

INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE-BRUGGE

DUURZAAMHEIDS- EN JAARVERSLAG 2010



Inhoudstafel

Over dit verslag	3
Reikwijdte	3
Richtlijnen Global Reporting Initiative en verificatie van dit verslag	3
Dataverzameling	3
Voorwoord	5
Mission statement	7
Organisatieprofiel	9
Historiek	10
Marktaanwezigheid	12
Stakeholders	14
Personeel	16
Organigram	18
Trafiek	19
Formele overlegstructuren	22
Human Resources	24
Veiligheid en gezondheid	27
Opleidingen	29
Diversiteit en kansen	32
Economische aspecten en financiële resultaten	33
Financiële resultaten	34
Investerings met eigen middelen	38
Milieu-investeringen	40
Jaarrekening boekjaar 2010	
Balans boekjaar 2010	44
Resultatenrekening 2010	46

Milieuprestaties	
Energie	49
Water	50
Biodiversiteit	51
Bird Control Unit	55
Emissies, effluent en afval	59
Geluid	63
Milieu-overlegcommissie	68
Luchtstudie	69
Powertesten	70
Safety	
Veiligheidspolitiek	71
Verdere professionalisering van de veiligheidsdiensten op de luchthaven	72
Bedrijfszekerheid en noodplanning	72
Sneeuwruimplan	72
De-icing	73
Onkruidbestrijding	74
Security	75
Social	
Mensenrechten	77
Lokale verankering	77
Gezondheid en veiligheid van consumenten	77
Etikettering	77
Marketingcommunicatie	78
Begrippenlijst	79
GRI-index	84
Colofon	96

Over dit verslag

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge wil met dit eerste duurzaamheidsverslag (waarin het jaarverslag geïntegreerd werd) een helder en transparant beeld geven van haar activiteiten over het kalenderjaar 2010 en haar prestaties inzake duurzame ontwikkeling. Daarnaast geven we inzicht in onze ambities voor de middellange termijn. Onderhavig verslag kan in dit kader als een nulmeting worden beschouwd. De milieuvergunning van de luchthaven en de flankerende milieuwetgeving leggen reeds heel wat verplichtingen op inzake het communiceren van milieuprestaties. Deze cijfergegevens dienen in eerste instantie als bron voor de opmaak van onderhavig duurzaamheids- en jaarverslag.

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge volgt bij het opstellen van het verslag de richtlijnen van het Global Reporting Initiative (GRI) en houdt eveneens rekening met de ontwerpdocumenten inzake sectorsupplement voor luchthavenexploitanten (AOSS) (laatste beschikbare versie d.d. 28/7/2010).

Reikwijdte

De informatie heeft betrekking op het verslagjaar dat loopt van 1 januari tot en met 31 december 2010. In de mate van het mogelijke worden trends via cijfers voor de periode 2008 - 2010 weergegeven.

Richtlijnen Global Reporting Initiative en verificatie van dit verslag

De G3-richtlijnen van het Global Reporting Initiative zijn als leidraad gebruikt bij het samenstellen van dit verslag. GRI heeft dit verslag getoetst op het behaalde toepassingsniveau (B). Achteraan dit document is de GRI-referentietabel opgenomen. Voor de indicatoren die betrekking hebben op onze bedrijfsvoering wordt in de tabel aangegeven waar in het verslag informatie over het betreffende onderwerp staat.

Dataverzameling

De voor de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge belangrijke gegevens voor indicatoren (kwantitatief) en initiatieven (kwalitatief) zijn opgevraagd bij de verantwoordelijken binnen de organisatie. Na beoordeling zijn deze door middel van een externe rapporteur gecontroleerd en gevalideerd. Bij de verzameling van de basisgegevens is zo veel mogelijk aangesloten bij periodieke rapportages. Voor de gehanteerde GRI-indicatoren is een handleiding opgesteld waarin de definities zijn opgenomen. Er is zoveel mogelijk aangesloten bij in het verleden gehanteerde methodieken. Indien hiervan is afgeweken, wordt dit aangegeven in de tekst.



Statement GRI Application Level Check

GRI verklaart hierbij dat het "Duurzaamheids- en jaarverslag 2010" van Internationale Luchthaven Oostende-Brugge aan GRI's Report Services is gepresenteerd, en dat er geconcludeerd is dat het rapport aan de eisen van toepassingsniveau B voldoet.

De GRI toepassingsniveaus communiceren in welke mate de inhoud van de G3 richtlijnen gebruikt zijn in de ingediende duurzaamheidsverslaglegging. De Check bevestigt dat de vereiste combinatie en aantal rapportageonderdelen voor het specifieke toepassingsniveau worden behandeld in de verslaglegging en dat de GRI inhoudsopgave een juiste weergave is van deze vereiste rapportageonderdelen, zoals deze gedefinieerd zijn in de GRI G3 richtlijnen.

De toepassingsniveaus geven geen mening over de duurzaamheidsprestaties van de desbetreffende organisatie en geven geen mening over de kwaliteit van de verslaglegging.

26 april 2011, Amsterdam

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Nelmara Arbex", is written over a large, faint watermark of the GRI logo.

Nelmara Arbex
Adjunct President-Directeur
Global Reporting Initiative



Het Global Reporting Initiative (GRI) is een netwerkorganisatie die het voortouw heeft genomen in de ontwikkeling van 's wereld's meest gebruikte raamwerk voor duurzaamheidsverslaglegging en is voortdurend toegewijd aan verbetering en toepassing van dit raamwerk op wereldwijde schaal. De GRI richtlijnen beschrijven principes en indicatoren die organisaties kunnen gebruiken om hun prestaties op het gebied van economie, milieu en maatschappij te meten en te rapporteren.

www.globalreporting.org

Disclaimer: In het geval dat de betreffende verslaglegging externe links geeft, zoals naar audiovisueel materiaal, is het van belang te begrijpen dat dit Statement alleen van toepassing is op het ingediende materiaal aan GRI ten tijde van de Check op 11 april 2011. GRI geeft expliciet te kennen dat dit Statement niet kan worden gebruikt als er op een later tijdstip veranderingen zijn doorgevoerd aan het ingediende materiaal.

Voorwoord

Beste lezer,

In 2010 werd er 64 041 ton vracht vervoerd. Voor de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge is dit een achteruitgang in vergelijking met haar prestaties van 2009. Toch blijft de luchthaven zich handhaven in haar ranking ten opzichte van luchthavens met vergelijkbare activiteiten. De passagierstrafiek daarentegen is gestegen met 10,8%. Deze stijging is grotendeels te danken aan de nieuwe bestemming Malaga van Jetairfly. Ook het aantal bewegingen kende in 2010 een lichte groei met 1,4%.

De economische crisis is nog niet voorbij maar we geloven dat carriers en touroperators de troeven van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge weten te waarderen en oog zullen hebben voor de duurzaamheidsprestaties die we voor u hebben geïnventariseerd. Duurzaamheid is een kernwaarde geworden en we willen dit vertalen naar onze nieuwe mission statement: "Tegen 2020 willen we één van de meest aantrekkelijke, efficiënte en duurzame vrachtluchthavens zijn in Europa". Dit betekent dat we proberen om carriers aan te trekken met een jongere vloot (minder uitstoot), plaatselijke tewerkstelling promoten, zorgen voor een aangepaste infrastructuur met maximale aandacht voor de duurzame renovatie van de luchthavengebouwen en een minder energieverbruikende verlichting, etc.

We willen voortdurend verbeteren, zowel op vlak van economische prestaties als op het vlak van milieu en sociale prestaties.

Via het 'Vlaams actieplan duurzame overheidsopdrachten 2009-2011' is een eerste stap gezet naar duurzame verankering. Het begrip 'duurzame overheidsopdrachten' is volgens de huidige definitie de benadering waarbij publieke overheden milieu-, sociale en economische criteria integreren in alle fases van hun aankoopproces van leveringen, werken en diensten. Deze aanpak bevordert dus enerzijds de verspreiding van milieubesparende technologieën en sociale innovatie en anderzijds de ontwikkeling van milieu-, sociaal en ethisch verantwoorde producten en diensten door het zoeken naar oplossingen die de minste impact hebben op het milieu en dit gedurende hun volledige levenscyclus.

Tegen 2020 zal de Vlaamse overheid 100% duurzaam aankopen. Tussentijdse criteria zullen dit proces begeleiden en versnellen. Ook de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge is hierin een belangrijke speler bij het beheren en uitbouwen van haar infrastructuur en bij de aankoop van de diensten en het selecteren van leveranciers.

Verder zijn we verheugd dat – ondanks de gedaalde vrachtcijfers van 2009 ten opzichte van 2008 – in december 2010 bekend raakte dat de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge op de Europese ranking van de Top 30 vrachtluchthavens in 2009 de 29^e plaats inneemt en wereldwijd nog steeds de 94^e vrachtluchthaven is. Deze cijfers zijn afkomstig van de Airports Council International (ACI) en werden gepubliceerd in Airline Cargo Management. In het kader van het publiceren van deze ranking, wil ik de intentie benadrukken om in de toekomst de positie van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge in de beide rankings minstens te behouden. We willen beklemtonen dat - na 2 'beste jaren ooit' te hebben gekend in 2005 en 2007 met respectievelijk 108 260 ton en 108 953 ton - de luchthaven alles op alles zal zetten om op middellange termijn de kaap van de 120 000 ton op duurzame wijze te bereiken.

Gino Vanspauwen,
Algemeen Directeur

Mission statement

Tegen 2020 willen we één van de meest aantrekkelijke, efficiënte en duurzame vrachtluchthavens zijn in Europa. Wij willen een professionele, rendabele en gereputeerde organisatie zijn die luchtvaartgebonden diensten aanbiedt aan consumenten en zakelijke gebruikers. Wij willen een belangrijke economische rol spelen in onze regio en dit doel bereiken vanuit een overtuiging van duurzame ontwikkeling.

Wij willen de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge verder uitbouwen en als 'poort op de wereld' een belangrijke impuls aan onze regionale economie geven.

De economische meerwaarde van onze luchthaven bestaat er onder andere in dat zij wenst te functioneren als een belangrijke motor voor de regionale ontwikkeling: dankzij haar aanwezigheid wordt het vrije ondernemerschap gestimuleerd en worden er meer kansen geschapen om internationale bedrijven en trafieken aan te trekken. De luchthaven zorgt aldus voor meer economische groei en ontwikkeling, meer welvaart, meer werkgelegenheid, extra inkomsten voor horeca en toerisme zonder daarbij de principes van deugdelijk bestuur en uitmuntend commercieel beheer te verloochenen.

De luchthaven mikt hierbij op duurzame ontwikkeling en brengt de principes ervan in de praktijk. Dit betekent dat de luchthaven wel degelijk mikt op meer trafiek, zij het binnen de krijtlijnen aangegeven door het milieueffectrapport (MER) dat in 2004 - in het kader van de procedure tot het bekomen van een nieuwe milieuvergunning - werd opgesteld.

Daar waar de luchthaven zich in de eerste plaats profileert als een cargoluchthaven, mogen we niet vergeten dat de luchthaven ook haar rol vervult als passagiersluchthaven en als luchthaven voor overheidsdiensten (beloodsing, politie, douane, milieucontrole op zee, ...).

Luchtvaartmaatschappijen die tijdelijk niet terechtkunnen op één van de andere luchthavens in West-Europa kunnen eveneens gebruikmaken van onze infrastructuur.

Ten slotte wenst de Oostendse luchthaven actief de in Oostende gevestigde opleidingscentra te steunen: Ostend Air College (OAC) (opleiding tot lijnpiloot), Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende (KHBO) (Bachelor & Master vliegtuigtechnieken), Ben-Air Flight Academy (BAFA) (opleiding tot lijn-, beroeps- en privaotpiloten), Noordzee Vliegclub (NZVC) (opleiding en vorming van privaotpiloten).

There is no limit to our skyline!

Ostend-Bruges International Airport
Bigger than you think...



Five Keys to Success

- Flexible 24/7 airport operations
- Fast turnarounds
- Top quality facilities for perishables, oversized cargo & livestock
- EU veterinary inspection post
- Runway: 3,200 m/10,500 ft



T: +32(0)59 80 20 08
F: +32(0)59 70 55 12

Email: sales@ost.aero

Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Ostend, Belgium • www.ost.aero

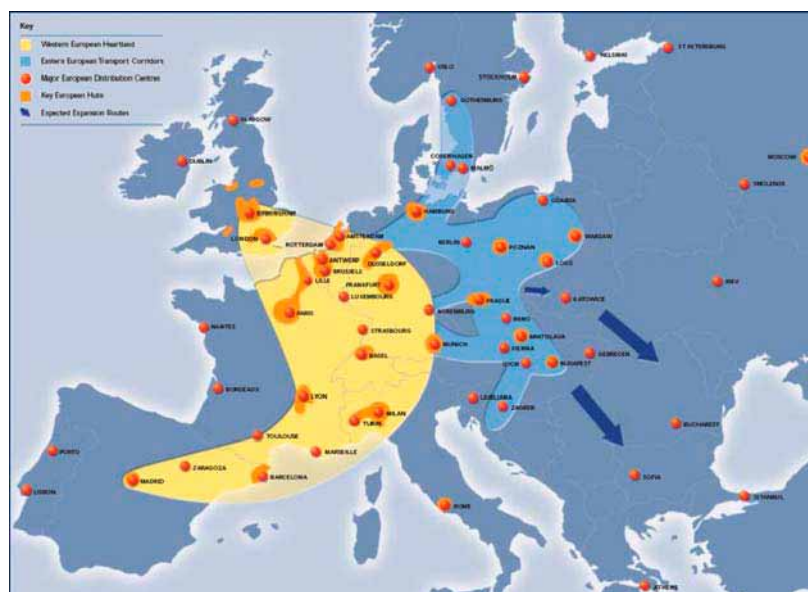
Organisatieprofiel

Bij de opmaak van dit duurzaamheids- en jaarverslag zijn enkel de prestaties van de Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB) Luchthaven Oostende in kaart gebracht. Uiteraard is er een grote wisselwerking met de andere actoren op de luchthaven: Belgocontrol (verkeersleiding), concessiehouders (afhandelingsmaatschappijen, brandstofbevoorrading, luchtvracht- en douane-agentschappen en vele anderen), carriers en airlines die de luchthaven aandoen in het kader van vracht- of personenvervoer, restaurants en vliegscholen etc. (zie verder voor het stakeholderoverzicht). De milieuvergunning van de luchthaven vereist overleg en afspraken met Belgocontrol en luchtvaartmaatschappijen gerelateerd aan het aantal bewegingen, de geluidsproductie van de landende en vertrekkende vliegtuigen tijdens de nacht en de procedures omtrent het gebruik van de landingsbaan. Deze bepalingen die in de milieuvergunning staan, vallen buiten de onmiddellijke bevoegdheid van de luchthaven maar door overleg wordt gestreefd naar conformiteit.

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge situeert zich binnen de Vlaamse overheid in het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en heeft een bijzonder statuut als Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB). De DAB Luchthaven Oostende heeft als missie en taken het uitrusten/uitbaten van de luchthaven en het toezicht op de naleving van de security en safety regels.

De Oostendse luchthaven is in Europa gesitueerd tussen de 4 logistieke knooppunten Amsterdam, Frankfurt, Londen en Parijs. Dit gebied is binnen de logistieke sector ook wel gekend als de "blue banana". Goederentransporten gebeuren in hoofdzaak via deze logistieke kanalen. De betrokken luchthavens hebben echter te maken met verzadiging van de slots, wat betekent dat andere cargoluchthavens als alternatief aan bod kunnen komen. Omwille van haar geografische ligging en doordat de luchthaven 24/7 haar bezoekers en gebruikers alle diensten kan aanbieden die zij nodig hebben, komt ook de Oostendse luchthaven ongetwijfeld in het vizier als alternatief voor deze goederentransporten.

Door de beperking van het aantal nachtvluchten kan een integrator (zoals DHL, TNT,...) niet worden aangetrokken.



Bron : C&W's European Distribution Report 2008, © Cushman & Wakefield

Historiek

De oorsprong van de Oostendse luchthaven is terug te vinden in het vliegveld van Stene. Het is niet precies bekend wanneer de eerste vluchten plaatsvonden. Gedurende de Eerste Wereldoorlog was het vliegveld van Stene reeds in gebruik als start- en landingsbaan voor militaire vluchten. Samen met de oprichting van Sabena in 1923 vertrok de eerste vlucht naar Engeland vanuit Oostende. Toen het aantal vluchten groeide, werd tijdens de Tweede Wereldoorlog het vliegveld verplaatst naar het toenmalige Raversijde/Middelkerke waar het na de oorlog tot een internationale luchthaven werd uitgerust. Toch duurde het nog tot 1968 vooraleer de oude omgebouwde boerderij die gebruikt werd als luchthavengebouw werd vervangen door een nieuw luchthavencomplex. Wegens de behoefte van straalvliegtuigen aan langere landingsbanen werd in 1975 gestart met de uitbreiding van de landingsbaan tot de huidige lengte van 3 200 meter. Deze werken werden voltooid in 1976.

In de eerste decennia van haar bestaan was de Oostendse luchthaven gespecialiseerd in het vervoer van passagiers van en naar Engeland. Met de daling van de "aircoach" passagiers, echter, begon de luchthaven zich meer en meer te concentreren op goederenvervoer. Naast algemene vracht behandelt de luchthaven ook "perishables". Tegenwoordig vormen bederfelijke goederen zoals groenten en fruit uit Egypte, vis uit Oeganda en Tanzania en bloemen uit Kenia en Zuid-Afrika de belangrijkste binnenkomende goederen op de Oostendse luchthaven. Daarom werd op 6 oktober 2003 de nieuwe Aerofresh Perishable loods geopend die 300 ton bederfelijke goederen kan behandelen.

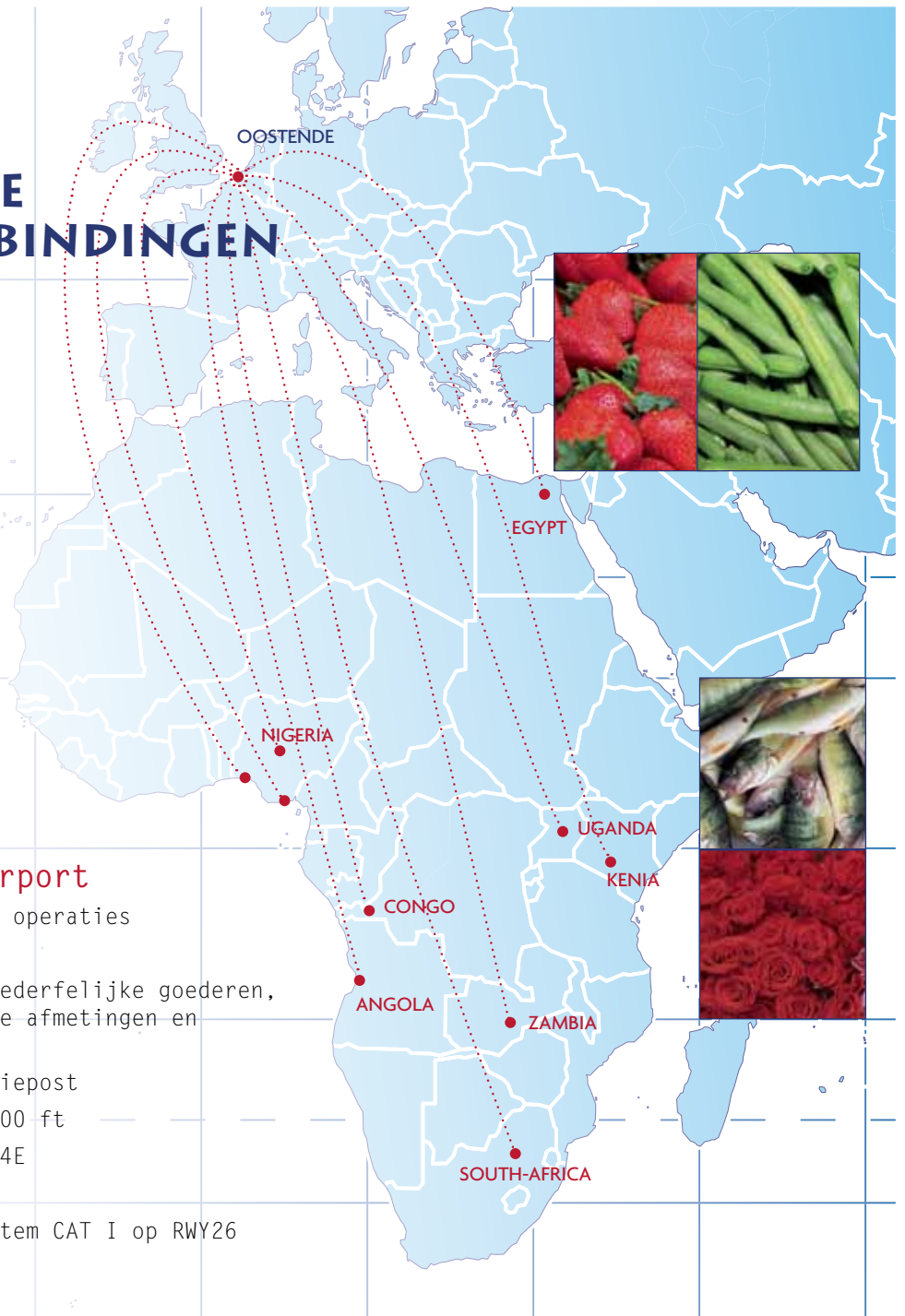
In 2004 werd de procedure opgestart voor het bouwen van een eerste, nieuwe loods langs de Torhoutsesteenweg. Deze nieuwe, 4 000 m² grote vrachtlods is in juli 2006 voor het eerst in gebruik genomen door de cargoluchtvaartmaatschappij MK Airlines. Op 6 september 2006 werd deze nieuwe loods officieel ingehuldigd. Hierdoor werd tegelijkertijd ook apron 1 (de nieuwe inschepingsvloer langs de Torhoutsesteenweg) officieel in gebruik genomen. Het bouwen van bijkomende loodsen zou nieuwe, luchthavengebonden bedrijven kunnen aantrekken. De gronden aan de Rolbaanstraat worden hiervoor door de West-Vlaamse Intercommunale (WVI) ontwikkeld. Het aantrekken en het verlies van MK Airlines heeft een grote impact gehad op de vrachtcijfers van de luchthaven. De luchthaven kan echter rekenen op vaste klanten EgyptAir en ANA Aviation¹.

In 2003 heeft de luchthaven, om ook het passagiersvervoer in Oostende uit te bouwen, Ryanair aangetrokken. Op 1 mei 2003 opende deze luchtvaartmaatschappij een route tussen Oostende en Londen-Stansted, die reeds in december 2003 werd opgeschort. Door de opstart van deze route kreeg de luchthaven ook haar huidige naam: Internationale Luchthaven Oostende-Brugge. Ondertussen groeide touroperator Jetair van 5 bestemmingen in 2003 naar 12 bestemmingen in 2010. Oostende is inzake passagierstrafiek vooral een vertrekvluchthaven in tegenstelling tot de vrachtrafiek waarbij Oostende zowel vertrekpunt als bestemming is.

De luchthaven heeft een totale oppervlakte van ongeveer 350 hectare (waarvan ruim 292 hectare airside) en beschikt over een landingsbaan van 3 200 meter lang en 45 meter breed met oriëntatie 26/08. De luchtverkeersleiding is in handen van Belgocontrol waarbij de verkeerstoren op de Oostendse luchthaven eveneens instaat voor het vliegverkeer in de Terminal Area zone (TMA-zone) boven Oostende tot 9 500 voet.

¹ World Airways vliegt in opdracht van ANA Aviation.

REGELMATIGE VRACHTVERBINDINGEN



Troeven Ostend Airport

- Flexibele 24/7 airport operaties
- Korte omdraaitijd
- Topfaciliteiten voor bederfelijke goederen, vracht met buitenmaatse afmetingen en levende dieren
- EU veterinaire inspectiepost
- Runway: 3.200 m / 10,500 ft
- Luchthavencertificaat 4E
- Brandweer categorie 9
- Instrument Landing System CAT I op RWY26 en CAT I op RWY08

AD HOC VRACHTVERBINDINGEN (voorbeelden)



Marktaanwezigheid

De passagiersvluchten tijdens het zomerseizoen 2011 worden aangeboden door touroperators Jetair en Thomas Cook naar de volgende bestemmingen: Alicante, Mallorca, Tenerife, Malaga, Gran Canaria, Kreta, Kos, Rhodos, Izmir, Antalya, Bodrum en Enfidha (Monastir).

AOSS1 Totaal aantal passagiers per jaar (internationale en binnenlandse vluchten)

Aantal vervoerde passagiers	2010	2009	2008
Internationale vluchten	175 635	161 313	169 555
Binnenlandse vluchten	38 003	31 463	30 403
Totaal	213 638	192 776	199 958

PASSAGIERSVERBINDINGEN



PARTYBEEST OF ZONNEKLOPPER? Vlieg er nú in!

Zoekt u de zon op in Spanje, op de Griekse eilanden of aan de Turkse of Tunesische kust?
Start uw vakantie zonder stress. Vertrek vanuit de luchthaven van Oostende.



Alicante - Mallorca - Tenerife - Malaga - Gran Canaria - Kreta - Kos - Rhodos - Izmir - Antalya - Bodrum - Enfidha (Monastir)



- Vlot bereikbaar • Betaalbare parking • Ontspannen sfeer •
- Alle info: contacteer uw touroperator • www.ost.aero

Stakeholders

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge heeft te maken met veel stakeholders die soms tegenstrijdige belangen hebben: de overheid als exploitant, regelgever en toezichthouder, luchtvaartmaatschappijen (carriers en touroperators), passagiers en andere gebruikers van de luchthaven, de provincie, omwonenden van en steden rondom deze luchthaven, werknemers en toekomstige investeerders. Rekening houden met al deze belangen maakt de exploitatie van deze luchthaven zowel uitdagend als complex.

