aan de verfraaiing van de omgeving van de luchthaven, in samenwerking met de stad Antwerpen. In samenhang met de uitbreiding van het museum "Stampe-Vertongen" werd aan de voorzijde van de luchthaven een park met spotterzone aangelegd.

Om de lawaaihinder voor de omwonenden te verminderen werden er - via het ministerieel besluit van 21 maart 2000 - maatregelen genomen om de trainingsactiviteit te verminderen. De hieruit resulterende spectaculaire afname van het aantal trainingsvluchten leidde tot een daling van het totaal aantal vliegbewegingen met 10 %. Ondanks deze inspanningen nam het aantal klachten i.v.m. milieuhinder toe van 19 in 1999 tot 29 in 2000.

3. LUCHTHAVEN OOSTENDE

3.1. PROFIEL VAN DE LUCHTHAVEN

De luchthaven van Oostende heeft een bevoorrechte geografische ligging binnen het industriële hart van Europa.

Zij biedt een uitgebreide infrastructuur (startbaanlengte 3.200 m) en een degelijke accommodatie voor alle types van vliegtuigen en alle soorten van trafiek. De baan 26 is uitgerust met een Instrument Landing System (ILS) cat IIIa. Het ILS cat II op baan 08 zal begin 2002 operationeel zijn. De tarmac heeft een capaciteit van 20 vliegtuigen, waaronder 5 plaatsen voor breedromptoestellen.

De luchthaven is erkend als E.U. grensinspectiepost voor het vervoer van levende dieren, dierlijke producten en bederfbare waren.

Zij is 24 uur op 24 operationeel, heeft geen eigen slots en kent geen overbelasting van het luchtruim. Ook de nabijheid van de zee is een voordeel voor het aanvliegen van de luchthaven.

Het hoofdbestanddeel van de activiteit is gericht op het vrachtvervoer en de passagierscharters.

De luchthaven profileert zich als een low cost distributiecentrum voor het wereldwijde luchtvrachtvervoer en heeft een belangrijk aandeel in de full- freight - operaties. Zij richt zich op de just-in-time markt en op de markt van cargo-quick-service en outsize cargo. De grootste troef is de flexibiliteit bij de grondaafhandeling. De luchthaven behoort tot het "global network" van de luchtvracht. De trafiek is voor 48,4 % export- en voor 51,6 % importgericht.

Op de luchthaven van Oostende zijn o.m. 11 luchtvaartmaatschappijen, 1 Air Taxi onderneming, 13 air brokers, 1 onafhankelijke grondaafhandelaar, 2 brandstofleveranciers, 2 restaurants met voorzieningen voor catering, 2 wegtransportbedrijven, 4 expediteurs, 1 wisselkantoor en 2 onderhoudsdiensten voor vliegtuigen gevestigd.

De tewerkstelling 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 sector.

Momenteel beschikt de luchthavenbrandweer over voldoende modern materiaal om te voldoen aan de ICAO-voorschriften voor een luchthaven van categorie 9.

3.2. VRACHTVERVOER

Het vrachtvervoer bereikte in 2000 een totaal van 93.472 ton. Dit is een daling met 13,4 % t.o.v. het vrachtvolume in 1999. Het betreft hier uitsluitend met vliegtuigen vervoerde vracht.

Het aantal vluchten met breedromptoestellen is in sterke mate afgenomen. Daarnaast was er een merkelijke daling van het aantal nachtvluchten voornamelijk als gevolg van het nachtelijk opstijgverbod voor stage II-vliegtuigen, dat van toepassing is vanaf 1 januari 2000 en van het feit dat de luchthaven meer dan een maand 's nachts voor alle verkeer gesloten was wegens werken voor de installatie van de ILS op de baan 8.



Vrachtverkeer in ton

	Invoer	%	Uitvoer	%	Totaal
1993	19.807	46,3	22.927	53,7	42.734
1994	24.077	40,1	36.121	59,9	60.198
1995	34.338	42,1	47.176	57,9	81.514
1996	37.702	41,1	54.066	58,9	91.768
1997	44.260	41,9	61.439	58,1	105.699
1998	38.426	43,6	47.422	56,4	87.868
1999	40.232	37,3	67.752	62,7	107.984
2000	48.250	51,6	45.222	48,4	93.472

Opvallend is dat het importvolume in 2000 voor het eerst sinds 1993 groter was dan het exportvolume.

