

EEN NIEUWE VLUCHT VOOR DE OOSTENDSE LUCHTHAVEN

André De Raes

Streekmanager van de Impulsregio Oostende-Blankenberge

De luchthaven van Oostende is een belangrijke schakel in de regionale infrastructuur. De luchthaven is een ondersteunend element van de gehele sociaal-ekonomische ontwikkeling van de provincie, niet in het minst in relatie met de zeehavens van Oostende en Zeebrugge. De verdere uitbouw van Zeebrugge, de renovatie van de Oostendse haven, de verwachte industrialisering in de beide achterhavens en de daarop te enten ontwikkeling in het gehele gebied Oostende-Zeebrugge-Brugge verhogen de aantrekkingskracht van de luchthaven van Oostende. De ganse luchthaveninfrastructuur is, in de terminologie van de groeipooltheorie, te bestempelen als een 'unité motrice', die echter nog grotendeels van potentieel tot effectief moet worden omgezet. Oostende is in potentie de natuurlijke luchthaven voor West-België, Zeeland en een gedeelte van Noord-Frankrijk, zowel voor luchthavenvervoer, als voor passagierscharters en voor interregionale verbindingen.

Hoewel de luchthaven over een goede basisinfrastructuur beschikt, wordt deze sterk onderbenut. De optimale benutting wordt tot op heden verhinderd door het voorkomen van een aantal knelpunten. Deze moeten op korte termijn worden weggewerkt om optimale ontplooiingskansen voor de luchthaven te scheppen.

Tot de meest dringende ingrepen behoren:
de verplaatsing van het ILS (Instrumental Landing System) en de gedeeltelijke overlaging van de startbaan;
de bouw van een rolbaan ter ontsluiting van een luchtvaartgebonden industriële vrachtzone;
de aanpassing van de check-in uitrusting in het passagiersgebouw.

De betekenis van de luchthaven van Oostende

De Oostendse luchthaven beschikt over een volwaardige infrastructuur. De 3.200 m lange startbaan maakt intercontinentale vluchten met eender welk type vliegtuig mogelijk. Ter aanvulling is er een 627 m lange kruispiste in gras die uitsluitend door lichte vliegtuigen benut wordt.

Ter hoogte van de passagiers-, vracht- en technische gebouwen is er een inschepingsvloer met standplaatsen voor 20 vliegtuigen van het type Boeing 707 of Douglas DC 8. Voor de zogenaamde brede-romp-toestellen (zoals Boeing 747) zijn er speciale standplaatsen.

In de loop van de jongste 5 jaar (1986-90) is het aantal vluchten op de luchthaven van Oostende toegenomen van 33.800 tot 47.700. Het aantal passagiers fluktueerde in dezelfde periode tussen 103.000 en 120.000.

Zoals uit tabel 1 blijkt, verloopt de evolutie van het vrachtvervoer zeer gunstig. Ten gevolge van het aantrekken van een aantal nieuwe vrachttrafiken bereikte het vrachtvolume in 1990 48.000 ton. Voortaan worden door een 30-tal nationale of charterluchtvaartmaatschappijen een even groot aantal buitenlandse luchthavens op een regelmatige wijze met Oostende verbonden.

Sterkten en zwakten

De goede uitrusting van de luchthaven van Oostende is zeker een sterkte. Haar aantrekkingskracht wordt in de hand gewerkt door haar operationaliteit gedurende 24 uur per dag en door de nabijheid van de Oostendse en de Zeebrugse zeehavens. Ook haar centrale ligging midden een toeristische regio en nabij de autowegen A10 en A18 zijn pluspunten.

De evolutie van de overslag van luchtvracht gedurende de jongste jaren toont duidelijk aan dat de Oostendse luchthaven kan uitgroeien tot een volwaardige en concurrentiële vrachtluchthaven voor internationaal en interkontinentaal verkeer, inclusief als vestigingsplaats voor luchtkoerierdiensten.

Hoewel de luchthaven over een goede basisinfrastructuur beschikt, wordt de optimale benutting ervan tot op heden verhinderd door een aantal knelpunten. Zo kan de startbaan niet over de volle lengte gebruikt worden. Om het optimale gebruik over een nuttige lengte van 2.800 m mogelijk te maken, dienen het ILS-naderingssysteem en de startbaanverlichting met ongeveer 600 m te worden verschoven. Ook inzake het optimaliseren van het vrachtgebouw en de modernisering van het passagiersgebouw dringen zich infrastruk-

Tabel 1

Vliegtuig, passagiers- en vrachtbewegingen op de luchthaven van Oostende, 1986-90

Jaar	Vluchten	Passagiers	Vracht in ton
1986	33.810	106.581	15.458
1987	33.399	104.342	14.198
1988	41.405	120.049	27.760
1989	45.983	103.184	34.150
1990	47.771	109.055	48.056

turele ingrepen op. Het nijpende plaatsgebrek tenslotte maakt de spoedige uitbouw van een nieuwe vracht- en onderhoudszone onontbeerlijk.