De verschillende belangen vragen om een andere aanpak inzake overleg, communicatie en samenwerking. In de volgende tabel zijn de stakeholders van de luchthaven opgelijst.

Om te onderzoeken wat stakeholders vinden van het duurzaamheidsbeleid van de luchthaven dient in de nabije toekomst een stakeholderbevraging plaats te vinden: afhankelijk van de stakeholdergroep zal dit ofwel schriftelijk ofwel mondeling gebeuren. Tijdens de opmaak van dit verslag werd beroep gedaan op de bevindingen die uit de verschillende, bestaande overlegmomenten en bevragingen naar voor zijn gekomen. Bij de keuze van de prestatie-indicatoren werd hiermee dan maximaal rekening gehouden.

Verder is de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge lid van de volgende beroepsorganisaties: Airports Council International (ACI), The International Air Cargo Association (TIACA) en Association of Belgian Tour Operators (ABTO) (geassocieerd lid).



Stakeholdergroep	Specifieke informatie-, communicatie- en consultatiekanalen
<p>Klanten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Passagiers en bezoekers ▪ Concessiehouders ▪ Luchtvaartmaatschappijen ▪ Afhandelingsmaatschappijen ▪ Vlieg scholen en vliegclub 	<p>Website www.ost.aero Teletekst Individuele gesprekken Advertenties Notice to Airmen (NOTAM)</p>
<p>Sectorpartners:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Luchtvaartmaatschappijen en touroperators ▪ Afhandelingsmaatschappijen ▪ Belgocontrol ▪ WVI ▪ Vervoersmaatschappijen, forwarders, logistieke providers, consolidators, producenten en marketeers van bloemen, groenten en fruit,... ▪ Brandstofbevoorrading ▪ Federale Politie, Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen (FAVV) en Douane 	<p>Regelmatige afstemming</p>

Stakeholdergroep	Specifieke informatie-, communicatie- en consultatiekanalen
<p>Partners:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vlaamse overheidsdiensten: Agentschap Infrastructuur, Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, Afdeling Luchthavenbeleid, managementondersteunende diensten (Afdeling Juridische Dienstverlening, Afdeling Personeel & Logistiek, ...), Gemeenschappelijke Dienst Preventie en Bescherming, ... ▪ Leveranciers ▪ Kennis- en onderzoeksinstellingen 	<p>(meerjaren)contracten Individuele gesprekken en afstemming Jaarverslag Werkgroep Personeel</p>
<p>Maatschappij:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Omwonenden ▪ Geïnteresseerden ▪ Spotters ▪ Jobstudenten 	<p>Website www.ost.aero Milieu-overlegcommissie Klachtenregistratie en -behandeling Advertenties</p>
<p>Overheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Internationaal: International Civil Aviation Organisation (ICAO) ▪ Federaal: Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) ▪ Vlaamse overheid ▪ Minister ▪ Provincie West-Vlaanderen ▪ Stad Oostende en gemeente Middelkerke ▪ WVI ▪ vzw Toeristische Ontsluiting West-Vlaanderen (onder meer stad Oostende, stad Brugge, stad Gent) 	<p>Milieu-overlegcommissie Internet Jaarverslag Regelmatige afstemming Audits</p>
<p>Medewerkers:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Luchthaven Oostende ▪ Familieleden personeel ▪ Vakbonden 	<p>Intranet Personeelsmagazine 13 Dienstnota's en berichten aan personeel via uithangborden Directe mail Subentiteitsoverlegcomité (SEOC) Teambuilding en personeelsactiviteiten</p>

Personeel

Op 31/12/2010 waren er 128 personeelsleden bij de DAB Luchthaven Oostende. Op 31/12/2009 telden we nog 133 personeelsleden. We kennen dus een daling van 5 personeelsleden. Een aantal personeelsleden gingen uit dienst en worden pas begin 2011 vervangen: in het voorjaar van 2011 starten 2 nieuwe beveiligingsagenten. Het organigram is ten opzichte van 2009 niet veel gewijzigd. De schoonmaak valt nu onder de supervisie van het directiesecretariaat. De functie van Hoofd Technische Diensten werd per ingang van 1/1/2010 terug ingevuld. In 2010 werden 1 Duty Operations Officer, 1 Marshaller/Bird Control Unit (BCU) en 6 beveiligingsagenten aangeworven. Alle aanwervingen waren vervangingen. De functie van Fire & Rescue manager is nog in te vullen. Daarnaast werd - zoals de vorige jaren - 1 externe Sales & Customer Relations Consultant tewerkgesteld via een insourcing contract met de WVI.

Gezien het West-Vlaams Economisch Studiebureau (WES) heeft beslist niet langer milieuconsultancy aan te bieden, heeft de Vlaamse overheid eind 2009 een aanbesteding uitgeschreven om een nieuwe externe milieuoördinator aan te stellen. Op 27/9/2010 werd de samenwerking met het WES stopgezet. De taken van de milieuoördinator werden overgenomen door een medewerker van de firma Grontmij.



Situatie op 31 december 2010

	Aantal	VTE ¹ 's
Algemeen Directeur	1	1
Directiesecretariaat	1	0,8
Schoonmaak	4	3,8
Personeelsadministratie	2	2
Safety Manager	1	1
Financieel & Concessie Departement		
Financieel & Concessie Manager	1	1
Boekhouding	3	2,5
Navigatie	5	3,5
Airside Operations		
Airside Operations Manager	1	1
Duty Operations Officers	6	5,8
Marshalling & Bird Control Unit	10	10
Fire & Rescue Manager (vacant)		
Brandweermannen	38	37,8
Security		
Security Manager	1	1
Beveiligingsagenten	37	36,8
Badge-administrator	1	1
Technische Diensten		
Hoofd Technische Diensten	1	1
Elektriciens/informatici	8	7,5
Technische dienst	3	3
Geen prestaties (zowel voltijds onbetaald verloop als voltijdse loopbaanonderbreking)	4	0
Totaal	128	120,5
Sales & Customer Relations Consultant	1	1

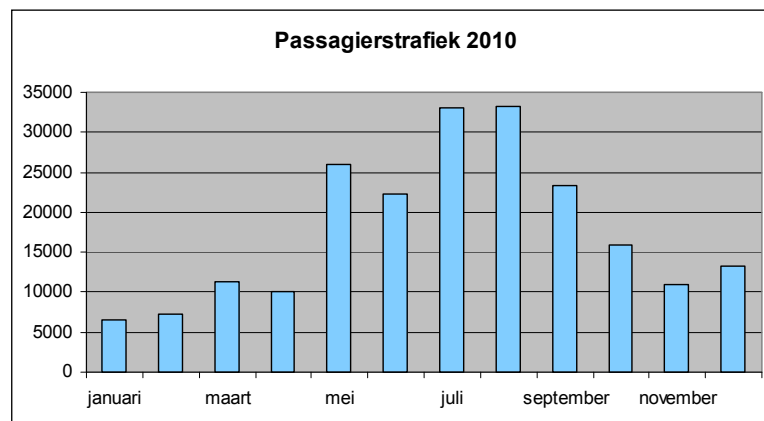
¹ voltijds equivalent

Trafiek

Passagiers

In 2010 steeg het aantal passagiers met 10,8% in vergelijking met 2009: van 192 776 passagiers in 2009 tot 213 638 in 2010. Deze stijging is grotendeels te danken aan de nieuwe bestemming Malaga van Jetairfly. Ook was er in 2010 een betere bezetting van de vliegtuigen. In vergelijking met december 2009 noteerde de luchthaven in december 2010 een uitzonderlijke stijging van de passagierstrafiek met 82% door de afhandeling van afgeleide vluchten uit Luik, Brussel en Charleroi. Die luchthavens waren kort voor Kerstmis gesloten door hevige sneeuwval.

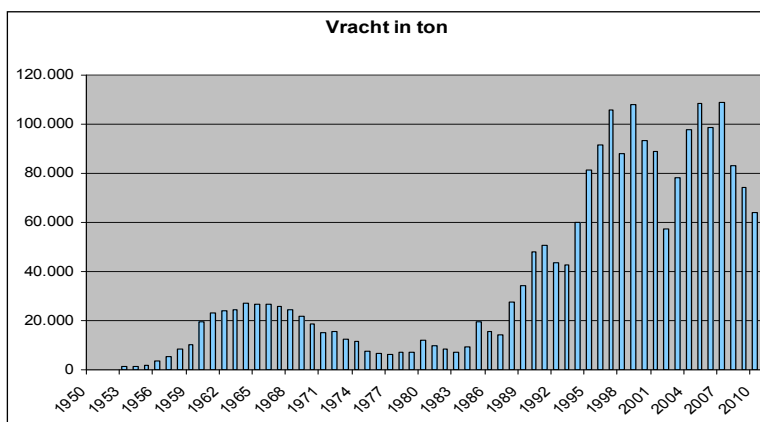
De gegevens opgenomen in onderstaande grafiek bevestigen de seizoensgebonden cyclus maar door de aard van de bestemmingen zijn er ook buiten de schoolvakantieperiodes relatief veel passagiers. De kleine piek genoteerd in december 2010 is toe te schrijven aan de hierboven aangehaalde afgeleide vluchten uit Luik, Brussel en Charleroi.



Vracht

Minder goed verging het de vrachtdivisie. Er werd 64 041 ton goederen verscheept, een daling met 13,6% in vergelijking met 2009. Deze daling met 13,6% is te verklaren door het wegvallen van de belangrijkste klant, MK Airlines, in het voorjaar. De tweede helft van het jaar klom de luchthaven procent na procent uit het dal.

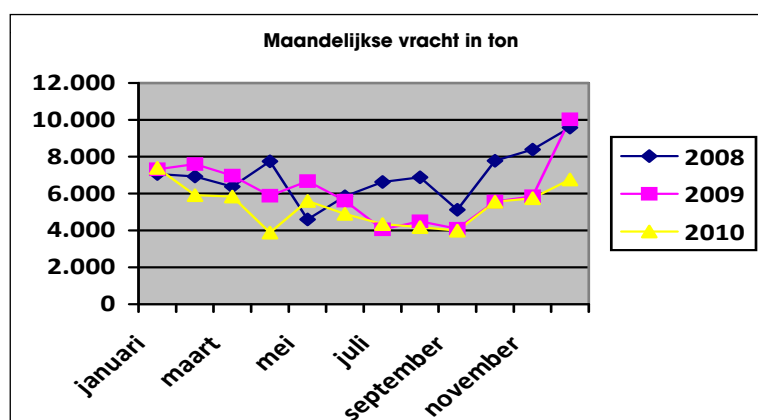
Het wegvallen van MK Airlines en het vliegverbod van Meridian Airways boven Europa heeft de luchthaven in 2010 parten gespeeld: enerzijds werd de vracht van MK Airlines slechts gedeeltelijk overgenomen door andere klanten van de luchthaven, anderzijds vliegen deze maatschappijen met kleinere toestellen, wat een lagere vrachtcapaciteit met zich meebrengt.



Uit deze figuur zijn een aantal duidelijke evoluties af te leiden:

- In 2002 resulteert de uitsluiting van de Stage-II toestellen in een dip die zich echter snel herstelt gezien dit verbod geldt voor gans Europa;
- De pieken uit het midden van vorig decennium zijn toe te schrijven aan het feit dat cargoluchtvaartmaatschappij MK Airlines werd aangetrokken die gebruik maakte van grote toestellen van het type B747;
- We stellen vast dat de reguliere klanten die gebruik maken van de luchthaven niet vliegen met toestellen van het type B747. Het gebruik van kleinere toestellen zoals Airbus en MD11 heeft impact op de vrachtcijfers.

Uit de grafiek van de maandelijkse vracht (zie hieronder) is de impact van het verlies van MK Airlines duidelijk af te leiden: het vrachtcijfer van april 2010 bedraagt 50% van het vrachtcijfer genoteerd in april 2008.



Bewegingen

In 2010 waren er 37 875 bewegingen. Dit is een lichte stijging van 1,4 procent in vergelijking met 2009. De general aviation bewegingen (touring- en trainingsvluchten) nemen nog steeds het grootste gedeelte voor hun rekening. Daarnaast steeg het aantal zakenvluchten vanuit Oostende.

De luchthaven wordt de laatste twee jaar geconfronteerd met een sterke stijging van het aantal trainingsvluchten. De milieuvergunning legt een grenswaarde op van 34 000 voor het aantal bewegingen met toestellen van minder dan of gelijk aan 6 ton. Het aantal bewegingen met deze toestellen is tijdens de voorbije jaren toegenomen. De bewegingen worden maandelijks opgevolgd teneinde te garanderen dat de grenswaarde gerespecteerd blijft.

Toestellen (MTOW ¹)	2010	2009	2008	Maximum
≤ 6 ton	33 352	33 183	28 579	34 000
> 6 ton	4 523	4 173	4 719	39 887

Het totaal aantal vliegbewegingen per kalenderjaar met civiele subsonische straalvliegtuigen mag volgens de milieuvergunning nooit meer bedragen dan 39 887. In de praktijk komt dit grotendeels neer op de opvolging van het aantal bewegingen met toestellen van meer dan 6 ton.

	2010	2009	2008
Vracht (in ton)	64 041	74 148	82 920
Aantal passagiers	213 638	192 776	199 958
Aantal bewegingen ²	37 875	37 356	33 298

1 Maximum Take Off Weight

2 Elke landing of vertrek is één beweging.

Formele overlegstructuren

- 1° Het subentiteitsoverlegcomité (SEOC), het overleg met de vakorganisaties, voorgezeten door de Algemeen Directeur, houdt zich onder andere bezig met de veiligheid op het werk, in het kader van de Wet op het Welzijn op het Werk. Maken deel uit van de werkgroep: adjuncten van de directeur die rechtstreeks aan de Algemeen Directeur rapporteren, vakbonden, arts, preventieadviseur, secretaris (= personeelsverantwoordelijke).
- 2° Het "Runway Incursion Team" (RITO), voorgezeten door de Airside Operations Manager, houdt zich bezig met de voorkoming en evaluatie van runway incursions. Maken deel uit van het team: Duty Operations Officer, Fire & Rescue Manager, Hoofd Technische Diensten, Chef verkeersleider Belgocontrol, Hoofd Dienst Engineering Belgocontrol, Hoofd Meteodiensten Belgocontrol, vertegenwoordiger directie Belgocontrol, vertegenwoordigers van de piloten (lokale vliegscholen), vertegenwoordiger van het Airport Operators Committee, vertegenwoordiger van het federaal Directoraat-Generaal Luchtvaart.
- 3° De "Milieu-overlegcommissie", voorgezeten door de provincie West-Vlaanderen, die advies uitbrengt over milieudossiers. Maken deel uit van de commissie: luchthavendirectie, gemeenten Oostende en Middelkerke, gemeentelijke "milieuraad" Oostende en Middelkerke, afdeling milieuvergunningen en -inspectie, experts (inzake geluid, milieu, geur, ...) (houdt onrechtstreeks verband met veiligheid, aangezien we uitgaan van het principe "veiligheid vóór milieu-overwegingen (bijvoorbeeld landen of opstijgen met rugwind, ...)).
- 4° Het "Wildlife-comité" werkt aanvankelijk als een stuurgroep aan de ontwikkeling van een lokaal vogel- en wildbeheersysteem. Daarna zal het op dit vlak als adviesorgaan fungeren. Maken deel uit van het comité: Airside Operations Manager (voorzitter), BCU-medewerkers, Duty Operations Officer, wildopzichter, Hoofd Technische Diensten (grasbeheer), experts in het te bespreken domein.
- 5° Airport Operators Committee (A.O.C.)
Fungeert eigenlijk als een Comité van Airport Operators aangezien het niet alleen luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt maar ook afhandelingsbedrijven, restauranthouders, enz. Dit comité kan bij de Algemeen Directeur veiligheidsproblemen aankaarten, gezien vanuit het standpunt van de luchthavengebruikers.

- 6° LOVECO (lokaal veiligheidscomité), voorgezeten door de Algemeen Directeur, is bevoegd voor beveiligingsmaterie. Dit comité bestaat uit de Algemeen Directeur, de Security Manager, de Safety Manager, de Federale Politie, de Veiligheid van de Staat, de Douane, het federale Directoraat-generaal Luchtvaart, Belgocontrol, vertegenwoordiger van het A.O.C.
- 7° Het veiligheidscomité belast met luchtvaartveiligheid dat opgericht werd in het kader van het SMS-programma van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge. Dit comité heeft als afkorting SAFCO, wat staat voor Safety Committee Ostend-Bruges Airport. De verschillende functies, aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden worden in detail uiteengezet in Sectie 5.2.2 van het vliegveldhandboek van de luchthaven. De Algemeen Directeur beslist in overleg met de Safety Manager wie de leden van het comité zijn. De Safety Manager is voorzitter van het veiligheidscomité.
- 8° Interface Meeting Luchthavenuitbater-Belgocontrol. Voorgezeten door de Airside Operations Manager van de Luchthaven. Andere aanwezigen: Safety Manager van de luchthaven, Regio Manager ATS Belgocontrol, Chef verkeersleiding Belgocontrol, Safety Manager Belgocontrol. De bedoeling van dit comité is de afstemming op elkaar van de onderlinge operationele procedures. Tevens worden belangrijke wijzigingen in de AIP en andere onderwerpen, waarbij een Safety Case tussen beide partijen noodzakelijk is, besproken.

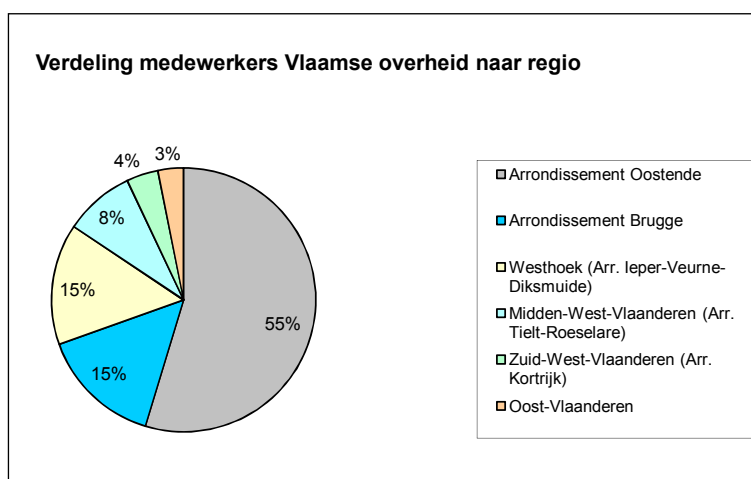
De Oostendse luchthaven heeft heel wat medewerkers met een hoog aantal dienstjaren, wat duidt op een laag personeelsverloop. Het gemiddeld aantal dienstjaren bedraagt 10,9 jaar, tegenover 11,1 jaar in 2009 en 2008. De gemiddelde leeftijd van het personeelsbestand bedraagt 43 jaar, tegenover 42 jaar in 2009 en 43 jaar in 2008. Bijna een derde van de personeelsleden heeft minder dan 5 dienstjaren.

Wenoteren opnieuw een kleine daling van het aantal vrouwelijke personeelsleden: 18% van de medewerkers, tegenover 20% in 2009 en 18% in 2008. Het grootste departement, Airside Operations, bestaande uit de Airside Operations Manager, de Duty Operations Officers, Marshalling/BCU en luchthavenbrandweer, bestaat echter nog steeds uitsluitend uit mannelijke medewerkers. Op management niveau (Directie en Adjuncten van de Directeur) zijn er echter meer vrouwelijke (4) dan mannelijke medewerkers (3) in dienst.

92% van de medewerkers van de Vlaamse overheid werkt voltijds. De overige 8% werkt volgens een ander regime omwille van verschillende redenen: een deeltijds contract, verlof voor deeltijdse prestaties, deeltijdse loopbaanonderbreking.

54% van de medewerkers woont in het arrondissement Oostende. De overige personeelsleden wonen allen in de provincie West-Vlaanderen, met uitzondering van 4 medewerkers die in de provincie Oost-Vlaanderen wonen. Een derde van de personeelsleden van de DAB Luchthaven Oostende woont in Oostende of Middelkerke, wat betekent dat zij in principe ook omwonenden zijn van de luchthaven.

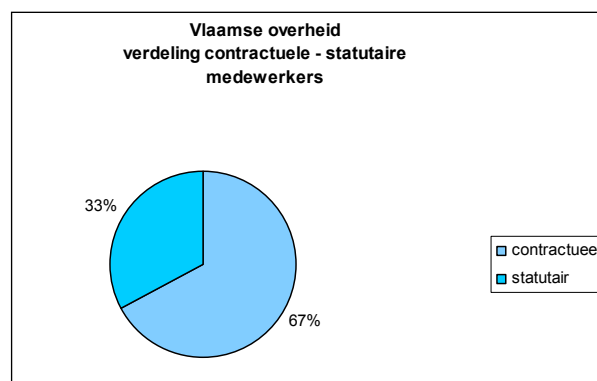
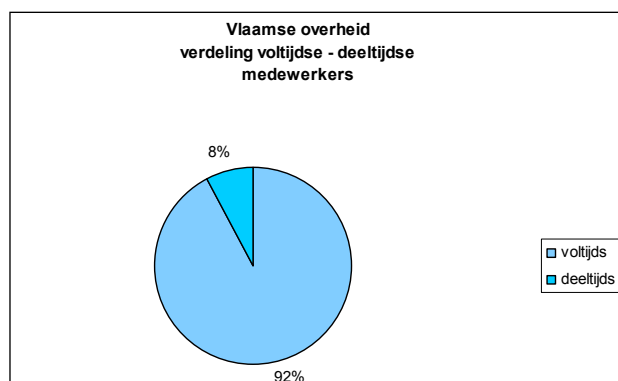
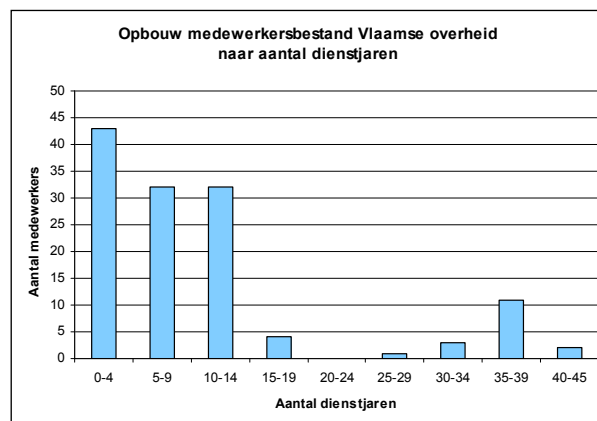
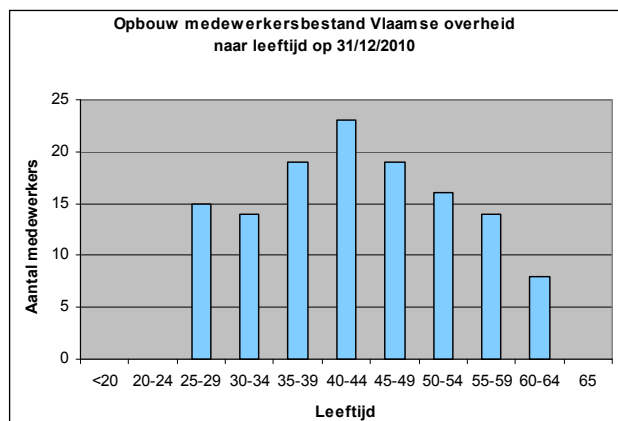
regio	aantal
Arrondissement Oostende	70
Arrondissement Brugge	19
Westhoek (Arr. Ieper - Veurne - Diksmuide)	19
Midden West-Vlaanderen (Arr. Tielt - Roeselare)	11
Zuid West-Vlaanderen (Arr. Kortrijk)	5
Oost-Vlaanderen	4
Totaal	128



LA2 Leeftijdsstructuur

	2010	2009	2008
<20	0	0	0
20-24	0	3	3
25-29	15	12	15
30-34	14	15	17
35-39	19	26	20
40-44	23	20	19
45-49	19	26	23
50-54	16	10	11
55-59	14	14	18
60-64	8	7	6
65	0	0	0
Totaal	128	133	132

	2010	2009	2008
Gemiddeld aantal dienstjaren	10,9	11,1	11,1
Gemiddelde leeftijd	43	42	43



Bij de Vlaamse overheid zijn er wegens het verschillend statuut voor statutaire medewerkers en contractuele medewerkers een aantal verschillen in sociale voordelen, voornamelijk op het vlak van pensioenopbouw, carrièremogelijkheden en verloning. Deze verschillen zijn niet te wijten aan het al dan niet voltijds werken. Hieromtrent zijn er tussen beide statuten geen verschillen te noteren. **(LA3)** Alle werknemers van de luchthaven in dienst van de Vlaamse overheid vallen voor het overige onder hetzelfde arbeidsreglement. Alle personeelsleden vallen onder dezelfde collectieve arbeidsovereenkomst (afgesproken tussen de Vlaamse overheid en de drie vakbonden). **(LA4)** In het organigram zijn de verschillende functies duidelijk aangegeven. De vergoeding voor de verschillende functies en personeelsleden gebeurt via de vaste barema's van de Vlaamse overheid en is niet gebonden aan de prestaties van de luchthaven. De spreiding van de functies situeert zich tussen de niveaus A en D. De Algemeen Directeur werd door de Vlaamse Regering aangesteld via het uitschrijven van een examen, waarna een aanstellingsbesluit gepubliceerd werd in het Belgisch Staatsblad.

Veiligheid en gezondheid

Binnen onze organisatie hechten wij grote waarde aan de veiligheid en gezondheid van ons personeel. Ons doel is er voortdurend voor te zorgen dat de medewerkers maximaal worden beschermd tegen fysieke schade en ziekte. Veiligheidsaspecten worden regelmatig besproken in SEOC¹ en SAFCO² vergaderingen. De jaarlijkse rondgang met de bedrijfsarts wordt bijgewoond door de verantwoordelijken van de verschillende vakbonden en de hiërarchische lijn.

