

Internationale Luchthaven Oostende-Brugge



Duurzaamheids- en Jaarverslag 2011

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 2011	
Balans boekjaar 2011	44
Resultatenrekening 2011	46

Milieuprestaties	
Energie	49
Water	53
Biodiversiteit - Flora	57
Biodiversiteit - Fauna	64
Afval	72
Geluid	80
Milieu-overlegcommissie	89
Lucht	93
Safety	
Veiligheidspolitiek	97
Verdere professionalisering van de veiligheidsdiensten op de luchthaven	98
Bedrijfszekerheid en noodplanning	98
Sneeuwruimplan	99
De-icing	99
Voorkomen dodehoekongevallen	100
Security	101
Social	
Mensenrechten	103
Klachtenregister	103
Impact op de lokale bevolking	104
Lokale verankering	104
Gezondheid en veiligheid van consumenten	104
Etikettering	104
Marketingcommunicatie	105
Begrippenlijst	107
GRI-index	113
Colofon	120

Over dit verslag

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge wil met dit duurzaamheidsverslag (waarin het jaarverslag geïntegreerd werd) een helder en transparant beeld geven van haar activiteiten over het kalenderjaar 2011 en haar prestaties inzake duurzame ontwikkeling. Dit verslag omvat een update van het initiële duurzaamheids- en jaarverslag 2010 waarbij de duurzaamheidsindicatoren verder geëvalueerd en gelinkt worden aan de genomen en geplande maatregelen. Daarnaast geven we inzicht in onze ambities voor de middellange termijn.

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge volgt bij het opstellen van het verslag de richtlijnen van het Global Reporting Initiative (GRI 3.1) en houdt eveneens rekening met de ontwerpdocumenten inzake sectorsupplement voor luchthavenexploitanten (AOSS).

Reikwijdte

De informatie heeft betrekking op het verslagjaar dat loopt van 1 januari tot en met 31 december 2011. In de mate van het mogelijke worden trends via cijfers voor de periode 2008-2011 weergegeven.

Richtlijnen Global Reporting Initiative en verificatie van dit verslag

De G3.1-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.

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.

Verklaring GRI toepassingsniveau check

GRI verklaart hierbij dat het “Duurzaamheids- en jaarverslag 2011” 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 G3.1 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 G3.1 richtlijnen.

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

Amsterdam, 16 mei 2012



Nelmara Arbex
Adjunct President-Directeur
Global Reporting Initiative

Het “+” symbool is toegevoegd aan dit toepassingsniveau, aangezien Internationale luchthaven Oostende-Brugge (gedeeltes) van de verslaglegging extern heeft laten verifiëren. GRI aanvaardt het eigen oordeel van de desbetreffende organisatie in het kiezen van de uitvoerende organisatie en het beslissen van de reikwijdte van de verificatie.



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 17 april 2012. GRI geeft expliciet te kennen dat dit Statement niet kan worden gebruikt als er op een later tijdstip veranderingen zijn doorgevoerd aan.*

Voorwoord

Beste lezer,

In 2011 werd er 57 381 ton vracht vervoerd. Voor de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge is dit een achteruitgang in vergelijking met haar prestaties van 2010. De passagierstrafiek daarentegen is gestegen met 8,9%.

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 integraal verweven in het beleid van de luchthaven en vormt een onderdeel van alle activiteiten en diensten, op sociaal, economisch of ecologisch vlak.

De ambitie van de Oostendse luchthaven bestaat erin een aantrekkelijke, efficiënte en duurzame luchthaven te zijn, rekening houdend met de sociale context, met respect voor de omgeving en met het oog op voortdurende verbetering.

We willen voortdurend verbeteren, zowel op het vlak van economische prestaties als op het vlak van milieu en sociale prestaties. Zo vertonen de milieuresultaten van 2011 op diverse vlakken positieve evoluties met betrekking tot de milieu-impact:

- een verdere reductie van de geluidscontouren;
- een verdere reductie van het energieverbruik als resultaat van energie-efficiënte maatregelen;
- een blijvende daling van het waterverbruik, een verhoging van het hergebruik van het regenwater en bijkomende maatregelen ter voorkoming van verontreiniging van afvalwater;
- een significante reductie van het pesticidenverbruik en maatregelen met het oog op de verlaging van de impact op fauna en flora.

De doelstelling is deze trend de komende jaren verder te zetten en zo onze duurzaamheidsprestaties voortdurend te verbeteren.

Gino Vanspauwen,
Algemeen Directeur

Mission statement

Het is onze ambitie om een aantrekkelijke, efficiënte en duurzame vrachtluchthaven te zijn. Wij willen een professionele, rendabele organisatie zijn die luchtvaartgebonden diensten aanbiedt aan consumenten en zakelijke gebruikers. Wij willen een economische rol spelen en hierdoor een economische meerwaarde genereren voor de regio, rekening houdend met de sociale en ecologische context. Hierbij streven we naar een voortdurende verbetering en een open communicatie met onze stakeholders.

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 commercieel beheer te verloochenen.

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 terecht kunnen 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 privaatpiloten), Noordzee Vliegclub (NZVC) (opleiding en vorming van privaatpiloten).

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

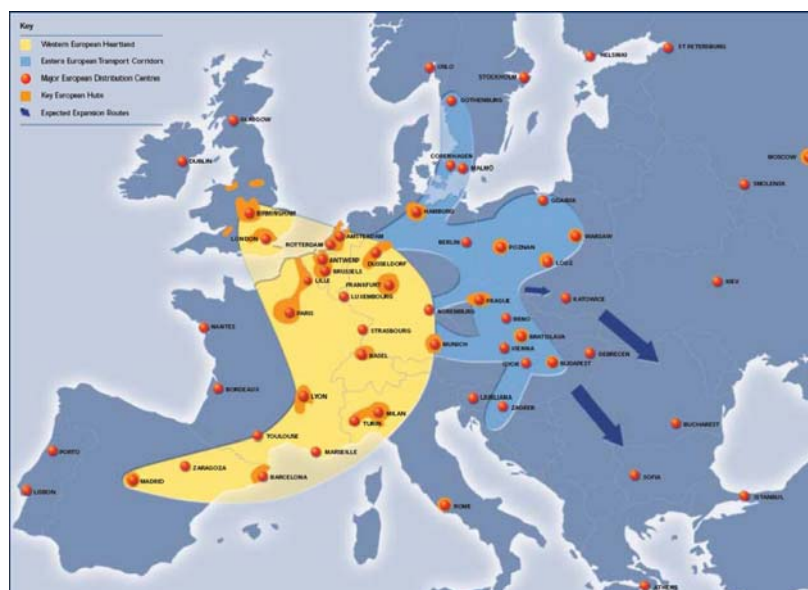
Organisatieprofiel

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 en bloemen uit Oeganda 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.

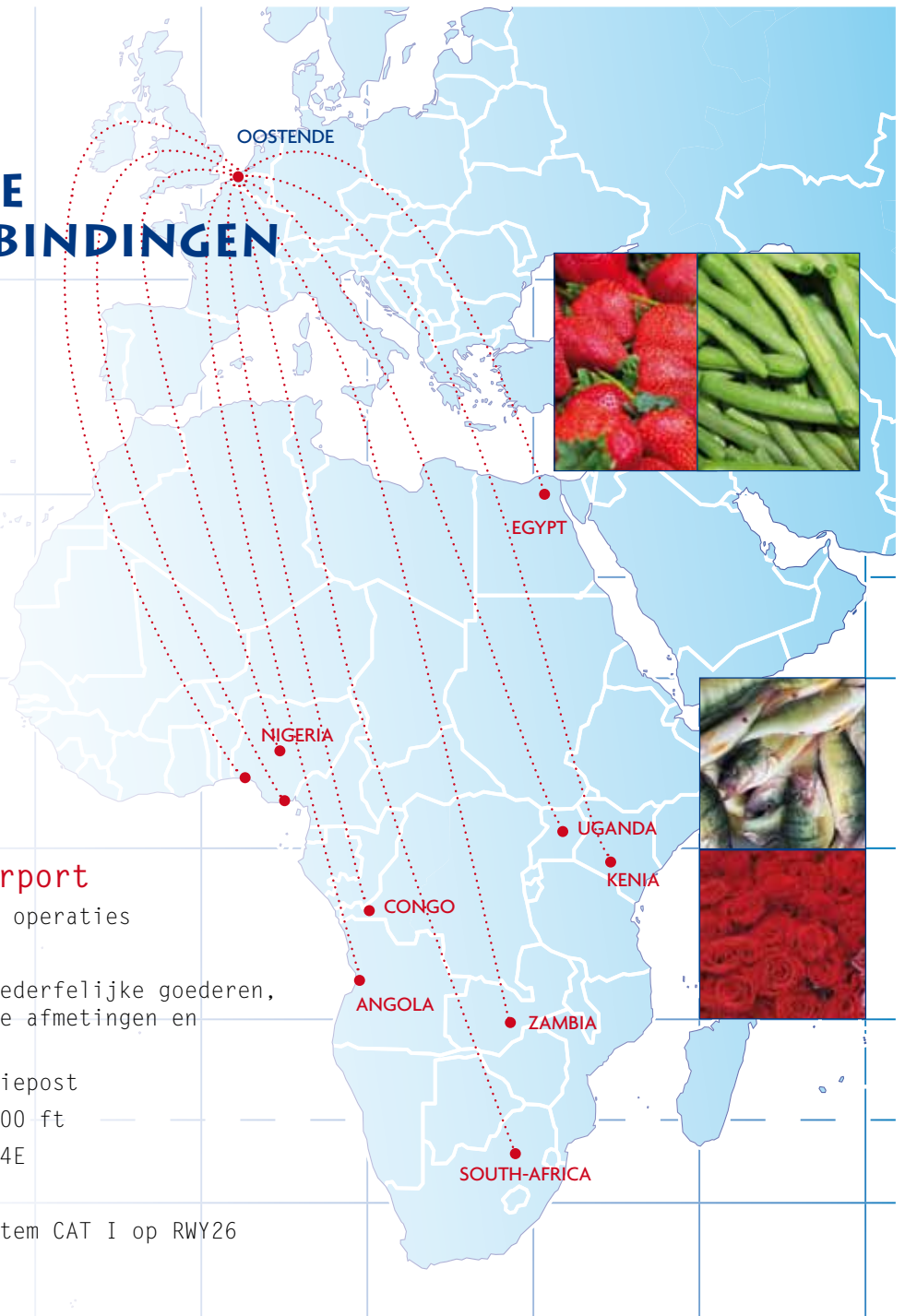
In 2004 werd de procedure opgestart voor het bouwen van een eerste, nieuwe loods langs de Torhoutsesteenweg. Deze nieuwe, 4 000 m² grote vrachtlods is in juli 2006 voor het eerst in gebruik genomen door de cargoluchtvaartmaatschappij MK Airlines. Op 6 september 2006 werd deze nieuwe loods officieel ingehuldigd. 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 2011. 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 verkeersstoren 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 in 2011 werden 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).

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

Aantal vervoerde passagiers	2011	2010	2009
Internationale vluchten	169 783	173 096	161 313
Binnenlandse vluchten	62 899	40 542	31 463
Totaal	232 682	213 638	192 776



Vakantie zonder omwegen



scdb-reclame.be

Je deur uit, en weg ben je. **Zonder filestress. Zonder pijnlijk duur parkeerticket. Zonder ellenlange wachtrijen** aan check-in en security. **Zonder zoektocht naar de juiste gate.** Vanuit Ostend Airport vertrek je in geen tijd naar twaalf zonnige bestemmingen. Met een ontspannende strandwandeling of een terrasje op de zeedijk als enige omweg. Kwestie van helemaal in vakantiestemming op je vliegtuig te stappen.



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 zal in de toekomst een stakeholderbevraging plaatsvinden. 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 onderzoeksinstituten 	<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>

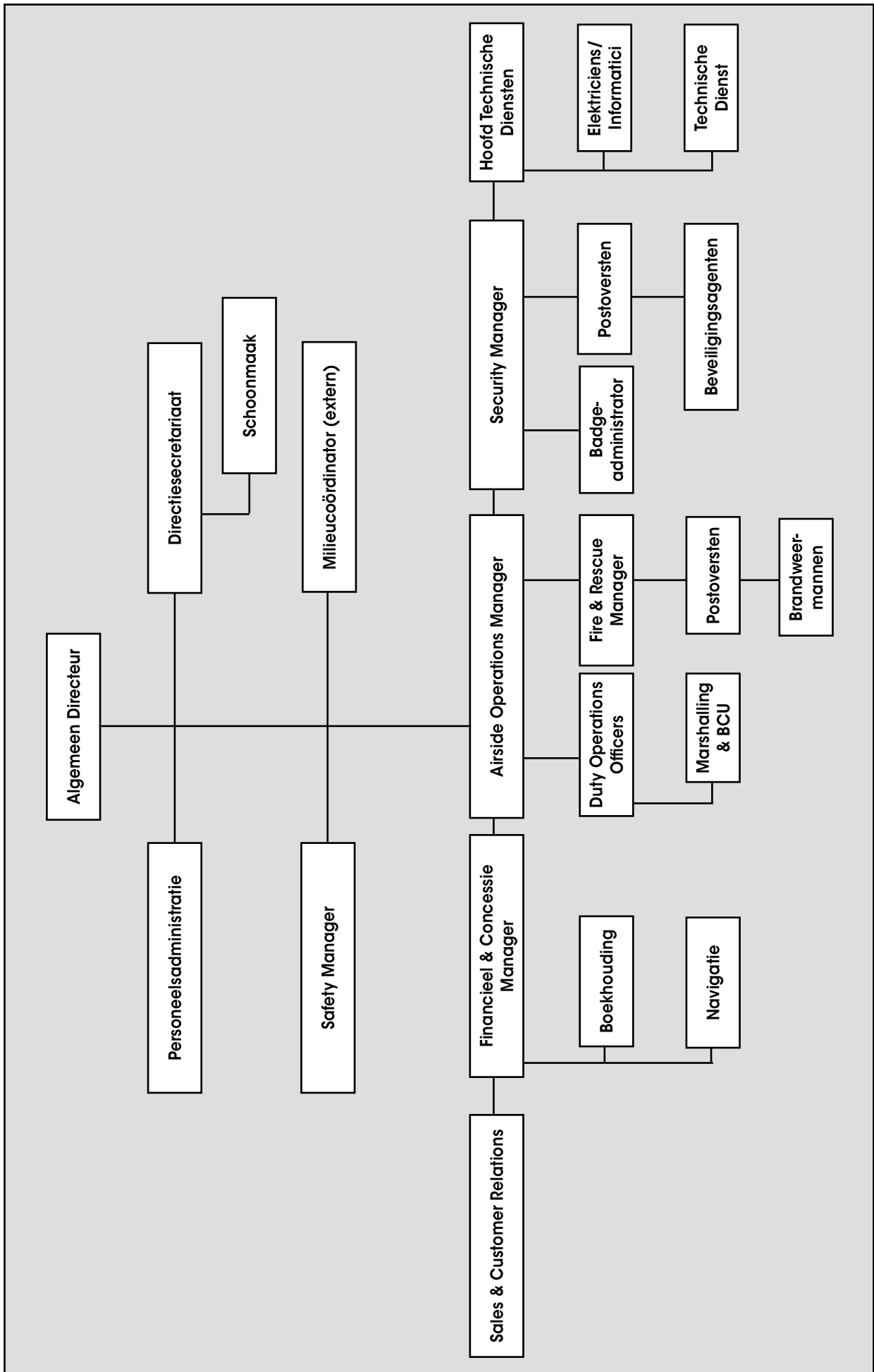
Personeel

Op 31/12/2011 waren er 125 personeelsleden bij de DAB Luchthaven Oostende. We kennen een daling van 3 personeelsleden ten opzichte van 31/12/2010. Begin 2012 zullen nog 3 openstaande vacatures worden ingevuld: 2 Duty Operations Officers en 1 Fire & Rescue Manager. Het organigram is ten opzichte van 2010 niet gewijzigd. Van zodra er een Fire & Rescue Manager in dienst treedt, zal de luchthavenbrandweer opnieuw losgekoppeld worden van het departement Airside Operations. De Fire & Rescue Manager zal bijgevolg rechtstreeks aan de Algemeen Directeur rapporteren. In de loop van 2011 werden 7 vacatures ingevuld: 6 beveiligingsagenten en 1 schoonmaakster. Daarnaast werden er gedurende de maanden juli en augustus voor het eerst 4 jobstudenten ingezet in het departement Security en de schoonmaakkploeg. Net zoals voorgaande jaren werd er 1 externe Sales & Customer Relations Consultant tewerkgesteld via een insourcing contract met de WVI.