3.3. PASSAGIERSVERVOER

In 2000 nam het totaal aantal passagiers af met 11 % t.o.v. 1999. Dit is volledig te wijten aan de daling van het commercieel passagiersvervoer met 16,3 %. Binnen de categorie commercieel verkeer is de afname van het aantal charterpassagiers doorslaggevend. Het wegvallen van de Sunair-programma's kan hier als verklarende factor ingeroepen worden.

Aantal passagiers

	1996	1997	1998	1999	2000
Commercieel verkeer					
Chartervluchten	41.128	77.117	83.166	95.607	80.045
Zakenvluchten	1.328	835	937	1.349	979
Vracht/gemengde vluchten	425	354	327	293	208
Totaal	42.881	78.306	84.430	97.249	81.232
Niet-commercieel verkeer					
Trainingsvluchten	21.251	20.977	14.792	15.245	16.997
Touringvluchten	8.812	9.910	8.966	9.218	8.041
Lokale vluchten	8.371	6.260	6.018	7.820	7.668
Diversen	9.159	10.743	10.179	9.977	10.046
Totaal	47.593	47.890	39.955	42.260	42.752
Totaal passagiers	90.474	126.196	124.385	139.509	123.984

3.4. LUCHTHAVENGEBONDEN BEDRIJVENZONE

Sinds 1995 wordt er aansluitend op de luchthaven een luchthavengebonden bedrijvenzone uitgebouwd met een oppervlakte van 35 ha. Na de afwerking van de rolbaan in 1998 werd in 1999 gestart met de aanleg van het parkeerplatform voor vliegtuigen.

In 2000 werden de uitvoering van het tweede gedeelte van dit platform en de interne verbindingsweg naar de nieuwe APRON aangevat. Na realisatie van deze projecten zal de laadvloer een bruikbare oppervlakte van 93.750 m² hebben, met een lengte van 750 m.

In 2000 werden de nodige kredieten vastgelegd voor het architectuurcontract met het oog op de bouw van een nieuwe multifunctionele wachtpost voor de luchtvaartgebonden industriezone. De investeringen m.b.t. de perimeterbeveiliging van deze zone werden behandeld onder punt 1.5..

3.5. INVESTERINGEN

Voor de luchthaven Oostende werd een totaal bedrag van 230,8 miljoen frank toegekend aan investeringen. De belangrijkste investering is hier nog steeds het uitrusten van baan 08 met een Instrument Landing System (ILS). In 1999 werden hiervoor de overeenkomsten met Belgocontrol vastgelegd voor de plaatsing van antennes en elektronische componenten. In 2000 werden de contracten voor de levering en plaatsing van de bij het ILS behorende naderingsverlichting vastgelegd voor een bedrag van 88,8 miljoen frank.

Verder werden aan de werken voor de aanleg van de interne verbindingsweg en aan de plaatsing van een nieuwe afsluiting respectievelijk een budget toegekend van 59 en 34 miljoen frank.

Voor bijkomende verlichting van de bestaande aprons werd een bedrag van 5,6 miljoen frank toegekend.

In de gebouwen werd voor ongeveer 10 miljoen frank besteed. Hiermee kon de renovatie van de passagiershal worden afgewerkt. Het betrof de eerste renovatie sinds de bouw ervan in 1968. Deze renovatie gaf het interieur van het passagiersgebouw een moderne en verfrissende aanblik.

Naast deze projecten, gefinancierd door het Vlaamse gewest, realiseerde de luchthaven Oostende ook nog een aantal eigen investeringen.

Het bedrag ervan is vergeleken met 1999 beduidend gedaald :

1993	0,1 miljoen
1994	3,2 miljoen
1995	9,9 miljoen
1996	24,5 miljoen
1997	33,7 miljoen
1998	3,6 miljoen
1999	20,8 miljoen
2000	10,1 miljoen

Deze eigen middelen werden vooral geïnvesteerd in verbeteringen aan de gebouwen en installaties en in diverse aankopen.



3.6. NACHTVLUCHTEN

De luchthaven van Oostende is 24 uur op 24 uur geopend voor het verkeer. De luchthaven kan dus zowel overdag als 's nachts worden aangevlogen. De luchthavendirectie tracht echter het aantal nachtvluchten te beperken.