De beveiligingsagenten beschikken over een dosimeter voor het registreren van de röntgenstraling (ioniserende straling). Het personeel dat op de inschepingsvloer werkt, beschikt standaard over persoonlijke beschermingsmiddelen die het gehoor beschermen. Jaarlijks wordt een gehoortest afgenomen tijdens het medisch onderzoek. Er werd tot op heden geen permanente gehoorschade gemeld.

De regeling met betrekking tot formele overlegstructuren inzake veiligheid en gezondheid in de overheid werd vastgelegd in het vakbondsstatuut. Aangelegenheden die uitsluitend betrekking hebben op personeelsleden van de DAB Luchthaven Oostende worden besproken in het SEOC van de DAB Luchthaven Oostende. Aangelegenheden die betrekking hebben op alle personeelsleden van het departement Mobiliteit en Openbare Werken worden in het entiteitsoverlegcomité (EOC) besproken. Verder is er nog een beleidsdomeinoverlegcomité (BDOC) voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en een overkoepelend Sectorcomité voor alle diensten van de Vlaamse overheid. De preventieadviseur is een personeelslid van de Vlaamse overheid (Gemeenschappelijke dienst Preventie en Bescherming) maar behoort niet tot het personeel van de luchthaven. **(LA6)**

Lage ziekte- en afwezigheidscijfers worden over het algemeen gelinkt aan positieve trends in de motivatie en de productiviteit van het personeel. De Vlaamse overheid heeft in haar personeelsbeleid aandacht voor de balans werk-privé en voert dan ook een gezinsvriendelijk beleid. Dit betekent dat in de mate dat de functie dit toelaat er flexibele werkuren zijn (kan echter niet voor continu- en semicontinudiensten). Er zijn verschillende verlofstelsels zoals ouderschapsverlof en onbetaald verlof.

¹ Subentiteitsoverlegcomité

² Safety Committee Ostend Airport

Alle personeelsleden genieten van een gratis hospitalisatieverzekering en gratis openbaar vervoer. Wegens de uurregeling bij een aantal diensten is dit laatste voordeel niet altijd te benutten. Er wordt zowel in dagdienst als in continudienst in een 38-uren werkweek gewerkt. Overuren worden zoveel mogelijk vermeden.

LA7 Ziekteverzuim

Wanneer we de ziekteverzuimpercentages genoteerd in 2010 vergelijken met de ziekteverzuimpercentages van 2008 en 2009, merken we nog steeds een dalende tendens. Het totaal aantal ziektedagen in 2010 bedroeg 1 475 dagen en het verzuim wegens langdurige ziekte (>3 maanden) bedroeg 461 dagen. Dit betekent dat het totaal aantal ziektedagen in 2010 met ruim 9% is gedaald ten opzichte van 2009 (1 625 ziektedagen). Het ziekteverzuim bedroeg in 2010 aldus 5,76%. Analyse van de ziekteverzuimcijfers leert ons ook dat er 41 werknemers waren zonder ziektedagen, wat betekent dat het nulverzuim 32% bedraagt.

	Gemiddeld aantal ziektedagen per personeelslid	Gemiddeld aantal ziektedagen per personeelslid (verzuim wegens langdurige ziekte niet inbegrepen)
2008	13,5	8,9
2009	12,9	8,5
2010	12,1	8,3

LA7 Ongevalsratio per 1 000 werknemers

	2010	2009	2008
Aantal ongevallen/1 000 wkn/jaar	41,1 ¹	23,79	48
Ziektedagen (omgerekend naar 1000 wkn)	12 129,93	12 886,60	13 520
Ziekteverzuim in %	5,76	6,11	6,50

In 2010 hebben er zich 5 arbeidsongevallen (met uitzondering van de arbeidsongevallen op de weg van en naar het werk en de ongevallen zonder arbeidsongeschiktheid²) voorgedaan. Deze arbeidsongevallen resulteerden in 80 kalenderdagen arbeidsongeschiktheid.

Het personeel van de DAB Luchthaven Oostende werkte in 2010 184 832 uren.

¹ 5 ongevallen op 121,6 VTE

² In 2010 vond 1 incident plaats bij de BCU waarbij tijdelijke gehoorschade (zonder werkverlet) is opgetreden.

Opleidingen

De medewerkers worden aangemoedigd om zowel functiegebonden als competentiegebonden opleidingen te volgen. Er is een actieve ervaringsuitwisseling met de leidinggevendenden van andere Belgische luchthavens. Op regelmatige basis is er overleg tussen de luchthavenbrandweerverantwoordelijken van de luchthavens van Oostende, Antwerpen, Zaventem, Kortrijk - Wevelgem en Charleroi en de Safety Managers van de luchthavens van Oostende, Antwerpen en Charleroi. De behandelde thema's zijn: noodplanning, blustechnieken, keuze voertuigen, producten, audits (zowel intern als extern), Safety Management System (SMS), ...

De personeelsleden van de Oostendse luchthaven volgden in 2010 in totaal 1 449 uren opleiding. Opleiding omvat: alle types van gesproken training en instructie, betaald educatief verlof, opleiding of training extern en (deels) betaald door de luchthaven, training inzake specifieke topics zoals gezondheid en veiligheid. De onsite coaching door oversten wordt hier niet mee bedoeld en is hier nog bij te tellen.

Verschillende management opleidingen zoals bijvoorbeeld de 'opleiding voor evaluatoren' worden door de Vlaamse overheid aangeboden. Daarnaast organiseerde de luchthavendirectie in 2010 voor het management team een masterclass 'congruent communiceren'. Het management van de luchthaven nam bovendien deel aan een aantal buitenlandse, functiespecifieke werkgroepen en seminars.

De Bird Control Unit heeft een opleiding gevolgd gericht op het veilig omgaan met wapens en heeft in dit verband een theoretische proef afgelegd.

In 2007 werd met betrekking tot het bijscholen en trainen van de beveiligingsagenten een simulatiepakket aangekocht waarbij tevens de nodige trainingssessies voorzien werden. Dankzij een maandelijkse update van het trainingsprogramma kunnen de beveiligingsagenten optimaal gebruikmaken van de aangekochte trainingsapparatuur.

De opleiding van de beveiligingsagenten bestaat uit twee luiken:

- een theoretisch luik waarin de volgende aspecten aan bod komen :
 - o wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en andere actuele dreigingen;
 - o het juridisch kader met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging;
 - o doelstellingen en organisatie van luchtvaartbeveiliging, inclusief plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles uitvoeren (Hier komt ook het aspect 'mensenrechten' aan bod.);
 - o procedures van toegangscontrole;
 - o identiteitskaartsystemen die op de luchthaven gebruikt worden;
 - o procedures om personen staande te houden en omstandigheden waarin personen staande moeten gehouden worden;
 - o aangifteprocedures;

- o vaardigheden om verboden voorwerpen te identificeren;
 - o vaardigheden om passend te reageren op beveiligings-gerelateerde incidenten;
 - o kennis van de wijze waarop menselijk gedrag en de reacties daarop de beveiligingsprestaties kunnen beïnvloeden (Hier komt ook het aspect 'mensenrechten' aan bod.);
 - o vermogen om duidelijk en overtuigend te communiceren.
- een praktisch luik bestaande uit:
 - o manuele beveiligingsonderzoeken van:
 - voertuigen;
 - personen;
 - handbagage;
 - ruimbagage.
 - o bedienen van screeningapparatuur voor ^(*):
 - handbagage;
 - ruimbagage.

^(*) Het computerondersteunend onderwijs betreft enkel dit aspect en bestaat uit trainingssessies en testsessies. De resultaten van de testsessies worden bewaard en opgevolgd. Het tijdstip en de duur van de sessies worden door de beveiligingsagent zelf bepaald, maar de duur dient minimum 1 uur per maand te bedragen. De verplichting hiertoe is opgenomen in Verordening (EU) Nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart.

LA10 Gemiddeld aantal uren opleiding per persoon, per personeelscategorie

	2010	2009	2008
Algemeen Directeur/ Staf/ Lijnmanagement/ Administratie	26,6	70	15,4
Airside operations	9	8,7	0
Security	13,1	14,3	12,3
Technische Diensten	0	14,4	1
Totaal	11,3	18,5	5,7

Het hoge aantal opleidingsuren in 2009 van de categorie 'Algemeen Directeur/ Staf/ Lijnmanagement/ Administratie' is toe te schrijven aan de :

- opleiding 'Advanced Management Programme' (500 uur), bij Vlerick, gevolgd door de Algemeen Directeur;
- opleiding 'Aviation Security Management' (380 uur) bij het European Aviation Security Training Institute (EASTI). Deze vorming werd door de Security Manager gevolgd aangezien het DGLV een verplichte certificering van de Security Managers heeft opgelegd.

Er zijn programma's voor competentie management en levenslang leren die de blijvende inzetbaarheid van medewerkers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan. Deze omvatten het volgende **(LA11)**:

- Bijscholing informatica;
- Bijscholing EHBO;
- Opleiding 'overheidsopdrachten';
- Dilemma- en integriteitstraining.

Bij de Vlaamse overheid vinden er jaarlijks evaluatie- en planningsgesprekken plaats tussen alle werknemers en hun directe oversten **(LA12)**. De output is een evaluatiedocument én een planningsdocument waarin resultaatgerichte en ontwikkelingsgerichte doelstellingen worden geformuleerd. Het planningsgesprek kan eveneens aanleiding geven tot wijzigingen van de functie-inhoud. Naar aanleiding van de jaarlijkse evaluatie- en planningsronde kan beslist worden om een functioneringstoelage (motivatiepremie voor buitengewone prestaties), loopbaanversnelling of loopbaanvertraging (voor statutaire medewerkers) toe te kennen.

Diversiteit en kansen

De Vlaamse overheid wil voor alle burgers en organisaties een voorbeeld zijn op het gebied van gelijke kansen en diversiteit. Alle functies staan open voor zowel mannen als vrouwen, ongeacht de leeftijd en nationaliteit.

LA13 Werknemers volgens geslacht (%), leeftijdsgroep, minderheid, diversiteit

	2010	2009	2008
Mannen	82%	80%	82%
Vrouwen	18%	20%	18%
Nationaliteit:			
Belg	98%	98%	99%
Niet-Belg	2% (Poolse en Nederlandse nationaliteit)	2% (Poolse en Nederlandse nationaliteit)	1% (Poolse nationaliteit)
Met arbeidshandicap	0	0	0

Bij de Vlaamse overheid is er geen onderscheid in de basissalarissen voor mannen en vrouwen per medewerkerscategorie (**LA14**).

Op de luchthaven zijn een aantal personeelsleden verenigd in een vakbond. De volgende vakbonden zijn vertegenwoordigd op de luchthaven: Algemene Centrale der Openbare Diensten (ACOD), Algemeen Christelijk Vakverbond (ACV) - Openbare Diensten en Vrij Syndicaat voor het Openbaar Ambt (VSOA).

De wet op de overheidsopdrachten biedt de personeelsleden een duidelijk kader omtrent de preventie van corruptie. Nieuwe personeelsleden die als leidend ambtenaar kunnen optreden, krijgen tijdens hun proefperiode een opleiding omtrent deze wetgeving en het organiseren van aanbestedingen en offertevragen. Wijzigingen aan deze wetgeving worden steeds aan de betrokken werknemers gecommuniceerd en via een opleiding toegelicht. Kleinere uitgaven worden goedgekeurd door de controleurs der vastleggingen. Verder is er toezicht en controle via de Inspectie van Financiën en via het systeem van interne audit binnen de Vlaamse overheid.

Discriminatie wordt niet toegelaten. Er zijn geen gevallen bekend waarin dit voorgevallen is. Kinderarbeid is niet van toepassing en bovendien wettelijk niet toegelaten. Deze bepalingen zijn tot op heden niet opgenomen in onze contracten met leveranciers, concessiehouders, etc.

Economische aspecten en financiële resultaten

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge exploiteert de luchthaven als een afzonderlijke budgettaire eenheid binnen de Vlaamse overheid en is opgericht als een DAB. Voor de financiering van de werkingskosten en investeringen worden naast de eigen inkomsten en opbrengsten middelen van het Vlaams Gewest toegekend. De werkingsdotatie stijgt elk jaar, rekening houdend met de stijging van de loonlast. De investeringsdotatie daalt sinds enkele jaren. Er zijn vaak enkele grote infrastructuurwerken die het grootste gedeelte van de investeringsdotaties opslorpen. Deze dotaties kunnen niet worden overgedragen naar volgende jaren zodat de planning en spreiding van investeringen hierdoor wordt beïnvloed. Eerlijkheidshalve dient gezegd dat het huidige budget voor investeringsprojecten ontoereikend is rekening houdend met de noodzakelijke investeringen zoals deze door de milieuvergunning opgelegd worden: het vernieuwen van de riolering is een verborgen investering die bovendien niet zal leiden tot betere economische prestaties.

De uitbating van de luchthaven biedt werkgelegenheid aan eigen personeel en derden. De directe werkgelegenheid omvat¹:

- 1) passagiersgebonden werkgelegenheid: d.i. personen die voor passagiersgebonden activiteiten instaan, zoals passagiersafhandeling, stewards en stewardessen, catering, tax free shops, hotels en restaurants, openbaar vervoer, taxi's en autoverhuurbedrijven. De werkgelegenheid in deze categorie is direct afhankelijk van het passagiersvolume.
- 2) vrachtgebonden werkgelegenheid: d.i. personen die voor het vrachtvervoer instaan, zoals koeriers, vrachtafhandeling en expeditiebedrijven. De werkgelegenheid in deze categorie is rechtstreeks afhankelijk van het volume vrachtvervoer.
- 3) vliegtuiggebonden werkgelegenheid: d.i. personen die instaan voor vliegtuiggebonden activiteiten, zoals het technisch personeel (onderhoud), de piloten en boordtechnici, benzine- en oliemaatschappijen, de verkeersleiding en vliegtuigafhandelingsbedrijven.
- 4) overige directe werkgelegenheid: d.i. alle andere personen die direct op de luchthaven actief zijn maar waarvan de werkgelegenheid minder afhankelijk is van het volume luchthavenverkeer, zoals de administratie, politie, schoonmaakbedrijven, douane, bank- en wisselkantoren, reisbureaus en touroperators, vertegenwoordiging van industriële bedrijven.

Tot op heden is het niet mogelijk om bovenstaande werkgelegenheid volledig te inventariseren. Een eerste inschatting leert ons dat we ongeveer 450 personen directe werkgelegenheid kunnen bieden.

Inzake indirecte economische effecten bedoelen we enerzijds de activiteiten bij de bedrijven die direct leveren aan de luchthaven. Dan spreken we bijvoorbeeld over de volgende activiteiten:

- constructie: bouwondernemingen, aannemers, installatiebedrijven, ...
- adviseurs: ingenieurs, architecten, software consultants, organisatie-adviseurs, opleidingsinstanties, ...
- aankopen: voeding en drank, andere verbruiksgoederen, bureaumateriaal, informatica: soft- en hardware, technisch materiaal, rollend materieel, ...

¹ Sleuwaegen en De Backer, De luchthaven van Zaventem: een strategische groeipool in Tijdschrift voor Economie en Management, Vol. XLIII, 2, 1998

Anderzijds bedoelen we ook extra activiteiten die ontstaan door de nabijheid van een luchthaven en die idealerwijze kunnen zorgen voor een hoogwaardig internationaal investeringsklimaat en bijkomende activiteiten kunnen genereren. In dit geval kunnen de volgende economische activiteiten worden aangehaald:

- Europese hoofdkantoren van niet-Europese multinationals;
- Europese distributiecentra van niet-Europese ondernemingen;
- internationaal georiënteerd logistiek dienstverlenende bedrijvigheid;
- internationaal georiënteerd congres- en beurswezen;
- internationaal georiënteerd toerisme;
- internationaal georiënteerde reisbemiddeling;
- internationale handelshuizen van buitenlandse origine;
- internationale financiële en management centra van buitenlandse origine;
- internationale commerciële organisaties.

De aanwezigheid van de luchthaven genereert ongeveer 450 jobs op het luchthaventerrein waarvan bijna 2/3 bij privé-ondernemingen en andere overheidsdiensten. Volgens een recente studie van de Nationale Bank van België bedraagt de tewerkstellingsmultiplicator ongeveer 2,1¹, wat betekent dat elke job op de luchthaven van Oostende 1 bijkomende job buiten de luchthaven genereert.

Financiële resultaten

Het financieel resultaat wordt geanalyseerd op basis van de jaarrekening van de luchthaven, terug te vinden op blz. 43-47.

Deze jaarrekening is het resultaat van een economische boekhouding. Aangezien de luchthaven als Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB) ressorteert onder het Vlaams Gewest, moet de economische boekhouding op het einde van het jaar vertaald worden naar een begrotingsboekhouding.

De Internationale Luchthaven Oostende–Brugge heeft het jaar 2010 licht positief afgesloten. De winst is sterk gedaald van 995 258,50 euro in 2009 naar 153 018,72 euro in 2010.

De daling van de vrachtrafiek weerspiegelde zich in de eigen opbrengsten. Deze daling had niet enkel een weerslag op de aëronautische opbrengsten; ook de niet-aëronautische opbrengsten zoals de commissie op de vliegtuigbrandstof en op de afhandeling werden hierdoor beïnvloed.

¹ Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, Nationale Bank van België, maart 2009, n°158

Terwijl de werkingsdotatie enkel geïndexeerd werd (zie **EC4**), stegen de bedrijfskosten:

- De kosten van het rollend materiaal zijn gestegen: de luchthaven onderhoudt steeds meer wagens in eigen beheer. Daarnaast zijn er veel uitgaven gebeurd om het sneeuwmateriaal terug in goede staat te brengen.
- De kosten voor het algemeen onderhoud zijn zeer sterk gestegen: door de hevige sneeuwval in 2010 werd er fors geïnvesteerd in ontijzelingsproduct om de landingsbaan, taxiweg en inschepingsvloeren sneeuw- en ijsvrij te houden. Deze sneeuwbuien zorgden ook voor heel wat schade aan de elektrische infrastructuur. Daarnaast moest de luchthaven vanaf het jaar 2010 een verplichte stock aanhouden van bepaalde elektrische onderdelen. Het onderhoud van het grasbestand kon tot in 2009 bekostigd worden via de investeringsdotatie. Vanaf 2010 moest dit echter verrekend worden via de werkingskosten. Al deze zaken samen zorgden voor een duidelijke stijging van de onderhoudskosten met 380 000 euro ten opzichte van het jaar 2009.
- De elektriciteitsfactuur van de luchthaven steeg mee met de marktprijzen.
- De brandweer werd uitgerust met een volledig nieuw pakket interventiekledij waardoor de post "bedrijfskledij" steeg.
- Daarnaast werd er wel bespaard op het vlak van de personeelsopleidingen en werden de marketingkosten gehandhaafd op een absoluut minimum.

De personeelskosten zijn licht gedaald omwille van het feit dat niet alle personeelsleden die de luchthaven verlieten, mochten en/of konden vervangen worden.

Hierbij moeten we de bemerking maken dat de luchthaven toch beroep heeft moeten doen op tijdelijke uitzendkrachten om een tekort aan personeel binnen de schoonmaakploeg op te vangen.

De financiële kost is in 2010 sterk gestegen. Deze stijging is te wijten aan het betalen van verwijlrenten die het resultaat zijn van de ellenlange procedures. Vorderingsstaten dienen immers door (te) veel verschillende instanties van de buitendiensten goedgekeurd te worden vooraleer deze ter betaling aan de boekhouding van de luchthaven voorgelegd kunnen worden.

De luchthaven werd veroordeeld door het Hof van Beroep te Brussel tot het terugbetalen van luchthavenvergoedingen aan Noordzee Helikopters Vlaanderen. Deze betaling werd geboekt onder de post "uitzonderlijke kosten".

EC1 Directe economische waarde (euro)

Direct gegenereerde economische waarde	
a) Dotatie werkingskosten	4 892 000,00
b) Eigen opbrengsten	4 312 254,79
a. Aëronautische opbrengsten	3 110 798,31
b. Niet-aëronautische inkomsten	1 088 423,48
c. Andere bedrijfsopbrengsten	113 033,00
Direct gedistribueerde economische waarde	
c) Werkingskosten	2 028 634,88
d) Personeelskosten en voordelen	6 525 674,61
e) Leningen	0,00
f) Belastingen:	
a. onroerende voorheffing	36 138,00
b. BTW (terug te vorderen)	-133 971,00
g) Investerings in gemeenschap:	
a. Ter beschikking stellen van 1 562 m ² luchthaventerrein in de Schoolstraat voor buurtpark	-
b. Grond (6 656 m ²) ter beschikking gesteld aan het Vlaams Luchtvaartopleidingscentrum (VLOC)	-
c. Abonnement voor studenten hier gevestigde luchtvaartscholen: OAC, BAFA en NZVC (trainingskaarten aangekocht voor 49 000 euro ter waarde van 245 000 euro)	196 000,00
Ingehouden winst	153 018,72

De luchthaven krijgt jaarlijks als tussenkomst in de werkingskosten en in de investeringen een dotatie. De Vlaamse regering legt deze bedragen elk jaar na de budgetcontrole in het Vlaams parlement via decreet vast. De dotatie van de Vlaamse overheid voor de werkingskosten is onvoldoende om alle werkingskosten te dekken en dient met eigen opbrengsten van commerciële activiteiten te worden aangevuld. De investeringsdotatie wordt geïnvesteerd in de kwalitatieve uitbouw van de luchthaven, met name infrastructuur, gebouwen en uitrusting.

EC4 Significante financiële steun Vlaams Gewest

	2010	2009	2008
Dotatie werkingskosten (x1 000 euro)	4 892	4 884	4 672
Dotatie investeringen (x1 000 euro)	2 908	2 905	3 046
Vastgelegde investeringen (% investeringsdotatie)	99,99	99,99	88,5

In 2010 werden door de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge onder andere de volgende investeringsprojecten voorzien:

- In 2011 zullen ononderbroken onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden aan de verhardingen en wegmarkeringen, zowel aan land- als aan luchtzijde.
Kostprijs: 460 000 euro
- Het dak van het vrachtgebouw vertoont ernstige gebreken waardoor er zich waterinsijpeling voordoet bij regen.
Kostprijs: 30 000 euro
- De elektrische uitrusting op de runway en taxiway dient dringend vernieuwd te worden. Ook de voedingsunits van de runway verlichting zijn aan vernieuwing toe. De betrouwbaarheid van de elektrische infrastructuur en de taxiverlichting is een absolute vereiste voor de veilige werking van de luchthaven.
Kostprijs : 1 100 000 euro
- In 2009 werd het project "Leveren en plaatsen van nieuwe check-in balies, scanners en een bagagetransportsysteem" vastgelegd. Dit project werd in 2010 opgestart. Omwille van de uitbreiding van het bagagesysteem/check-in en de plaatsing van een 2^e en 3^e scanner dringt een herinrichting van deze ruimtes zich op.
Kostprijs: 200 000 euro
- De omleiding van de dienstweg rondom gevoelige zones van het Instrument Landing System (ILS) moet gerealiseerd worden om de vrijwaring van deze gevoelige zones te waarborgen. Om de omlegging van de dienstweg te realiseren is het nodig bijkomende verhardingen aan te leggen.
Kostprijs: 316 000 euro
- De milieuvergunning van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge vermeldt dat de afwatering van apron 1 en apron 3 dient te gebeuren via een koolwaterstofafscheider (KWS-afscheider), eventueel met by-pass systeem.
Kostprijs: 189 000 euro (apron 3)

- Door het plaatsen van een nieuwe bagage-/aankomstband zal de afhandeling van de bagage vlotter gebeuren.
Kostprijs: 222 000 euro
- De luchthaven heeft ook fors geïnvesteerd in rollend materiaal, onder andere voor het ruimen van sneeuw.
Kostprijs: 163 500 euro
- Om de vuilvracht van het afvalwater afkomstig van het restaurant Belair te verminderen, werd de plaatsing van een vetafscheider voorzien.
Kostprijs: 29 000 euro
- Voor het isoleren van de verwarmingsbuizen werd een budget van 44 000 euro vastgelegd. Het plaatsen van glasfolie betekent een investering van 1 622 euro.
- Er werd ook geïnvesteerd in een defibrillator, rolstoelen en een draagstoel.
Kostprijs: 6.200 euro

Bij het realiseren van al deze projecten kreeg de luchthaven de gewaardeerde medewerking van Belgocontrol en van meerdere diensten van de Vlaamse overheid zoals:

- het Agentschap Infrastructuur, Wegen en Verkeer West-Vlaanderen;
- het Agentschap voor Facilitair Management, Gebouwen West-Vlaanderen;
- de afdeling Elektromechanica en Telematica;
- de afdeling Luchthavenbeleid.

Ook de afdelingen Algemeen Beleid, Algemene Technische Ondersteuning, Begroting en Boekhouding, Juridische Dienstverlening en Personeel en Logistiek van het departement Mobiliteit en Openbare Werken hebben de luchthaven bijgestaan om haar exploitatietak te vervullen.

Investerings met eigen middelen

Naast de projecten die gefinancierd worden met de investeringsdotatie, werden door de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge ook nog een aantal eigen investeringen gerealiseerd. Deze investeringen zijn noodzakelijk om de dagdagelijkse werking van de luchthaven te garanderen.

	2010	2009	2008
Investerings met eigen middelen (euro)	84 550	56 624	119 272

Deze eigen middelen werden vooral aangewend om uitrustingsgoederen aan te kopen. Het gaat hier vooral om kantoorbenodigdheden, meubilair en werkmateriaal eigen aan bepaalde diensten, onder andere een stoomgroep, airco en compressor.

In 2010 werd eveneens een tweedehands Schörling sneeuwruimer (25 000 euro) aangekocht met eigen middelen.