Situatie op 31 december 2011

	Aantal	VTE ¹ 's
Algemeen Directeur	1	1
Directiesecretariaat	1	0,8
Schoonmaak	4	4
Personeelsadministratie	2	2
Safety Manager	1	0,8
Financieel & Concessie Departement		
Financieel & Concessie Manager	1	1
Boekhouding	2	2
Navigatie	4	3,3
Airside Operations		
Airside Operations Manager	1	1
Duty Operations Officers	6	6
Marshalling & Bird Control Unit	9	9
Fire & Rescue Manager (vacant)		
Brandweermannen	38	37,8
Security		
Security Manager	1	1
Beveiligingsagenten	39	38,75
Badge-administrator	1	1
Technische Diensten		
Hoofd Technische Diensten	1	1
Elektriciens/informatici	7	7
Technische dienst	2	2
Geen prestaties (zowel voltijds onbetaald verloop als voltijdse loopbaanonderbreking)	4	0
Totaal	125	119,45
Sales & Customer Relations Consultant	1	1

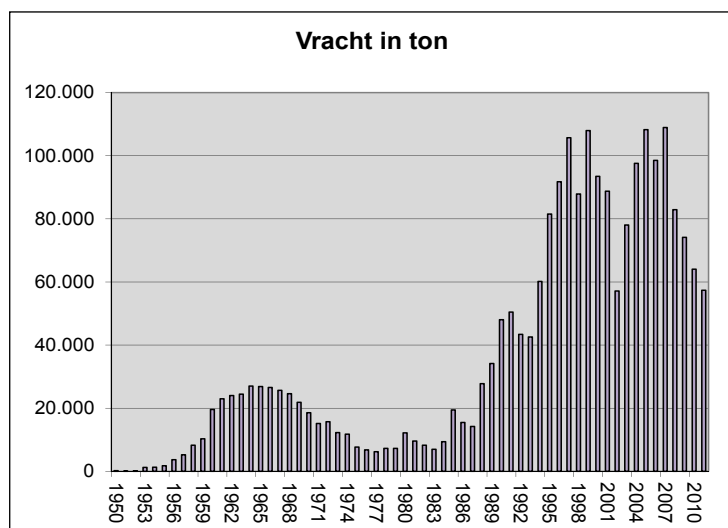
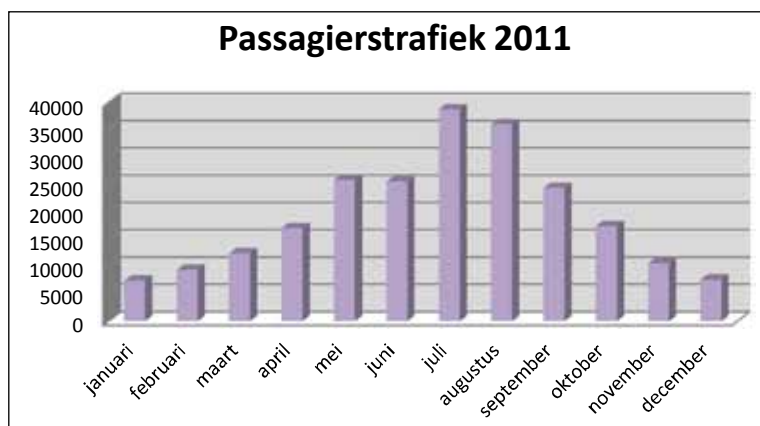
¹ voltijds equivalent



Passagiers

De passagierstrafiek zat in 2011 opnieuw in de lift. In 2011 noteerde de luchthaven een stijging van 8,9%: van 213 638 passagiers in 2010 naar 232 682 passagiers in 2011.

De gegevens opgenomen in bijgaande grafiek bevestigen de seizoensgebonden cyclus maar door de aard van de bestemmingen zijn er ook buiten de schoolvakantieperiodes relatief veel passagiers.



Vracht

In vergelijking met het jaar 2010 daalde het vrachtvervoer in 2011 met 10,4% tot 57 381 ton.

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 cargo luchtvaartmaatschappij 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.

Bewegingen

In 2011 bleef het aantal bewegingen zo goed als gelijk. De luchthaven noteerde slechts een minieme daling van 0,8%: van 37 875 bewegingen in 2010 naar 37 555 bewegingen in 2011.

De luchthaven wordt de laatste jaren geconfronteerd met een sterke stijging van het aantal vluchten met toestellen tot en met 6 ton MTOW (voornamelijk trainingsvluchten). De milieuvergunning legt een grenswaarde op van 34 000 voor het aantal bewegingen met toestellen van minder dan of gelijk aan 6 ton. Deze bewegingen worden sinds 2010 dan ook maandelijks opgevolgd teneinde te garanderen dat de grenswaarde gerespecteerd blijft.

Toestellen (MTOW ¹)	2011	2010	2009	2008	Maximum
≤ 6 ton	33 240	33 352	33 183	28 579	34 000
> 6 ton	4 315	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.

	2011	2010	2009
Vracht (in ton)	57 381	64 041	74 148
Aantal passagiers	232 682	213 638	192 776
Aantal bewegingen ²	37 555	37 875	37 356

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, preventieadviseur-arbeidsgeneesheer, 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: Safety Manager, Duty Operations Officer, Fire & Rescue Manager, Hoofd Technische Diensten, Chef verkeersleider Belgocontrol, Hoofd Dienst Engineering Belgocontrol, Hoofd Meteorologische Diensten 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 wildbeheerssysteem. Daarna zal het op dit vlak als adviesorgaan fungeren. Maken deel uit van het comité: Airside Operations Manager (voorzitter), Bird Control Unit (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 Safety Management System (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 Aeronautical Information Publication (AIP) en andere onderwerpen, waarbij een Safety Case tussen beide partijen noodzakelijk is, besproken.

Human Resources

Op de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge werden in 2011 125 personeelsleden tewerkgesteld door de Vlaamse overheid (119,45 VTE). De verdeling voltijds-deeltijds toont een afname van de deeltijdse arbeid tegenover voorgaande jaren.

Het personeelsbestand bestond op 31/12/2011 uit 38 statutaire en 87 contractuele medewerkers: een verhouding van 30% statutairen en 70% contractuelen, tegenover 33% statutairen en 67% contractuelen eind 2010. In 2011 zijn 4 statutaire personeelsleden met pensioen gegaan.

Tewerkstelling (LA1)

	2011	2010	2009
Vlaamse overheid (VTE)	125 (119,45)	128 (120,5)	133 (126,1)
voltijds/deeltijds	95% / 5%	92% / 8%	93% / 7%
statutair/contractueel	33% / 67%	33% / 67%	34% / 66%
Privé-ondernemingen en diensten	193	224	232
Overheidsdiensten	79	81	82

De cijfers met betrekking tot de Vlaamse overheid zijn per 31/12/20XX; voltijds en deeltijds, exclusief interims. Deeltijds bij de Vlaamse overheid: een deeltijds regime (<100% tewerkstelling) omwille van deeltijds contract, deeltijdse loopbaanonderbreking of deeltijdse prestaties (enkel voor statutaire werknemers).

De cijfers met betrekking tot de privé-ondernemingen en andere overheidsdiensten zijn per 1/1/20XX waardoor deze cijfers niet kunnen worden samengeteld met de cijfers van de Vlaamse overheid. Deze cijfers geven weer: tewerkstelling voltijds + deeltijds / roterend systeem op regelmatige basis (verschillende statuten o.a. zelfstandigen) ; er worden geen interimkrachten meegeteld.

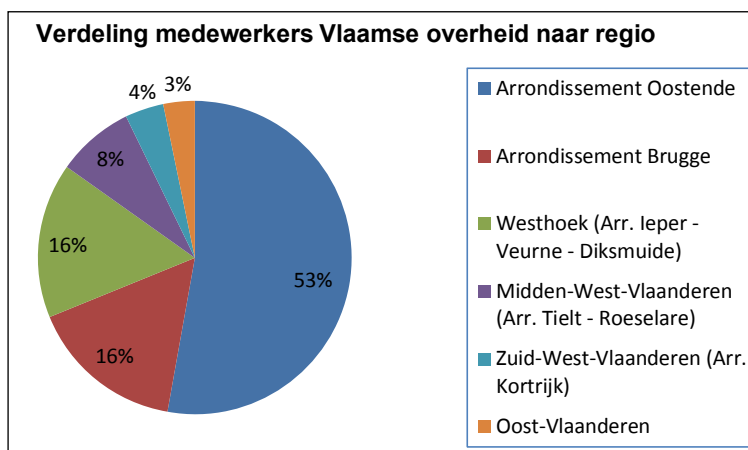
Op de Oostendse luchthaven werken heel wat medewerkers met een hoog aantal dienstjaren, wat duidt op een laag personeelsverloop. Er worden echter regelmatig nieuwe vacatures opengesteld met als resultaat dat ongeveer 25% van het personeel minder dan 5 dienstjaren telt. Het gemiddeld aantal dienstjaren bedraagt 10,7 jaar, tegenover 10,9 jaar in 2010 en 11,1 jaar in 2009. De gemiddelde leeftijd van het personeelsbestand bedraagt 43 jaar, net zoals in 2010, tegenover 42 jaar in 2009.

Het aantal vrouwelijke personeelsleden is opnieuw lichtjes gestegen: 22% van de medewerkers, tegenover 21% in 2010 en 20% in 2009. Op management niveau (Directie en Adjuncten van de Directeur) zijn er meer vrouwelijke (4) dan mannelijke medewerkers (3) in dienst. 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.

95% van de medewerkers van de Vlaamse overheid werkt in voltijds dienstverband. 5% van de personeelsleden werkt volgens een ander regime omwille van deeltijdse loopbaanonderbreking, een deeltijdse arbeidsovereenkomst of verlof voor deeltijdse prestaties.

53% van de personeelsleden woont in het arrondissement Oostende. De overige medewerkers wonen verspreid over de provincie West-Vlaanderen, met uitzondering van 4 medewerkers die in de provincie Oost-Vlaanderen wonen.

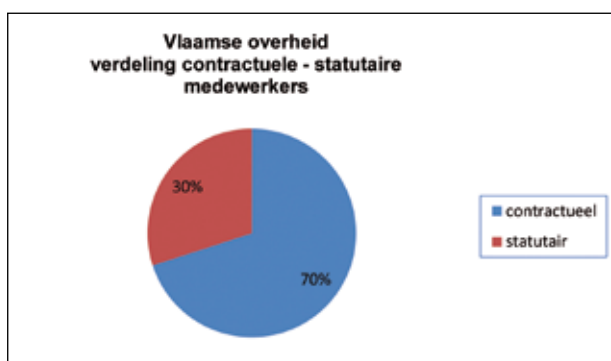
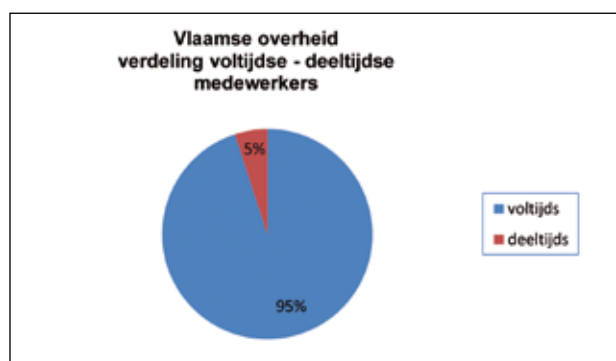
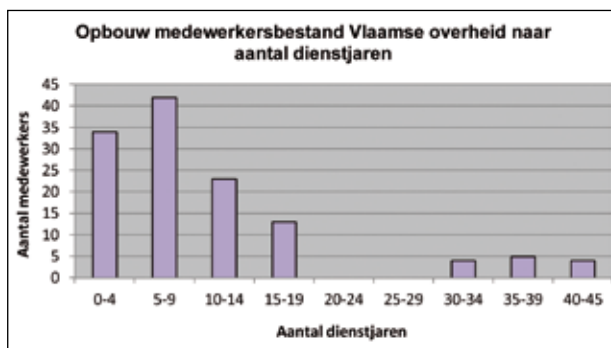
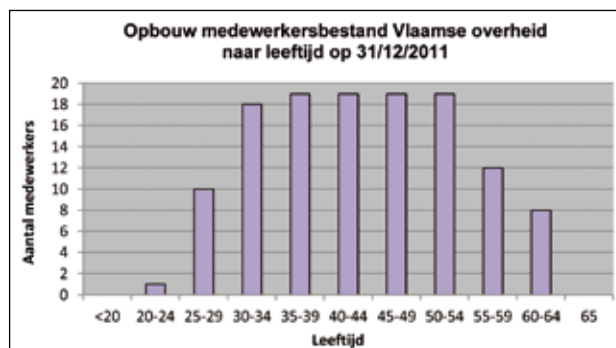
regio	aantal
Arrondissement Oostende	66
Arrondissement Brugge	20
Westhoek (Arr. Ieper - Veurne - Diksmuide)	20
Midden West-Vlaanderen (Arr. Tielt - Roeselare)	10
Zuid West-Vlaanderen (Arr. Kortrijk)	5
Oost-Vlaanderen	4
Totaal	125



Leeftijdsstructuur (LA2)

	2011	2010	2009
<20	0	0	0
20-24	1	0	3
25-29	10	15	12
30-34	18	14	15
35-39	19	19	26
40-44	19	23	20
45-49	19	19	26
50-54	19	16	10
55-59	12	14	14
60-64	8	8	7
65	0	0	0
Totaal	125	128	133

	2011	2010	2009
Gemiddeld aantal dienstjaren	10,7	10,9	11,1
Gemiddelde leeftijd	43	43	42



Zevenendertig personeelsleden hadden in 2011 recht op loopbaanonderbreking onder de vorm van ouderschapsverlof. Het betreft de personeelsleden met kinderen jonger dan 12 jaar die hun ouderschapsverlof nog niet hadden opgenomen voor 2011. Zes medewerkers namen ook effectief (een deel van) dit verlof op. Dit is 16% van de rechthebbenden. Twee van deze medewerkers namen dit verlof op door tijdelijk 4/5 te werken. Van de 4 personeelsleden van wie het ouderschapsverlof of het omstandigheidsverlof (10 dagen verlof na bevalling van echtgenote of samenwonende partner) beëindigd werd in 2011, hebben 3 personeelsleden het werk hervat. Eén personeelslid neemt verder voltijdse loopbaanonderbreking, onder het algemene stelsel (LA15).

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 en de preventieadviseur 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.

Ziekteverzuim (LA7)

Het ziekteverzuimpercentage in 2011 wijst op een verder dalende tendens in vergelijking met de vorige jaren: het ziekteverzuim bedroeg in 2011 5,75% tegenover 5,76% in 2010 en 6,11% in 2009. Het totaal aantal ziektedagen in 2011 bedroeg 1 437 dagen en het verzuim wegens langdurige ziekte (>3 maanden) bedroeg 573 dagen. Analyse van de ziekteverzuimcijfers leert ons ook dat het nulverzuim in 2011 34,5% bedraagt, wat betekent dat er 43 personeelsleden waren zonder ziektedagen.