Tussen 1999 en 2000 daalde het aantal nachtvluchten met toestellen zwaarder dan zes ton met 35 %. Terwijl er in 1999 nog 900 nachtbewegingen waren, werden er in 2000 nog nauwelijks 577 nachtvluchten met vliegtuigen van meer dan zes ton geteld.

In 1999 was het gemiddeld aantal nachtbewegingen gelijk aan 2,45. In 2000 bedroeg dit gemiddeld aantal nachtvluchten nog amper 1,58. Het aantal nachtbewegingen met toestellen zwaarder dan 6 ton bereikt daarmee het laagste peil sinds 1995.

Ook het aantal nachtvluchten met toestellen lichter dan zes ton haalt een dieptepunt met amper 266 bewegingen in 2000 t.o.v. 329 bewegingen in 1999.

De vermindering van het aantal nachtbewegingen is het gevolg van verschillende maatregelen die elkaar versterken : het commercieel beleid dat gericht is op het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen die in hoofdzaak dagactiviteit aanbrengen, het relatief duurder maken van het nachtverkeer en de instelling van een nachtelijk opstijverbod voor stage II-vliegtuigen en gelijkgestelde toestellen vanaf 1 januari 2000.

3.7. MILIEUZORG

De milieuvergunning voor de luchthaven Oostende kwam tot stand na beroep tegen de beslissing van 13 april 2000 van de Bestendige Deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen, houdende het verlenen van aktenaam van de milieuvergunningsaanvraag.

Op 18 oktober 2000 werd het besluit van de Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw ondertekend dat met betrekking tot het VLAREM-vergunningsdossier is getroffen.

Ten gevolge van de milieuvergunning wordt het aantal nachtelijke bewegingen op jaarbasis beperkt tot 900 bewegingen van toestellen van meer dan zes ton en 330 bewegingen van toestellen tot zes ton.

De milieuvergunning legt op dat de geluidscontouren en het aantal potentieel ernstig gehinderden jaarlijks berekend moeten worden.

De exploitant dient ook een actieplan op te stellen waarbij er o.a. naar gestreefd moet worden het aantal potentieel ernstig gehinderden niet te laten toenemen t.o.v. het referentiejaar 2000. In dit actieplan moet ook aandacht besteed worden aan aspecten zoals vortex damage (dakpanshade), luchtkwaliteit en transportveiligheid. De exploitant moet de uitvoering van dit actieplan aantonen door jaarlijks een voortgangsrapport op te maken waarin alle reeds genomen en geplande maatregelen beschreven staan.

Ook de installatie van een overlegcommissie wordt door de vergunning voorgeschreven. Deze commissie heeft als doelstelling de klachten van de omwonenden te inventariseren, mogelijkheden ter oplossing voor te stellen en de omwonenden en de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en de te voeren milieupolitiek. In de commissie zetelen vertegenwoordigers van de stad Oostende, de gemeente Middelkerke, de Bestendige Deputatie, de exploitant en omwonenden van de luchthaven. De commissie kwam een eerste keer bijeen op 27 maart 2001 en zal minstens één maal per kwartaal bijeenroepen worden.

De vergunning legt ook op dat er een geluidsmeetnet dient geïnstalleerd te worden. Dit meetnet zal begin 2002 operationeel zijn.

De exploitant dient een luchtstudie te laten uitvoeren door een erkend deskundige "lucht". De deskundige dient na te gaan welke componenten significante geurhinder en luchtverontreiniging veroorzaken. De deskundige dient mogelijk milderende maatregelen voor te stellen teneinde de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Alhoewel de resultaten van de geluidsmetingen voor het jaar 2000 nog niet bekend zijn, kan men verwachten dat in 2000 de lawaaihinder afgenomen zal zijn t.o.v. 1999, dit gezien de sterke afname van het aantal nachtvluchten en de continue vernieuwing van de vloot waarbij meer geluidsarme toestellen worden ingezet.

Ingevolge opmerkingen van buurtbewoners over de kerosenegeur bij het landen en opstijgen van grote vliegtuigen werd aan de Vlaamse Milieumaatschappij een onderzoek opgedragen van de kerosenegeur bij vliegtuigbewegingen op de luchthaven van Oostende. De metingen, uitgevoerd in mei 2000, bevestigen dat de luchtvervuiling als gevolg van vliegverkeer in Oostende beduidend lager is dan in Zaventem, waaruit volgt dat de invloed van de luchtverontreiniging op de volksgezondheid beperkt of zelfs verwaarloosbaar is.