EC6 Beleid, methoden en deel van uitgaven betreffende lokaal gevestigde leveranciers

Bij opdrachten met een kleinere individuele waarde (kleine aankopen, etc.) worden lokale leveranciers aangesproken: we denken onder andere aan kleine arbeidsmiddelen, verf, ruimen van septische putten, etc. Er is in het leveranciersbestand nog geen indicator omtrent de afstand tot de luchthaven opgenomen zodat hieromtrent geen cijfermateriaal beschikbaar is. Het luchthavenpersoneel kan ter plaatse in één van de luchthavenrestaurants een maaltijd genieten aan voordelige voorwaarden.

EC7 Procedures voor lokale personeelswerving en aandeel van het topkader dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap

Personeelsadvertenties worden bekendgemaakt via de jobsite van de Vlaamse overheid (www.jobpunt.be), de website van de luchthaven alsook via lokale streekkranten. Afhankelijk van de functie is een meer lokale aanwerving opportuun (wegens de snelheid waarmee de luchthaven indien nodig dient te worden bereikt) maar dit is geen uitsluitingscriterium. Voor de verdeling van de personeelsleden (idem kaderfuncties) per regio: zie grafiek op pagina 25.

EC8 Ontwikkeling en gevolgen van investeringen in infrastructuur en diensten die voornamelijk ten behoeve van het algemeen nut worden geboden door middel van verplichtingen van commerciële aard, dan wel in natura of pro bono

De luchthaven beschikt over ruime parkings voor personeel, passagiers en bezoekers. De parkeerzones voor bezoekers omvatten respectievelijk 260 en 500 parkeerplaatsen. De tarieven zijn in die mate dat zij voor de passagiers die de luchthaven als vertrek- en aankomstluchthaven gebruiken zeer competitief zijn in vergelijking met andere verplaatsingsopties. Het openbaar vervoer is geregeld via regelmatige busverbinding met het treinstation en is een minder haalbare optie voor het personeel dat in ploegendienst werkt.

De luchthaven heeft in 2010 een Automatische Externe Defibrillator (AED) aangekocht die in de vertrekhal zal worden geïnstalleerd. Aan luchtzijde beschikt de brandweer reeds over een mobiele AED. Verder is het luchthavenrestaurant Belair met mooi zicht op de inschepingsvloer een trekpleister voor bezoekers die op de luchthaven iets wensen te eten of te drinken. Ook het aan apron 3 gelegen luchthavenrestaurant Charles Lindbergh biedt een mooi zicht op de runway en op de general aviation activiteiten.

Milieu-investeringen

Uit een analyse van de investeringen van de voorbije 3 jaar is een extractie van de milieu-investeringen mogelijk. In grote lijnen kunnen deze als volgt worden geïdentificeerd:

EN30 Milieu-investeringen

euro	2010	2009	2008
Kosten verbonden aan afvalophaling en -verwerking	15 119	25 055	21 776
Kosten verbonden aan emissiebehandeling	189 000 voor KWS-afscheider apron 3	onbekend	onbekend
Kosten te wijten aan herstel en sanering (bijvoorbeeld dakpanschade)	1 659	2 417	3 700
Kosten in verband met preventie	70 158 (Interventiekledij, AED, apparatuur perslucht en O ₂)	1 008 064 (Crashtender, asbestverwijdering)	231 000 (Poederwagen)
Kosten gerelateerd aan milieu management en/of milieu-advies	29 230 [1] (onder andere contract externe milieucoördinator)	37 667 (onder andere contract externe milieucoördinator)	38 990 (onder andere contract externe milieucoördinator, validatie decretale milieu-audit)

De daling van de kosten van de afvalophaling en -verwerking zijn te danken aan optimalisaties inzake afvalverwerking en aanbesteding.

¹ De luchtstudie werd uitgevoerd in 2010 maar werd pas in 2011 gefactureerd.

Investerings- en inkoopbeleid

Vlaams actieplan duurzame overheidsopdrachten 2009 - 2011

In 2010 moesten 50% van de overheidsopdrachten groen zijn. Tegen 2020 dienen 100% van de overheidsopdrachten duurzaam te zijn. De Vlaamse overheid heeft een voorbeeldfunctie (regeerakkoord).

Duurzame overheidsopdrachten zijn een beleidinstrument om:

- duurzaamheid, sociale inclusie te promoten (Pact2020);
- Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) te promoten (regeerakkoord);
- milieudoelstellingen te bereiken;
- innovatie – competitiviteit Vlaamse industrie te stimuleren;
- te fungeren als hefboom voor duurzame producten en diensten (regeerakkoord);
- meer waarde voor haar geld te verkrijgen: kosteneffectief duurzaam aanbesteden indien mogelijk.

Het begrip 'duurzame overheidsopdrachten' is, zoals reeds eerder aangehaald, volgens de huidige definitie de benadering waarbij publieke overheden milieu-, sociale en economische criteria integreren in alle fases van hun aankoopproces van leveringen, werken en diensten. Deze aanpak bevordert dus enerzijds de verspreiding van milieubesparende technologieën en sociale innovatie en anderzijds de ontwikkeling van milieu-, sociaal en ethisch verantwoorde producten en diensten door het zoeken naar oplossingen die de minste impact hebben op het milieu en dit gedurende hun volledige levenscyclus.

Het eerste actieplan loopt over de periode 2009 - 2011 en heeft als hoofddoelstelling het proces rond duurzame overheidsopdrachten een nieuwe dynamiek te geven en het streven naar duurzame overheidsopdrachten op een meer gecoördineerde manier te laten verlopen. Als luchthaven proberen we onze rol hierin te spelen.

Voorraadbeheer en hergebruik van materiaal

De regelgeving legt op dat roerende goederen zonder restwaarde mogen afgevoerd of geschonken worden; roerende goederen met een restwaarde dienen openbaar verkocht te worden aan de hoogstbiedende. Van deze regel kan enkel worden afgeweken mits een decreetbepaling.

Binnen de Vlaamse overheid circuleert het volgend voorstel met betrekking tot voorraadbeheer en hergebruik van materiaal:

- verkoop van de goederen, al dan niet via de domeindiensten;
- schenking aan bijvoorbeeld onderwijsinstellingen, welzijn, 3^e en 4^e wereld;
- recyclage via kringloopcircuit;
- herstellen voor hergebruik binnen de Vlaamse overheid;
- afvoer voor vernietiging.

Wanneer de luchthaven zich van herbruikbare goederen wenst te ontdoen, zal zij de aangehaalde principes volgen.

Voor de aankoop van dienstvoertuigen heeft de luchthaven beroep gedaan op de raamcontracten die er binnen de Vlaamse overheid zijn. Afhankelijk van de noden kunnen 4x4 voertuigen aangekocht worden om het terrein maximaal te kunnen bereiken. Er wordt gedacht om op middellange termijn elektrische auto's in te zetten op het luchthaventerrein; ook zouden elektrische laadpalen kunnen worden voorzien zodat ook de andere luchthavengebruikers worden aangemoedigd om voor de interne verplaatsingen elektrische voertuigen in te zetten.

De digitale drukkerij waar dit rapport werd gedrukt, is overgeschakeld op FSC® gecertificeerd papier (FSC staat voor Forest Stewardship Council). Het rapport zal eveneens te downloaden zijn via de luchthavenwebsite om het aantal gedrukte exemplaren te kunnen beperken.

Voor de bouw van nieuwe en de renovatie van bestaande kantoorgebouwen werd een overheidsinstrument ontwikkeld om de betrokken leidende ambtenaar te begeleiden bij duurzame keuzes (www.vlaanderen.be/duurzaamkantoor). Er wordt met dit systeem gestreefd naar gebouwen met minstens 2 sterren¹. De medewerkers van de Vlaamse overheid zullen opgeleid worden met als streefdoel het stapsgewijs bekomen van meer duurzame luchthavengebouwen.

¹ Voor elk van de drie groepen van prestaties (leefbaarheid en welzijn; milieu en duurzaamheid; energie) kan een kantoorgebouw een score van 0 tot 4 verdienen. De individuele score per prestatiegroep resulteert in een finale score die we vertalen in een aantal sterren: van 0 voor kantoorgebouwen die enkel voldoen aan de minimale vereisten, tot 4 voor kantoorgebouwen die in hoge mate innovatieve, duurzame technologieën integreren.

Jaarrekening boekjaar 2010
01.01.2010 – 31.12.2010

Balans boekjaar 2010

ACTIVA	2010	2009	2008	2007
VASTE ACTIVA				
III. Materiële vaste activa				
Gebouwen, inrichting, uitrusting	737 379,91	715 500,06	706 339,46	647 197,72
Installaties, machines en uitrusting	1 031 815,37	1 017 034,05	976 591,69	922 351,66
Meubilair	322 877,45	312 330,79	308 174,59	302 284,39
Rollend materieel	1 697 322,22	1 659 979,67	1 657 114,45	1 657 114,45
Investerings met dotatie	46 201 817,55	43 355 496,00	40 504 028,57	37 923 140,16
Totaal vaste activa	49 991 212,50	47 060 340,57	44 152 248,76	41 452 088,38
Afschrijvingen	35 030 082,31	31 784 994,04	28 370 039,96	24 861 869,81
VLOTTENDE ACTIVA				
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar				
Handelsvorderingen	444 773,45	651 605,38	669 414,06	755 473,12
Overige vorderingen	4 892 162,27	4 832 816,70	4 703 709,88	4 666 804,17
IX. Liquide middelen	9 893 793,54	8 696 814,18	7 405 503,27	7 740 910,97
X. Overlopende rekeningen	47 923,21	25 247,15	46 951,92	32 495,87
Totaal vlottende activa	15 278 652,47	14 206 483,41	12 825 579,13	13 195 684,13
TOTAAL ACTIVA	30 239 782,66	29 481 829,94	28 607 787,93	29 785 902,70

PASSIVA	2010	2009	2008	2007
EIGEN VERMOGEN				
IV. Reserves				
Wettelijke reserve	1 075 365,32	1 075 365,32	1 060 428,16	1 060 428,16
(cfr. Art 19 van het besluit van de Vlaamse regering betreffende het financiële beheer van DAB luchthavens dd. 8 juni 1994)				
V. Overgedragen resultaat	7 897 367,39	7 744 348,67	6 749 090,17	5 230 653,97
VI. Kapitaalsubsidies	14 350 079,95	14 655 888,79	15 111 948,43	16 321 691,93
Totaal eigen vermogen	23 322 812,66	23 475 602,78	22 921 466,76	22 612 774,06
VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN				
VII. Overige risico's en kosten	0,00	0,00	0,00	412 728,49
SCHULDEN				
IX. Schulden op ten hoogste één jaar				
Leveranciers	595 176,81	775 779,05	465 729,74	1 435 999,65
Te ontvangen facturen	5 017 288,56	3 952 917,00	3 919 828,92	4 105 017,05
Subtotaal handelsschulden	5 612 465,37	4 728 696,05	4 385 558,66	5 541 016,70
Schulden met betrekking tot bezoldigingen	896 422,93	944 454,60	965 897,90	1 064 013,82
Overige schulden				
Waarborgen	182 693,99	185 264,63	185 838,97	155 369,63
X. Overlopende rekeningen	225 387,71	147 811,88	149 025,64	0,00
Totaal schulden	6 916 970,00	6 006 227,16	5 686 321,17	6 760 400,15
TOTAAL PASSIVA	30 239 782,66	29 481 829,94	28 607 787,93	29 785 902,70

Resultatenrekening 2010

	2010	2009	2008	2007
I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN				
Dotatie				
Dotatie werkingskosten	4 892 000,00	4 884 065,27	4 672 000,00	4 451 591,00
Eigen opbrengsten				
Aëronautische opbrengsten	3 110 798,31	3 196 203,73	3 287 665,13	3 295 467,26
Niet-aëronautische opbrengsten	1 088 423,48	1 274 966,96	1 150 795,93	1 152 798,05
Andere bedrijfsopbrengsten	113 033,00	74 823,28	65 659,44	76 613,62
Subtotaal eigen opbrengsten	4 312 254,79	4 545 993,97	4 504 120,50	4 524 878,93
Totaal bedrijfsopbrengsten	9 204 254,79	9 430 059,24	9 176 120,50	8 976 469,93
II. BEDRIJFSKOSTEN				
1. Diensten en diverse goederen				
Kosten rollend materieel	140 192,27	89 629,82	119 699,35	101 179,03
Onderhoudskosten gebouwen + terreinen + installaties	948 463,87	568 197,16	510 587,45	467 844,21
Elektriciteit	243 698,64	215 161,87	317 568,26	223 028,55
Verwarming	121 286,17	135 398,10	164 093,51	130 238,43
Water	32 558,07	29 587,77	50 695,92	43 654,40
Telefonie	23 179,09	23 495,50	21 217,05	27 591,50
Kosten administratie	51 658,28	40 469,64	48 533,82	50 202,15
Kosten bedrijfskleding	88 290,22	73 524,38	5 807,63	84 704,59
Kosten milieu-advies	29 230,27	37 667,36	38 990,21	36 297,77
Kosten Sales en Marketing	164 796,38	181 300,53	180 879,07	588 315,50
Kosten ereloon advocaten en studiebureaus	20 448,57	35 143,06	45 936,36	35 000,18
Kosten interim	28 021,50	0,00	0,00	0,00
Kosten erfpachtvergoeding	31 586,02	31 586,02	31 623,03	28 160,58
Diverse kosten	105 225,53	120 023,32	131 428,71	80 586,81
Subtotaal diensten en diverse goederen	2 028 634,88	1 581 184,53	1 667 060,37	1 896 803,70
2. Bezoldigingen, sociale lasten	6 525 674,61	6 585 289,59	6 518 094,76	6 398 332,51
3. Afschrijvingen en waardeverminderingen	3 396 635,18	3 554 929,56	3 609 954,14	3 309 169,27
4. Andere bedrijfskosten	42 796,78	48 794,42	38 860,50	43 242,56
Totaal bedrijfskosten	11 993 741,45	11 770 198,10	11 833 969,77	11 647 548,04

	2010	2009	2008	2007
III. BEDRIJFSWINST/(VERLIES)	-2 789 486,66	-2 340 138,86	-2 657 849,27	-2 671 078,11
IV. FINANCIËLE OPBRENGSTEN	3 156 075,96	3 323 287,21	3 825 683,93	3 196 297,35
V. FINANCIËLE KOSTEN	123 958,63	4 586,58	4 439,98	5 620,71
VI. RESULTAAT BEDRIJFSVOERING	242 630,67	978 561,77	1 163 394,68	519 598,53
VII. UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	67 164,79	45 611,13	383 943,17	174 845,73
VIII. UITZONDERLIJKE KOSTEN	156 776,74	13 977,24	28 901,65	445,43
IX. NETTO RESULTAAT: WINST/(VERLIES)	153 018,72	1 010 195,66	1 518 436,20	693 998,83
CASHFLOW				
Winst/ (verlies) van het boekjaar	153 018,72	1 010 195,66	1 518 436,20	693 998,83
Afschrijvingen+waardeverminderingen	3 396 635,18	3 554 929,56	3 609 954,14	3 309 169,27
Totaal	3 549 653,90	4 565 125,22	5 128 390,34	4 003 168,10
Overboeking naar wettelijke reserve	0,00	14 937,16	0,00	0,00
WINST/ (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	153 018,72	995 258,50	1 518 436,20	693 998,83

Milieuprestaties

Energie

Het energieverbruik door de luchthaven wordt bepaald door het elektriciteitsverbruik en door het gasverbruik (verwarming). Slechts in zeer beperkte mate wordt diesel aangekocht voor de bevoorrading van de noodgroepen. Door dit beperkte gebruik zijn er met betrekking tot het dieselvebruik geen exacte energieverbruikcijfers beschikbaar.

EN3 Energieverbruik door primaire energiebron

	2010	2009	2008
Elektriciteitsverbruik (GJprim)	33 170	32 878	27 266
Aardgas (GJprim)	14 689	13 740	13 766
Diesel (voor noodgroepen)	Minimaal	Minimaal	Minimaal
Totaal (GJprim)	47 859	46 618	38 050
Totaal (PJ)	0,048	0,047	0,038

Rationeel energiegebruik

In 2009 is door de luchthaven een bewustmakingscampagne (affiches) omtrent zuinig energieverbruik gelanceerd. Hierbij lagen de accenten op het gebruik van de verlichting en de verwarming in de verschillende lokalen. **(EN7)** Er zijn geen meetresultaten beschikbaar om de impact te berekenen **(EN5)**. In 2010 is het energieverbruik (verwarming) toegenomen wegens de strengere winter en het feit dat in het passagiersgebouw, omwille van asbestverwijdering, de isolatie rond de verwarmingsbuizen diende te worden verwijderd. Deze isolatie werd in de winter 2010-2011 terug aangebracht, wat de energiecijfers voor 2011 ook nog zal beïnvloeden.

Eind 2008 werd een energieprestatiecertificaat afgeleverd voor het luchthavengebouw. Na een grondige audit is gebleken dat het gemeten energieverbruik vrij hoog is (868,39 kWh/m²). Dit is onder meer te wijten aan het feit dat de meeste gebouwen dateren van voor de jaren tachtig. De aanbevelingen van de energiedeskundige worden bekeken en waar mogelijk uitgevoerd. In 2010 werd de zonnewering aan het restaurant Belair vernieuwd, wat een positieve invloed zal hebben op het energieverbruik door de airconditioning in dit gedeelte van het gebouw. De plaatsing van nieuwe ramen in het vrachtgebouw staat ingepland voor 2011. **(EN7)**

Water

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge gebruikt hoofdzakelijk leidingwater als waterbron voor sanitair, etc. Het leidingwater nodig voor de gebouwen ter hoogte van het luchthavengebouw, torengebouw, vrachtgebouw, etc. wordt geleverd door de Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening (TMVW). Het leidingwater dat wordt gebruikt in de wachtpost en de loods aan de Rolbaanstraat wordt geleverd door de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW). Er wordt geen grondwater gebruikt. Ter hoogte van de paardenstallen wordt het opgevangen dakwater van de stallen via een regenwatertank verzameld. Dit regenwater wordt gebruikt om de paardenstallen te reinigen (geen verbruiksgegevens bekend). Ter hoogte van de wachtpost zijn er ook regenwatertanks die het dakwater opvangen. Dit regenwater wordt gebruikt voor de wasplaats in de vooruitgeschoven brandweerpost.

EN8 Waterverbruik (op basis van facturen teruggerekend naar kalenderjaren)

	2010	2009	2008
Waterleidingverbruik voor de DAB Luchthaven Oostende (m ³) ⁽¹⁾	8 886 ^(*)	14 307	13 797
Afvoer sanitair afval van vliegtuigen (m ³) ⁽³⁾	-22,84	-39	-66
Verbruik concessiehouders via EBOS	-191	-210	-163
Verbruik EBOS	8 672,16	14 058	13 568
Waterverbruik/pax ⁽²⁾	0,042	0,074	0,069
Waterverbruik/ton vracht ⁽²⁾	0,139	0,193	0,166

(1) op basis van hoofdmeters en abonnement EBOS, teruggerekend naar kalenderdagen

(2) verbruik gerelateerd aan totaalverbruik

(3) Afval van sanitair van vliegtuigen wordt opgeslagen in aparte tanks. Deze afvalstromen worden verzameld, opgehaald en verwerkt. De lege vliegtuigtanks worden met vers water gevuld

Het waterverbruik blijft over de jaren constant.

(*) De cijfers voor 2010 zijn eigenlijk niet volledig gezien er in 2011 nog een deel dient gefactureerd te worden van het verbruik in 2010.

Het water wordt gebruikt voor sanitair (toiletten, douches) en voor de reiniging van het gebouw. Door gebruik van een kuismachine is het waterverbruik ten opzichte van de te reinigen oppervlakte heel klein.

EN10 Percentage en totaal volume van gerecycled en hergebruikt water

Op de luchthaven is het percentage gerecycled en hergebruikt water verwaarloosbaar. Ter hoogte van de paardenstallen wordt hemelwater opgevangen via het dak en na opvang via een ondergrondse regenwatertank hergebruikt voor het afsprengen van de paardenstallen. Het regenwater dat wordt opgevangen via de ondergrondse watertanks aan de wachtpost aan de Rolbaanstraat wordt daar gebruikt voor het wassen van de brandweervoertuigen. Er zijn geen metingen beschikbaar om de totale hoeveelheid water die hiervoor werd gebruikt op te lijsten.

AOSS3 Kwaliteit van het regenwater (afhankelijk van vigerende wet- en regelgeving)

De luchthaven bevat verschillende verharde zones. Om veiligheidsredenen is het belangrijk dat dit regenwater deze zones (in het bijzonder de landingsbaan, taxiwegen en inschepingsvloeren) snel verlaat. Het regenwater dat op apron 2 valt, wordt via 3 bufferbekkens over een KWS-afscheider geleid alvorens te worden geloosd in het Albertusgeleed. Het hemelwater van apron 3 wordt via een KWS-afscheider geloosd in de open beek aan de Nieuwpoortsesteenweg om vervolgens verder te worden afgevoerd naar het Kalsijdegeleed. In de loop van 2011 zal eveneens aan apron 1 een KWS-afscheider worden geïnstalleerd. Deze inschepingsvloer is momenteel niet in gebruik. Het regenwater dat valt op de landingsbaan en taxiwegen verlaat via een uitgebreid rioleringsstelsel het luchthaventerrein in de omliggende grachten en waterlopen. Er is een bijzondere voorwaarde uit de vergunning van 2004 die bepaalt dat tegen 2015 er een verdere aanpassing dient te gebeuren aan de riolering. Dit om verdere infiltratie en buffering van regenwater mogelijk te maken, alsook om bijkomende maatregelen te voorzien die in geval van calamiteiten de milieurisico's verminderen (afsluiter). Het Agentschap Infrastructuur, Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, is gestart met de voorbereidingen om dit project te lanceren en uit te voeren tegen 2015.

Biodiversiteit

In het kader van de uitbouw van een duurzame luchthaven wordt ernaar gestreefd om de aanwezige natuurwaarden in het gebied zoveel mogelijk te vrijwaren, in de mate van het mogelijke en rekening houdend met beperkingen die de exploitatie van een luchthaven met zich meebrengt. Hiertoe wordt bijvoorbeeld het bemesten achterwege gelaten en is er een aangepast maaibeheer.

Flora¹

De waardering van het gebied berust grotendeels op gegevens afkomstig van de Biologische Waarderingskaart (BWK). De criteria die bij het opstellen van de BWK-kaarten werden gehanteerd zijn de volgende: de zeldzaamheid, de biologische kwaliteit, de kwetsbaarheid, de vervangbaarheid en de natuurlijkheid.

Op grond van deze criteria werden de ecotopen ingedeeld in waardeklassen:

Klasse	Waarde
m	Biologisch minder waardevol
w	Biologisch waardevol
z	Biologisch zeer waardevol
mw	Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
mwz	Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen

¹ MER Internationale Luchthaven Oostende-Brugge, dossiernr 03/07814/PV, ECOLAS, 2004

Ter hoogte van de inschepingsvloer ter hoogte van de Rolbaanstraat is een groot gedeelte van het onder de Biologische Waarderings Kaart waardevol tot zeer waardevol geklasseerde perceel (weilanden met sloten en microreliëf, brakke sloten) reeds ingenomen door infrastructuur.

De zeldzaamheid van de ecotopen wordt beoordeeld aan de hand van gegevens uit het Natuurrapport 1999. Op basis van de actuele oppervlakte in Vlaanderen worden de ecotopen in zeldzaamheidscategorieën ingedeeld. In de tabel hieronder wordt een overzicht gegeven van de zeldzaamheidsklassen die gehanteerd worden.

Zeldzaamheidsklassen (Natuurrapport 1999)

Klasse	Omschrijving	Oppervlakte in Vlaanderen	
		In ha.	In %
1	Nagenoeg niet voorkomend	200 - 400	0,015 - 0,03
2	Uiterst zeldzaam	400 - 2 800	0,03 - 0,2
3	Zeer zeldzaam	2 800 - 5 600	0,2 - 0,4
4	Zeldzaam	5 600 - 14 000	0,4 - 0,9
5	Vrij zeldzaam	14 000 - 20 000	1 - 1,5
6	Minder algemeen	> 20 000	> 1,5

EN11 Overzicht van de aangetroffen waardevolle en zeer waardevolle ecotopen in het studiegebied (terrein luchthaven Oostende) met de oppervlakte van BWK geclassificeerde percelen

Oppervlakte in ha. Er wordt eveneens aangegeven op welke percelen ingrepen gepland zijn.

Code	Ecotoop	Waarde	Zeldzaamheid	Oppervlakte	Ingreep
A : Waterrijke gebieden					
Ah	Min of meer brakke plas	z	2	6,7	Ingebruikname bufferbekken
B : Akkers					
Bu	Akker op kleiige bodem	m	-	58,6	
H : Graslanden					
Hp	Soortenarm permanent cultuurgrasland	m	-	3,4	
Hpr	Weilandcomplex met veel sloten en microreliëf	w	3	9,8 ¹	
Hu	Mesofiel hooiland	w	3	0,8	
U : Urbane gebieden					
Ua	Halfopen of open bebouwing met beplanting	m		0,1	
Ui	Industriële bebouwing, fabriek	m		0,3	
Ur	Bebouwing in agrarische omgeving	m		3,3	
Uc	Kampeerterein	m		7,5	
Ki	Vliegveld	m		214,9	Diverse ingrepen zoals verharding ringweg

¹ Aangepast ten opzichte van BWK 2.1

Het luchthaventerrein Oostende heeft momenteel slechts een beperkte biologische waarde. De voornaamste biologische waarde ligt in de aanwezigheid van:

- weilandcomplexen met sloten en microreliëf (9,8 hectare);
- mesofiel hooiland (0,8 hectare);
- min of meer brakke plas (6,7 hectare).

De huidige oppervlakte (9,8 hectare) van de biologisch waardevolle weilandcomplexen is geringer dan aangegeven op de BWK versie 2.1 (18,8 hectare). In het oosten van het luchthaventerrein is immers de apron 1 zone reeds uitgebouwd daar waar oorspronkelijk biologisch waardevolle percelen gelegen waren. De overige oppervlakte van het luchthaventerrein is biologisch minder waardevol en in gebruik voor luchthavenactiviteiten.