	Gemiddeld aantal ziektedagen per personeelslid	Gemiddeld aantal ziektedagen per personeelslid (verzuim wegens langdurige ziekte niet inbegrepen)
2009	12,9	8,5
2010	12,1	8,3
2011	11,9	7,2

Ongevalsratio per 1 000 werknemers (LA7)

	2011	2010	2009
Aantal ongevallen/1 000 wkn/jaar	33,2 ¹	41,1	23,79
Ziektedagen (omgerekend naar 1000 wkn)	12 030,14 ²	12 129,93	12 887
Ziekteverzuim in %	5,75 ³	5,76	6,11

In 2011 registreerden we 4 arbeidsongevallen (met uitzondering van de arbeidsongevallen op de weg van en naar het werk en de arbeidsongevallen zonder arbeidsongeschiktheid). Deze arbeidsongevallen resulteerden in 115 kalenderdagen arbeidsongeschiktheid.

1 4 ongevallen op 119,45 VTE

2 1 437 ziektedagen op 119,45 VTE

3 aantal ziektedagen t.o.v. aantal werkdagen 125 werknemers

Opleidingen

De medewerkers worden aangemoedigd om zowel functiegebonden als competentiegebonden opleidingen te volgen. Er is een actieve ervaringsuitwisseling met de leidinggevenden 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 2011 in totaal 1 889 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.

In 2011 werden onder meer de volgende opleidingen georganiseerd:

- Trainingsprogramma (simulatiepakket) voor de bediening van screeningsapparatuur door de beveiligingsagenten. Dit programma werd aangekocht in 2007 en wordt nog steeds gebruikt. De beveiligingsagenten dienen minimum 1 uur per maand de trainings- en testsessies te volgen;
- De Security Manager en alle beveiligingsagenten volgden gedurende een halve dag de opleiding 'Dangerous Goods';
- Alle leden van de Bird Control Unit volgden een opleiding rond het veilig manipuleren van wapens die bestond uit een halve dag theorie (intern georganiseerd) en een bijkomende halve dag praktijk;
- De Airside Operations Manager en één van de Duty Operations Officers volgden een 5-daagse opleiding BCU-technieken bij de Luchtmacht;
- Naar aanleiding van de indienststelling van nieuwe arbeidsmiddelen werden een aantal opleidingen georganiseerd: gebruik nieuwe crashtender en Persons with Reduced Mobility (PRM)-liff voor de brandweer, opleiding apparatuur ruimbagage voor de luchthavenbeveiliging, ...
- Naar aanleiding van enkele incidenten werd voor alle personeelsleden een heropfrissingsessie rond het Safety Management System georganiseerd. Alle medewerkers met een rijbewijs STRIP woonden bovendien een heropfrissingsessie bij van de opleiding STRIP.

Gemiddeld aantal uren opleiding per persoon, per personeelscategorie (LA10)

	2011	2010	2009
Algemeen Directeur/ Staf/ Lijnmanagement/ Administratie	11,4	26,6	70
Airside operations	17,6	9	8,7
Security	19,4	13,1	14,3
Technische Diensten / Schoonmaak	2,2	0	14,4
Totaal	15,1	11,3	18,5

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: in 2011 werd onder meer een opleiding rond Windows 7 en Office 2010 aangeboden aan alle personeelsleden naar aanleiding van de overschakeling naar deze systemen;
- bijscholing EHBO voor alle brandweermannen.

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.



opleiding PRM-lift



opleiding gebruik reddingsmateriaal



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.

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

	2011	2010	2009
Mannen	78%	79%	80%
Vrouwen	22%	21%	20%
Nationaliteit:			
Belg	98%	98%	98%
Niet-Belg	2%	2%	2%
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) - Transcom 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. Deze middelen bestaan uit een werkingsdotatie en een investeringsdotatie. 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.

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 400 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 groepool 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.

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 2011 positief afgesloten. De winst is gestegen van 98.934,40 euro in 2010 naar 353.231,73 euro in 2011 (telkens na de overboeking naar de wettelijke reserve).

¹ Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, Nationale Bank van België, december 2011, n°218

In 2011 kende de luchthaven een daling van de bedrijfsopbrengsten. De daling van de vrachtrafiek weerspiegelde zich in een daling van de aëronautische opbrengsten. De stijging van de passagierstrafiek resulteerde echter in een stijging van de niet-aëronautische opbrengsten (met name de commissie op parkinggelden).

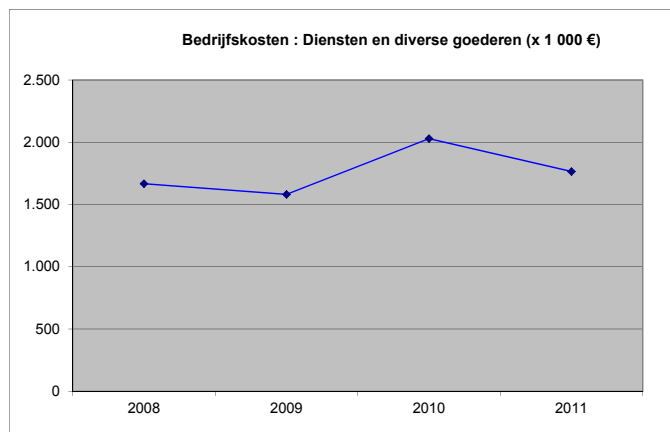
In 2011 werd de werkingsdotatie voor het eerst sinds jaren niet geïndexeerd.

De luchthaven is erin geslaagd om de bedrijfskosten onder controle te houden. Deze zijn ten opzichte van 2010 lichtjes gedaald :

- De kosten met betrekking tot het rollend materieel zijn gestegen: deze stijging werd veroorzaakt door de stijgende brandstofprijzen;
- De algemene onderhoudskosten zijn fors gedaald: dankzij de minder strenge winter moest er minder ontijzelingsprodukt aangekocht worden. Daarnaast was de schade aan de elektrische apparatuur veroorzaakt door streng winterweer minimaal.
- De post bedrijfskledij daalde omwille van het feit dat de interventiekledij van de brandweer niet jaarlijks vernieuwd dient te worden. Deze kledij werd in 2010 aangeschaft.

De personeelskosten zijn lichtjes 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 de diensten van een schoonmaakbedrijf om een tekort aan personeel binnen de schoonmaakkploeg op te vangen.



Directe economische waarde (euro) (EC1)

Direct gegenereerde economische waarde	
a) Dotatie werkingskosten	4 892 000,00
b) Eigen opbrengsten	
a. Aëronautische opbrengsten	2 858 587,11
b. Niet-aëronautische inkomsten	1 143 657,88
c. Andere bedrijfsopbrengsten	87 966,90
Direct gedistribueerde economische waarde	
c) Werkingskosten	1 765 466,39
d) Personeelskosten en voordelen	6 506 778 ,83
e) Leningen	0,00
f) Belastingen:	
a. onroerende voorheffing	29 613,02
b. BTW (terug te vorderen)	-28 141,34
g) Investeringsdotatie:	
a. Abonnement voor studenten hier gevestigde luchtvaartscholen: OAC, BAFA en NZVC (trainingskaarten aangekocht voor 46 000 euro ter waarde van 230 000 euro)	184 000,00
Ingehouden winst	361 327,12

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.

Significante financiële steun Vlaams Gewest (EC4)

	2011	2010	2009
Dotatie werkingskosten (x1 000 euro)	4 892	4 892	4 884
Dotatie investeringen (x1 000 euro)	2 908	2 908	2 905
Vastgelegde investeringen (% investeringsdotatie)	76,40	99,99	99,99

In 2011 werden door de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge onder andere de volgende investeringsprojecten voorzien:

- In 2012 zullen ononderbroken onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden aan de verhardingen en wegmarkeringen evenals elektriciteitswerken, zowel aan land- als aan luchtzijde.
Kostprijs: 130 000 euro
- De elektrische uitrusting op de runway en taxiway dient dringend vernieuwd te worden. De voedingsunits van de runway verlichting zijn eveneens aan vernieuwing toe.
De betrouwbaarheid van de elektrische infrastructuur/verlichting is een absolute vereiste voor de veilige werking van de luchthaven.
Kostprijs: 254 000 euro
- Sanering oud campingdomein De Kalkaert
Kostprijs: 37 000 euro
- De milieuvergunning van de Internationale Luchthaven Oostende –Brugge vermeldt dat de afwatering van apron 1 dient te gebeuren via een koolwaterstofafscheider (KWS-afscheider), met bypass systeem.
Kostprijs: 693 000 euro
- Uitrusting: gebouw en elektriciteit ten behoeve van de plaatsing van een nieuwe radar.
Kostprijs: 330 000 euro
- Startbaanveegmachine: deze borstelwagen is noodzakelijk teneinde de runway en taxiway te kunnen "borstelen" om zo steentjes en klein afval te verwijderen.
Kostprijs: 241 000 euro

- Aankoop rollend materieel: tractor en PRM-lift

Kostprijs: 245 000 euro

- Levering mobiele elektrogeengroep: indien er problemen zijn met het hoogspanningsnet, kan een dergelijke noodgroep voeding geven aan kritische installaties, zoals onder andere de luchthavenbebakening.

Kostprijs: 85 000 euro

- Lokaal Departure Control System (DCS-systeem): systeem voor de automatisatie van het check-in proces

Kostprijs: 50 000 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 exploitatietaak 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.

	2011	2010	2009
Investerings met eigen middelen (euro)	119 262	84 550	56 624

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 beveiligingsapparatuur.

In 2011 werd eveneens een automatisch omroepsysteem en een rokersruimte aangekocht.

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

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.

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

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.

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 (EC8)

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 ploegdienst werkt.

De luchthaven heeft een Automatische Externe Defibrillator (AED) aangekocht die in de vertrekhal werd geïnstalleerd. Aan luchtzijde beschikt de brandweer 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:

Milieu-investeringen (EN30)

euro	2011	2010	2009
Kosten verbonden aan afvalophaling en -verwerking	17 504	15 119	25 055
Kosten verbonden aan emissiebehandeling	700 074 (KWS-afscheider apron 1 en schoonmaken andere KWS-afscheimers)	189 000 voor KWS-afscheider apron 3	onbekend
Kosten te wijten aan herstel en sanering (bijvoorbeeld dakpanschade)	1 918	1 659	2 417
Kosten in verband met preventie	11 279	70 158 (Interventiekledij, AED, apparatuur perslucht en O ₂)	1 008 064 (Crashtender, asbestverwijdering)
Kosten gerelateerd aan milieu management en/of milieu-advies	25 467 (inclusief studie afvalwater)	29 230 (onder andere contract externe milieucoördinator)	37 667 (onder andere contract externe milieucoördinator)

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 liep over de periode 2009 - 2011 en had 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. In november 2011 vond bijvoorbeeld de migratie plaats van de pc's van de Vlaamse overheid naar Windows 7 en Office 2010 waarbij elk personeelslid voorzien werd van een nieuwe computer. Twintig van de aldus vrijgekomen computers werden te koop aangeboden aan de personeelsleden.

Voor de aankoop van dienstvoertuigen kan de luchthaven beroep doen op de raamcontracten die er binnen de Vlaamse overheid zijn. 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 2011
01.01.2011 – 31.12.2011

Balans boekjaar 2011

ACTIVA	2011	2010	2009	2008
VASTE ACTIVA				
III. Materiële vaste activa				
Gebouwen, inrichting, uitrusting	778 860,60	737 379,91	715 500,06	706 339,46
Installaties, machines en uitrusting	1 101 573,93	1 031 815,37	1 017 034,05	976 591,69
Meubilair	330 899,90	322 877,45	312 330,79	308 174,59
Rollend materieel	1 697 322,22	1 697 322,22	1 659 979,67	1 657 114,45
Investerings met dotatie	48 358 863,93	46 201 817,55	43 355 496,00	40 504 028,57
Totaal vaste activa	52 267 520,58	49 991 212,50	47 060 340,57	44 152 248,76
Afschrijvingen	37 932 311,75	35 030 082,31	31 784 994,04	28 370 039,96
VLOTTENDE ACTIVA				
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar				
Handelsvorderingen	421 835,43	444 773,45	651 605,38	669 414,06
Overige vorderingen	4 240 349,82	4 892 162,27	4 832 816,70	4 703 709,88
IX. Liquide middelen	9 139 211,05	9 893 793,54	8 696 814,18	7 405 503,27
X. Overlopende rekeningen	53 219,84	47 923,21	25 247,15	46 951,92
Totaal vlottende activa	13 854 616,14	15 278 652,47	14 206 483,41	12 825 579,13
TOTAAL ACTIVA	28 189 824,97	30 239 782,66	29 481 829,94	28 607 787,93

PASSIVA	2011	2010	2009	2008
EIGEN VERMOGEN				
IV. Reserves				
Wettelijke reserve	1 137 545,03	1 129 449,64	1 075 365,32	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	8 196 514,80	7 843 283,07	7 744 348,67	6 749 090,17
VI. Kapitaalsubsidies	13 735 048,11	14 350 079,95	14 655 888,79	15 111 948,43
Totaal eigen vermogen	23 069 107,94	23 322 812,66	23 475 602,78	22 921 466,76
VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN				
VII. Overige risico's en kosten	0,00	0,00	0,00	0,00
SCHULDEN				
IX. Schulden op ten hoogste één jaar				
Leveranciers	662 203,96	595 176,81	775 779,05	465 729,74
Te ontvangen facturen	3 278 318,49	5 017 288,56	3 952 917,00	3 919 828,92
Subtotaal handelsschulden	3 940 522,45	5 612 465,37	4 728 696,05	4 385 558,66
Schulden met betrekking tot bezoldigingen	877 484,12	896 422,93	944 454,60	965 897,90
Overige schulden				
Waarborgen	179 852,36	182 693,99	185 264,63	185 838,97
X. Overlopende rekeningen	122 858,10	225 387,71	147 811,88	149 025,64
Totaal schulden	5 120 717,03	6 916 970,00	6 006 227,16	5 686 321,17
TOTAAL PASSIVA	28 189 824,97	30 239 782,66	29 481 829,94	28 607 787,93

Resultatenrekening 2011

	2011	2010	2009	2008
I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN				
Dotatie				
Dotatie werkingskosten	4 892 000,00	4 892 000,00	4 884 065,27	4 672 000,00
Eigen opbrengsten				
Aëronautische opbrengsten	2 858 587,11	3 110 798,31	3 196 203,73	3 287 665,13
Niet-aëronautische opbrengsten	1 143 657,88	1 088 423,48	1 274 966,96	1 150 795,93
Andere bedrijfsopbrengsten	87 966,90	113 033,00	74 823,28	65 659,44
Subtotaal eigen opbrengsten	4 090 211,89	4 312 254,79	4 545 993,97	4 504 120,50
Totaal bedrijfsopbrengsten	8 982 211,89	9 204 254,79	9 430 059,24	9 176 120,50
II. BEDRIJFSKOSTEN				
1. Diensten en diverse goederen				
Kosten rollend materieel	158 635,23	140 192,27	89 629,82	119 699,35
Onderhoudskosten gebouwen + terreinen + installaties	597 054,90	948 463,87	568 197,16	510 587,45
Elektriciteit	289 382,18	243 698,64	215 161,87	317 568,26
Verwarming	167 370,15	121 286,17	135 398,10	164 093,51
Water	33 694,36	32 558,07	29 587,77	50 695,92
Telefonie	20 878,10	23 179,09	23 495,50	21 217,05
Kosten administratie	59 236,41	51 658,28	40 469,64	48 533,82
Kosten bedrijfskleding	37 741,14	88 290,22	73 524,38	5 807,63
Kosten milieu-advies	19 761,25	29 230,27	37 667,36	38 990,21
Kosten Sales en Marketing	162 843,01	164 796,38	181 300,53	180 879,07
Kosten ereloon advocaten en studiebureaus	38 572,72	20 448,57	35 143,06	45 936,36
Kosten interim	5 266,12	28 021,50	0,00	0,00
Kosten erfpachtvergoeding	31 586,02	31 586,02	31 586,02	31 623,03
Diverse kosten	143 444,80	105 225,53	120 023,32	131 428,71
Subtotaal diensten en diverse goederen	1 765 466,39	2 028 634,88	1 581 184,53	1 667 060,37
2. Bezoldigingen, sociale lasten	6 506 778,83	6 525 674,61	6 585 289,59	6 518 094,76
3. Afschrijvingen en waardeverminderingen	3 073 990,86	3 396 635,18	3 554 929,56	3 609 954,14
4. Andere bedrijfskosten	38 984,57	42 796,78	48 794,42	38 860,50
Totaal bedrijfskosten	11 385 220,65	11 993 741,45	11 770 198,10	11 833 969,77