Naast de behoeften op infrastruktureel vlak kent de Oostendse luchthaven nog tekorten van geheel andere aard. Zo vormt de afhankelijkheid van het Bestuur der Luchtvaart inzake de vrijgave van luchtvaartrechten een aanzienlijke handicap. Dit is het geval vooral voor aanvragen van series vluchten van enige betekenis op intercontinentale bestemmingen, zowel inzake vracht- als passagiersvluchten.

Verder vormt de nagenoeg eenzijdige specialisering op overwegend Afrikaanse bestemmingen een eerder zwakke basis voor de ontplooiing van de luchtvrachttrafiek. Tenslotte levert het ontbreken van een doorzichtige en efficiënte beheersstructuur moeilijkheden op om tot een optimale uitbating te komen.

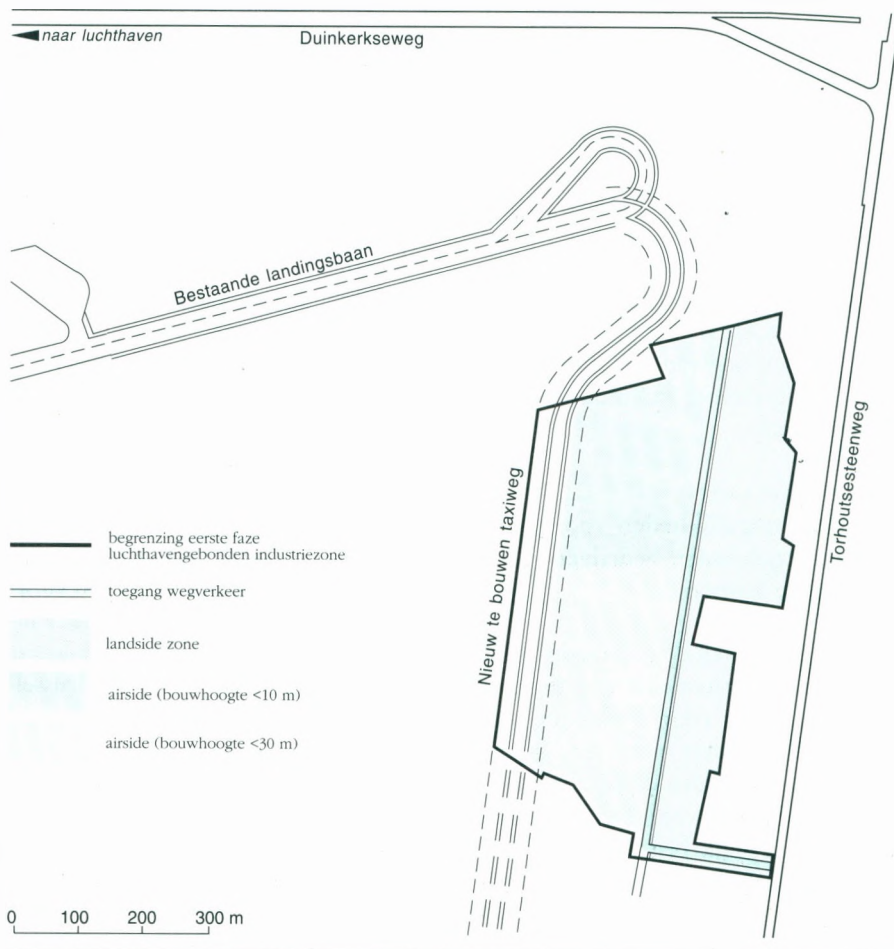
Beleidsopties en -beslissingen

Alle aandacht gaat naar de konkretisering van de krachtlijnen die naar voren worden geschoven in het door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer in april 1990 gepubliceerde Beleidsplan Regionale Luchthavens Vlaanderen. Op infrastruktureel niveau voorziet dit plan voor Oostende in de verschuiving van het ILS-systeem, zodat de benutbare lengte van de start- en landingsbaan met bijna 30% toeneemt. Deze ingreep maakt de ontwikkeling van intercontinentale charter- en vrachtluchten onbeperkt mogelijk. De bestaande ruimte van het passagiersluchthavengebouw kan beter worden benut door de aanpassing van de check-in uitrusting en door een uitbreiding van de kantooruimte. Voor de opslag van goederen dient voldoende ruimte beschikbaar gesteld.

Naast de opgesomde infrastrukturele verbeteringen, moeten evenwel ook de marketinginspanningen gevoelig worden opgedreven. De strategie moet vooral gericht zijn op het aantrekken van Amerikaanse vrachtluchtvaartmaatschappijen en luchtkoerierdiensten.