(AVI)-Fauna

In het MER dat in 2004 werd uitgevoerd, werd het studiegebied voor (avi)fauna bepaald als een zone in een straal van 15 kilometer rond de luchthaven van Oostende. Binnen dit gebied komen de volgende voor vogels belangrijke gebieden (zie onderstaande tabel). Deze gebieden liggen niet volledig binnen deze 15 km zone.

EN13 Overzicht van gebieden die zijn aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn en met een erkenning als Watergebied van internationale betekenis (RAMSAR) en die (gedeeltelijk) gelegen zijn binnen een perimeter van 15 km rond de luchthaven

Beschermingsstatus	Naam	Oppervlakte aanwijzing ¹ (ha.)	Oppervlakte binnen 15 km zone (ha.)
RAMSAR	Vlaamse Banken	1 900	750
Vogelrichtlijn (SBZ-V)	Westkust	1 115	261
	Poldercomplex	9 766	409
Habitatrichtlijn (SBZ-H)	Duingebieden inclusief Ijzermoude en Zwin	3 737	356
	Trappegeers-stroombanken ²	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
	Polders	1 866	670

(1) Dit betreft de volledige oppervlakte van het gebied, niet de oppervlakte binnen de 15 kilometer zone.

(2) De SBZ-H zone Trappegeers-stroombanken valt grotendeels samen met het RAMSAR- gebied 'Vlaamse Banken'. Dit gebied valt onder federale bevoegdheid.

Er dient opgemerkt te worden dat de voornoemde gebieden slechts gedeeltelijk binnen de 15 km zone rond de luchthaven liggen. Deze gebieden zijn het SBZ-H gebied 'Polders', het SBZ-V gebied 'Poldercomplex', het RAMSAR-gebied 'Vlaamse Banken' en het federaal SBZ-H gebied 'Trappegeersstroombanken'.

Bird Control Unit

Op het luchthaventerrein vormt de aanwezigheid van dieren, en in het bijzonder vogels, een potentieel risico voor de veiligheid.

De luchthaven beschikt over een uitgebouwde dienst BCU (Bird Control Unit) met 5 controleurs. Deze dienst heeft de beschikking over een voertuig (4x4) uitgerust met een geluidsinstallatie om vogels af te schrikken (Scare crow). Verder beschikt de dienst over geweren voor afschrik- en hagelpatronen, lichtpistolen voor het afvuren van afschrikpatronen en een lasergun.

Voor elke take-off en landing wordt er een survey uitgevoerd van de piste en de veiligheidszones waarbij acties worden genomen om de vogels te verjagen. Naast deze surveys patrouilleert de BCU regelmatig om de activiteiten van vogels en andere dieren te observeren. De observaties worden ingevoerd in een database. Tussen 22:00 en 07:00 uur wordt deze taak overgenomen door de luchthavenbrandweer die nagaat of er zich geen vogels op of dichtbij de landingsbaan bevinden.

Indien gewonde dieren (vogels, egels, etc.) worden aangetroffen, worden deze - mits verenigbaar met de luchtvaartveiligheid - door de BCU verzameld en overgedragen aan het "opvangcentrum voor vogels en wilde dieren" in Oostende.

De kadavers van dieren (meestal vogels) worden door de BCU opgehaald en gekoeld bewaard tot de ophaling door een gespecialiseerde firma plaatsvindt.

Etensresten of ander afval dat een potentiële aantrekking voor vogels zou kunnen vormen, dienen afgesloten te worden bewaard en zo spoedig mogelijk van de luchthaven te worden verwijderd.

Het wild dat voorkomt op de luchthaven (dat zich bovendien nabij de zee bevindt en dus niet in migratiezone van wild) bestaat onder andere uit:

- Hazen en konijnen (geringe mate gezien de kleigrond);
- Eenden, ganzen en patrijzen.

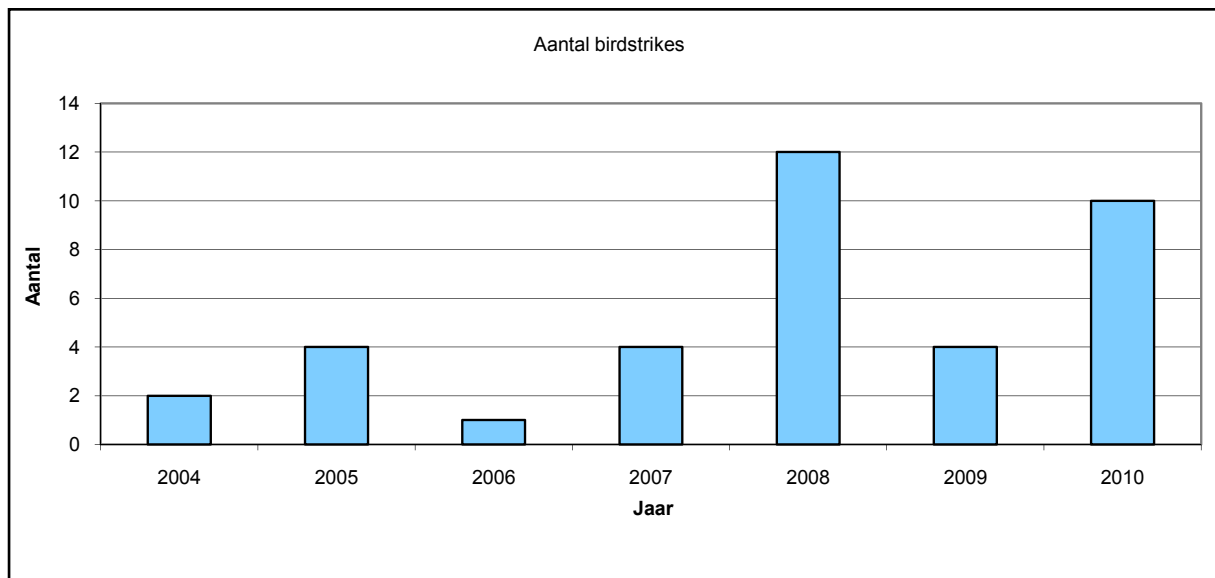
Er worden ook valkasten gezet voor het vangen van verwilderde katten. In 2011 werden door de verhoogde populatiedichtheid van de vossen ook vossenkooien aangekocht.

De luchthaven heeft een wildopziener aangesteld die het wildbestand observeert en de Airport Operations Manager adviseert over wildverdeling (timing en actie).

Het wild- en natuurbeheercomité dat sinds 8/2/2006 formeel opgericht werd, functioneert als subcomité van het SAFCO van de luchthaven. Het comité bespreekt de observaties van dieren op de luchthaven en adviseert de Algemeen Directeur en Safety Manager inzake maatregelen en technieken om het gevaar van dieren, in het bijzonder van vogels, voor de burgerluchtvaart te beperken.

De lengte van het gras is een bepalende factor bij het beheersen van de aanwezige vogels op de luchthaven. Kort gras dient zoveel mogelijk vermeden te worden en beperkt te worden tot die zones waar dit noodzakelijk is om aan operationele vereisten te voldoen (bijvoorbeeld Precision Approach Path Indicators (PAPI's), etc.). Het gras wordt (met uitzondering van de kortgraszones waar dit 8 maal per jaar gebeurt) 5 maal per jaar gemaaid door een onderhoudsaannemer. Deze maai beurten gebeuren in principe vanaf het voorjaar tot het najaar.

In 2010 werden er 10 bird strikes gerapporteerd. **(AOSSB)** Onderstaande grafiek geeft de evolutie weer tussen 2004 en heden.



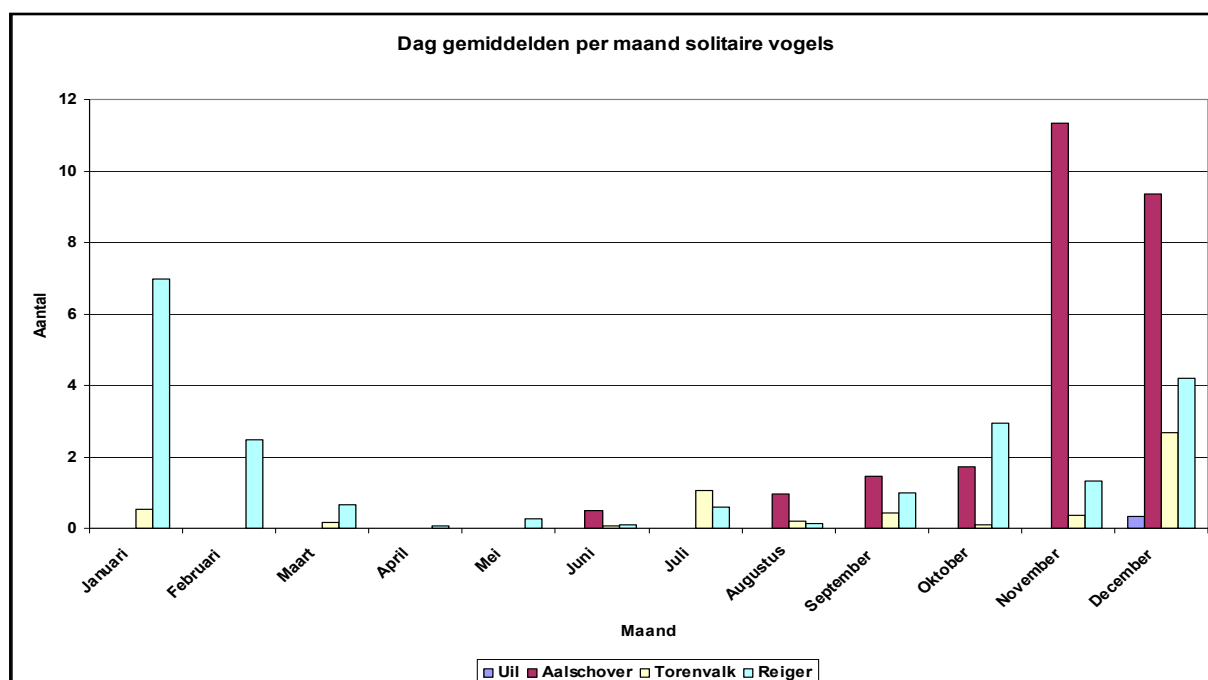
In 2010 werden de volgende solitaire vogels en groepen van vogels gerapporteerd:

Solitaire vogels

Tabel: Gemiddeld aantal solitaire vogels in 2010

	Uil	Patrijs	Fazant	Aalscholver	Torenvalk	Reiger
Januari	0	0	0	0	1	7
Februari	0	0	0	0	0	2
Maart	0	0	1	0	0	1
April	0	0	4	0	0	0
Mei	0	0	3	0	0	0
Juni	0	0	1	1	0	0
Juli	0	0	0	0	1	1
Augustus	0	0	0	1	0	0
September	0	0	0	1	0	1
Oktober	0	2	2	2	0	3
November	0	4	3	11	0	1
December	0	3	2	9	3	4

Grafiek: Daggemiddelden per maand solitaire vogels in 2010

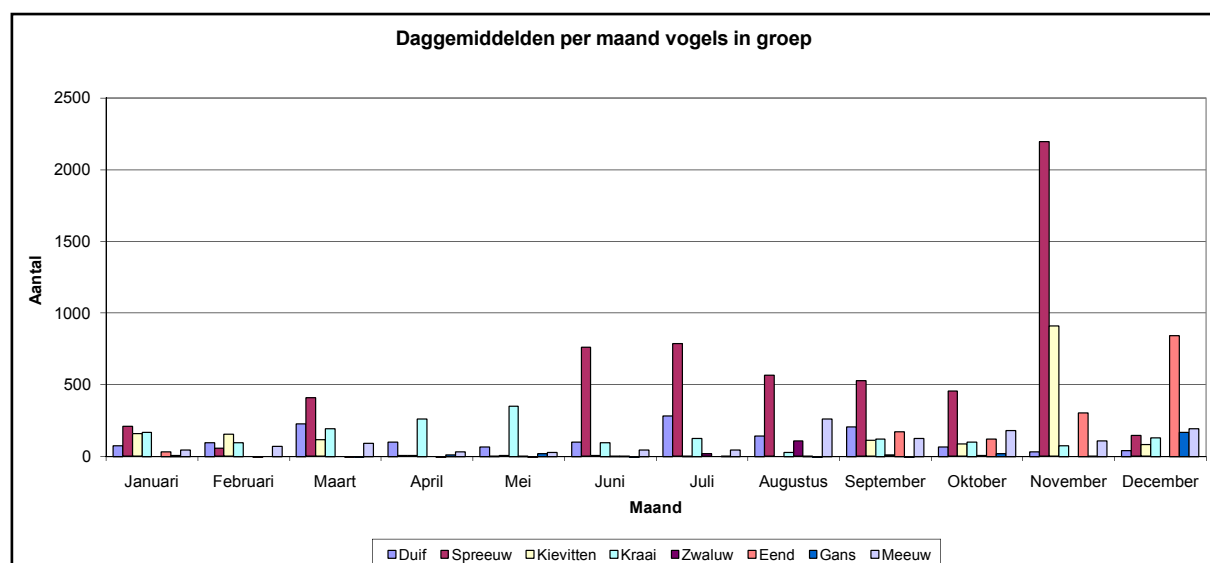


Vogels in groep

Tabel : Gemiddeld aantal groepvogels in 2010

	Duif	Spreeuw	Kieviten	Kraai	Zwaluw	Eend	Gans	Meeuw
Januari	77	211	157	170	0	32	10	48
Februari	96	56	153	97	0	1	0	71
Maart	229	410	118	194	0	0	2	94
April	100	5	4	262	0	2	13	33
Mei	66	2	5	351	0	1	20	31
Juni	100	760	5	96	2	3	0	47
Juli	284	786	1	128	18	0	6	46
Augustus	144	568	0	30	105	6	1	265
September	207	527	112	124	9	176	2	128
Oktober	68	457	85	102	3	125	21	184
November	33	2 193	910	76	0	305	4	109
December	44	144	82	130	0	842	171	193

Grafiek: Aantal groepvogels (daggemiddelden) in 2010



Bij de gerapporteerde vogels staan de patrijs, de aalscholver, de oeverzwaluw en de kleine mantelmeeuw bekend als 'rode lijst' soorten (**EN15**). Afhankelijk van het waargenomen species voor ganzen en eenden kan het eveneens om 'rode lijst' species gaan. Het BCU-rapport vermeldt echter geen soortnaam zodat niet van elke soort de link met de rode lijst kan worden gemaakt.

Aalscholver (cormorant) *Phalacrocorax carbo*

Deze vogel weegt 1,9 tot 2,3 kg, heeft een lengte tot 1 meter en voedt zich met vis uit de Kalkaertvijver.



Emissies, effluent en afval

Broeikasgassen

De klimaatveranderingen veroorzaakt door de broeikasgassen worden aangepakt in het Kyoto Protocol, dat een vermindering van de uitstoot voorziet met gemiddeld 8% gedurende de periode 2008-2012 ten opzichte van de situatie in 1990. Hoewel het internationale luchttransport geen deel uitmaakt van de nationale inventarissen van de ondertekenende landen, en zijn bijdrage tot de CO₂-uitstoot wordt geraamd op slechts 2 à 3% van de totale uitstoot van menselijke bron, werd ICAO belast met de studie van de manier waarop de luchtvaart zou kunnen bijdragen tot het proces. Er werden drie middelen geïdentificeerd¹ :

De technische vooruitgang: De technologische evolutie heeft ervoor gezorgd dat de oudere, veelal omgebouwde passagierstoestellen die voor het vrachtverkeer werden ingezet, gedeeltelijk verdwenen zijn en vervangen door recentere toestellen.

De economische maatregelen: Van de economische maatregelen die worden overwogen om de vermindering van de uitstoot aan te moedigen, bestaat de meest veelbelovende eruit om een mechanisme van emission trading te overwegen (EU-ETS), toegepast op het luchttransport. De andere overwogen maatregelen zijn vrijwillige maatregelen zoals de vernieuwing van de vloten door het invoeren van brandstofzuinigere vliegtuigen, die dus minder vervuילend zijn. EU-ETS werd gelanceerd in 2010 maar de luchthaven zelf is hierbij geen betrokken partner.

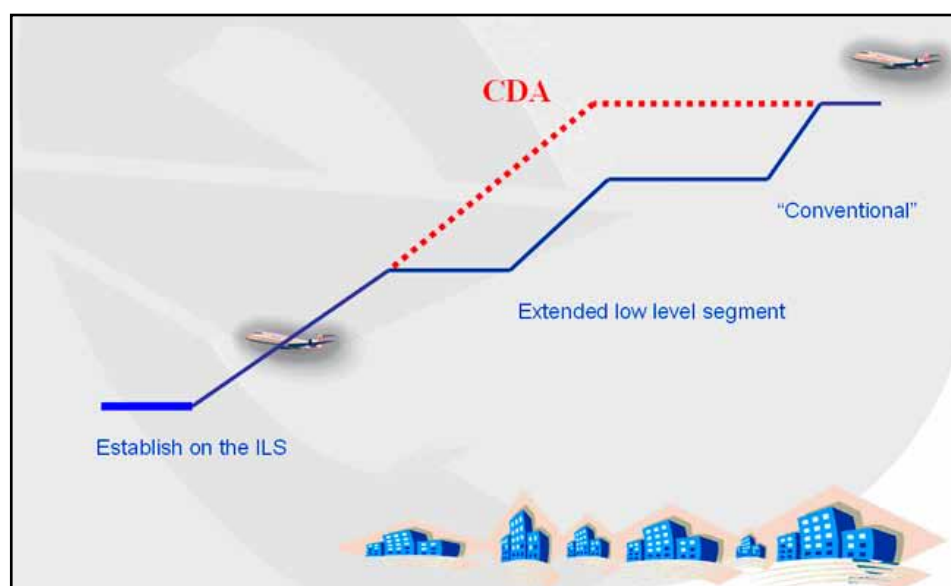
De verbetering van de procedures: Er werd erkend dat een beter beheer van het luchtruim een vermindering kon bewerkstelligen van de en-route uitstoot met 6 à 12%, met name dankzij het gebruik van meer rechtstreekse routes en verbeteringen van de infrastructuur.

¹ Bron: website Belgocontrol

Toepassing CDA

In samenwerking met Eurocontrol, de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen, bestudeert Belgocontrol de toepassing van de CDA-procedure (Continuous Descent Approach) die tot een aanzienlijke vermindering leidt van de uitstoot en van geluidshinder in de naderingsfase, wanneer een vliegtuig kan dalen zonder af te levellen tijdens de landingsfase. Hoewel deze procedure niet steeds kan worden toegepast in een complex luchtruim met druk verkeer, is het doel om, in de mate van het mogelijke, het percentage vluchten omhoog te halen die een nadering in CDA uitvoeren op momenten wanneer er weinig verkeer is. Op basis van het Noise Monitoring System (NMS) van Oostende werd ondertussen door Belgocontrol een eerste analyse gemaakt, waaruit bleek dat zelfs zonder het invoeren van een expliciete CDA-procedure reeds 61% van de landingen continu zakte beneden de 5 000 voet. Voor de verdere invoering worden eerst de resultaten van de flight trails van Brussel afgewacht.

Men moet weten dat dit niet alleen een ingewikkeld onderwerp is, maar dat de verschillende factoren ook sterk onderling verweven zijn : een verlenging van een vertrekroute om het niveau van de geluidshinder te verbeteren, brengt een verhoging van het verbruik met zich mee, dus een stijging van de uitstoot van broeikasgassen.



Bron: EUROCONTROL

EN16 totaal directe en indirecte emissies van GHG (ton CO₂ equivalent)

Er zijn nog geen concrete meetresultaten beschikbaar omtrent de emissie van de broeikasgassen op de luchthaven Oostende. De luchthaven heeft geen impact op de emissies van de luchtvaartmaatschappijen en de gebruikers. De eigen emissies situeren zich voornamelijk in de verbranding van het aardgas voor de gebouwenverwarming en de interne transporten (mobiliteit) van haar medewerkers (Duty Operations Officers, Marshalling/BCU, brandweer, elektriciens, etc.). Tweejaarlijks worden de emissies van de stookinstallaties gemeten door een erkend labo en vergeleken met de geldende normen. Deze zijn conform. Cijfermateriaal met betrekking tot de totale directe en indirecte emissies is momenteel niet voorhanden.

EN18 initiatieven om emissies van GHG te verminderen

De koelinstallaties worden jaarlijks door een erkend koel-technicus nagezien. Eventuele lekken worden opgespoord en de betrokken airco's worden hersteld of vervangen. Tegen 1/1/2015 dient een uittfasering van R22 te gebeuren. De betrokken toestellen zijn gekend en een vervangprogramma is bepaald in overleg met de erkend koeltechnicus. Waar een retrofit niet mogelijk is, worden de toestellen vervangen. Er wordt steeds overgeschakeld naar R134a.

Afvalwater

Het afvalwater is volledig gescheiden van het hemelwater. Het afvalwater verlaat de luchthaven via een rioleringsstelsel en wordt geloosd in de openbare riolering. Er werd beslist om een vetafscheider te plaatsen om het afvalwater afkomstig van het restaurant Belair voor te zuiveren alvorens samen met het overige afvalwater te lozen. Het waterverbruik van de concessiehouders die via een eigen watermeter water krijgen van de watermaatschappijen is niet gekend op de luchthaven. Zodoende zijn de cijfers met betrekking tot deze waterlozingen ook niet gekend.

EN21 Totale waterlozing

	2010	2009	2008
Waterleidingverbruik voor de DAB Luchthaven Oostende (m ³) ⁽¹⁾	8 886 ^(*)	14 307	13 797
Afvoer sanitair afval van vliegtuigen (m ³) ⁽²⁾	-22,84	-39	-66
Verbruik concessiehouders via EBOS	-191	-210	-163
Lozing afvalwater EBOS en concessiehouders die water via EBOS afnemen	8 863,16	14 268	13 731

(1) op basis van hoofdmeters en abonnement EBOS, teruggerekend naar kalenderdagen

(2) Afval van sanitair van vliegtuigen wordt opgeslagen in aparte tanks. Deze afvalstromen worden verzameld, opgehaald en verwerkt. De lege vliegtuigtanks worden met vers water gevuld.

(*) De cijfers voor 2010 zijn eigenlijk niet volledig gezien er in 2011 nog een deel dient gefactureerd te worden van het verbruik in 2010.

Afval

De afvalstoffen die vrijkomen op de luchthaven Oostende worden maximaal gesorteerd, ingezameld en door erkende vervoerders naar erkende verwerkers overgebracht. De luchthaven controleert enkel de afvalstromen die zij zelf produceert. Deze afvalstromen omvatten eveneens de fracties die vrijkomen in bepaalde kantoren in de verschillende luchthavengebouwen waar de Vlaamse overheid verantwoordelijk is voor de schoonmaak (enkel restafval, papier en karton). De concessiehouders staan in voor de sortering en verwerking van hun eigen afvalstromen. De afvalstromen worden minstens maandelijks ingevoerd in een afvalstoffenregister en jaarlijks via het Integraal Milieujarverslag (IMJV) gemeld.

EN22/EN24 Totale afvalproductie en -verwijdering

	EURAL ⁽¹⁾	2008	2009	2010	Verwerking/verwijdering
Houtafval, zaagsel	030105	0	5 m ³	3,9 ton	Recyclage
Organische oplosmid- delen	070104*	264 kg			Andere voorbehandeling
Verf/inkt/lijm,kit/hars gemengd uitgehard	080111*	215 kg	52 kg		Andere voorbehandeling
Oliën, petroleum, smeerolie	130208*	680 kg	986 kg		Andere voorbehandeling
Met olie verontrei- nigd water van KWS- afscheiders	130507*	620 kg		34,8 ton	Andere voorbehandeling
Overig afval	130899*	215 kg			Andere voorbehandeling
Lege printercartridges en toners	150110*		60 liter + 100 kg		Recyclage
Oliehoudend opruim- afval	150202*	766 kg		603 kg	Andere voorbehandeling
Luchtband	160103		3,38 ton		Recyclage
Afgedankte voertuigen	160104*	27 ton			Andere voorbehandeling
Transformator	160213*		1,083 ton		Andere voorbehandeling
Hoogspanningsschake- laar	160214		694 kg		Recyclage
Spuitbussen	160504*			4 kg	Andere voorbehandeling
Loodaccu's	160601*	270 kg			Andere voorbehandeling
Niet elders genoemd afval	160799	400 kg			Andere voorbehandeling
Veterinair afval of ander afval van dierlijke oorsprong	180203	135 kg	52 kg		Verbranden
Papier en karton (inclusief Belgocon-trol)	200101	50,6 m ³	53,9 m ³	46,2 m ³	Andere voorbehandeling
Niet onder 20 01 37 vallend hout	200138	270 m ³			Sorteren
Oud ijzer	200140		2,69 ton		Recyclage
Restafval (inclusief kantoorafval van Belgocontrol)	200199	375 m ³ + 135 kg	352,5 m ³	444,4 m ³	Verbranden
Slib afkomstig van sanitaire tanks van de vliegtuigen (Aviapartner en Flightcare)	200304	60,12 ton	39 ton	20,84 m ³	Andere voorbehandeling
Slib van septische putten	200304	24 m ³	18 m ³	12 m ³	Andere voorbehandeling
Algemeen restafval	200399		10,63 ton	8,14 ton	Verbranden

(1) EURAL Afvalstoffencode aangeduid met *: gevaarlijk afval

Het afval afkomstig van de sanitaire tanks van vliegtuigen wordt in een gesloten tank opgevangen en op regelmatige basis door een erkend afvalophaler verwijderd. De verwerking gebeurt via de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI).