	2011	2010	2009	2008
III. BEDRIJFSWINST/(VERLIES)	-2 403 008,76	-2 789 486,66	-2 340 138,86	-2 657 849,27
IV. FINANCIËLE OPBRENGSTEN	2 809 325,30	3 156 075,96	3 323 287,21	3 825 683,93
V. FINANCIËLE KOSTEN	9 143,99	123 958,63	4 586,58	4 439,98
VI. RESULTAAT BEDRIJFSVOERING	397 172,55	242 630,67	978 561,77	1 163 394,68
VII. UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	15 261,54	67 164,79	45 611,13	383 943,17
VIII. UITZONDERLIJKE KOSTEN	51 106,97	156 776,74	13 977,24	28 901,65
IX. NETTO RESULTAAT: WINST/(VERLIES)	361 327,12	153 018,72	1 010 195,66	1 518 436,20
CASHFLOW				
Winst/ (verlies) van het boekjaar	361 327,12	153 018,72	1 010 195,66	1 518 436,20
Afschrijvingen+waardeverminderingen	3 073 990,86	3 396 635,18	3 554 929,56	3 609 954,14
Totaal	3 435 317,98	3 549 653,90	4 565 125,22	5 128 390,34
Overboeking naar wettelijke reserve	8 095,39	54 084,32	14 937,16	0,00
WINST/ (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	353 231,73	98 934,40	995 258,50	1 518 436,20

Milieuprestaties

Energie



“Energiemaatregelen volgens de principes van Trias Energetica”

Overall rond ons heen wordt energie verbruikt. Ook in de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge. Het energieverbruik van de luchthaven wordt voornamelijk bepaald door enerzijds het elektriciteitsverbruik voortvloeiend uit het verlichten van de landingsbaan en aanhorigheden, en anderzijds het gasverbruik (verwarming van gebouwen). In beperkte mate wordt diesel aangekocht voor de bevoorrading van de noodgroepen en de bedrijfsvoertuigen.

Resultaten 2011

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het verbruik aan elektriciteit, aardgas en diesel op de luchthaven van Oostende in de periode 2008 – 2011. Het verbruik wordt weergegeven in kiloWattuur (kWh) en GigaJoule primair¹ (GJprim) voor elektriciteit en aardgas en in liter voor diesel.

Tussen 2008 en 2011 wordt een stijging van het elektriciteitsverbruik vastgesteld. Het aardgasverbruik echter kende een daling. Het totale energieverbruik resulteert in een globale daling van het primair energieverbruik met 4,3 % in 2011 (ten opzichte van 2010).

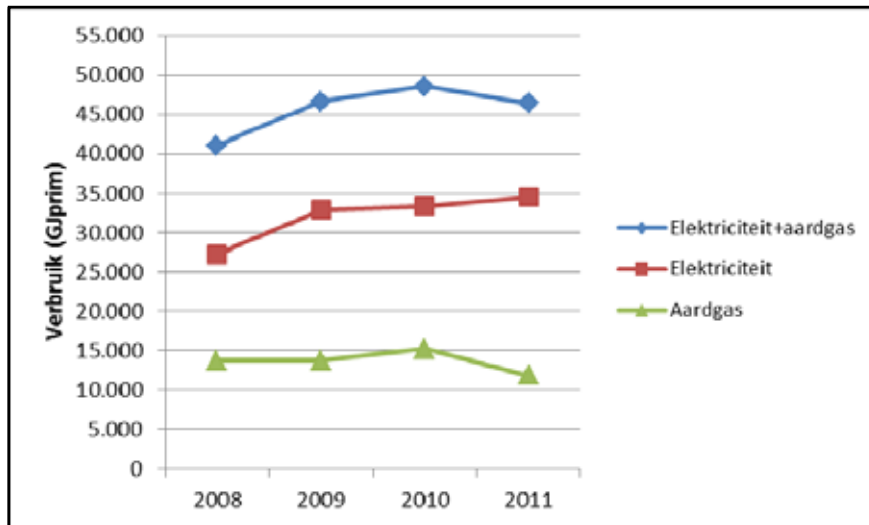
“Globale daling energieverbruik met 4,3 % ten opzichte van 2010”

Tabel 1: Evolutie energieverbruik 2008-2011 (EN3/EN29)

	2008	2009	2010	2011
Elektriciteitsverbruik (kWh)	3 029 556	3 653 111	3 702 593	3 833 548
Aardgas (kWh)	3 823 888	3 816 666	4 214 435	3 307 796
Elektriciteitsverbruik (GJprim)	27 266	32 878	33 323*	34 502
Aardgas (GJprim)	13 766	13 740	15 172*	11 908
Totaal (GJprim)	41 032	46 618	48 495*	46 410
Diesel (noodgroepen)	Minimaal	Minimaal	Minimaal	Minimaal
Diesel bedrijfsvoertuigen (m ³)	-	-	56,4	60,9

* Deze gegevens werden aangepast ten opzichte van de onvolledige cijfers die in 2011 gerapporteerd werden.

¹ Primaire energie wordt gedefinieerd als de energie nodig aan de bron om het uiteindelijk energiegebruik te dekken. Dit betekent dat bijvoorbeeld voor een gebruik van 1 kWh elektriciteit aan de bron liefst 2,5 kWh energie nodig is. Hierbij wordt de energie die verloren gaat tijdens de omzetting van gas naar elektriciteit en het energieverlies via leidingtransport mee in beschouwing genomen. Deze factor is de standaard binnen Vlaanderen (benchmarking/auditconvenant).



Figuur 1: Primair energieverbruik (elektriciteit en verwarming)

Maatregelen (EN5/EN6)

De luchthaven van Oostende behoort niet tot de groep van de energie-intensieve bedrijven die wettelijk onderworpen zijn aan een periodieke energiestudie. Toch is het opvolgen en optimaliseren van het energieverbruik een prioriteit voor de luchthaven.

De luchthaven is voortdurend op zoek naar nieuwe maatregelen om het energieverbruik voor haar exploitatie te beperken (**EN7**). Hierbij wordt getracht zoveel mogelijk maatregelen te nemen volgens de principes van 'Trias Energetica' (Figuur 2). De rangorde die hier voorop gesteld wordt is:

1. beperk het energieverbruik door beperking van de vraag (energiebesparing);
2. gebruik duurzame energiebronnen (zon, wind, biomassa, ...);
3. gebruik eindige energiebronnen efficiënt (hoog rendement).



Figuur 2: De Trias Energetica

In 2011 werd een energiestudie uitgevoerd door de firma Dalkia. In deze studie werd ernaar gepeild of de luchthaven van Oostende op bepaalde vlakken nog verdere energiebesparende maatregelen kan nemen door het beperken van de energievraag en het efficiënt gebruik van energiebronnen. In 2012 zal op basis van deze energiestudie een actieplan opgesteld worden waarin specifieke maatregelen zullen opgelijst worden die in de (nabije) toekomst uitgevoerd kunnen worden.

De volgende maatregelen werden door de luchthaven genomen, rekening houdend met de rangorde van de Trias Energetica:

Beperken van energievraag

In 2011 werd 238 meter verwarmingsbuizen voorzien van nieuwe leidingisolatie in de kelder van het hoofdgebouw. Door het aanbrengen van de nieuwe isolatie zullen warmteverliezen beperkt worden.

De ramen van het vrachtgebouw en van een aantal burelen bestaan momenteel nog uit enkel glas. Deze beglazing wordt in 2012 vervangen door superisolerende beglazing. Voor deze ingreep wordt een bedrag van 80 000 euro uitgetrokken.

Gebruik van duurzame energiebronnen

Het is de visie van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge om het gebruik van duurzame energiebronnen te maximaliseren. In dit verband engageert de luchthaven zich om bij nieuwbouw en/of grondige renovatie systematisch het gebruik van alternatieve energiebronnen, zoals bijvoorbeeld warmtepompen, zonneboilers en zonnepanelen, in de conceptfase te evalueren, rekening houdend met de technisch-financiële haalbaarheid.

Efficiënt gebruik van eindige energiebronnen

In 2011 werden aan de runway en de taxiway de bestaande bekabeling en de transformatoren voor de verlichting vernieuwd. De verdere aanpassing en afwerking hiervan zal in 2012 gebeuren. Deze vernieuwing zal het energieverbruik aan de runway doen dalen. Ook de bakens worden voorzien van nieuwe verlichting.

Water



“Daling waterverbruik op de luchthaven over de jaren heen”

In de Oostendse luchthaven wordt water voornamelijk gebruikt voor sanitair en voor de reiniging van de gebouwen. Het watergebruik wordt zoveel mogelijk beperkt en wordt maandelijks opgevolgd.

Het ontstane afvalwater is ook afkomstig van sanitair en reinigingsactiviteiten.

Hemelwater dat op onverharde delen van de luchthaventerreinen valt infiltreert rechtstreeks in de bodem. Het andere hemelwater valt op de verharde zones waar het mogelijks verontreinigd wordt door brandstof of olie van de vliegtuigen. Om het risico op verontreiniging van het hemelwater te beperken, wordt afvoer van dit hemelwater via bufferbekkens en KWS-afscidders voorzien.

Er wordt geen grondwater opgepompt. Uitzondering hierop zijn bemalingen van grondwater die nodig zijn voor technische werkzaamheden zoals het vernieuwen van rioleringen of het plaatsen van bijkomende koolwaterstofafscidders.

Resultaten 2011

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het waterverbruik op de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge.

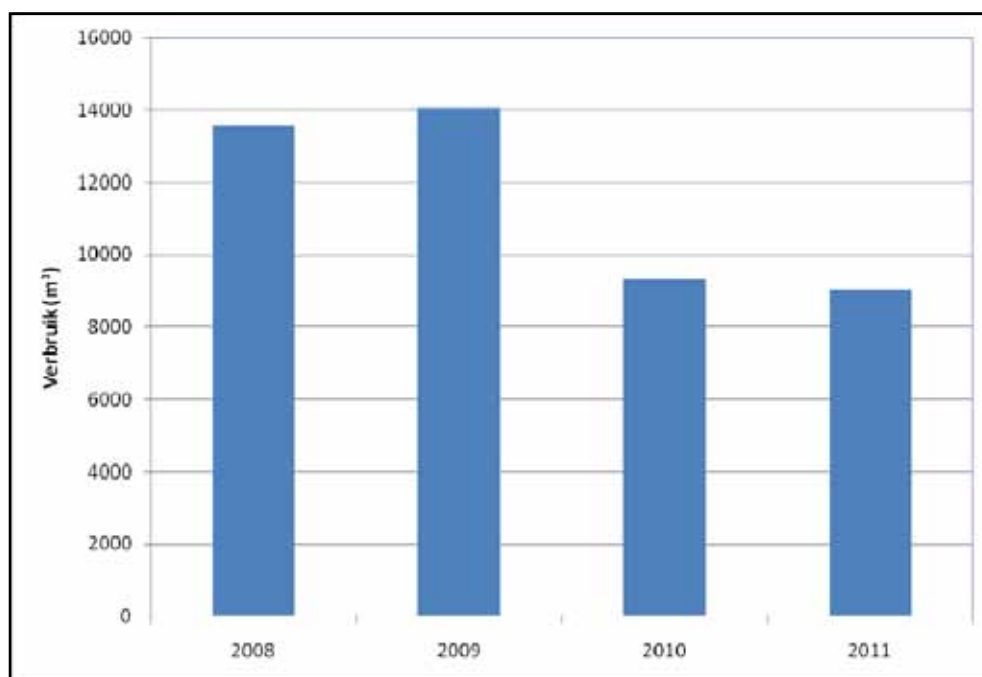
Tabel 2: Waterverbruik (EN8)

	2008	2009	2010*	2011
Verbruik EBOS (m ³)	13 568	14 058	9 304,36	9 043,14

* Deze gegevens werden aangepast ten opzichte van de onvolledige cijfers die in 2011 gerapporteerd werden.

De evolutie van het waterverbruik van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge wordt ook weergegeven in onderstaande figuur. Er wordt een daling van het waterverbruik vastgesteld over de jaren heen.

“Globale daling waterverbruik met 33,4 % ten opzichte van 2008”



Figuur 3: Evolutie waterverbruik 2008-2011

Maatregelen

Beperking waterverbruik

Op de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge worden verschillende maatregelen genomen om het waterverbruik te beperken. Het gebruik van leidingwater wordt beperkt door, in de mate van het mogelijke, over te schakelen op hemelwater. Daartoe zijn er verschillende hemelwaterputten in gebruik:

- Ter hoogte van de paardenstallen wordt hemelwater via het dak opgevangen in een ondergrondse hemelwatertank en hergebruikt voor het reinigen van de stallen.
- Aan de wachtpost aan de Rolbaanstraat wordt het hemelwater opgevangen in een ondergrondse watertank. Het opgevangen hemelwater wordt er gebruikt voor het wassen van de brandweertuigen **(EN 10)**.

In 2011 nam de luchthaven bijkomend een systeem in gebruik dat blussen met hemelwater mogelijk maakt. Het dak van de loods op apron 1 fungeert als hemelwateropvang voor het vullen van vier ondergrondse citernes met een totaal volume van 100 m³. De installatie van een pompsysteem met hoog debiet zorgt voor een snelle vulling van de interventiewagens.

Beperking verontreiniging hemelwater (AOSS3/EN21)

Er zijn ook maatregelen getroffen ter beperking van de verontreiniging van het hemelwater.

Omwille van veiligheidsredenen is het belangrijk dat het hemelwater dat op de verharde zones van het luchthaventerrein (in het bijzonder de landingsbaan, taxiweg en inschepingsvloeren) valt, snel afvloeit. Hiertoe is een uitgebreid rioleringsstelsel voorzien onder de verharde zones. Het hemelwater komt na zuivering terecht in de omliggende grachten en waterlopen.

Om verontreiniging van hemelwater te minimaliseren, is de afwatering van de verschillende aprons op de volgende wijze voorzien:

- apron 2: afwatering via 3 bufferbekkens met afzonderlijke KWS-afscheider alvorens lozing in het Albertusgeleed;
- apron 3: afwatering via een KWS-afscheider voor lozing in de open beek aan de Nieuwpoortsesteenweg om vervolgens verder te worden afgevoerd naar het Kalsijdegeleed.

In de loop van 2011 werden verdere stappen getroffen voor het plaatsen van de KWS-afscheider aan apron 1.

Beperking verontreiniging afvalwater (EN21)

Ter beperking van de verontreiniging van het afvalwater met minerale oliën is ook aan de wasplaats voor het wassen van bedrijfsvoertuigen een KWS-afscheider aanwezig.

Ter hoogte van het lozingspunt van Belair (restaurant) werd in 2011 een bijkomende vetafscheider geïnstalleerd, teneinde vetten en oliën in de afvoerkanalen voor het afvalwater te voorkomen.

Het bedrijfsafvalwater van de luchthaven wordt geloosd op de openbare riolering van de stad Oostende.

Optimaliseren riolering

De riolering aan luchtzijde van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge dient in de komende jaren aangepast te worden. Dit kadert in een bijzondere voorwaarde uit de vergunning van 2004 die bepaalt dat tegen 2015 dit dient gefinaliseerd te zijn.



**“Duurzame maatregelen met oog voor behoud en ontwikkeling
van het biologisch waardevol areaal”**

In en rond de luchthaven van Oostende bevinden zich biologisch waardevolle zones.