De vergroting van de bruikbare lengte voor de landingsbaan en de aanleg van een luchthavengebonden vracht- en industriezone zijn de sleutels om in de toekomst de rendabele exploitatie van de luchthaveninfrastructuur te verzekeren.

Situering luchtvaartgebonden industrie- en vrachtzone te Oostende



Inzake het passagierscharterverkeer en de general aviation zijn beleidsbeslissingen noodzakelijk om systematisch de regionale luchthavens te benutten ter ontlasting van de congestie op Zaventem.

Tenslotte moet worden ingespeeld op de groeiende belangstelling voor luchtvaartgebonden vestigingsplaatsen met een al dan niet industrieel of semi-industrieel karakter. Voor de oprichting van vliegtuigonderhouds- en upgradesprojecten is de ontwikkeling van bouwrijpe vestigingsplaatsen noodzakelijk. De ruimtelijke mogelijkheden zijn ter zake in het gewestplan Oostende-Middenkust voorzien.

Op de begroting 1991 van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer werden de nodige middelen vrijgemaakt om de verplaatsing van de ILS en de gedeeltelijke overlaging van de startbaan mogelijk te ma-

ken. Deze werken werden, samen met de noodzakelijke onteigeningen, inmid-dels aanbesteed. Zij zullen vóór de zomer 1992 zijn beëindigd.

Op 2 oktober 1991 bepaalde de Vlaamse Executieve haar beleid ten aanzien van de regionale luchthavens. Voor wat de luchthaven van Oostende betreft, besliste zij onder meer tot de dringende uitvoering van de bouw van een taxiweg ter ontsluiting van de luchtvaartgebonden industrie- en vrachtzone. Op de begroting voor 1992 werden de nodige middelen voorzien om tot de bouw van deze taxiweg te kunnen overgaan. Dit project kadert bovendien in het door de Gemeenschapsminister van Economie opgestarte Impulsprogramma voor de regio Oostende-Blankenberge, zodat co-financiering van het project vanuit de impulsenveloppe mogelijk is.

De uitvoering van dit project wordt afhankelijk gesteld van het resultaat van een onderzoek dat in het kader van de Milieu-Effekt-Rapportering (MER-studie) momenteel wordt uitgevoerd. Nauw aansluitend bij de beleidsbepaling van de Vlaamse Executieve, besliste de Streekcommissie van de Impulsregio

Oostende-Blankenberge op 3 oktober 1991 unaniem gunstig over de co-financiering van de taxiweg en van de toegangsweg voor het verkeer ter ontsluiting van de luchtvaartgebonden industrie- en vrachtzone vanaf de Torhoutsesteenweg, onder voorwaarde van een gunstig resultaat van de aan gang zijnde MER-studie.

Door de gekoördineerde beslissingen van de Vlaamse Executieve en van de Streekcommissie is de overheidsinbreng in de financiering van de uitbouw van deze luchtvracht- en industriezone virtueel rond.

De uitbouw van vestigingsmogelijkheden voor luchtvaartgebonden bedrijven: belangrijke kansen

De uitbreiding van de bestaande luchthaveninfrastructuur met een modern uitgeruste zone voor inplanting van luchtvaartgebonden bedrijven, is een idee dat reeds midden de zeventiger jaren werd gekoncipieerd door de intekening van dergelijk bedrijventerrein in het gewestplan Oostende-Middenkust. De verwezenlijking van dit plan, met name de onteigening en infrastructurale uitrusting van de betrokken zone, werd evenwel steeds in de tijd vooruitgeschoven in afwachting van concrete inplantingsvoorstellen door kandidaat-gebruikers en omwille van financiële overwegingen. Het ontbreken van beschikbare inplantingsmogelijkheden lag nochtans mede aan de basis van het verlies van meerdere ernstige investeringsprojecten van zowel binnen- als buitenlandse oorsprong.

De jongste jaren doen er zich evenwel een aantal opportuniteiten voor, die de behoefte aan de uitbouw van een luchthavengebonden industriezone in een stroomversnelling doen terechtkomen.

Tot de exogene oorzaken van deze ontwikkeling kunnen worden gerekend:

a. Opeenvolgende Europese verordeningen die de liberalisering van het luchtvaartverkeer in de hand werken. In dit kader wordt een vooraanstaande rol voorbehouden aan de regionale luchthavens.

b. Op tal van grote (nationale) Europese luchthavens doen zich ernstige kongestieschijnselen voor. Deze worden mede veroorzaakt door de grote groei van het luchtvervoer van zowel passagiers als vracht in het recente verleden en komen er toenemende klachten in-

zake milieu- en geluidsoverlast, het tekort aan expansiemogelijkheden ingevolge onbetaalbare grondprijzen, de onbereikbaarheid van de luchthaven door verkeersoverlast op de aan- en afvoerwegen. Beleidsmatig kunnen deze problemen worden aangepakt door het transfereren van bepaalde luchtvaartactiviteiten naar goed uitgeruste regionale luchthavens die nog voldoende capaciteit voorradig hebben.