Spills

Alle interventies die de luchthavenbrandweer dient uit te voeren, worden genoteerd in een database. In deze database worden ook eventuele spills en hiermee gerelateerde incidenten genoteerd. Er werden in 2010 16 incidenten genoteerd gerelateerd aan een brandstoflek/olielek. **(EN23)** Dit zijn meestal heel beperkte spills waarbij de brandweer, van zodra ze eventuele kerosine of olie spills op de apron detecteren, deze zo snel mogelijk met absorptiemateriaal opnemen. Het volume van dergelijke spills werd niet bijgehouden en is ook moeilijk meetbaar.

Op 17 september 2010 heeft zich op apron 3 een milieu-incident voorgedaan: tijdens het ontmantelen van een oud DC-8 toestel is er een fuel spill geweest waarbij de tussenkomst van de Civiele Bescherming noodzakelijk was om alles vakkundig te reinigen. Alle bevoegde instanties werden op de hoogte gebracht en onder toezicht van een ambtenaar van Milieu-Inspectie werden de reinigungsacties voltooid. Bijkomend werd er een erkend bodemsaneringdeskundige aangesteld. Uit de resultaten van de controlestaten en het evaluatierapport van de erkend bodemsaneringdeskundige bleek dat geen vervuiling vastgesteld werd in de bodem en er geen verdere maatregelen noodzakelijk waren, mede dankzij de vakkundige aanpak onmiddellijk na het incident. Dit advies werd gevolgd door de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) waarmee het schadegeval werd afgesloten.

Geluid

Jaarlijks laat de luchthaven Oostende door een erkend deskundige geluid de geluidscontouren berekenen. Deze rapporten zijn steeds terug te vinden op de website www.ost.aero.

De milieuvergunning legt de commerciële bewegingen die plaatsvinden tussen 23:00 u en 06:00 u de volgende beperkingen op:

- Voor civiele subsonische straalvliegtuigen (groter dan 6 ton MTOW) mogen er maximum 270 bewegingen/kwartaal en 1 080 bewegingen/jaar plaatsvinden;
- Voor toestellen tot en met 6 ton MTOW ligt het maximum op 38 bewegingen/kwartaal en 152 bewegingen/jaar.

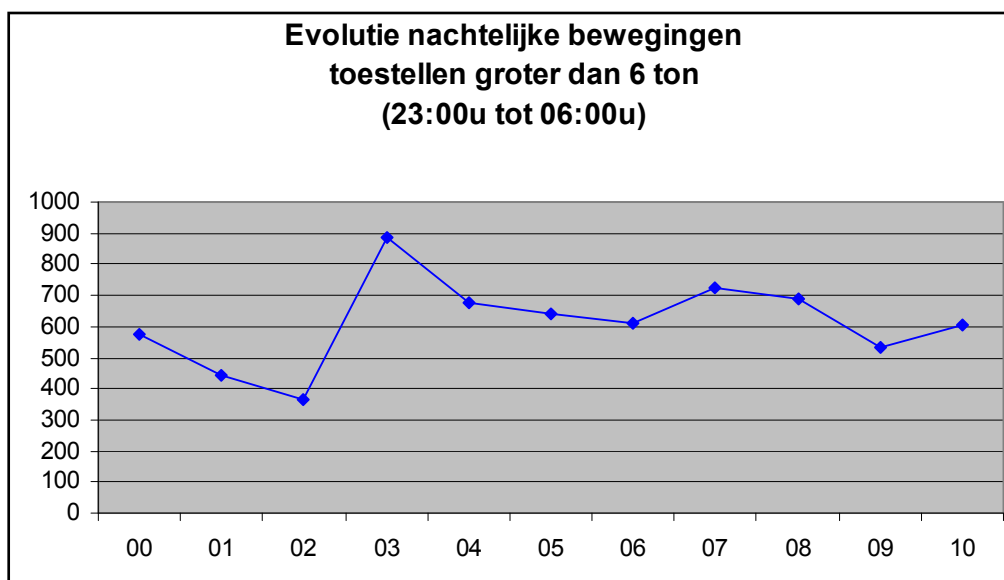
Een aantal vluchten van openbaar belang vallen buiten dit contingent. In 2010 gaat het over 73 bewegingen met toestellen tot en met 6 ton MTOW, voornamelijk beloodsingsvluchten en vluchten in het kader van de "pollution control" boven de Noordzee.

	2010	2009	2008
Aantal vluchten buiten contingent	73	70	49

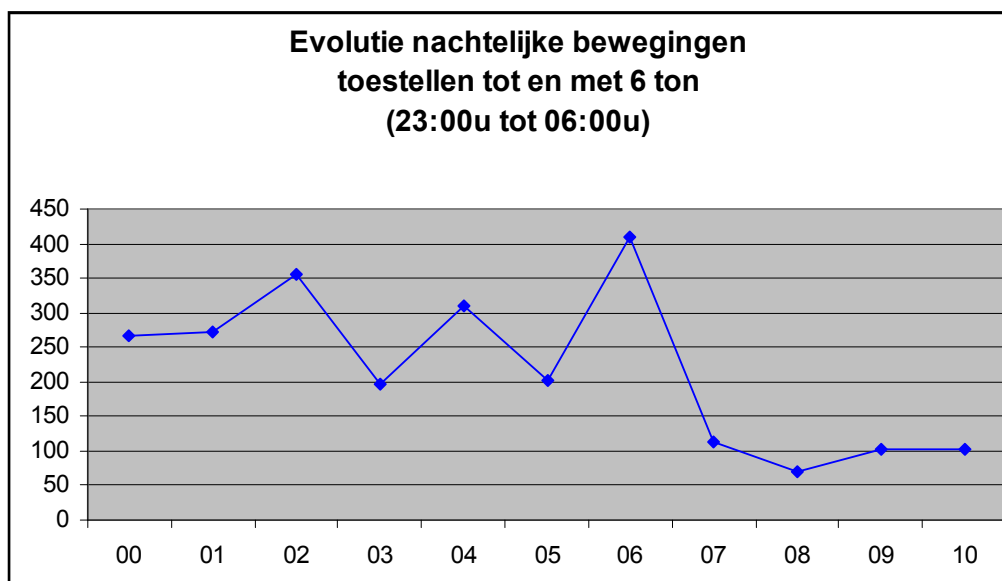
Evolutie van het aantal nachtelijke¹ bewegingen van 1999 tot en met 2010 (AOSS2)

Het aantal nachtelijke bewegingen in 2010 bleef met 602 bewegingen voor toestellen groter dan 6 ton MTOW en 29 bewegingen (102-73) voor toestellen tot en met 6 ton MTOW ruim onder de door de milieuvergunning toegestane maxima.

	+6 ton	≤6 ton	Totaal
2010	602	102	704
2009	530	102	632
2008	686	71	757
2007	724	112	836
2006	611	410	1 021
2005	642	203	845
2004	679	310	989
2003	888	197	1 085
2002	368	356	724
2001	444	273	717
2000	577	266	843
1999	896	329	1 225



¹ Tussen 23 uur en 6 uur



Quota Count (QC) opvolging in 2010

Tussen 23:00u en 06:00u bedraagt de door de milieuvergunning opgelegde maximum toegelaten geluidshoeveelheid 37 QC per vliegbeweging (ten opzichte van 82 in 2009). Vanaf 1/1/2015 wordt deze maximale geluidsproductie nog verminderd tot 12 QC.

De milieuvergunning legt eveneens op dat de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tussen 23:00u en 06:00u nooit meer mag bedragen dan 25 100 QC. In 2010 werd er tussen 23:00 en 06:00u in totaal 2 935,4 QC geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen of een opname van slechts 11,7% van de totale toegestane geluidsproductie (25 100). De milieuwinst situeert zich de voorbije jaren vooral bij de vertrekkende vluchten gezien dit deel van de Landing and Takeoff (LTO)-cyclus het meest lawaai produceert.

Voorwaarde uit de milieuvergunning	2008	2009	2010
Toestellen >6ton: max. 1 080/jaar of 270/kwartaal Hoogste kwartaalcijfers	660 218 (kw3)	530 159 (kw3)	602 210 (kw4)
Toestellen ≤6ton: max. 152/jaar of 38/kwartaal	26	32	29
Verhoging kwartaallimiet	Neen	Neen	Neen
QCmax. = 82 QCmax. = 37 sinds 1/1/2010	86,1 (A124)	68,4 (B742)	63,8 (B742) ¹ 67,6 (B742)
QC dep. <25 100	7 290,4	6 110,3	2 935,4
QC arr.	2 558,6	1 065,9	2 065,9
% benutting toegelaten QC dep.	29,0	24,3	11,7

(1) Dit ging om 2 humanitaire vluchten met hulpgoederen voor Haïti.

In 2010 werd de contourberekening uitgevoerd van de vluchten in 2009. In 2011 werd de berekening uitgevoerd van de vluchten in 2010. De contourrapporten zijn beschikbaar via de website van de luchthaven (vanaf mei 2011 voor de contourberekening van 2010).

AOSS6 Aantal inwoners (ook %) die binnen de geluidscontouren wonen

De milieuvergunning begrenst sinds 2004 het aantal potentieel ernstig gehinderden (berekend op basis van de bevolkingsgegevens per 1 januari 2001) tot 2 700. Dit aantal komt overeen met 70% van het aantal gehinderden uit 1998.

	Inwoners		Aantal potentieel sterk gehinderden		%	
	L _{DN}	L _{DEN}	L _{DN}	L _{DEN}	L _{DN}	L _{DEN}
Contour	55 dB(A)					
2007	6 767	7 658	1 157	1 223	17,1	14,4
2008	5 912	7 195	1 029	1 044	17,4	14,5
2009	4 486	5 625	713	766	15,9	13,6
2010	2 728	4 097	403	533	14,8	13,0

Geluidsmeetnet

De geluidsproductie door de vliegtuigen kan continu worden opgevolgd via het geluidsmeetnet dat in 2002 werd geïnstalleerd. Dit meetnet bestaat uit 4 meetposten met telkens 2 meetposten aan beide kanten in het verlengde van de landingsbaan. De jaarrapportering van het geluidsmeetnet voor het jaar 2010 werd gepubliceerd op de website van de luchthaven. Op de vier meetposten werd een operationaliteit tussen 98,1% en 99,8% gerealiseerd. De metingen van het geluidsmeetnet valideren de theoretische berekening van de geluidscontouren.

Vergelijking berekening (INM) - meting (NMS)

Meetpost	2010		2009		2008	
	INM L _{Aeq,24h} [dB(A)]	NMS L _{Aeq,24h} [dB(A)]	INM L _{Aeq,24h} [dB(A)]	NMS L _{Aeq,24h} [dB(A)]	INM L _{Aeq,24h} [dB(A)]	NMS L _{Aeq,24h} [dB(A)]
NMT1 Papegaaienstraat, Oostende	51,6	51,0	52,7	51,9	54,4	52,7
NMT2 Middle-Marker, Stene	58,8	57,7	60,1	59,1	62,0	60,1
NMT3 DD-marker Duine- weg, Middelkerke	56,8	56,7	57,4	57,3	59,3	58,7
NMT4 Bibliotheek, Mid- delkerke	44,6	46,5	46,2	46,3	48,2	48,1

Landingsrechten

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge ontmoedigt nachtelijke bewegingen door hogere landingsrechten te vragen tussen 22:00 en 07:00 uur.

Preferentieel baangebruik

In juli 2010 werd het preferentieel baangebruik, zoals voorgesteld in de milieuvergunning, via een NOTAM in de Aeronautical Information Publication (AIP) geofficialiseerd.

AOSS2 Jaarlijks aantal bewegingen (dag - nacht, commercieel, niet-commercieel, cargo en militair)

	2010	2009	2008
Totaal aantal bewegingen	37 875	37 356	33 298
Aantal bewegingen tussen 23 uur en 6 uur	704	632	757
Aantal bewegingen tussen 6 uur en 23 uur	37 171	36 724	32 541
Aantal commerciële bewegingen	3 355	3 432	3 629
Aantal niet-commerciële bewegingen	34 520	33 924	29 669
Cargo	1 698	1 833	1 866
Militair	Geen gegevens	Geen gegevens	Geen gegevens

Milieu-overlegcommissie

In 2010 kwam deze adviescommissie tweemaal bijeen onder het voorzitterschap van de Provincie West-Vlaanderen en besprak onder meer: de nachtvluchten, de dakschade door vortex, de geluidscontouren, het geluidsmeeetnet en de klachten.

Gedurende 2010 werden op de luchthaven 16 klachten ontvangen. Er zijn geen klachten omtrent privacy van klantgegevens. **(PR8)** Verder is er geen actieve meting van de service kwaliteit van de luchthaven. Door het monitoren via de klachten spreken we dus van een passieve meting. De klachtenprocedures van de Vlaamse overheid worden wel strikt gevolgd.

Inhoud van de klachten	2010	2009	2008
Afhandelaar (dienstverlening)	1		
Bagage-afhandeling		2	3
Dienstverlening luchthavengebouw		2	2
Geluidshinder	4	3	6
Geurhinder			1
Grondlawaai		1	
Helicoptervluchten	1		
Infrastructuur	1		
Klachtenbehandeling Belgocontrol		1	
Klantvriendelijkheid	1		
Luchthavenwebsite			1
Oefenvluchten		1	3
Onderhoud faciliteiten	1		
Parking	2		
Veiligheidscontrole	4	1	1
Vliegroutes		1	
Vlucht (verloop)			1
Vluchtinformatie (actualisering)	1	2	3
Totaal	16	14	21

Klachten kunnen worden ingediend bij het meldpunt klachten van de luchthaven. De luchthaven volgt de klachten nauwgezet op via een klachtenregister dat beschikbaar is voor de toezichthoudende ambtenaar, zijnde de Afdeling Milieu-Inspectie. Gedurende het jaar 2010 werden er drie klachten ingediend die opgevolgd werden door de Afdeling Milieu-Inspectie. De ingediende klachten hadden allen betrekking op geluidshinder van vliegtuigen. Indien klachten worden ingediend bij andere instanties (bij de Stad Oostende, de Afdeling Milieu-Inspectie of de provincie), worden deze bezorgd aan de luchthaven.

EN26 dakpanschade - vortex

In het kader van goed nabuurschap, komt de luchthaven tussen bij schade aan daken in de omgeving waarbij kan worden verwacht dat deze te wijten is aan vortex. De luchthaven stelt een hersteller aan en de kosten worden door de luchthaven gedragen. De schadegevallen worden reeds sinds 2004 actief in kaart gebracht en komen voornamelijk voor in de as van de landingsbaan kant Stene. In 2010 werden 5 gevallen van dakschade erkend, wat in 2010 een uitgave van 1 659 euro betekende ten opzichte van 2 417 euro in 2009 (8 schadegevallen) en 3 700 euro in 2008 (7 schadegevallen).

De schadegevallen komen aan bod tijdens de milieu-overlegcommissie die tweemaal per jaar bijeenkomt. In de mate van het mogelijke wordt bij deze inventaris een link gelegd naar de betrokken toestellen of maatschappijen. Gezien de betrokken schadelijder de schade niet altijd direct opmerkt, is deze link niet altijd eenduidig.

Luchtstudie

In 2003 werd een luchtstudie uitgevoerd op en rond de luchthaven. In deze studie werd gepeild naar het hindergevoel bij de omwonenden door het bijhouden van een geurdagboek. Bijkomend werden de immisatieconcentraties van de belangrijkste componenten die aanwezig zijn in kerosine gemeten met behulp van passieve samplers. Gezien uit de resultaten van de studie bleek dat vooral in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven geur(hinder) werd waargenomen, werden enkele emissiebeperkende en effectgerichte milderende maatregelen voorgesteld die erop gericht waren om de geurwaarneming en -hinder in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven terug te brengen tot het niveau gemeten in het verderop gelegen gebied. Na de uitvoering van de studie werden door de luchthaven verschillende maatregelen doorgevoerd en is ondertussen ook de vliegtuigmix die de luchthaven ontvangt gewijzigd.

In 2010 is de luchtstudie in beperkte mate hernomen. Tijdens de periode van 12 juni 2010 tot 8 september 2010 noteerden 23 vrijwilligers woonachtig tot op een afstand van ongeveer 500 meter van de luchthaven hun bevindingen inzake geur in een geurdagboek. Uit de opgetekende resultaten blijkt dat de waarnemingsfrequentie van de kerosinegeur gedaald is ten opzichte van 2003. In 2010 varieerde het waarnemingspercentage tussen 0% en 7,4%; in 2003 was dat van 0% tot 53,3% in een gebied groter dan de huidige onderzochte cirkel van 500 meter rond de luchthaven. Het percentage van de waarnemingen waarbij de geur niet tot een beetje hinderlijk werd ervaren, is gestegen van 34,5% in 2003 tot 74,1% in 2010. Het percentage van de waarnemingen waarbij de geur erg hinderlijk werd ervaren, is gedaald van 27,1% tot 13,5%.

Uit de resultaten van de geurdagboeken blijkt dus dat de waarnemingspercentages en hinderpercentages gedaald zijn ten opzichte van 2003. Op basis van de resultaten van de geurdagboeken kan dus besloten worden dat, tengevolge van de doorgevoerde maatregelen, de luchthaven bij de huidige activiteiten geen onaanvaardbare geurhinder veroorzaakt voor de omgeving.

Gedurende 3 maanden (van 11 juni 2010 tot 8 september 2010) werden in de omgeving van de luchthaven 14 passieve samplers geplaatst voor het meten van de gemiddelde VOS-immisatieconcentraties. Uit de resultaten blijkt dat voor alle componenten de gemeten concentraties lager zijn dan in 2003. Voor enkele componenten die typisch aanwezig zijn in kerosine (hogere alkanen) werden in de omgeving van de luchthaven verhoogde concentraties vastgesteld. Voor andere componenten (BTX) werden de hoogste concentraties verder van de luchthaven, maar dichterbij het centrum van Oostende, gemeten. Deze componenten zijn vooral afkomstig van het wegverkeer. De grenswaarde voor benzeen in buitenlucht ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt nergens overschreden (de hoogste gemeten concentratie bedroeg $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Voor de overige componenten bestaan geen grenswaarden. De gemeten concentraties zijn echter een factor 1,5 tot 2 keer lager dan in 2003.

Op basis van deze studie blijkt dat de geurwaarnemingspercentages, hinderpercentages, stankhinderindices en de gemiddelde VOS-concentraties laag zijn en er geen normoverschrijdingen zijn. De reeds doorgevoerde maatregelen dienen behouden en nageleefd. Ook is het belangrijk om bij geurveroorzakende activiteiten zoals het proefdraaien of opwarmen van de toestellen rekening te houden met het tijdstip en de plaats.

Powertesten

Op de luchthaven zijn er voorbehouden locaties om de full powertesten te laten plaatsvinden, waarbij de Duty Operations Officers onder meer in functie van windrichting, andere bewegingen en de mogelijke hinder voor de omgeving, deze locaties aan de piloten doorgeven. In 2010 werden op de luchthaven 113 powertesten uitgevoerd waarvan 15 full en 98 idle powertesten.

Veiligheid is de hoofdbekommernis op een luchthaven. Om de operaties in goede banen te leiden, zijn er duidelijke (internationale) afspraken en beschikt de luchthaven sinds 24 november 2005 over een Safety Management System (SMS) conform annex 14 van ICAO en de omzendbrief CIR/GDF/09 (Belgische reglementering). Het veiligheidsbeleid is neergeschreven in een handboek dat door de Safety Manager up-to-date wordt gehouden. De "veiligheidspolitiek" van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge is hieronder weergegeven.



VEILIGHEIDSPOLITIEK

De directie van de Internationale luchthaven Oostende-Brugge heeft de wil om het veiligheidsniveau van de luchthaven op peil te houden en te verbeteren.

Zij voert daartoe de nodige inspecties uit en onderhoudt de infrastructuur. Zij past haar infrastructuur aan volgens de nieuw beschikbare technologieën.

Het management kent de hoogste prioriteit toe aan de veiligheid en de vliegveiligheid in het bijzonder, dit tegenover de druk van commerciële, operationele, milieu- en sociale druk en werkpraktijken.

De luchthaven leeft alle reglementeringen en verplichtingen inzake veiligheid na.

Het risico op ongevallen wordt geminimaliseerd tot het laagst mogelijke niveau. Het uitschakelen of beheersen van potentiële gevaren om het veiligheidsrisico terug te brengen tot ALARP-niveau (As Low As Reasonably Practicable) vormt de kern van het gevoerde veiligheidsbeleid. Het management voert daartoe risico-analyses uit, stelt de nodige procedures op, evalueert deze permanent en stuurt ze bij.

Er wordt op toegezien dat de gecontracteerde bedrijven (toeleveranciers, dienstverlenende bedrijven, onderaannemers, onderaannemers, ...) en concessiehouders op de luchthaven voldoen aan de veiligheidsnormen en reglementering.

Binnen het bedrijf is de algemeen directeur aansprakelijk voor veiligheid. Elk personeelslid is echter verantwoordelijk voor de goede en veilige uitvoering van zijn/haar eigen werkzaamheden en is zich bewust van de mogelijke gevolgen van fouten. Het personeel schoolt zich permanent bij, assimileert de instructies van het management en past ze toe.

Het personeel wordt gevormd, getraind en gesensibiliseerd op het vlak van veiligheid.

De algemeen directeur heeft een safety manager aangesteld die de veiligheid bewaakt door middel van een SMS (Safety Management System).

Iedereen meldt elk mogelijk veiligheidsprobleem aan de safety manager, zelfs indien het een eigen fout betreft, zodat het probleem kan geanalyseerd worden. Hierbij wordt het principe gehanteerd dat een zelf gemelde fout niet bestraft wordt (no-blame culture).

Oostende, 1 augustus 2010


Gino Vanspauwen
Algemeen Directeur

Verdere professionalisering van de veiligheidsdiensten op de luchthaven.

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge heeft verre van stilgezeten op het gebied van veiligheid. In december 2010 werd een nieuw ultramodern blusvoertuig geleverd van het type "Panther" van het merk Rosenbauer. De aanschaf van dit voertuig is een verdere stap in de verhoging van de veiligheid van de passagiers én de werknemers op de luchthaven. De installatie van een state-of-the-art TETRA-radiocommunicatiesysteem waarborgt een goede communicatie tussen de verschillende operationele diensten van de luchthaven, wat de operationaliteit én de veiligheid van de luchthaven verder verhoogt. Ook werd de overstap naar het ASTRID-communicatienetwerk gemaakt. Operationeel verantwoordelijken op de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge kunnen nu rechtstreeks communiceren via het nationale hulpdiensten radionetwerk voor een nog vlottere samenwerking tussen de externe brandweerkazernes en de luchthavenkazerne.

Bedrijfszekerheid en noodplanning

De luchthaven heeft verschillende installaties die de bedrijfszekerheid kunnen garanderen. Verschillende noodgroepen zorgen voor een garantie op elektriciteit zodat het vliegverkeer steeds veilig kan worden begeleid en kan landen en vertrekken. In 2010 is een noodtoren gebouwd voor de verkeersleiding. Deze is gesitueerd boven de brandweerkazerne. De werking van de veiligheidscircuits wordt regelmatig door de betrokken diensten getest.

De luchthaven beschikt over een noodplan voor incidenten en ongevallen met vliegverkeer. Het noodplan wordt regelmatig herzien en in april 2011 werd een grootschalige rampoefening gehouden.

De uitbarsting van de vulkaan in IJsland heeft ervoor gezorgd dat de luchthaven uitzonderlijk gedurende 4,5 dagen werd gesloten, waarvan gedurende 1 dag VFR-trafiek <4 500 voet¹ werd toegelaten.

Sneeuwruimplan

Op de luchthaven werd ook gewerkt aan een nieuw sneeuwruimplan. De nodige investeringen in sneeuwruimmateriaal werden gemaakt en er werd na de zomer hard getraind in diverse sneeuwruimtechnieken. Het resultaat was duidelijk positief: terwijl vele andere luchthavens gesloten waren slaagde de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge erin om operationeel te blijven. Veel vliegmaatschappijen vonden in Oostende een veilige landingsplaats om vervolgens hun activiteiten te hervatten op een later tijdstip.



¹ Toestellen mogen enkel een visuele vlucht onder 4 500 voet uitvoeren.

De-icing

Voor het ontijzelen van de startbaan en de inschepingsvloeren wordt gebruikgemaakt van Cryotech (zowel in vloeibare als in vaste vorm). Dit product bestaat uit kaliumacetaat, is zeer goed biologisch afbreekbaar en niet schadelijk voor het ecosysteem. Voor de ontijzeling van de parkings wordt gebruikgemaakt van dooikorrels (vast). Dit product bestaat uit calciumchloride, is irriterend maar wordt enkel gebruikt op de voertuigenparkings. Het verbruik van Cryotech en dooikorrels wordt in het logboek van de brandweer bijgehouden. Voor de-icing van de vliegtuigen gebruiken de afhandelingsmaatschappijen Aviapartner en Flightcare Ecowing 26. Dit product is niet geclassificeerd als schadelijk en is biologisch vlot afbreekbaar.

EN1 /AOSS5 Gebruikte grondstoffen: ontijzelingsproducten

	2010	2009	2008
Inschepingsvloer en taxiwegen: Cryotech (kaliumacetaat)(vloeibaar)	207 443 liter	66 646 liter	18 900 liter
Inschepingsvloer en taxiwegen: Cryotech (kaliumacetaat)(vast)	11 325 kg	40 kg	0 kg
Vliegtuigen ⁽¹⁾ (Type II)	23 760 liter	8 433 liter	5 577 liter
Andere wegenis: dooikorrels	690 kg	101 kg	0
Aantal dagen winterdienst	46 + 17	11 + 3	12

(1) door Aviapartner (eveneens in opdracht van Flightcare)

Het verbruik van de-icing producten door de afhandelingsmaatschappijen¹ bedraagt normalerwijze jaarlijks tussen 5 000 en 10 000 liter (afhankelijk van de weersomstandigheden). 2010 was echter een uitzonderlijk jaar door de winterperiodes in januari/februari en in november/december. Het de-icing product wordt niet zuiver toegepast maar steeds in een verhouding 50/50 gemengd met water. Zelden wordt het zuivere product (100%) gebruikt. Deze verdunning wordt uitgedrukt als ADF of Aircraft Deicing Fluid. Alle gebruikte producten worden geloosd. Er is geen de-icing path aanwezig op de luchthaven en aldus geen recyclage mogelijk van de gebruikte de-icing producten (**EN2**).