In het kader van de uitbouw van een duurzame luchthaven wordt ernaar gestreefd om de aanwezige natuurwaarden in het gebied zoveel mogelijk te vrijwaren, rekening houdend met de beperkingen die de exploitatie van een luchthaven met zich meebrengt. Hierbij focust de luchthaven zich op de reductie van het gebruik van pesticiden, een aangepast maai-beheer en het beschouwen van ecologische elementen bij aanpassingswerken zoals op het voormalig campingterrein De Kalkaert.

Resultaten 2011

De waardering van het gebied berust grotendeels op gegevens afkomstig van de Biologische Waarderingskaart (BWK)¹. Deze kaart geeft een overzicht van de biologische waarde van de bodem met begroeiing in Vlaanderen.

De biologische waarderingskaart categoriseert de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge als een complex van biologisch zeer waardevolle, waardevolle en minder waardevolle percelen. De biologische waarderingskaart is verder weergegeven in figuur 7.

Een overzicht van de aangetroffen ecotopen op de luchthaven, met aanduiding van de oppervlakte en de zeldzaamheid ervan, is op de volgende pagina weergegeven in tabel 3.

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

Tabel3: Overzicht van de aangetroffen ecotopen in het studiegebied (terrein luchthaven Oostende) met de oppervlakte van BWK geassocieerde percelen (EN11)

Code	Ecotoop	Waarde	Zeldzaamheid	Oppervlakte (ha)	Ingreep
A: Waterrijke gebieden					
Ae	Eutrofe plas met verstevigde oevers, arm aan oever- en waterplanten	w		6,2	Opkuis en ontwikkeling De Kalkaert
Ah	Min of meer brakke plas	z	2	6,7	
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	
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	Kampeerterrein	m		7,5	
Ki	Vliegveld	m		214,9	

z: biologisch zeer waardevol; w: biologisch waardevol; m: biologisch minder waardevol

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).

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.

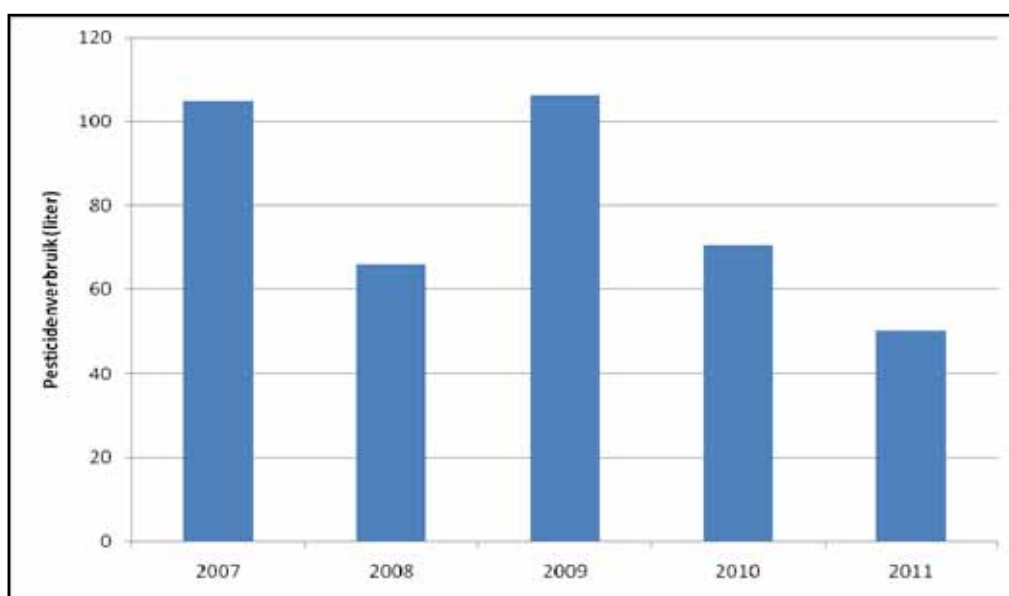
De luchthaven heeft een aantal zones waar geen nulgebruik van chemische bestrijdingsmiddelen mogelijk is. We denken in het bijzonder aan de landingsbaan, taxiweg en aprons. Jaarlijks wordt de lijst met gedoogde bestrijdingsmiddelen geconsulteerd en de keuze van de bestrijdingsmiddelen wordt, indien nodig,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

Tabel 4: Gebruikte grondstoffen: pesticiden (EN1)

Jaartal	2007	2008	2009	2010	2011
Totaal (liter)	105	66	104	70	50

De laatste drie jaar vertoont het pesticidenverbruik een dalende tendens. Er wordt gepoogd deze dalende evolutie ook de volgende jaren verder te zetten. Nulverbruik is echter geen haalbaar einddoel voor de luchthaven. De evolutie van het pesticidenverbruik is weergegeven in figuur 4.

“Meer dan halvering van pesticidenverbruik over de voorbije 5 jaar”



Figuur 4: Evolutie pesticidenverbruik 2007-2011

Maatregelen (EN14)

Met het oog op de bescherming van biologisch waardevolle elementen wordt sinds een aantal jaren het bemesten van het grasland achterwege gelaten. Men plant ook het grasbeheer volledig in eigen beheer te nemen.

De aanplantingen op de vernieuwde parking bestaan uit streekeigen aanplantingen.

Er zijn de laatste jaren verschillende maatregelen genomen waardoor het pesticidenverbruik gedaald is:

- De voegen van het wegdek (runway en taxiway) werden vernieuwd in 2009;
- De voegen van apron 2 werden vernieuwd begin 2011;
- Er werd geïnvesteerd in beter materiaal (voertuig + sproei-installatie) voor het besproeien van het wegdek, waardoor de efficiëntie sterk verbeterd is;
- Op sommige plaatsen werd overgegaan tot het zaaien van gras in plaats van te besproeien tegen onkruid. Deze graszones worden onderhouden in eigen beheer;
- Ten opzichte van vroeger wordt er meer gemaaid in eigen beheer.



Figuur 5: Grasmaaimachines

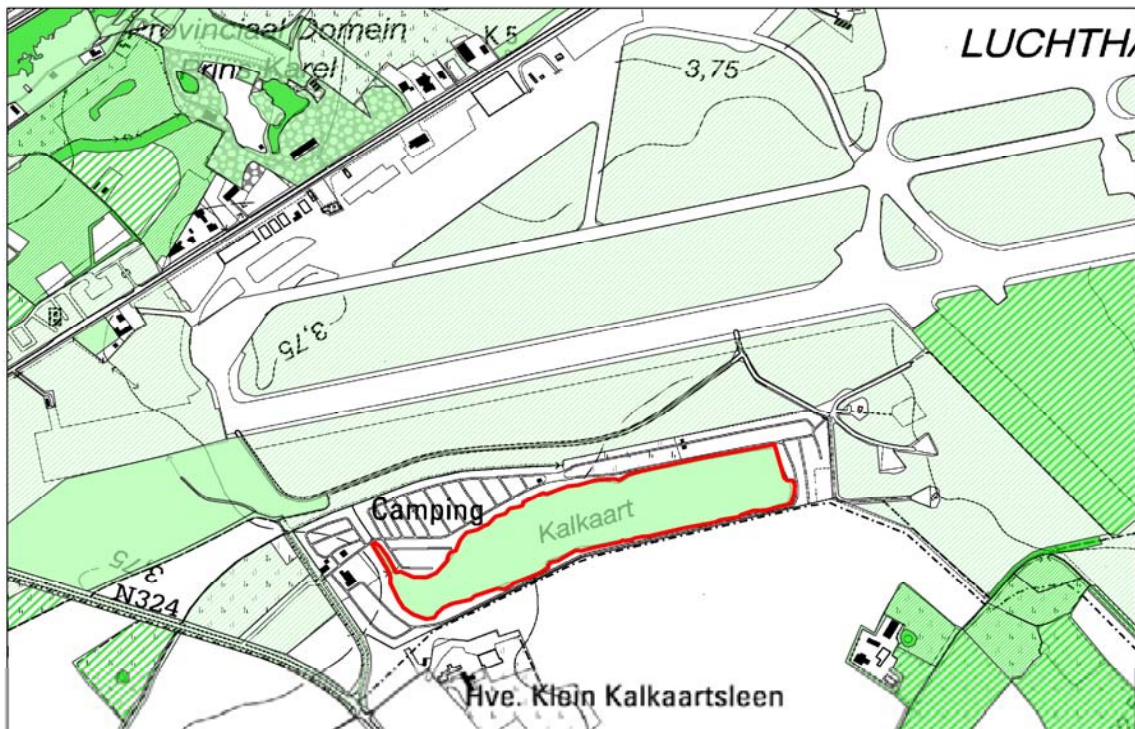
Opkuis De Kalkaert

In 2011 werd een aanbesteding gehouden voor de opkuis van de vroegere camping De Kalkaert. Op deze site ligt er – sinds het stopzetten van de campingactiviteiten – nog puin en zwerfvuil en staan er nog een aantal vervallen gebouwen (figuur 6). Na het opruimen van het gebied zal er nagegaan worden op welke wijze de vrijgekomen zone het best kan aangepakt worden om meer ruimte te creëren voor biodiversiteit, en dit zonder dat de veiligheid op de luchthaven hierdoor in het gedrang komt (beperking met betrekking tot het inplanten van bomen). Gezien de potentiële ecologische waarde van De Kalkaert (indeling als biologisch waardevol gebied volgens de biologische waarderingskaart in figuur 7), kan dit een meerwaarde betekenen voor de natuur door natuurlijke ontwikkeling van de vegetatie, de aanwezigheid van taluds in functie van fauna, ...



Figuur 6: Huidige situatie op de terreinen van de vroegere camping De Kalkaert

De ligging van De Kalkaert ten opzichte van de luchthaven is weergegeven op de biologische waarderingskaart in figuur 7.



Figuur 7: Ligging van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge ten opzichte van De Kalkaert op de Biologische Waarderingskaart

Biodiversiteit – Fauna



“Duurzame maatregelen met het oog op verminderde impact op lokale fauna”

Door de ligging van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge nabij de zee, andere oppervlaktewateren en waardevolle biologische percelen, zoals bijvoorbeeld De Kalkaert, is het gebied geliefd bij vogels en bij andere diersoorten.

In het MilieuEffectenRapport (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. De tabel op de volgende pagina geeft de voor vogels belangrijke gebieden binnen deze straal weer. De gebieden liggen echter slechts gedeeltelijk binnen de straal van 15 km rond de luchthaven.

Tabel 5: Overzicht van de gebieden die zijn aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn en van de gebieden met een erkenning als Watergebied van internationale betekenis (RAMSAR) die (gedeeltelijk) gelegen zijn binnen een perimeter van 15 km rond de luchthaven (EN13)

Beschermings-status	Naam	Oppervlakte aanwizing 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 IJzermonding en Zwin	3 737	356
	Trappegeers-stroombanken ²	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
	Polders	1 866	670

Op onderstaande figuur is de ligging van de speciale beschermingszones en het RAMSAR-gebied uit tabel 5 weergegeven. Het RAMSAR-gebied is aangeduid in roze kleur, vogelrichtlijngebieden in rode kleur en habitatrichtlijngebieden in blauwe kleur.



Figuur 8: Overzicht speciale beschermingszones en RAMSAR-gebieden in een straal van 15 km rond de luchthaven van Oostende

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.

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) die instaat voor het Wildlife Management. Deze dienst voert voor elke take-off en landing een survey uit van de piste en de veiligheidszones waarbij acties worden genomen om de vogels te verjagen. Hiertoe beschikt deze dienst 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.

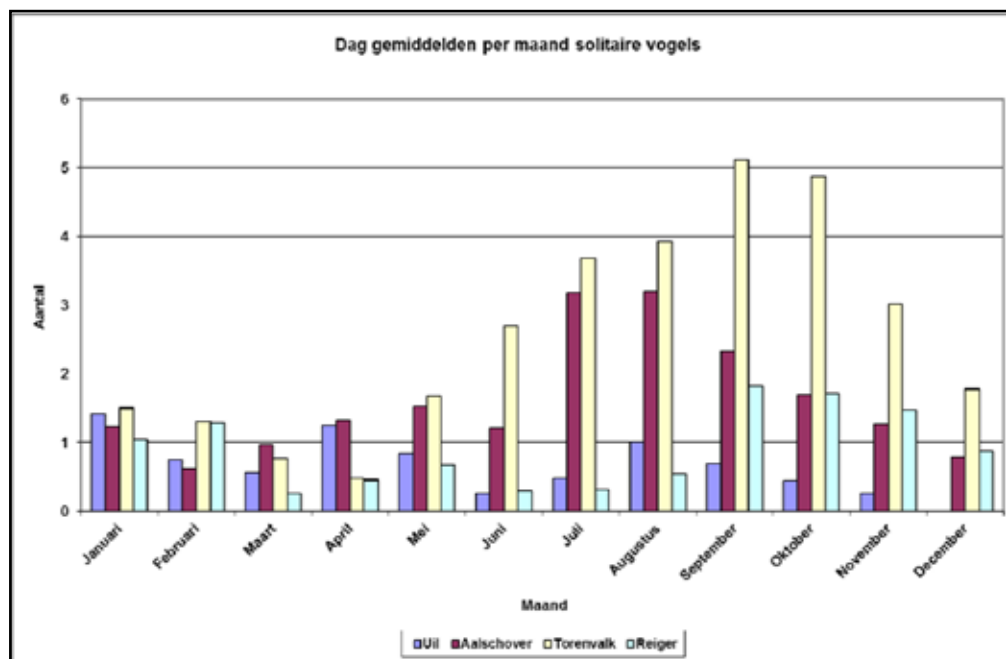
Naast deze surveys patrouilleert de BCU regelmatig om de activiteiten van vogels en andere dieren te observeren. De observaties worden ingevoerd in een database.

In 2011 werden testen uitgevoerd met een gaskanon en een bordercollie als bijkomende / alternatieve maatregelen voor het gebruik van afschrikpatronen.

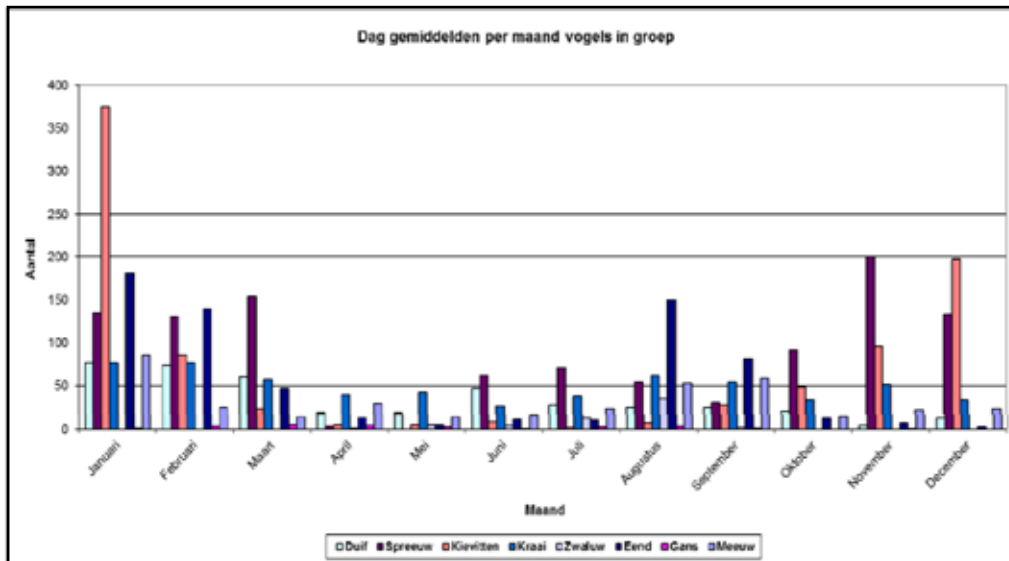
Resultaten 2011

Vogelwaarnemingen op de luchthaven van Oostende in 2011

Figuren 9 en 10 geven de aantallen solitaire vogels en groepen van vogels weer die in 2011 gerapporteerd werden op de terreinen van de luchthaven van Oostende.