De luchthaven doet er alles aan om de geurhinder zoveel mogelijk te beperken. Zo zullen twee stopplaatsen op de taxiwegen verplaatst worden, waardoor de geurwolk van wachtende vliegtuigen niet meer richting bewoning zal geblazen worden. In de verdere toekomst zal de taxiweg volledig parallel doorgetrokken worden waardoor de taxi afstand korter zal worden en de geurhinder verder zal afnemen.

Naast de geluids- en geurreducerende maatregelen zijn er nog enkele andere milieumaatregelen in uitvoering.

Om het uitzicht van de luchthaven te verfraaien, werd de bestaande stortplaats voor afval gesloten en vervangen door een sorteerplatform. De afsluiting, die op sommige plaatsen in zeer slechte staat is, zal vernieuwd worden. Tegen 2003 zal de volledige omtrek van de luchthaven van een nieuwe afsluiting voorzien zijn.

Om de oppervlaktewateren te beschermen tegen verontreiniging worden er olieafscheiders geplaatst die moeten verhinderen dat olie en eventueel gemorste kerosine van het laadplatform in het water terechtkomt.

3.8. PROMOTIE

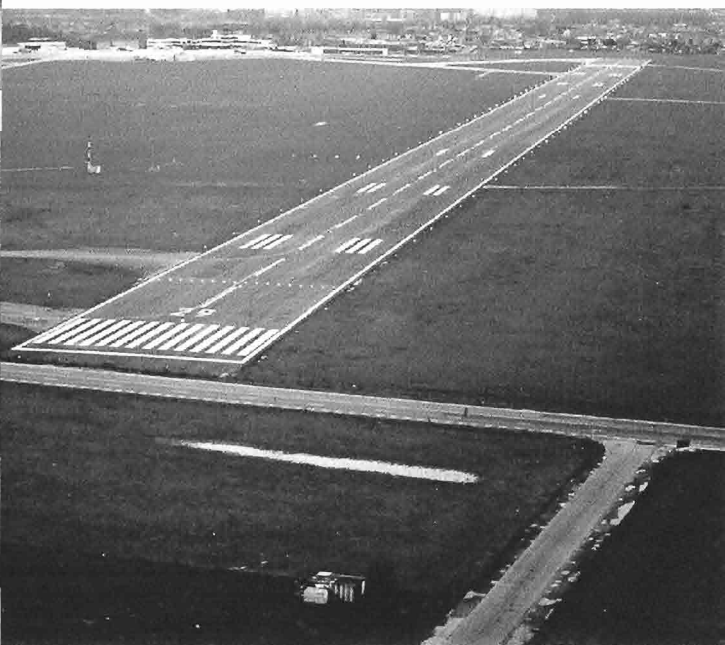
In samenwerking met de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van West-Vlaanderen nam de luchthavendirectie deel aan het internationale T.I.A.C.A. - Global Cargo congres & exhibition in Washington D.C.. Deze groots opgezette cargopromotie bestond uit een marketingplan met een ondersteunende internationale mediaplanning, met een internationale advertentie, gericht naar deze specifieke markt. De internationale brochure en de promotiefilm op USA standaard-video cassettes werden uitgedeeld. In deze internationale cargo-promotie werd tevens "Brugge 2002, culturele hoofdstad van Europa" gepromoot.

Voor de thuismarkt werd een speciale Engelstalige T.I.A.C.A.-editie uitgebracht van Ostend Take-Off. Doelstelling was de luchthaven als cargo-hub internationaal te promoten.

De luchthaven profileert zich in de thuismarkt door een gerichte mediaplanning in vaktijdschriften en via direct-mailing acties.

De v.z.w. Luchthaven Promotie Oostende verleende haar medewerking aan deze activiteiten en trad verder op als helpdesk voor de luchtvaartmaatschappijen.