¹ Aviapartner doet ook in opdracht van Flightcare de de-icing van de vliegtuigen.

EN2 Recyclage- en lozingsgraad gebruikte de-icing producten

	2010	2009	2008
Cryotech	0/100	0/100	0/100
De-icer voor vliegtuigen Type II	0/100	0/100	0/100

Onkruidbestrijding

Via het decreet pesticidenreductie (21/12/2001) wordt de onmiddellijke stopzetting of stapsgewijze afbouw van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen door openbare besturen beoogd. Door het decreet en zijn uitvoeringsbesluiten wordt ingegrepen op het aantal en de soort chemische bestrijdingsmiddelen die door de openbare besturen aangekocht worden. Er wordt jaarlijks een lijst (opgesteld door de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM)) gepubliceerd met gedoogde chemische bestrijdingsmiddelen en een jaarlijkse rapportering van openbare besturen aan de VMM is verplicht. Met het uitvoeringsbesluit van 19/12/2008 werd de pesticidentoets ingevoerd. De pesticidentoets vormt een leidraad voor het ontwerpen en omvormen van groenzones en verhardingen met het oog op een pesticidenvrij beheer.

De luchthaven heeft een aantal zones waar geen nulgebruik van chemische bestrijdingsmiddelen mogelijk is. We denken in het bijzonder aan de landingsbaan, taxiwegen en aprons. Jaarlijks wordt de lijst met gedoogde bestrijdingsmiddelen geconsulteerd en de keuze van de bestrijdingsmiddelen wordt, indien nodig, gewijzigd. Het verbruik aan chemische bestrijdingsmiddelen is seizoensafhankelijk en wordt door de combinatie met niet-chemische bestrijding (zoals regelmatig borstelen van de verharde zones, etc.) beperkt.

EN1 Gebruikte grondstoffen: pesticiden

Jaartal	2010	2009	2008
Totaal (liter)	70	104	66

Security

De toegang tot luchtzijde wordt streng gereguleerd. Het luchtvaartterrein beschikt over een luchthavenbeveiligingsplan conform artikel 12 van de Europese verordening 300/2008. De voorzitter van het lokaal veiligheidscomité (LOVECO), zijnde de Algemeen Directeur, staat in voor de lokale coördinatie. Hij wordt bijgestaan door de Security Manager.

De toegang is enkel mogelijk mits de aanvraag en de uitreiking van een luchthavenidentificatiekaart. Wanneer een luchthavenidentificatiekaart wordt toegekend, dient de toekomstige houder van deze kaart een opleiding te volgen om de regels die op het terrein gelden te leren kennen en toe te passen. De badge-operator vergewist zich er steeds van dat de toekomstige houder de instructies heeft begrepen. De luchthavenidentificatiekaart is in principe geldig gedurende maximaal drie jaar tenzij de betrokkene minder lang op de luchthaven dient te werken (beperkt tot de duur van de opdracht). De houder dient de luchthavenidentificatiekaart bij het verstrijken van de geldigheid op eigen initiatief in te leveren.

Het beveiligingsonderzoek van personen wordt uitgevoerd conform de vigerende Europese reglementering :

- Verordening (EG) Nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot het intrekken van Verordening (EG) Nr. 2320/2002;
- Verordening (EG) Nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in bijlage bij Verordening (EG) Nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart;
- Verordening (EU) Nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart;
- de passende delen van de Beschikking van de Commissie C(2010)774 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

Het onderwerp mensenrechten is vervat in de algemene opleiding, verstrekt aan elke medewerker van de Dienst Beveiliging.

Afgescheiden lokalen voor het uitvoeren van een diepgaande fouille en/of het op verzoek van de betrokkene afzonderlijk uit te voeren fouille zijn ter beschikking.

De Dienst Beveiliging heeft in de loop van het voorbije jaar een grondige reorganisatie ondergaan. In de loop van 2009 werden beveiligingsagenten los ingeschakeld, waarbij zij dienden te rapporteren aan de postoverste van dienst. Het ingezette team beveiligingsagenten en leidinggevende postoverste was dus steeds wisselend qua samenstelling. In de loop van 2010 werd ervoor geopteerd van deze lossere structuur af te stappen en werden vaste ploegen samengesteld, telkens bestaande uit 7 of 8 beveiligingsagenten met aan het hoofd twee vaste postoversten die afwisselend de dienst waarnemen. Deze postoversten geven daardoor leiding aan dezelfde beveiligingsagenten. Zo kunnen zij de werking van de beveiligingsagenten beter opvolgen en sneller bijsturen. Dit alles versterkt de coachende rol van de postoversten.

Om de toegankelijkheid van luchtzijde te verbeteren, werd een vaste toegangspost gecreëerd ter hoogte van de verkeerstoren. Door deze uitbreiding van het aantal beschikbare doorgangen land-/luchtzijde, dienen ook meer beveiligingsagenten, beschikkend over het certificaat voor het bedienen van beveiligingsapparatuur, ingeschakeld te worden.

De interne procedures werden in de loop van het jaar volledig aangepast aan de nieuwe reglementering, onder andere opgenomen in Verordening (EU) Nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van de gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart.

De toegangscontrole voor voetgangers gebeurt via de luchthavenbeveiligingspost in het passagiersgebouw en het technisch gebouw. Alle wagens die toegang krijgen tot luchtzijde worden gecontroleerd. De inzittenden mogen niet in het voertuig blijven zitten tijdens de doorzoeking van het voertuig. De persoonlijke bagage dient verwijderd te worden uit het voertuig en wordt afzonderlijk onderworpen aan een beveiligingsonderzoek. De afgesloten dozen (alle verpakkingen waarover de beveiligingsagent twijfels heeft) worden eveneens onderworpen aan een beveiligingsonderzoek. Dit kan gebeuren door opening en/of door gebruik te maken van screeningsapparatuur. Sommige leveringen worden verplicht onderworpen aan een beveiligingsonderzoek.

Op het luchthaventerrein heerst een snelheidsbeperking van 30 km/uur. De Duty Operations Officer van de luchthaven houdt hierop toezicht en stelt een ambtelijk proces-verbaal op, indien nodig.

Social

Mensenrechten

Tot op heden worden bij het afsluiten van concessie- en investeringscontracten met gebruikers en andere partijen geen voorwaarden opgenomen in verband met het respecteren van de mensenrechten noch gebeurt er een dergelijke screening (**HR1**). Tot op heden is er geen screening gebeurd van leveranciers van werken en diensten aangaande het respecteren van de mensenrechten (**HR2**).

Het onderwerp mensenrechten maakt wel deel uit van de algemene opleiding, verstrekt aan elke medewerker van de Dienst Beveiliging (**HR8** = 100% voor beveiligingspersoneel). De verwerking van persoonsgegevens en de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's is reglementair bepaald, alsook opgenomen in een deontologische code. De verwerking van de genoemde gegevens (persoonsgegevens en camerabeelden) is technisch beveiligd en derhalve slechts beperkt toegankelijk.

Lokale verankering

Op drie brandweermannen na, zijn alle leden van de luchthavenbrandweer eveneens actief binnen de lokale brandweer van hun gemeente.

Gezondheid en veiligheid van consumenten

Het veiligheidsbeleid van de luchthaven wordt actief gecommuniceerd. Ook gezondheidsaanbevelingen (zoals met betrekking tot de preventie van griep bijvoorbeeld) zijn in de verschillende gebouwen zichtbaar voor werknemers en passagiers.

De leden van de Dienst Beveiliging, verantwoordelijk voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van personen en bagage, worden aangeraden handschoenen te dragen, dit om hygiënische redenen. Ontsmettingsproducten zijn eveneens ter beschikking.

Bij verhoogd risico op besmetting (bijvoorbeeld bij epidemieën), is het dragen van handschoenen verplicht tot opheffing van het besmettingsgevaar.

Etikettering

Een internationale luchthaven dient bezoekers en luchthavengebruikers inzake taalkeuze maximaal tegemoet te komen. De wetgeving terzake wordt gevolgd. De borden in aankomst- en vertrekhal worden in meerdere talen opgesteld: naast het Nederlands is er steeds een Franse, Engelse en soms andere vertaling beschikbaar. Er wordt maximaal gewerkt met pictogrammen die niet aan taal gebonden zijn. De affiches met de veiligheidsvoorschriften worden eveneens in verschillende talen uitgehangen.

De wetgeving inzake de privacy wordt strikt toegepast. Er worden geen persoonsgegevens bewaard van passagiers. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen. Het gebruik van bewakingscamera's is vastgelegd bij de Wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.

Marketingcommunicatie

De luchthaven probeert haar aanbod aan bestemmingen actief bekend te maken bij het grote publiek zowel via de uitgifte en het plaatsen op de website van een zomer-/winterprogramma als de publicatie van advertenties in voornamelijk professionele media. De advertenties die de luchthaven Oostende plaatst, voldoen steeds aan de geldende reclamewetgeving die de marktpraktijken en consumentenbescherming reglementeert. Deze reclame leidt niet tot discriminatie, omvat geen misleiding en is niet schokkend voor kinderen. De luchthaven Oostende heeft tot op heden nog geen enkele sanctie, boete of waarschuwing wegens overtredingen op de wet op de reclame ontvangen.

Om nieuwe bestemmingen te kunnen aanbieden, biedt de luchthaven financiële steun, een zogenaamde aanloopbijdrage. De aanloopbijdrage kan enkel toegekend worden voor het openen van nieuwe verbindingen die het netto aantal passagiers van en naar de Oostendse luchthaven doet toenemen. Deze steunmaatregel werd op 17 november 2009 goedgekeurd door de Europese Commissie en werd mogelijk gemaakt door de Mededeling van de Commissie inzake communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven (Europees Publicatieblad, C312/1, 9/12/2005).

De waardecreatie voor de omgeving door het bevorderen van toerisme kan niet worden onderschat. Via de vzw Toeristische Ontsluiting West-Vlaanderen werken de verschillende actoren samen om de steden Brugge, Gent en Oostende actief als bestemming te promoten.

Begrippenlijst

arr.	arrival (aankomst)
ABTO	Association of Belgian Tour Operators
ACI	Airports Council International
ACOD	Algemene Centrale der Openbare Diensten
ACV-Transcom	vakbond op 1 april 2001 ontstaan uit een fusie van het CVCC (Christelijke Vakbond van Communicatiemiddelen en Cultuur) en CVD (Christelijke Vervoerarbeiders en Diamantbewerkers)
ADF	Aircraft Deicing Fluid
AED	Automatische Externe Defibrillator
AIP	Aeronautical Information Publication
Apron	inschepingsvloer
ASTRID	Sinds 1998 staat de N.V. ASTRID in voor de uitbouw, het beheer en het onderhoud van een radio- en pagingnetwerk en meldkamers. ASTRID is een initiatief van de federale en lokale overheden.
BAFA	Ben-Air Flight Academy
BCU	Bird Control Unit
BDOC	beleidsdomeinoverlegcomité
BWK	Biologische WaarderingsKaart
BTX	benzeen, toluen, xyleen
CDA	Continuous Descent Approach
civiel subsonisch straalvliegtuig	een civiel subsonisch straalvliegtuig met een gecertificeerde MTOW van 34 000 kg of meer of met een voor het betrokken vliegtuigtype gecertificeerde maximumcapaciteit van meer dan 19 stoelen, de uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend, en aangedreven met motoren met een omloopverhouding van minder dan 3
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
dd-marker	radiobaken delta delta
Deicing	ijs en sneeuw verwijderen van vliegtuigen met behulp van de-icing producten
dep.	departure (vertrek)
DGLV	Directoraat-generaal Luchtvaart
EASTI	European Aviation Security Training Institute
EBOS	ICAO-code voor de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge
EOC	entiteitsoverlegcomité
ETSI	European Telecommunications Standard Institute: een organisatie die door de Europese Commissie werd opgericht en belast is met het opstellen van Europese normen voor telecommunicatie. Het ETSI heeft de TETRA-norm opgesteld.

EU-ETS	Europees systeem van emissiehandel van CO ₂ -emissierechten
EURAL	EUropese AfvalstoffenLijst
FAVV	Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen
FSC	Forest Stewardship Council FSC is een label of keurmerk op een hout- of papierproduct dat aangeeft dat een product afkomstig is uit een duurzaam beheerd bos. Het FSC-label garandeert de duurzame oorsprong omdat niet enkel het bos van oorsprong wordt gecontroleerd, maar ook de hele handelsketen tot bij de eindconsument. De eindklant krijgt op die manier de garantie: dit product is afkomstig uit een goed beheerd, FSC gecertificeerd bos.
Geluidscontour	Isolijn die punten van gelijke geluidsbelasting verbindt. Voor luchthavens worden geluidscontouren aangewend om op objectieve wijze de geluidsbelasting op langere termijn door opstijgende en landende vliegtuigen uit te drukken en weer te geven op kaarten.
GRI	Global Reporting Initiative
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie)
ILS	Instrument Landing System
IMJV	Integraal Milieujaarverslag
INM	Integrated Noise Model
KHBO	Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende
KWS-afscheider	koolwaterstofafscheider
L _{DN}	Level Day-Night: maat voor de geluidsbelasting waarbij de geluidsevents in de nacht 10 keer zwaarder worden meegerekend dan de dag
L _{DEN}	Level Day-Evening-Night: maat voor de geluidsbelasting waarbij de belasting wordt bepaald voor 3 dagperiodes en de events in de avond en de nacht respectievelijk 5 en 10 keer zwaarder worden meegerekend
LOVECO	LOkaalVEiligheidsCOmité
LTO-cyclus	Landing and Take Off cyclus
MER	MilieuEffectenRapport
MTOW	Maximum Take Off Weight of maximumstartmassa
MVO	Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen
NMS	Noise Monitoring System

NOTAM	Notice to Airmen: een bericht dat kritische informatie bevat over een luchthaven of luchtruim, waarbij die informatie ofwel van tijdelijke aard is, ofwel nog niet bekend was bij het opmaken van vliegkaarten of bij het publiceren van luchthavengebonden boeken en publicaties. Deze informatie kan van alles bevatten wat enigszins van belang is voor de piloot (bijvoorbeeld of een landingsbaan tijdelijk gesloten is, of er onderweg obstakels zullen zijn, zoals parachutespringers, etc.). Voor elke vlucht zal een piloot vóór het vertrek alle NOTAMs opvragen van de luchthaven(s) die hij nodig zal of zou kunnen hebben.
NZVC	Noordzee Vliegclub
OAC	Ostend Air College
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
PAPI	Precision Approach Path Indicator
pax	passagier
Perishables	bederfelijke goederen
QC	Quota Count is een maatstaf voor het bij de landing of het opstijgen gemeten geluidsniveau uitgedrukt in EPN (dB).
R134a	HFK koudemiddel voor toepassing in zowel medium en hoge temperatuur stationaire commerciële koeling als in water chillers en huishoudelijke toepassingen
R22	HCFK koudemiddel voor toepassing in stationaire en commerciële airconditioning en voor medium en lage temperatuur commerciële koeling
RAMSAR-conventie	internationale overeenkomst inzake watergebieden (draslanden) die van internationale betekenis zijn. Genoemd naar de stad RAMSAR in Iran waar in 1971 de internationale conferentie inzake draslanden en watervogels doorging en deze conventie werd ondertekend.
retrofit	Koudemiddel van een koelinstallatie wordt omgewisseld met een meer milieuvriendelijk koudemiddel. Soms is een aanpassing van de installatie vereist.
RITO	Runway Incursion Team
Rode lijsten	lijsten waarop per land de in hun voortbestaan bedreigde dier- en plantensoorten staan
Runway Incursion	Volgens ICAO betekent dit elk voorval op een luchtvaartterrein aangaande het onjuist aanwezig zijn van een vliegtuig, voertuig of persoon op de landingsbaan.
RWZI	rioolwaterzuiveringstallatie
SAFCO	Safety Committee Ostend-Bruges Airport
SBZ-V	vogelrichtlijngebied, afbakening van de speciale beschermingszone in uitvoering van de Europese Richtlijn 2009/147/EG (Vogelrichtlijn)

SBZ-H	habitatrichtlijngebied, afbakening van de speciale beschermingszone in uitvoering van de Europese Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn)
SEOC	subentiteitsoverlegcomité
Slot	tijdperiode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven
SMS	Safety Management System
TETRA	Terrestrial Trunked Radio ; TETRA is een digitale standaard voor radiocommunicatie die vooral gebruikt wordt door professionele gebruikers. TETRA is een officiële standaard opgesteld door het Europees Telecommunicatie en Standaardisatie Instituut (ETSI).
TIACA	The International Air Cargo Association
TMA	Terminal Area, is een gecontroleerd gebied dat zich uitstrekt van op een bepaalde hoogte boven de grond tot aan zijn bovengrens. Deze gebieden gaan het aanvliegend en vertrekkend verkeer van een luchthaven controleren.
TMVW	Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening
VFR	Visual Flight Rules (zichtvliegvoorschriften)
VLOC	Vlaams LuchtvaartOpleidingsCentrum
VMM	Vlaamse Milieu Maatschappij
VMW	Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening
vortex	spiraalvormige turbulentie of zogturbulentie
VOS	vluchtige organische stoffen
VSOA	Vrij Syndicaat voor het Openbaar Ambt
VTE	voltijds equivalent
WES	West-Vlaams Economisch Studiebureau
WVI	West-Vlaamse Intercommunale

Report Application Level		C	C+	B	B+	A	A+
Standard Disclosures	G3 Profile Disclosures OUTPUT	Report on: 1.1 2.1 - 2.10 3.1 - 3.8, 3.10 - 3.12 4.1 - 4.4, 4.14 - 4.15	Report Externally Assured	Report on all criteria listed for Level C plus: 1.2 3.9, 3.13 4.5 - 4.13, 4.16 - 4.17		Same as requirement for Level B	
	G3 Management Approach Disclosures OUTPUT	Not Required		Management Approach Disclosures for each Indicator Category	Report Externally Assured	Management Approach Disclosures for each Indicator Category	Report Externally Assured
	G3 Performance Indicators & Sector Supplement Performance Indicators OUTPUT	Report on a minimum of 10 Performance Indicators, including at least one from each of: Economic, Social and Environmental.	Report on a minimum of 20 Performance Indicators, at least one from each of Economic, Environmental, Human rights, Labor, Society, Product Reponsibility.	Report Externally Assured	Report on each core G3 and Sector Supplement* Indicator with due regard to the Materiality Principle by either: a) reporting on the Indicator or b) explaining the reason for its omission.	Report Externally Assured	

*Sector supplement in final version

GRI-index

PROFIEL

1. Strategie en Analyse

Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
1.1	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde van de organisatie over de relevantie van duurzame ontwikkeling voor de organisatie en haar strategie	Volledig	Zie 'Voorwoord' en 'Mission Statement' op p. 5 en p. 7
1.2	Beschrijving van belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden	Volledig	'Voorwoord' op p. 5 en verwijzing op p. 51

2. Organisatieprofiel

Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
2.1	Naam van de organisatie	Volledig	Internationale Luchthaven Oostende-Brugge
2.2	Voornaamste merken, producten en/of diensten	Volledig	Uitgewerkt op p. 9-13 ; zie ook kaart met vrachtverbindingen en passagiersverbindingen.
2.3	Operationele structuur van de organisatie, met inbegrip van divisies, werkmaatschappijen, dochterondernemingen en samenwerkingsverbanden	Volledig	Zie organigram (p. 18) en stakeholdertabel (p. 14-15).
2.4	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	Volledig	Oostende
2.5	Het aantal landen waar de organisatie actief is en namen van landen met ofwel grootschalige activiteiten, ofwel met specifieke relevantie voor de duurzaamheidskwesities die in het verslag aan bod komen	Volledig	België
2.6	Eigendomsstructuur en de rechtsvorm	Volledig	DAB, situering binnen Vlaamse overheid, zie p. 9.
2.7	Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren die worden bediend en soorten klanten/begunstigden)	Volledig	Zie kaarten met vrachtverbindingen en passagiersverbindingen, op p. 11 en p. 13.
2.8	Omvang van de verslaggevende organisatie	Volledig	Zie p. 19-20 omtrent trafik.
2.9	Significante veranderingen tijdens de verslagperiode wat betreft omvang, structuur of eigendom	Volledig	Geen wijzigingen
2.10	Onderscheidingen die tijdens de verslagperiode werden toegekend.	Niet	

3. Verslagprofiel, reikwijdte en afbakening van het verslag

Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
3.1	Verslagperiode (bijvoorbeeld fiscaal jaar of kalenderjaar) waarop de verstrekte informatie betrekking heeft	Volledig	2010
3.2	Datum van het meest recente verslag (indien van toepassing)	Volledig	2009
3.3	Verslaggevingscyclus (jaarlijks, tweejaarlijks, etc.)	Volledig	Jaarlijks
3.4	Contactpunt voor vragen over het verslag of de inhoud ervan	Volledig	Gino Vanspauwen
3.5	Proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag	Volledig	Zie p. 3-4.
3.6	Afbakening van het verslag (bv. landen, divisies, dochterondernemingen, gehuurde faciliteiten, samenwerkingsverbanden, leveranciers).	Volledig	p. 9 ; Samenwerking met andere diensten niet expliciet opgenomen.
3.7	Vermeld eventuele specifieke beperkingen voor de reikwijdte of afbakening van het verslag.	Volledig	In overleg met stakeholders zullen later wel meer beperkingen aan bod kunnen komen . p. 3-4, 9, 14

3.8	Basis voor verslaggeving over samenwerkingsverbanden, dochterondernemingen in gedeeltematig eigendom, gehuurde faciliteiten, uitbestede activiteiten of andere entiteiten die de vergelijkbaarheid tussen verschillende verslagperiodes of verslaggevendende organisaties aanzienlijk beïnvloeden.	Volledig	Vorig jaarverslag werd als uitgangspunt gebruikt en aangevuld en uitgebreid cfr. GRI G3-richtlijnen.
3.9	De technieken en berekeningsgrondslagen voor gegevensmetingen, waaronder de voor schattingen gebruikte aannames en de technieken die zijn toegepast op de samenstelling van de indicatoren en overige informatie in het verslag.	Volledig	Verwijzing naar bronnen, berekeningen, modellen waar relevant (bijvoorbeeld water en energie: op basis van facturaties ; voor geluid: INM-berekeningsmodel en geluidsmmeetnet)
3.10	Uitleg over de gevolgen van eventuele herformuleringen van eerder verstrekte informatie (bijvoorbeeld fusies of overnames, verandering van referentiejaar of verslaggevingsperiode en veranderingen met betrekking tot de aard van de activiteiten of de meetmethoden)	Volledig	Vermeld waar relevant maar in het verleden was het jaarverslag nog niet gebaseerd op de GRI-richtlijnen.
3.11	Significante veranderingen ten opzichte van vorige verslagperiodes ten aanzien van reikwijdte, afbakening tot meetmethoden die voor het verslag zijn toegepast	Volledig	Thema's zijn ten opzichte van vorig jaarverslag sterk uitgebreid.
3.12	Tabel waarin staat waar in het verslag de standaardonderdelen van de informatievoorziening terug te vinden zijn	Volledig	p. 85
3.13	Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het betrekken van externe assurance van het verslag	Volledig	Geen externe assurance ; sturing opmaak rapport door externe rapporteur (p. 3, 96) ; externe beoordeling GRI-normen door GRI (p. 3-4).
4. Bestuur, verplichtingen en betrokkenheid			
Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
4.1	De bestuursstructuur van de organisatie, met inbegrip van commissies die vallen onder het hoogste bestuurslichaam en verantwoordelijk zijn voor specifieke taken, zoals het bepalen van de strategie of het overzicht over de organisatie	Volledig	De Algemeen Directeur werd, na een examen, aangesteld door de Vlaamse Regering die gecontroleerd wordt door het Vlaams Parlement. De DAB zit ingebed in het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Sedert de introductie van Beter Bestuurlijk Beleid wordt de Algemeen Directeur geëvalueerd door de hoogste topambtenaar van het departement, de Secretaris-Generaal (SG). Daarbij kan ook gesteld worden dat de Algemeen Directeur, op uitnodiging van de SG, zeteit in de directieraad van het Departement MOW. Met betrekking tot de structuur omtrent het operationele beleid op de luchthaven: zie organigram p. 18, tabel p. 17, overlegstructuren p. 22-23.
4.2	Geef aan of de voorzitter van het hoogste bestuurslichaam eveneens een leidinggevende functie heeft.	Volledig	De Algemeen Directeur is de hoogst leidinggevende binnen de DAB Luchthaven Oostende.
4.3	Voor organisaties met een enkelvoudige bestuursstructuur: vermeld het aantal onafhankelijke en/of niet-leidinggevende leden van het hoogste bestuurslichaam.	Volledig	De DAB wordt gecontroleerd door de Vlaamse Regering die op haar beurt wordt gecontroleerd door het Vlaams Parlement.