Figuur 9: Daggemiddelden per maand solitaire vogels in 2011



Figuur 10: Aantal groepvogels (daggemiddelden) in 2011

Bij de gerapporteerde vogels staan de patrijs, de aalscholver, de oeverzwaluw en de kleine mantelmeeuw bekend als 'rode lijst' soorten¹ (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.



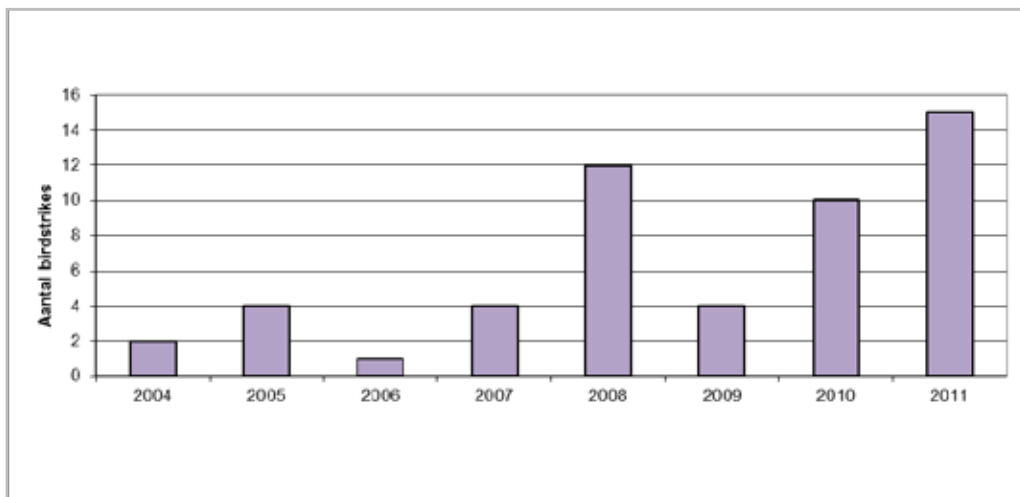
Figuur 11: Aalscholver

¹ Rode lijsten zijn lijsten waarop per land de in hun voortbestaan bedreigde dier- en plantensoorten staan. Op de rode lijsten staan, naast de bedreigde soorten, beschermingsmaatregelen om deze soorten weer in aantal te laten toenemen.

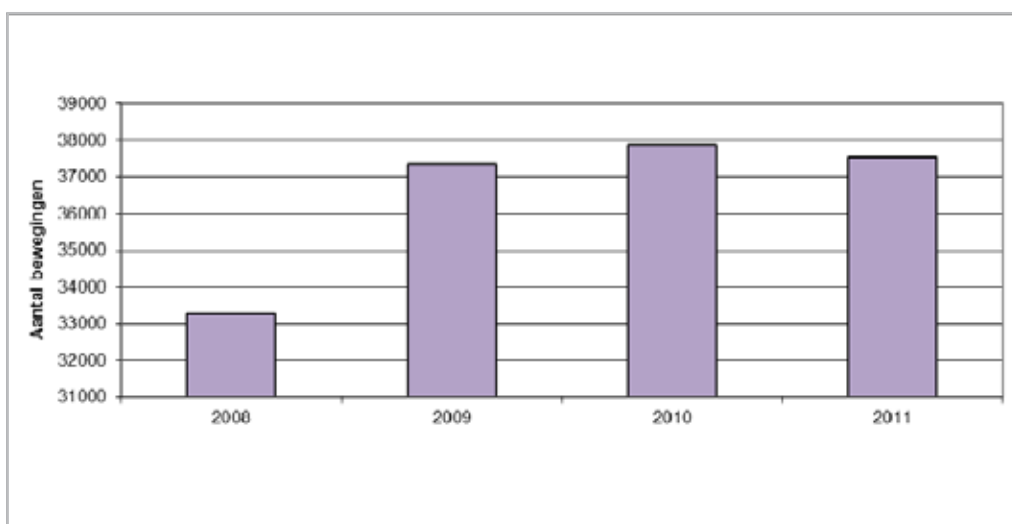
Birdstrikes op de luchthaven van Oostende in 2011

Elke dode vogel die op de luchthaventerreinen wordt gevonden, wordt geregistreerd als een birdstrike. Er wordt in dit geval van uitgegaan dat de vogel, ondanks de preventieve acties van de luchthaven, toch in aanvaring gekomen is met een vliegtuig. Het is echter mogelijk dat dode vogels aangetroffen worden waarbij de luchthavenactiviteiten niets te maken hebben met de doodsoorzaak. Op heden wordt er met betrekking tot de registratie echter geen onderscheid gemaakt op basis van de doodsoorzaak van de vogel. Hierdoor is mogelijk het aantal gerapporteerde birdstrikes een overschatting van het werkelijk aantal vogels dat gedood werd door aanvaring met een vliegtuig.

In 2011 werden er 15 birdstrikes gerapporteerd. Getoetst aan het aantal vliegtuigbewegingen (37 555) geeft dit 1 birdstrike per 2 504 vliegbewegingen of ca. 4/10 000 (**AOSS8**). Figuur 12 geeft de evolutie weer van het aantal birdstrikes tussen 2004 en 2011. In Figuur 13 wordt de evolutie weergegeven van het aantal vliegbewegingen tussen 2008 en 2011.



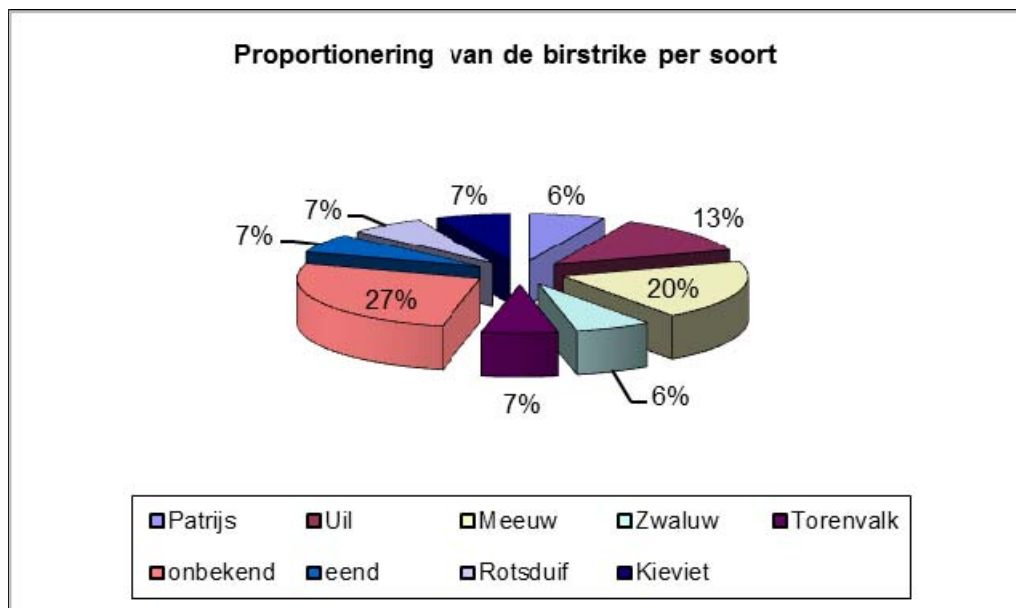
Figuur 12: Evolutie aantal birdstrikes tussen 2004 en 2011



Figuur 13: Evolutie aantal vliegbewegingen tussen 2008 en 2011

We merken een toename op van het aantal birdstrikes terwijl het aantal vluchten zo goed als gelijk blijft.

Een overzicht van de getroffen vogelsoorten is te vinden in figuur 14.



Figuur 14: Overzicht vogelsoorten birdstrike

De zilvermeeuw (figuur 15) is één van de soorten die soms het slachtoffer wordt van aanvaringen met vliegtuigen.



Figuur 15: Zilvermeeuw

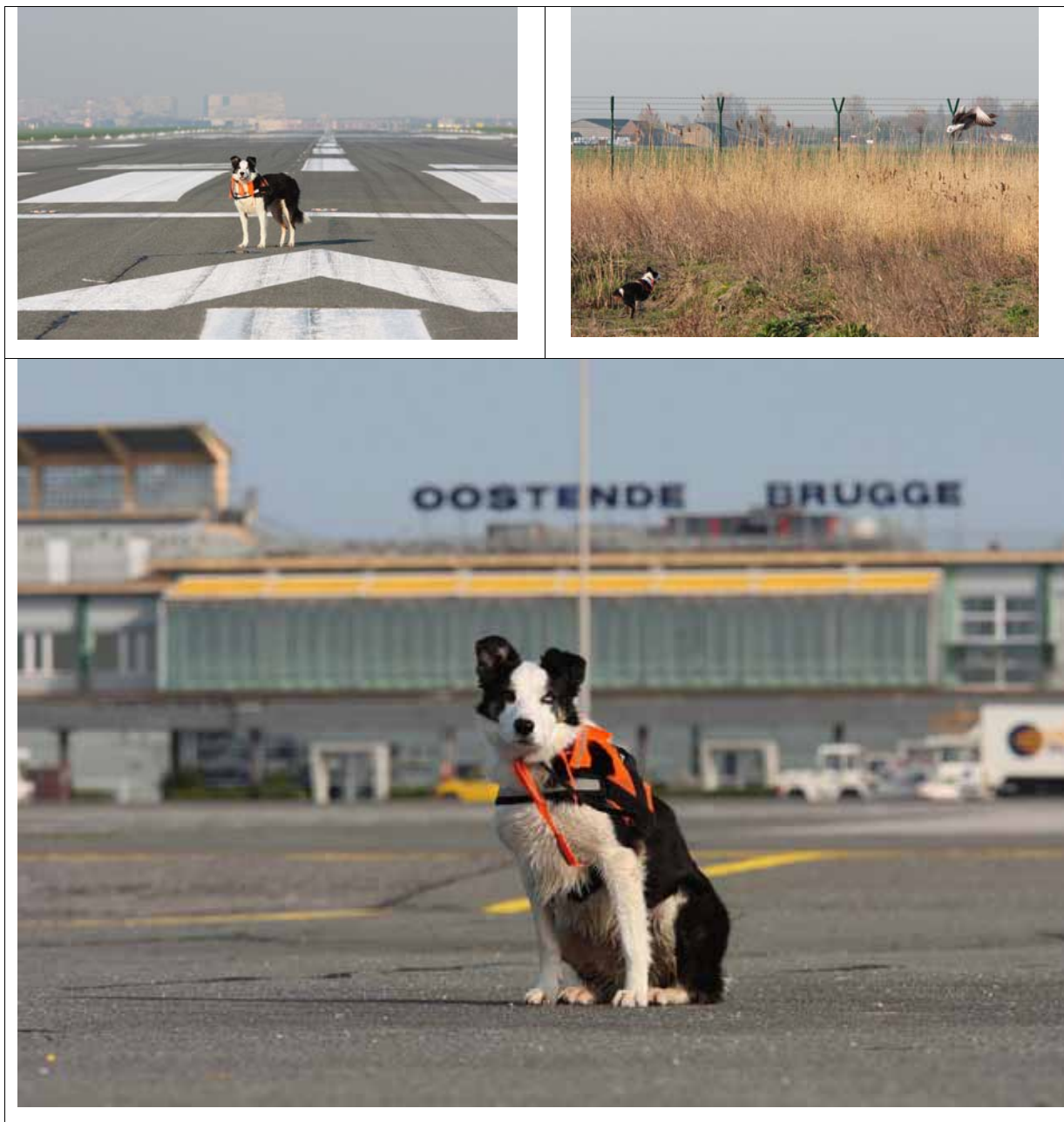
Maatregelen

Om het hoofd te bieden aan de stijging van het aantal birdstrikes de laatste jaren, wordt overwogen om de werking van de BCU in de zomer met een uur te verlengen. Door de activiteiten van de BCU te starten om 06:00 uur 's morgens (zonsopgang) in plaats van om 07:00 uur, kan het risico op birdstrikes beperkt worden.

In 2011 werd er verder een gaskanon getest ter hoogte van de landingsmat RWY26, met positieve resultaten. In 2012 zullen bijgevolg 5 nieuwe gaskanonnen aangeschaft worden: 4 vaste gaskanonnen en 1 mobiel gaskanon. Het mobiel gaskanon kan ingezet worden in geval van hoge populatiedichtheid van vogels. De gaskanonnen kunnen vanop afstand geactiveerd worden.

Ook werd een nieuw proefproject gestart waarbij gewerkt wordt met een getrainde hond. Naast het inzetten van de traditionele afschrikmethoden, kan de hond, een bordercollie, een duurzame aanvulling vormen met betrekking tot het verjagen van vogels van het luchthaventerrein. De bordercollie werd getraind om de vogels te verjagen zonder dat ze gegrepen worden. Op deze manier dienen minder patronen verschoten te worden en zullen de vogels minder nesten bouwen op de luchthaventerreinen. Hierdoor zullen in de toekomst ook minder vogels verjaagd dienen te worden. Verder kan de hond gemakkelijk op plaatsen komen waar mensen niet kunnen komen (bijvoorbeeld tussen bepaalde antennes). Het proefproject met de bordercollie werd positief geëvalueerd door het BCU-team en de Airside Operations Manager. De bordercollie laat toe om op een milieuvriendelijke manier de veiligheid van de luchthaven te verbeteren.

“De bordercollie, gerichte aanpak en duurzaam alternatief”



Figuur 16: Sfeerbeelden bordercollie project

Afval



“Samen op weg naar een meer doorgedreven afvalbeheer”

De voornaamste afvalstromen op de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge bestaan enerzijds uit septisch materiaal afkomstig van het sanitair en van de vliegtuigen en anderzijds uit groenafval afkomstig van het maaien van de uitgestrekte terreinen. Verder ontstaat er afval ten gevolge van de kantoor- en onderhoudsactiviteiten op de site. 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 ingevoerd in een afvalstoffenregister en via het Integraal MilieuJaarverslag (IMJV) gemeld.

De afvalstoffen die vrijkomen op de luchthaven worden maximaal gesorteerd, ingezameld en door erkende vervoerders naar erkende verwerkers overgebracht. De luchthaven controleert enkel de afvalstromen die zij zelf produceert.

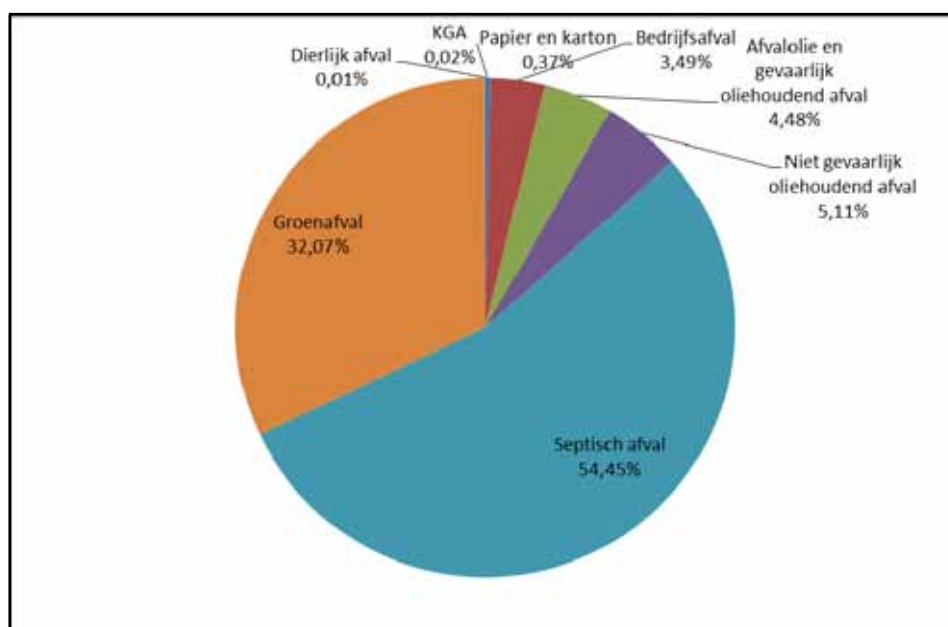
Verder heeft de luchthaven een specifieke procedure die toegepast dient te worden bij lekken en andere spills. De luchthavenbrandweer wordt onmiddellijk van alle spills op de hoogte gebracht. Alle interventies die de luchthavenbrandweer uitvoert, worden geregistreerd. Waar nodig, wordt ook verdere opvolging voorzien (verwittigen milieucoördinator, uitvoerend bodemonderzoek, ...).