LUCHTHAVEN
Antwerpen



JAAARREKENING LUCHTHAVEN ANTWERPEN

'BOEKJAAR 01/01/2000 - 31/12/2000'





BALANS boekjaar 2000

31-12-00

31-12-99

ACTIVA

Vaste activa

III. Materiële vaste activa

Investerings	gebouwen	11.805.013	11.721.479
	installaties	20.190.697	18.565.231
	meubilair	8.629.425	8.525.297
	rollend materieel	34.668.466	34.668.466
	investerings met dotatie	201.813.653	146.422.482
totaal		277.107.254	219.902.955
Afschrijvingen		88.296.391	59.255.518
Totaal vaste activa		188.810.863	160.647.437

Vlottende activa

VII. Vorderingen op maximum één I jaar

Handelsvorderingen	18.474.605	25.330.351
Overige vorderingen	97.588.117	75.680.154

IX. Liquide middelen	17.709.914	7.873.100
----------------------	------------	-----------

X. Overlopende rekeningen	613.558	199.642
---------------------------	---------	---------

Totaal vlottende activa	134.386.194	109.083.247
-------------------------	-------------	-------------

Totaal activa	323.197.057	269.730.684
----------------------	--------------------	--------------------

BALANS boekjaar 2000

31-12-00

31-12-99

PASSIVA

Eigen vermogen

IV. Reserves

wettelijke reserve (art. 19 Besluit Vlaamse Regering van 8 juni 1994)	13.076.587	11.249.539
--	------------	------------

V. Overgedragen resultaat

overgedragen resultaat	52.701.139	45.390.347
------------------------	------------	------------

VI. Kapitaalsubsidies

152.525.978	118.363.952
-------------	-------------

Totaal eigen vermogen	218.303.704	175.003.838
-----------------------	-------------	-------------

Voorzieningen voor risico's en kosten

VII. Overige risico's en kosten

Totaal voorzieningen		1.292.347
----------------------	--	-----------

Schulden

IX. Schulden op maximum 1 jaar

Handelsschulden	leveranciers	5.362.151	28.912.100
	te ontvangen facturen	87.887.709	54.288.416
	totaal	93.249.860	83.200.516

Schulden met betrekking tot bezoldigingen (saldo boekjaar)	9.395.741	7.219.529
---	-----------	-----------

Overige schulden			
	waarborgen concessies	1.607.013	1.249.403
	ontvangsten voor rekening luchthaven Oostende		1.298.253
	totaal	1.607.013	2.547.656

X. Overlopende rekeningen

640.739	466.798
---------	---------

Totaal schulden	104.893.353	93.434.499
-----------------	-------------	------------

Totaal passiva	323.197.057	269.730.684
-----------------------	--------------------	--------------------



RESULTATENREKENING

boekjaar 2000

31-12-00

31-12-99

I. Bedrijfsopbrengsten

Dotatie		
dotatie werkingskosten	41.200.000	30.000.000
totaal	41.200.000	30.000.000
Aëronautische opbrengsten	50.625.604	45.020.211
Niet-aëronautische opbrengsten	30.683.653	30.262.470
Andere bedrijfsopbrengsten	669.039	133.850
Totaal bedrijfsopbrengsten	123.178.296	105.416.531

II. Bedrijfskosten

1. Diensten en diverse goederen

kosten rollend materieel	1.683.629	1.363.993
kosten klein materiaal	1.685.477	1.027.687
kosten gebouwen	5.624.384	5.463.086
Elektriciteit	713.229	676.140
Verwarming	1.530.163	785.151
Water	799.688	309.788
kosten administratie	1.590.943	1.445.822
kosten bedrijfskleding	1.046.192	619.070
kosten advies, boekhouding	773.977	365.632
kosten promotie luchthaven	1.361.653	2.315.234
Diversen kosten	495.374	1.122.132
totaal	17.304.709	15.493.735

2. Bezoldigingen, sociale lasten	91.206.343	84.770.423
3. Afschrijvingen	29.040.873	23.838.905
4. Andere bedrijfskosten	527.571	978.536

Totaal kosten	138.079.496	125.081.599
----------------------	--------------------	--------------------