Ook endogene oorzaken werken de behoefte aan een snelle uitbouw van de luchthavengebonden industriezone in de hand:

a. De evolutie van de luchtvrachtbehandeling te Oostende kwam de jongste jaren in een dusdanige versnelling dat onvoldoende expansiemogelijkheden op het bestaande luchthavendomein voorhanden zijn. De nood aan de ontwikkeling van een vrachtzone, vergelijkbaar met het Brucargo-koncept te Brussel-Nationaal, wordt steeds sterker aangevoeld.

b. Mede geïnspireerd door de hierboven beschreven ontwikkelingen, duiken zeer recent meerdere ernstige investeringsprojecten op die naar geschikte vestigingsmogelijkheden uitkijken. De realisatie van deze arbeidsplaatsgenererende projecten hangt of staat met de mogelijkheid om modern uitgeruste en aantrekkelijk gesitueerde vestigingsplaatsen tegen competitieve voorwaarden te kunnen aanbieden. Bedoelde projecten situeren zich in de sfeer van luchtvrachtvervoer, onderhoud en upgradation van vliegtuigen, inclusief widebodies, en luchtkoerierdiensten. Ook voor de inplanting van luchtvaartgebonden toeleveringsactiviteiten, zowel op het vlak van de secundaire als van de tertiaire sector, bestaat reële belangstelling.

Globaal genomen kan de directe behoefte aan inplantingsplaatsen op basis van de opgesomde projecten op 20 tot 25 ha worden geraamd. Naar verwachting zal de ruimere bekendmaking van de uitbouw van de industriezone nog bijkomende behoeften doen ontstaan.

c. Minstens zo belangrijk zijn de perspectieven die door de regionalisering van het beheer van de Vlaamse luchthavens worden geboden. Veel intenser dan dit voordien het geval was, sluit de beleidsvoering hierdoor aan bij de lokale noden, waardoor samen met de bekommernis om tot een sluitende exploitatie van de luchthavens te komen, nieuwe mogelijkheden inzake infrastructurale uitrusting ontstaan.

De realisatie van de luchthavengebonden industriezone kadert in een globaal structuur- en bestemmingsplan dat door de interkommunale vereniging WITAB, in samenwerking met de GOM-West-Vlaanderen werd opgemaakt. De uitvoering gebeurt in opdracht van het Oostendse stadsbestuur door de interkommunale vereniging WIER in meerdere fazen.

Voor de eerste fase zijn er grondverwervingen nodig ten belope van 33,8 ha. Zoals uit bijgaande plattegrond blijkt, levert de ontwikkeling van deze eerste fase 28 ha netto benutbare grondoppervlakte op. Hiervan grenzen 18 ha aan de taxiweg (airside) terwijl de overige 10 ha (landside) zijn gelegen tussen de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg en de Torhoutsesteenweg. De airside-zone wordt gereserveerd voor de inplanting van luchtvrachtgebouwen (opslag en behandeling), en hangars voor onderhoud en upgradation van vliegtuigen. Op de landside-zone kunnen toeleveringsbedrijven en luchtvaartgebonden dienstverlenende activiteiten een geschikte inplantingsplaats vinden. Ingevolge de bouwhoogtebeperkingen die uit de lichterf dienstbaarheden resulteren, kan in het noordelijk gedeelte van de zone slechts 10 tot 15 m hoog worden gebouwd, terwijl in het zuidelijk gedeelte tot 30 m bouwhoogte kan worden toegestaan. Dit laat toe in de zuidelijke zone onderhoudshallen voor de grootste vliegtuigtypes te bouwen, terwijl de noordelijke zone ruimschoots mogelijkheden biedt voor goederenbehandelingsloodsen.

Besluit

Door de sinds jaren voorbereide en gekoördineerde actie van het Oostendse Stadsbestuur en de GOM-West-Vlaanderen is op dit ogenblik de mogelijkheid voorhanden om de voornaamste knelpunten die de optimale benutting van de luchthaveninfrastructuur bezwaarden, op te ruimen. De verlenging van de benutbare lengte van de landingsbaan en de uitbouw van een luchtvaartgebonden vracht- en industriezone zijn de sleutels om in de toekomst de rendabele uitbating van de infrastructuur te kunnen waarborgen en de luchthaven te laten uitgroeien tot een groeipool van economische activiteit en tewerkstelling.