Resultaten 2011

Afvalstromen

De samenstelling en verdeling van de afvalstromen van de luchthaven is weergegeven in onderstaande figuur.

“Groenafval en septisch afval zijn belangrijkste afvalstromen”



Figuur 17: Samenstelling afvalstromen Internationale Luchthaven Oostende-Brugge

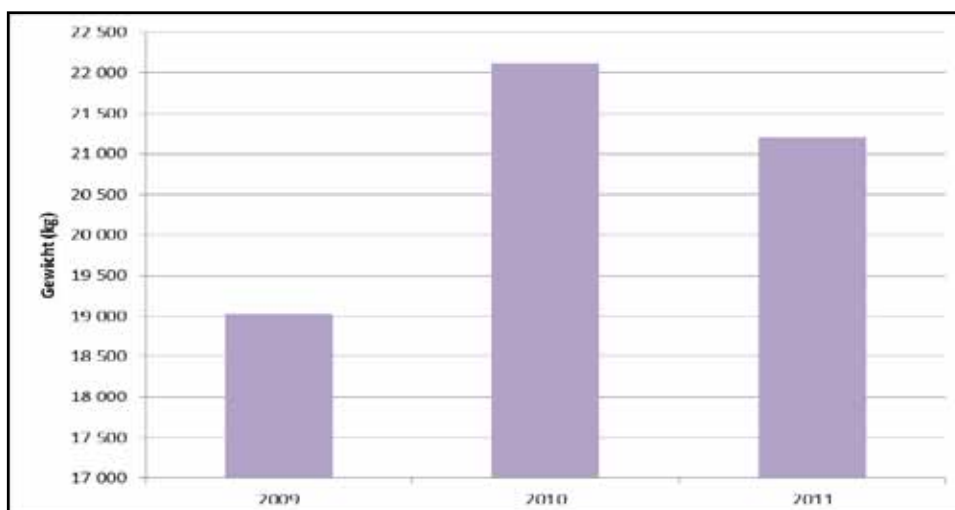
De afvalstromen kunnen onderverdeeld worden in niet-gevaarlijke en gevaarlijke afvalstromen. 95,5% van de afvalstromen van de luchthaven kunnen als niet-gevaarlijk beschouwd worden (719,25 ton). De overige 4,5% is gevaarlijk en betreft Klein Gevaarlijk Afval (KGA) (spuitbussen, toners), afvalolie en gevaarlijk oliehoudend afval (33,74 ton).

Het septisch afval is hoofdzakelijk afkomstig van de sanitaire installaties en van onderhoud op rioleringen in de gebouwen van de luchthaven zelf (79%). De overige 21% is afkomstig van de vliegtuigen die de luchthaven van Oostende aandoen en zich daar ontdoen van het septisch afval aan boord van het vliegtuig.

De informatie betreffende de wijze van verwerking van de afvalstoffen wordt aangeleverd door de verwerker van de afvalstoffen. Met betrekking tot het afval van de luchthaven kan gesteld worden dat circa 228 ton afvalstoffen gerecycleerd wordt. Het betreft voornamelijk papier, karton en groenafval maar in beperkte mate ook beperkte stromen (bijvoorbeeld afvalolie). Zo'n 26 ton afval wordt gerecupereerd. Onder recuperatie wordt zowel verbranding met energierecuperatie als recuperatie van bijvoorbeeld tonerafval gerekend. Het materiaal van de KWS-afscheiders (circa 38,5 ton) wordt fysico-chemisch behandeld; septisch afval wordt mee verwerkt met zuiveringslib en dus biologisch behandeld. Jaarlijks wordt bijgevolg circa 410 ton afval van de luchthaven biologisch verwerkt.

De evolutie van de belangrijkste afvalstromen op de internationale Luchthaven Oostende-Brugge is weergegeven in de figuren 18 tot en met 22.

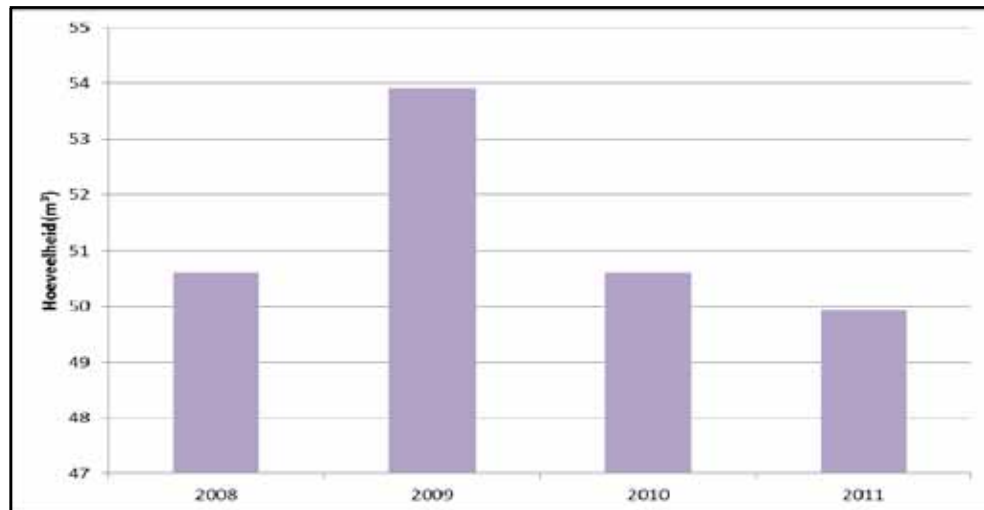
“Daling van de hoeveelheid restafval met 4% ten opzichte van 2010”



Figuur 18: Evolutie restafval

In 2011 wordt er een daling van 4% vastgesteld van de hoeveelheid restafval ten opzichte van 2010.

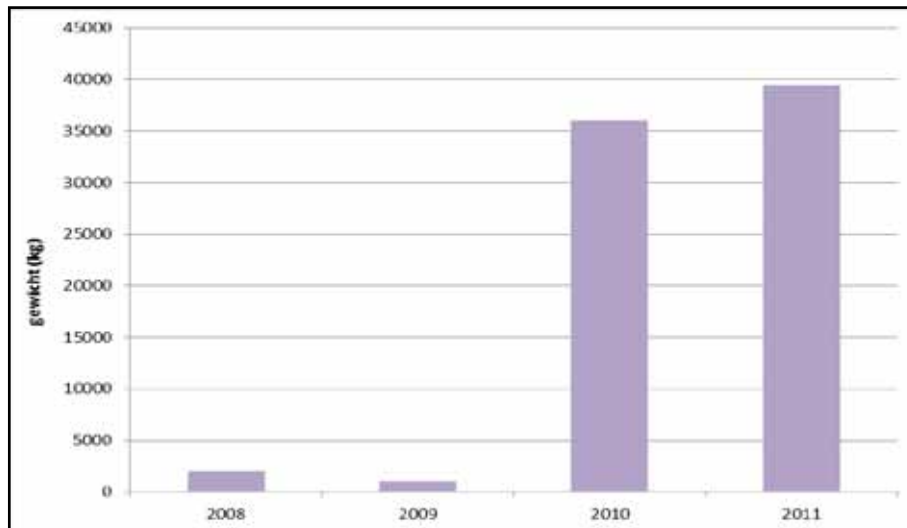
“Daling van de hoeveelheid papier- en kartonafval met 1,28%
ten opzichte van 2010”



Figuur 19: Evolutie papier en karton

De evolutie van het restafval en het papier- en kartonafval is op heden gebaseerd op het aantal containerophalingen per jaar. Het aantal containerophalingen staat niet noodzakelijk in verhouding tot de hoeveelheid papier- en kartonafval die werkelijk afgevoerd is, aangezien niet alle containers steeds vol zitten op het ogenblik van de lediging. Sinds juli 2010 wordt echter ook het gewicht van de ledigingen geregistreerd. In de toekomst zullen de evoluties met betrekking tot het opgehaalde gewicht gerapporteerd worden in plaats van de evoluties met betrekking tot het aantal ophalingen.

“Stijging van de hoeveelheid olie- en oliehoudend afval met 9,46% ten opzichte van 2010 door bijkomend onderhoud”



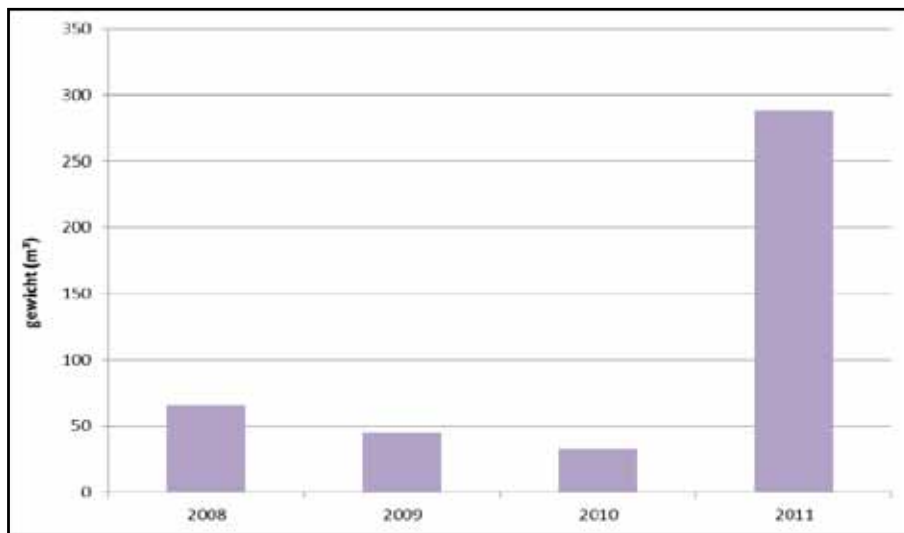
Figuur 20: Evolutie olie- en oliehoudend afval

De stijging van het olie- en oliehoudend afval van de luchthaven is toe te schrijven aan de verhoogde frequentie van de schoonmaak en onderhoud van KWS-afscheimers en het leegmaken van de buffers. Deze hogere frequentie werd opgelegd teneinde de werking van de afscheimers te optimaliseren. Bovendien werd een bijkomende KWS-afscheimer (geïnstalleerd op apron 3) ook mee opgenomen in het onderhoudsprogramma. Het oliehoudend afval bevat ook met olie verontreinigd absorptiemateriaal gebruikt voor het opruimen van lekken en afvalolie afkomstig van eigen onderhoud van het wagenpark.



Figuur 21: Het gebruik van absorptiekorrels na spill

“Stijging van de hoeveelheid septisch materiaal door bijkomende reiniging van de riolering”



Figuur 22: Evolutie septisch materiaal en reinigingsmateriaal rioleringen

De drastische stijging van de hoeveelheid septisch materiaal en materiaal afkomstig van het reinigen van de rioleringen is afkomstig van het verhoogd aantal reinigingen van de riolering van het passagiersgebouw in 2011.

Het afval afkomstig van de sanitaire tanks van vliegtuigen wordt ter verwerking aangeboden aan een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) die het materiaal mee kan verwerken.

Tabel 6: Totale afvalproductie en -verwijdering (EN22/EN24)

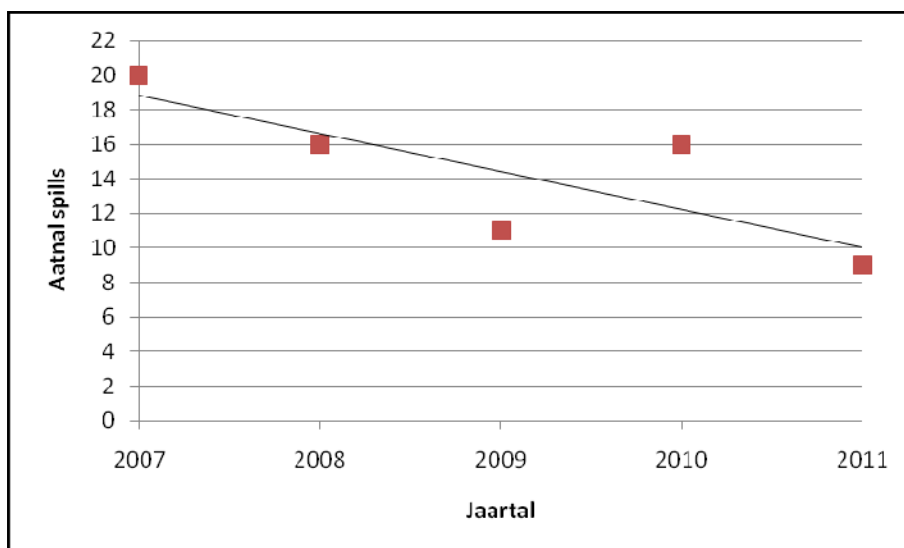
Afvalstroom		EURAL ¹	2008	2009	2010	2011	Verwerking/ verwijdering
Groenafval (ton)		200201			558	558,72	Recyclage
Papier en karton (inclusief Belgocontrol) (m ³)		200101	50,6	53,9	50,6	49,95	Recyclage
Tonerafval	Tonerafval dat gevaarlijke stoffen bevat	080317*/ 150110*		60 liter + 100 kg		10,55 kg	Recyclage
	Niet onder 080317* vermeld tonerafval (kg)	080318				128	Recuperatie
Olie- en oliehoudend afval	Oliën, Petroleum, smeerolie (kg)	130208*	680	986		900	Uitwisseling van afvalstoffen voor recyclage
	KWS (wasplaats/buffertank) (kg)	130507*/ 160708*	620		34 800	32 820	Recyclage
	Oliehoudend opruimafval (kg)	150202*	766		603		Andere voorbehandeling
	Oliehoudend restafval KWS afscheider (kg)	200306				38 480	Fysico-chemische behandeling
Septisch materiaal		200304	60,12 ton + 24 m ³	39 ton + 18 m ³	32,84 m ³	288 m ³	Biologische behandeling
Transformator (ton)		160213*		1,083			Andere voorbehandeling
Spuitsbussen (kg)		160504*			4	12	Uitwisseling van afvalstoffen voor recyclage
Veterinair afval of ander afval van dierlijke oorsprong (kg)		180203	135	52		100	Verbranden met energierecuperatie
Restafval (inclusief kantoorafval van Belgocontrol)		200199/ 200399	375 m ³ + 135 kg	352,5 m ³ + 10,63 ton	444,4 m ³ + 8,14 ton	260 m ³ + 5,08 ton	Verbranden met energierecuperatie

¹ EURAL Afvalstoffencode aangeduid met *: gevaarlijk afval

Spills

Er werden in 2011 negen incidenten genoteerd gerelateerd aan een brandstoflek/olielek (**EN23**). We constateren een dalende tendens ten opzichte van de voorbije jaren (zie onderstaande figuur) maar het vermijden van spills blijft een aandachtspunt. Bijgevolg wordt er gestreefd naar een verdere reductie van het aantal spills op de luchthaven.

“Daling van het aantal spills over de jaren heen”



Figuur 23: Evolutie aantal spills 2007-2011

Van zodra een spill zich voordoet, wordt de luchthavenbrandweer opgeroepen om deze spill snel en doeltreffend op te ruimen. Apron 2 is de zone waar de voornaamste activiteiten plaatsvinden en bijgevolg ook de zone met relatief de grootste kans op spills. De afwatering van apron 2 gaat naar een KWS die periodiek leeggemaakt en gereinigd wordt.