III. Bedrijfswinst / verlies	-14.901.200	-19.665.068
------------------------------	-------------	-------------

IV. Financiële opbrengsten	21.229.527	16.620.354
----------------------------	------------	------------

V. Financiële kosten	66.626	71.170
----------------------	--------	--------

VI. Winst/ Verlies bedrijfsvoering	6.261.701	-3.115.884
------------------------------------	-----------	------------

VII. Uitzonderlijke opbrengsten	3.272.839	2.426.698
---------------------------------	-----------	-----------

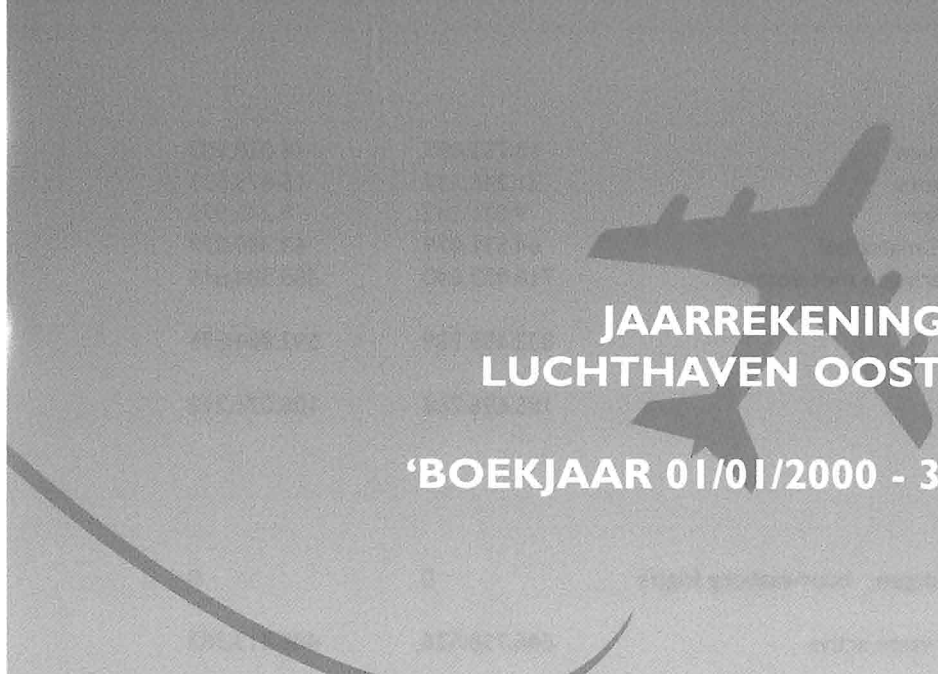
VIII. Uitzonderlijke kosten	396.700	1.888.138
-----------------------------	---------	-----------

IX. Netto resultaat :

Cash flow	resultaat van het boekjaar	9.137.840	-2.577.324
	resultaat van het boekjaar	9.137.840	-2.577.324
	afschrijvingen	29.040.873	23.838.905
	totaal	38.178.713	21.261.581

LUCHTHAVEN *Oostende*





JAARREKENING LUCHTHAVEN OOSTENDE

'BOEKJAAR 01/01/2000 - 31/12/2000'



BALANS boekjaar 2000

31/12/2000

31/12/99

ACTIVA

Vaste activa

III. Materiële vaste activa

Investerings	gebouwen	18.732.091	16.020.202
	installaties	21.246.437	15.673.523
	meubilair	9.871.242	9.245.975
	rollend materieel	64.531.879	63.360.879
	investerings met dotatie	718.073.640	488.584.016
	totaal	832.455.289	592.884.595
Afschrijvingen		185.696.763	106.071.212

IV. Financiële vaste activa

waarborgen	huurwaarborg frigo's	0	0
Totaal vaste activa		646.758.526	486.813.383

Vlottende activa

VII. Vorderingen op maximum één / jaar

Handelsvorderingen	30.528.127	49.507.486
Overige vorderingen	328.563.346	318.398.381

IX. Liquide middelen	91.716.818	29.677.315
-----------------------------	-------------------	-------------------

X. Overlopende rekeningen	3.806	658.532
----------------------------------	--------------	----------------

Totaal vlottende activa	450.812.097	398.241.714
--------------------------------	--------------------	--------------------

Totaal activa	1.097.570.623	885.055.097
----------------------	----------------------	--------------------

BALANS boekjaar 2000

31/12/2000

31/12/99

PASSIVA

Eigen vermogen

IV. Reserves

wettelijke reserve (art.19 besluit Vlaamse Regering van 8 juni 1994)	29.246.091	23.392.253
---	------------	------------

V. Overgedragen resultaat	90.031.995	105.321.967
---------------------------	------------	-------------

VI. Kapitaalsubsidies	588.115.457	423.623.278
-----------------------	-------------	-------------

Totaal eigen vermogen	707.393.543	552.337.498
-----------------------	-------------	-------------