4.4	Mechanismen die aandeelhouders en medewerkers de gelegenheid geven om aanbevelingen te doen aan of medezeggenschap uit te oefenen op het hoogste bestuurslichaam	Volledig	Met betrekking tot de operationele werking van de luchthaven: zie overlegstructuren samengevat op p. 22-23 ; ook jaarlijkse functioneringsgesprekken met de medewerkers (p. 31). Met betrekking tot de politieke beslissingen dient verwezen te worden naar de rapportering naar de Vlaamse Regering waarbij het Vlaams Parlement een controlerende bevoegdheid/taak heeft en waarbij via het Departement Mobiliteit en Openbare Werken het beleid van de betrokken minister wordt uitgevoerd.
4.5	Een koppeling tussen vergoedingen voor leden van het hoogste bestuurslichaam, topmanagers en leidinggevend (met inbegrip van vertrekregelingen) en de prestaties van de organisatie (met inbegrip van sociale en milieugerelateerde prestaties)	Volledig	Er is geen koppeling. De luchthaven vormt een aparte structuur (DAB) binnen de Vlaamse overheid. Als Dienst met Afzonderlijk Beheer kan een specifiek beleidsautonome koers binnen de Vlaamse overheid worden gevoerd. Via de rechtstreekse rapportering aan de Vlaamse overheid is er controle door het Vlaams Parlement. De aankopen die door de DAB worden gedaan, worden verder geregeld via de wet op de overheidsopdrachten.
4.6	Processen waarmee het hoogste bestuurslichaam waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden	Volledig	De Algemeen Directeur is de hoogst leidinggevende en werd via een aanstellingsbesluit door de Vlaamse Regering in 2003 aangesteld.
4.7	Proces voor het bepalen van de kwalificaties en expertise van de leden van het hoogste bestuurslichaam voor het sturen van de strategie van de organisatie aangaande economische, milieugerelateerde en sociale onderwerpen	Volledig	Zie 'Mission Statement' op p. 7. 'Safety Management System' op p. 71.
4.8	Intern ontwikkelde missie- of beginselverklaringen, gedragscodes en uitgangspunten die van belang zijn voor de economische, milieugerelateerde en sociale prestaties, met vermelding van de mate van invoering ervan	Volledig	Zie 'Mission Statement' op p. 7. 'Safety Management System' op p. 71.
4.9	Procedures van het hoogste bestuurslichaam voor het voorzien van de inventarisatie en het beheer door de organisatie van economische, milieugerelateerde en sociale prestaties, met inbegrip van relevante risico's en mogelijkheden en naleving van of conformiteit met internationaal overeengekomen standaarden, gedragscodes en principes.	Volledig	Voorzien van middelen en regelmatige rapportages zoals voorzien in de betrokken wetgeving.
4.10	Processen voor het evalueren van de eigen prestaties van het hoogste bestuurslichaam, in het bijzonder betreffende economische, milieugerelateerde en sociale prestaties	Volledig	Er zijn verschillende rapportages die door wet- en zijn er functioneringsgesprekken met de werknemers. De Algemeen Directeur rapporteert rechtstreeks aan de Vlaamse Regering.
4.11	Toelichting over de toepassing van het voorzorgsprincipe door de verslaggevende organisatie.	Volledig	Zie 'Veiligheidspolitiek' op p. 71 en beveiligingsbeleid op p. 75-76.
4.12	Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven die de organisatie onderschrijft	Volledig	o.a. Safety Management System (bindend) en security regels (p. 75-76)
4.13	Lidmaatschap van verenigingen (zoals brancheverenigingen) en/of nationale/internationale belangenorganisaties	Volledig	Lidmaatschap TIACA, ABTO en ACI (regional forum)
4.14	Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken	Volledig	Zie p. 14-15.

4.15	Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden die moeten worden betrokken	Volledig	Zie p. 14-15 voor het overzicht van de geïdentificeerde stakeholders ; identificatie op basis van vastgelegde overlegstructuren en communicatiekanalen (bevraging directie luchthaven); nog stakeholderbevraging voorzien in kaart te behoeften/wensen van stakeholders in kaart te brengen.
4.16	Benadering van het betrekken van belanghebbenden, waaronder de frequentie ervan per type en groep belanghebbenden	Volledig	Zie p. 14-15 met tabel stakeholders en communicatiekanalen.
4.17	De voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen door de betrokkenheid van belanghebbenden en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd, onder meer via haar verslaggeving	Volledig	Zie p. 14-15 ; onderwerpen die tot takenpakket verschillende overlegorganen behoren (p. 22-23) ; Milieu-overlegcommissie (p. 68-69) ; andere overlegorganen (p. 22-23)
MANAGEMENTBENADERING			
G3 DMA	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
DMA EC	Informatievoorziening over managementbenadering : economische aspecten (EC)		
Aspecten	Economische prestaties	Volledig	Zie p. 33-39.
	Marktaanwezigheid	Volledig	Zie p. 12 ; zie kaarten met vrachtoverbindingen (p. 11) en passagiersverbindingen (p. 13).
	Indirecte economische effecten	Gedeeltelijk	Zie p. 33-34.
	Kwaliteit aangeboden diensten	Gedeeltelijk	Geen concrete metingen, wel aanvoelen via klachtenregistratie, zie p. 68.
DMA EN	Informatievoorziening over managementbenadering : milieu-aspecten (EN)		
Aspecten	Materialen	Volledig	Zie p. 73-74.
	Energie	Gedeeltelijk	Zie p. 49.
	Water	Gedeeltelijk	Zie p. 50-51.
	Biodiversiteit	Gedeeltelijk	Zie p. 51-59.
	Luchtemissies, afvalwater en afvalstoffen	Gedeeltelijk	Zie p. 59-63.
	Producten en diensten	Volledig	Zie p. 69 inzake het aspect 'vortex'.
	Naleving	Volledig	aanstelling milieucoördinator
	Transport	Gedeeltelijk	
	Intermodaliteit	Gedeeltelijk	Zie p. 39.
	Algemeen	Volledig	Zie p. 9 "blue banana".
	Geluid	Volledig	Jaarlijkse contourberekening, geluidsmeetnet, opvolging bepalingen zoals wettelijk opgelegd
DMA LA	Informatievoorziening over managementbenadering: arbeidsomstandigheden en volwaardig werk (LA)		
Aspecten	Werkgelegenheid	Volledig	Zie p. 16, 24-27.
	Verhouding tussen werkgever en werknemer	Volledig	Zie p. 27, 32.
	Gezondheid en veiligheid	Volledig	Zie p. 27-28.
	Opleiding en onderwijs	Volledig	Zie p. 29-31.
	Diversiteit en kansen	Volledig	Zie p. 32.
DMA HR	Informatievoorziening over managementbenadering: Mensenrechten (HR)		
Aspecten	Investerings- en inkoopbeleid	Volledig	Zie p. 33, 36, 72 en 77.

	Verbod op discriminatie	Volledig	Zie p. 32.
	Vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen	Volledig	Zie p. 32.
	Uitbanning van kinderarbeid	Volledig	Zie p. 32.
	Preventie van gedwongen en verplichte arbeid	Volledig	Zie p. 32.
	Beleid inzake beveiliging	Volledig	Zie p. 75-76.
	Rechten van de inheemse bevolking	Volledig	Zie p. 66 met betrekking tot het aantal gehinderden.
DMA SO	Informatievoorziening over managementbenadering: Maatschappij (SO)		
Aspecten	Gemeenschap	Volledig	p. 36 ; bij relevante wijzigingen of bij hernieuwen van de milieuvergunning wordt een MER gemaakt die deze materie behandelt. Laatste MER dateert van 2004.
	Corruptie	Volledig	Zie p. 32.
	Publiek beleid	Volledig	uitvoering van het beleid van de Vlaamse minister bevoegd voor luchthavens
	Concurrentiebelemmerend gedrag	Volledig	Zie p. 35.
	Naleving	Volledig	Zie p. 35.
DMA PR	Informatievoorziening over managementbenadering: Productverantwoordelijkheid (PR)		
Aspecten	Gezondheid en veiligheid van consumenten	Volledig	Zie p. 71, 77.
	Etikettering van producten en diensten	Volledig	Zie p. 77.
	Marketingcommunicatie	Volledig	Zie p. 78.
	Privacy van klanten	Volledig	Zie p. 68, 78.
	Naleving	Volledig	Zie p. 78.
	Bedrijfszekerheid en voorbereiding op noodsituaties	Volledig	Zie p. 72.
	PRESTATIE-INDICATOREN		
	Economie		
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
Economische prestaties			
EC1	Directe economische waarden die zijn gegenereerd en gedistribueerd, waaronder inkomsten, operationele kosten, personeelsvergoedingen, donaties en overige maatschappelijke investeringen, ingehouden winst en betalingen aan kapitaalverstrekkers en overheden	Volledig	o.a. p. 36 en zie ook details in de resultatenrekening op p. 43-47.
EC2	Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering	Niet	
EC3	Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringsplan van de organisatie	Niet	
EC4	Significante financiële steun van een overheid	Volledig	werkings- en investeringsdotatie ; zie ook p. 37.
	Marktaanwezigheid		
EC5	Spreading in de verhouding tussen het standaard aanvangssalaris en het lokale minimumloon op belangrijke bedrijfslocaties	Gedeeltelijk	Binnen de Vlaamse overheid gebeurt de verloning via vastgestelde barema's. De spreading op de luchthaven situeert zich tussen de barema's A en D.
EC6	Beleid, methoden en deel van uitgaven betreffende lokaal gevestigde leveranciers op belangrijke bedrijfslocaties	Volledig	Geen vastgelegd beleid ; wordt onbewust wel toegepast voor kleinere aankopen ; zie p. 39.

EC7	Procedures voor lokale personeelswerving en aandeel van het topkader dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap op belangrijke bedrijfslocaties	Volledig	Zie p. 39.
Indirecte economische effecten			
EC8	Ontwikkeling en gevolgen van investeringen in infrastructuur en diensten die voornamelijk ten behoeve van het algemeen nut worden geboden door middel van verplichtingen van commerciële aard, dan wel in natura of pro bono	Volledig	De luchthaven wordt door de Vlaamse overheid geëxploiteerd in het kader van het algemeen belang en als logistieke poort ; zie p. 39.
EC9	Inzicht in en beschrijving van significante indirecte economische gevolgen, waaronder de omvang ervan	Niet	
Milieuspecten			
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
Materialen			
EN1	Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume	Volledig	de-icing (p. 73) en pesticiden (p. 74)
EN2	Percentage van de gebruikte materialen dat bestaat uit afval uit externe bronnen	Volledig	Zie p. 74: geen recyclage van de-icing vloeistof
Energie			
EN3	Direct energieverbruik door primaire energiebron	Volledig	Zie p. 49.
EN4	Indirect energieverbruik door primaire bron	Niet	
EN5	Energie die bespaard is door besparingen en efficiëntieverbeteringen	Gedeeltelijk	Geen cijfers beschikbaar. Kwalitatieve benadering opgenomen op p. 49.
EN6	Initiatieven ten behoeve van energie-efficiënte of op duurzame energie gebaseerde producten en diensten, evenals verlagingen van de energie-eisen als resultaat van deze initiatieven	Niet	
EN7	Initiatieven ter verlaging van het indirecte energieverbruik en reeds gerealiseerde verlaging	Gedeeltelijk	Geen kwantificering, zie p. 49.
AOSS1	Jaarlijks totaal aantal passagiers, verdeeld over binnenlandse en internationale vluchten	Volledig	Zie tabel p. 12.
AOSS2	Jaarlijks aantal vliegtuigbewegingen onderverdeeld in dag en nacht, verdeeld over commerciële, niet-commerciële, vracht en militaire vluchten	Volledig	Zie tabel p. 64 en ook p. 67.
Water			
EN8	Totale wateronttrekking per bron	Volledig	Zie tabel p. 50 voor de verdeling van het waterverbruik. Het water wordt nadien als huishoudelijk afvalwater geloosd in de openbare riolering van de stad.
EN9	Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft	Niet	
EN10	Percentage en totaal volume van gerecycled en hergebruikt water	Gedeeltelijk	Geen cijfers beschikbaar ; kwalitatieve benadering, zie p. 50.
AOSS3	Kwaliteit van het regenwater, afhankelijk van vigerende wet- en regelgeving	Gedeeltelijk	Geen kwaliteitsgegevens, enkel kwalitatieve benadering ; zie ook p. 51
Biodiversiteit			
EN11	Locatie en oppervlakte van land dat eigendom is, gehuurd wordt, beheerd wordt in of grenst aan beschermde gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden	Volledig	Zie p. 53.
EN12	Beschrijving van significante gevolgen van activiteiten, producten en diensten op de biodiversiteit in beschermde gebieden en gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden	Niet	
EN13	Beschermde of herstelde habitats	Volledig	Zie tabel p. 54.

EN14	Strategieën, huidige maatregelen en toekomstige plannen voor het beheersen van de gevolgen van de biodiversiteit	Niet	
EN15	Aantal op de rode lijst van de IUCN vermelde soorten en soorten op nationale beschermingslijsten met habitats in gebieden binnen de invloedssfeer van bedrijfsactiviteiten, ingedeeld naar hoogte van het risico van uitsterven	Gedeeltelijk	Zie o.a. p. 59.
Luchtemissies, afvalwater en afvalstoffen			
EN16	Totale directe en indirecte emissie van broeikasgassen naar gewicht	Niet	Er zijn geen detailgegevens op niveau van de luchthaven. Vroegere MIRA-rapporten vermelden telkens de volledige luchtvaart in Vlaanderen. Zie ook p. 60.
EN17	Andere relevante indirecte emissie van broeikasgassen naar gewicht	Niet	Er zijn geen detailgegevens op niveau van de luchthaven. Vroegere MIRA-rapporten vermelden telkens de volledige luchtvaart in Vlaanderen.
EN18	Initiatieven ter verlagings van de emissies van broeikasgassen en gerealiseerde verlagingen	Gedeeltelijk	Zie toelichting op p. 61.
EN19	Emissie van ozonafbrekende stoffen naar gewicht	Niet	De logboeken van de luchthaven geven hieromtrent een eerste beeld maar werden niet verwerkt want onvolledig.
EN20	NOx, SOx en andere significante luchtemissies naar type en gewicht	Niet	Geen detailberekening beschikbaar
EN21	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming	Gedeeltelijk	Waterafvoer concessiehouders niet beschreven ; zie p. 61.
EN22	Totaalgewicht afval naar type en verwijderingsmethode	Volledig	Zie p. 61-62.
EN23	Totaal aantal en volume van significante lozingen	Volledig	Lozing van afvalwater afkomstig van sanitaire toepassingen en pieken gerelateerd aan bezetting luchthaven ; zie p. 63.
EN24	Gewicht van getransporteerd, geïmporteerd, geëxporteerd of verwerkt afval dat als gevaarlijk afval geldt op grond van bijlage I,II,III, VIII van de Conventie van Bazel en het percentage afval dat internationaal is getransporteerd	Volledig	Zie p. 62.
EN25	Benaming, grootte, beschermingsstatus en biodiversiteitswaarde van wateren en gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en -afvoering van de verslaggevende organisatie	Niet	
AOSS4	Omgevingsluchtkwaliteitsniveaus gerelateerd aan de immissieconcentratie in µg/m ³ of ppm zoals wettelijk bepaald	Volledig	Verwijzing naar resultaten luchtstudie uitgevoerd door VITO in 2010 ; zie p. 69-70.
AOSS5	Vliegtuig en verhardingen luchtzijde waarop de-icing/anti-icing vloeistof wordt gebruikt en behandeld (m ³ /ton)	Gedeeltelijk	Overlapping met EN1 en EN2 op p. 73 ; oppervlakte verhardingen nog niet toegevoegd
Producten en diensten			
EN26	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten en de omvang van deze compensatie	Volledig	Tussenkost luchthaven bij dakpanschade door vortex, uitgewerkt op p. 69.
EN27	Percentage producten dat is verkocht en waarvan de verpakking is ingezameld, naar categorie	Niet	Niet van toepassing
Naleving			
EN28	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieuwet- en -regelgeving	Niet	
Transport			

EN29	Significante milieugevolgen van transport van producten en andere goederen en materialen die worden gebruikt voor de activiteiten van de organisatie en het vervoer van personeelsleden	Niet	Geen berekeningen hierop uitgevoerd.
Algemeen			
EN30	Totale uitgaven aan en investeringen in milieubescherming naar type	Volledig	Zie lijst milieu-investeringen in tabel op p. 40.
Geluid			
ACS56	Aantal en percentage wijziging van inwoners wonende in de gebieden die door het geluid worden beïnvloed	Volledig	Zie tabel p. 66 en ook verwijzing naar jaarlijkse contourberekeningen die op de website worden gepubliceerd.
Sociale aspecten: Arbeidsomstandigheden en volwaardig werk			
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
werkgelegenheid			
LA1	Totale personeelsbestand naar type werk, arbeidsovereenkomst en regio	Volledig	Zie p. 24.
LA2	Totaal aantal en snelheid van personeelsverloop per leeftijdsgroep, geslacht en regio	Volledig	Zie p. 26.
LA3	Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor deeltijdmedewerkers, per grootschalige activiteit	Gedeeltelijk	Zie p. 27.
Verhouding tussen werkgever en werknemer			
LA4	Percentage medewerkers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt	Volledig	Zie p. 27.
LA5	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen, inclusief of dit wordt gespecificeerd in collectieve overeenkomsten.	Niet	
Gezondheid en veiligheid			
LA6	Percentage van het totale personeelsbestand dat is vertegenwoordigd in formele gezamenlijke arbo-commissies van werkgevers en werknemers die bijdragen aan de controle op en advies over arbo-programma's	Volledig	Zie p. 27.
LA7	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen per regio.	Volledig	Zie p. 28.
LA8	Opleidings-, trainings-, advies-, preventie- en risicobeheersingsprogramma's ten behoeve van personeelsleden, hun families of omwonenden in verband met ernstige ziekten	Niet	
LA9	Afspraken over arbo-ondwerpen vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden	Niet	
Opleiding en onderwijs			
LA10	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie	Volledig	Zie tabel p. 30.
LA11	Programma's voor competentie management en levenslang leren die de blijvende inzetbaarheid van medewerkers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan.	Gedeeltelijk	Zie p. 31.
LA12	Percentage medewerkers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling	Volledig	Zie p. 31.
Diversiteit en kansen			
LA13	Samenstelling van bestuurslichamen en onderverdeling van medewerkers per categorie, naar geslacht, leeftijdsgroep, het behoren tot een bepaalde maatschappelijke minderheid en andere indicatoren van diversiteit.	Volledig	Zie organigram ; diversiteit bij aanwerving wordt aangemoedigd ; alle functies staan open voor man/vrouw, ongeacht afkomst ; zie p. 25 en tabel p. 32 (enkel in de onderhoudsopleg/Dienst Beveiliging zijn er niet-Belgen werkzaam)

LA14	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen per medewerkercategorie	Volledig	Geen onderscheid in basissalarissen bij de Vlaamse overheid ; p. 32
Sociale aspecten: Mensenrechten			
Prestatie-indicator	Beschrijving	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
Investerings- en inkoopbeleid			
HR1	Percentage van en totaal aantal aanmerkelijke investeringsovereenkomsten waarin clausules over mensenrechten zijn opgenomen of waarvan de naleving van de mensenrechten is getoetst	Volledig	Geen clausules in verband met mensenrechten, zie p. 77.
HR2	Percentage belangrijke leveranciers en aannemers die getoetst zijn op naleving van de mensenrechten en op getroffen maatregelen	Volledig	Geen toetsing, zie p. 77.
HR3	Totaal aantal uren personeelstraining over beleid en procedures betreffende aspecten van mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten, met inbegrip van het percentage van het personeel dat de trainingen gevolgd heeft	Volledig	Enkel beveiligingsagenten hebben dit in hun opleiding, zie p. 29-30.
Verbod op discriminatie			
HR4	Totaal aantal gevallen van discriminatie en de getroffen maatregelen	Volledig	Discriminatie komt niet voor en wordt ook niet getolereerd. (p. 32)
Vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen			
HR5	Activiteiten waarvan is vastgesteld dat daarbij een aanzienlijk risico zou kunnen gelden voor het recht op de uitoefening van de vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen, alsmede de maatregelen die zijn getroffen ter ondersteuning van deze rechten.	Volledig	Geen activiteiten vastgesteld waar dit een probleem zou kunnen vormen.
Kinderarbeid			
HR6	Activiteiten waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van kinderarbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van kinderarbeid	Volledig	Geen activiteiten vastgesteld waar dit een probleem zou kunnen vormen.
Gedwongen en verplichte arbeid			
HR7	Activiteiten waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van gedwongen of verplichte arbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van gedwongen of verplichte arbeid	Volledig	Geen activiteiten vastgesteld waar dit een probleem zou kunnen vormen.
Veiligheidsbeleid			
HR8	Percentage van het beveiligingspersoneel dat training heeft gevolgd in het beleid of de procedures van de organisatie betreffende aspecten van de mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten	Volledig	Deze aspecten werden behandeld tijdens de training van alle beveiligingsagenten, zie p. 77.
Rechten van de inheemse bevolking			
HR9	Totaal aantal gevallen van overtreding van de rechten van de inheemse bevolking, alsmede de getroffen maatregelen	Volledig	Geen probleem
Sociale aspecten: Maatschappij			
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
Gemeenschap			
SO1	Aard, reikwijdte en effectiviteit van alle programma's en methoden die de effecten van de activiteiten op gemeenschappen bepalen en beheren, waaronder vestiging, activiteiten en vertrek	Volledig	Bij relevante wijzigingen of bij het hernieuwen van de milieuvergunning wordt een MER gemaakt die deze materie behandelt.

AOSS7	Effectief of geschat aantal mensen dat vrijwillig of gedwongen verhuisd of onteigend werd door luchthavenontwikkeling, onderverdeeld per project	Volledig	Er werden door de luchthaven geen projecten uitgevoerd die een gedwongen verhuis of onteigening tot gevolg hadden.
Corruptie			
SO2	Percentage van en totaal aantal bedrijfseenheden geanalyseerd op corruptiegerelateerde risico's	Gedeeltelijk	Analyse niet specifiek plaatsgevonden ; personeel krijgt hieromtrent opleiding.
SO3	Percentage van het personeel dat training in anticorruptiebeleid en -procedures van de organisatie heeft gevolgd.	Gedeeltelijk	Zie p. 32.
SO4	Maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van gevallen van corruptie	Niet	
Publiek beleid			
SO5	Standpunten betreffende publiek beleid en deelname aan de ontwikkeling ervan, evenals lobbyen.	Volledig	Uitvoering van het beleid van de Vlaamse minister bevoegd voor luchthavens
SO6	Totale waarde van financiële en in-natura bijdragen aan politieke partijen, politici en gerelateerde instellingen per land.	Volledig	Geen bijdragen
Concurrentiebelemmerend gedrag			
SO7	Totaal aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kartel-, en monopolistische praktijken, alsmede de resultaten van deze rechtszaken.	Volledig	Zie rechtszaak met terugbetaling kosten aan Noordzee Helicopters ; zie p. 35.
Naleving			
SO8	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en regelgeving	Volledig	Zie terugbetaling kosten aan Noordzee Helicopters ; zie p. 35.
Sociale aspecten: Productverantwoordelijkheid			
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
Gezondheid en veiligheid van consumenten			
PR1	Levensduurstadia waarin de gevolgen van producten en diensten voor gezondheid en veiligheid worden beoordeeld met het oog op verbetering en het percentage van belangrijke product- en dienstencategorieën die aan dergelijke procedures onderhevig zijn	Niet	
PR2	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende gevolgen voor gezondheid en veiligheid van producten en diensten gedurende de levensduur, naar type resultaat.	Niet	
AOSS8	Aantal wilde strikes	Volledig	Zie rapportage aangaande de werking van de BCU, p. 55-59.
Etikettering van producten en diensten			
PR3	Type informatie over producten en diensten dat verplicht wordt gesteld door procedures en het percentage van belangrijke producten en diensten die onderhevig zijn aan dergelijke informatie-eisen	Gedeeltelijk	Zie p. 77.
PR4	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten, naar type resultaat.	Volledig	Geen gevallen bekend
PR5	Beleid ten aanzien van klanttevredenheid, met inbegrip van resultaten van onderzoeken naar de klanttevredenheid.	Gedeeltelijk	Geen onderzoek naar klanttevredenheid, wel opvolgingssysteem voor klachten ; zie p.68.
Marketingcommunicatie			
PR6	Programma's voor de naleving van wetten, standaarden en vrijwillige codes met betrekking tot marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring.	Niet	

PR7	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring, naar type resultaat.	Volledig	Geen, zie toelichting p. 78.
Privacy van klanten			
PR8	Totaal aantal gegronde klachten over inbreuken op de privacy van klanten en het kwijtraken van klantgegevens.	Volledig	Geen klachten over inbreuken privacy en kwijtraken klantgegevens ; zie ook p. 68.
Naleving			
PR9	Monetaire waarde van significante boetes wegens het niet-naleven van wet- en regelgeving betreffende de levering en het gebruik van producten en diensten.	Niet	

Samenstelling

Internationale Luchthaven Oostende - Brugge
Nieuwpoortsesteenweg 889 - 8400 Oostende
Gino Vanspauwen, Tom Robeyn, Ann Vanpraet,
Els Jaques, Cathy Lattrez, Claire Verlinde, Kathy Verstraete,
Emanuela Segers, Isabel Dobbelaere (ECOGRID bvba)

Eindredactie

Els Jaques

Specialist consultant

Isabel Dobbelaere, ECOGRID bvba

Verantwoordelijke uitgever

Gino Vanspauwen, Algemeen Directeur

Lay-out en druk

BZ - AFM
Digitale Drukkerij
Nadia De Braekeler

Papier

Cocoon Preprint - 100% gerecycleerd
Cocoon Gloss - 100% gerecycleerd
FSC®-gecertificeerd

Fotografie

Luchthaven Oostende

Depotnummer

D/2011/3241/117

Uitgave

Mei 2011

The present Durability and Annual Report is also available in English
and can be obtained free of charge at the following address :

Ostend-Bruges International Airport
Mrs Cathy Lattrez
Nieuwpoortsesteenweg 887 bus 4
B - 8400 Oostende
Telephone: +32 (0)59 80 20 08
Fax: +32 (0)59 70 55 12
e - mail: cathy@ost.aero

© Niets uit deze publicatie mag worden gepubliceerd zonder de
expliciete bronvermelding "Duurzaamheids- en Jaarverslag' 2010 -
Internationale Luchthaven Oostende-Brugge"



Internationale Luchthaven Oostende-Brugge
Nieuwpoortsesteenweg 889
8400 Oostende
België



Tel.: +32 (0) 59 80 20 08
Fax : +32 (0) 59 70 55 12

www.ost.aero