Voorzieningen voor risico's en kosten

VII. Overige risico's en kosten	16.649.426	19.443.126
---------------------------------	------------	------------

Schulden

IX. Schulden op maximum 1 jaar

Handelsschulden	leveranciers	122.165.539	33.956.617
	te ontvangen facturen	221.109.215	247.622.061
	totaal	343.274.754	281.578.678

Schulden met betrekking tot bezoldigingen (saldo boekjaar)	26.926.556	22.648.478
---	------------	------------

Overige schulden	waarborgen en overlopende rekeningen	3.326.344	9.047.317
------------------	---	-----------	-----------

Totaal schulden	373.527.654	313.274.473
-----------------	-------------	-------------

Totaal passiva	1.097.570.623	885.055.097
-----------------------	----------------------	--------------------



RESULTATENREKENING

boekjaar 2000

31/12/2000

31/12/99

I. Bedrijfsopbrengsten

Dotatie		
dotatie werkingskosten	61.100.000	63.600.000
	61.100.000	63.600.000
Aëronautische opbrengsten	115.237.083	127.503.491
Niet-aëronautische opbrengsten	38.346.230	45.711.453
Totaal bedrijfsopbrengsten	214.683.313	236.814.944

II. Bedrijfskosten

1. Diensten en diverse goederen

kosten rollend materieel	1.806.739	2.555.226
kosten klein materiaal	1.233.397	2.611.991
kosten gebouwen	10.635.645	9.253.020
elektriciteit	6.643.316	5.729.567
verwarming	3.630.141	2.165.345
water	109.039	1.142.921
kosten administratie	2.718.086	2.656.248
kosten bedrijfskleding	994.416	658.507
kosten advies, boekhouding	567.965	285.808
kosten promotie luchthaven	4.901.296	13.498.739
diverse kosten	803.543	1.798.941
totaal diensten en diverse goederen	34.043.583	42.356.313

2. Bezoldigingen, sociale lasten	169.977.073	157.930.270
3. Afschrijvingen en waardeverminderingen	85.051.989	67.200.392
4. Andere bedrijfskosten	1.064.445	590.187
Totaal kosten	290.137.090	268.077.162

III. Bedrijfswinst / (verlies) -75.453.777 -31.262.218

IV. Financiële opbrengsten 66.610.470 36.894.892

V. Financiële kosten 1.098.946 778.216

VI. Winst bedrijfsvoering -9.942.253 4.854.458

VII. Uitzonderlijke opbrengsten 3.420.567 18.337.023

VIII. Uitzonderlijke kosten 2.914.448 17.093.469

IX. Netto resultaat :

winst van het boekjaar	-9.436.134	6.098.012
Cash flow		
winst van het boekjaar	-9.436.134	6.098.012
afschrijvingen	85.051.989	67.200.392
totaal	75.615.855	73.298.404



**Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap**

Samenstelling

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens
Graaf de Ferrarisgebouw,
Koning Albert II-laan 20 bus 4
1000 Brussel

Verantwoordelijke uitgever

Paul Cattryse, afdelingshoofd
Afdeling Personenvervoer en Luchthavens

Grafische vormgeving

Afdeling Communicatie en Ontvangst
Nadia De Braekeler

Fotografie

Jan Swinnen
Andre De Blauwe

Druk

Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Afdeling Logistiek - Digitale Drukkerij

Depotnummer : D/2001/3241/094

Uitgave september 2001

Dit jaarverslag is een uitgave van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
afdeling Personenvervoer en Luchthavens Graaf de Ferraris-gebouw, 5de verdieping
Koning Albert II-laan 20, bus 4 - 1000 Brussel
tel. 02-553 78 11 - fax 02-553 78 65

Dit jaarverslag is gratis verkrijgbaar bij de voornoemde afdeling alsook bij de luchthavens
Antwerpen en Oostende, op volgende adressen :

Internationale Luchthaven Antwerpen
Luchthavenlei, 2100 Deurne
tel. 03-285 65 00 - fax 03-285 65 01

Internationale Luchthaven Oostende
Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende
tel. 059-55 14 11 - fax 059-51 32 51

Hier kan u ook nog het jaarverslag 1999, alsmede de statistische jaarverslagen bekomen.

© Niets uit deze uitgave mag op welke wijze dan ook vermenigvuldigd worden, tenzij met
uitdrukkelijke vermelding van : "Jaarverslag 2000 van de Vlaamse regionale luchthavens".