Maatregelen

In 2012 gaat de luchthaven van Oostende van start met een doorgedreven afvalscheiding in het passagiersgebouw (papier & karton, glas, PMD, restafval) evenals met een verbeterde afvalscheiding in de eigen gebouwen.

Er wordt gestreefd naar een verdere reductie van het aantal spills op de luchthaven. Hiertoe zal onder andere een verdere sensibilisering van het luchthavenpersoneel plaatsvinden. Dit is een blijvend aandachtspunt.

Om de gevolgen van spills te beperken, zullen de huidige maatregelen ter voorkoming, opvolging en opruiming nauwlettend opgevolgd en verder uitgevoerd worden.

Geluid



Net als weg- en spoorverkeer is luchtverkeer een oorzaak van geluidsemissies. De geluidsproductie wordt voornamelijk veroorzaakt door het opstijgen en landen van vliegtuigen op de luchthaven. Jaarlijks laat de luchthaven van Oostende door een erkend deskundige geluid van de KU Leuven de geluidscontouren berekenen. Deze rapporten zijn steeds terug te vinden op de luchthavenwebsite www.ost.aero

Resultaten 2011

Overzicht aantal bewegingen

Een overzicht van het aantal vliegtuigbewegingen en de evolutie hiervan gedurende de voorbije jaren is weergegeven in tabel 7 (volgende pagina).

Tabel 7: Jaarlijks aantal bewegingen (dag - nacht, commercieel, niet-commercieel, cargo en militair) (AOSS2)

	2008	2009	2010	2011
Totaal aantal bewegingen	33 298	37 356	37 875	37 555
Aantal bewegingen tussen 23 uur en 6 uur	757	632	704	676
Aantal bewegingen tussen 6 uur en 23 uur	32 541	36 724	37 171	36 879
Aantal commerciële bewegingen	3 629	3 432	3 355	2 979
Aantal niet-commerciële bewegingen	29 669	33 924	34 520	34 576
Cargo	1 866	1 833	1 698	1 415
Militair	Geen gegevens			

Geluidsmeeetnet

De geluidsproductie door de vliegtuigen kan continu worden opgevolgd via het geluidsmeeetnet dat in 2002 werd geïnstalleerd. Dit meetnet bestaat uit 4 meetposten met telkens 2 meetposten aan beide kanten in het verlengde van de landingsbaan.



Figuur 24: Ligging meetposten geluid

De jaarrapportering van het geluidsmeeetnet voor het afgelopen jaar wordt jaarlijks gepubliceerd op de website van de luchthaven. Op de vier meetposten werd een operationaliteit tussen 92,1% en 99,8% gerealiseerd. De metingen van het geluidsmeeetnet valideren de theoretische berekening van de geluidscontouren.

Tabel 8: Vergelijking berekening (INM-model) - meting (NMS)

Meetpost	2008		2009		2010		2011	
	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)]	INM L _{Aeq,24h} [dB(A)]	NMS L _{Aeq,24h} [dB(A)]
NMT1 Papegaaienstraat, Oostende	54,4	52,7	52,7	51,9	51,6	51	48,8	50,2
NMT2 Middle-Marker, Stene	62	60,1	60,1	59,1	58,8	57,7	55,4	57,5
NMT3 DD-marker Duineweg, Middelkerke	59,3	58,7	57,4	57,3	56,8	56,7	53,3	55,9
NMT4 Bibliotheek, Middelkerke	48,2	48,1	46,2	46,3	44,6	46,5	42,5	46,2

De impact van de afname van de vrachtoestellen DC86 en B742 komt veel minder tot uiting in de gemeten waarden dan in de berekende waarden. Hierdoor is het verschil tussen de metingen en berekeningen opgelopen in 2011.

De cijfers voor 2011 zijn berekend met de versie INM 6.0c van het rekenmodel. Ondertussen is ook een nieuwere versie van het model beschikbaar (INM 7.0b). De theoretische berekeningen zullen herhaald worden met het nieuwe model waarbij nagegaan zal worden of hierdoor een betere overeenkomst met de metingen bekomen wordt.

Nachtvluchten

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.

Deze verplichtingen worden nauwlettend opgevolgd en nageleefd. De resultaten worden elk kwartaal gerapporteerd aan externe stakeholders (overheden en overlegcommissie).

Een aantal vluchten van openbaar belang, zoals humanitaire vluchten, vallen buiten dit contingent. In 2011 gaat het over 20 bewegingen met toestellen tot en met 6 ton MTOW, voornamelijk beloodsingsvluchten en vluchten in het kader van de "pollution control" boven de Noordzee.

Tabel 9: Evolutie aantal vluchten buiten contingent

	2008	2009	2010	2011
Aantal vluchten buiten contingent	49	70	73	20

Evolutie van het aantal nachtelijke¹ bewegingen van 1999 tot en met 2011 (AOSS2)

Tabel 10 geeft een overzicht van het aantal nachtvluchten van 1999 tot 2011. Het aantal nachtelijke bewegingen in 2011 bleef met 624 bewegingen voor toestellen groter dan 6 ton MTOW en 32 bewegingen (52-20) voor toestellen tot en met 6 ton MTOW ruim onder de door de milieuvergunning toegestane maxima. Deze evolutie is visueel weergegeven in figuur 25 (volgende pagina).

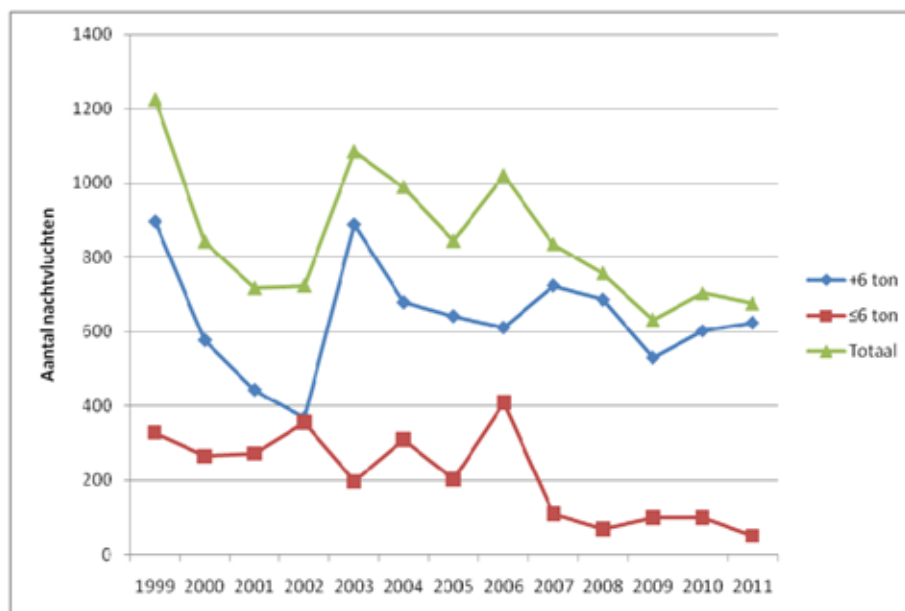
Tabel 10: Evolutie aantal nachtvluchten in de periode 1999-2011

	+6 ton	≤6 ton	Totaal
2011	624	52	676
2010	602	102	704
2009	530	102	632
2008	686	71	757
2007	724	112	836

¹ Tussen 23:00 uur en 06:00 uur

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

"Daling van het globaal aantal nachtvluchten met 4 %
ten opzichte van 2010"



Figuur 25: Evolutie aantal nachtvluchten

Quota Count (QC) opvolging in 2011

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 2011 werd er tussen 23:00 en 06:00u in totaal 3 296,8 QC geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen.

“Strikte opvolging QC Quota luchthaven en respecteren striktere geluidsvoorwaarden uit milieuvergunning”

Tabel 11: Opvolging QC quota luchthaven

Voorwaarde uit de milieuvergunning	2008	2009	2010	2011
QCmax. = 82 tot 31/12/2009 QCmax. = 37 sinds 1/1/2010	86,1 (A124)	68,4 (B742)	36,3 (B744)	36,3 (B744)
QC dep. <25 100	7 290,4	6 110,3	2 935,4	3 296,8
QC arr.	2 558,6	1 065,9	2 065,9	1 168,4

In bovenstaande tabel wordt de maximale QC vermeld die in het betreffende jaar voorgekomen is op de luchthaven.

In 2011 werd de contourberekening uitgevoerd van de vluchten in 2010. In 2012 werd de berekening uitgevoerd van de vluchten in 2011. De contourrapporten zijn beschikbaar via de website van de luchthaven (vanaf mei 2012 voor de vluchten van 2011).

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

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. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal gehinderden en de evolutie van het aantal gehinderden in de periode 2007-2011.

“Verdere reductie van de geluidscontouren van de luchthaven”

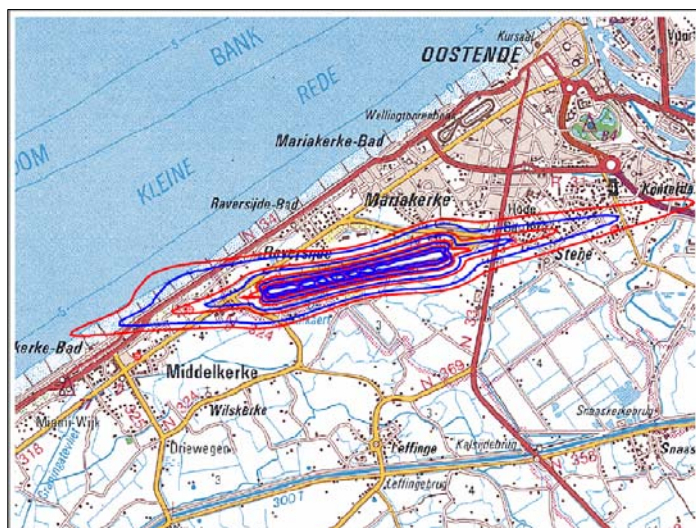
Tabel 12: Aantal potentieel sterk gehinderden in de omgeving van de luchthaven

	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
2011	861	1 689	105	185	12,2	11,0

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

Vooraf door de sterke afname van het vrachtverkeer met toesteltypen B742 en DC86, zijn de berekende geluidscontouren beduidend in grootte afgenomen. Hierdoor is de L_{DEN}-geluidscontour terug sterk gedaald.



In bijgaande figuur geven de rode lijnen de L_{DEN} geluidscontouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dB(A) weer voor 2010. De blauwe lijnen geven de contourlijnen voor dezelfde geluidsimmissies voor 2011.

Figuur 26: Evolutie L_{DEN} geluidscontouren 2010-2011

Landingsrechten

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

Preferentieel baangebruik

In juli 2010 werd het preferentieel baangebruik, zoals voorgesteld in de milieuvergunning, via een permanente NOTAM geofficialiseerd. Er wordt zoveel mogelijk geprobeerd vliegtuigen over zee te laten opstijgen. Dit is echter enkel mogelijk als de windrichting en de veiligheid het toelaat, aangezien de veiligheid als prioritair beschouwd wordt.

GPU's versus APU's

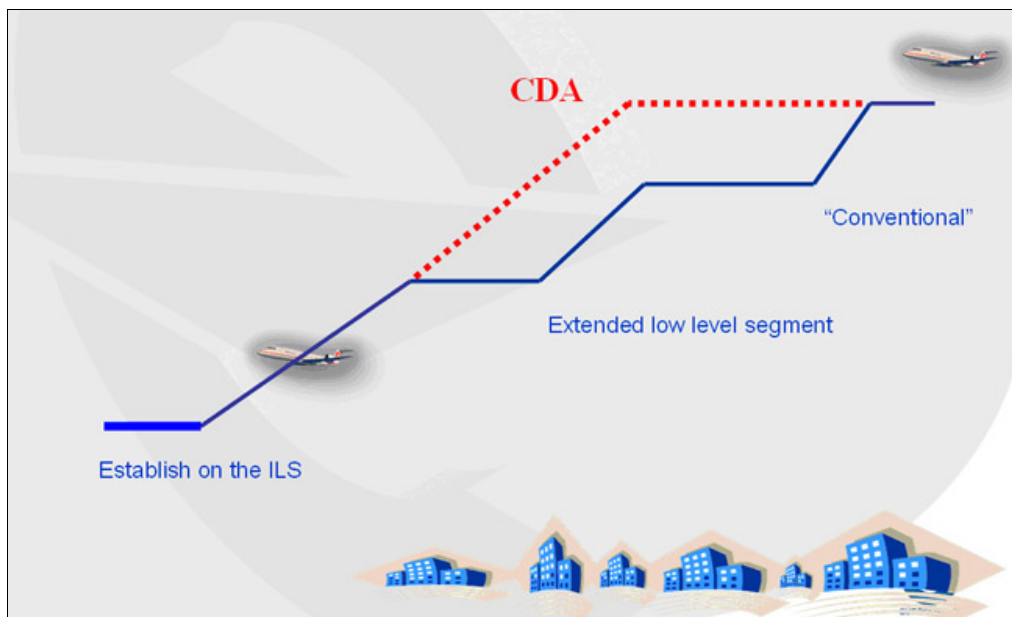
Na aankomst op de standplaats dient de Auxiliary Power Unit (APU) door de piloot zo snel mogelijk uitgezet te worden. Er dient zo snel mogelijk overgeschakeld te worden op een Ground Power Unit (GPU) die een lagere geluidsproductie heeft. Indien een uitzonderlijke situatie zich voordoet, mag een APU enkel opgestart worden mits voorafgaande toestemming van de Duty Operations Officer. Hiervoor wordt tussen 22 uur en 5 uur 's nachts enkel toestemming gegeven omwille van veiligheidsredenen.

CDO

In samenwerking met Eurocontrol, de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen, bestudeert Belgocontrol de toepassing van de CDO-procedure¹ (Continuous Descent Operation) die tot een aanzienlijke vermindering leidt 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 CDO 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 CDO-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.

¹ De huidige CDO-procedure werd vroeger CDA-procedure (Continuous Descent Approach) genoemd.

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. Uiteindelijk blijft veiligheid de echte prioriteit, met zoveel mogelijk oog voor geluidsreductie voor de omgeving.



Figuur 27: Voorstelling CDA (Bron: EUROCONTROL)

Maatregelen

Het opvolgen van de regels van het preferentieel baangebruik, het respecteren van de strenger wordende geluidsnormering en bijgevolg het weren van vliegtuigen met een hoge QC-waarde, blijven belangrijke aandachtspunten binnen het milieubeleid van de luchthaven van Oostende.

Milieu-overlegcommissie



“Samenspraak tussen vele actoren”

De luchthaven heeft een meldpunt klachten waarop zowel omwonenden, andere belanghebbenden als reizigers terecht kunnen. Tweemaal per jaar komt een adviescommissie (Milieu-overlegcommissie) bijeen onder het voorzitterschap van de Provincie West-Vlaanderen die onder meer de volgende onderwerpen bespreekt: de nachtvluchten, de dakschade door vortex, de geluidscontouren, het geluidsmeeetnet en de klachten.

Resultaten 2011

Klachtenregistratie

Gedurende 2011 werden op de luchthaven 12 klachten ontvangen. Er zijn geen klachten omtrent privacy van klantgegevens en omtrent mensenrechten (**PR8/HR11**). 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.

Tabel 13: Overzicht klachten in de periode 2008-2011 (PR5)

Inhoud van de klachten	2008	2009	2010	2011
Afhandelaar (dienstverlening)			1	1
Bagage-afhandeling	3	2		5
Bagage (gestolen goederen)				1
Dienstverlening luchthavengebouw	2	2		
Douane (dienstverlening)				1
Geluidshinder	6	3	4	1
Geurhinder	1			
Grondlawaai		1		
Helicoptervluchten			1	
Infrastructuur			1	
Klachtenbehandeling Belgocontrol		1		
Klantvriendelijkheid			1	
Luchthavenwebsite	1			
Oefenvluchten	3	1		
Onderhoud faciliteiten			1	
Parking			2	
Prijs touroperator				1
Veiligheidscontrole	1	1	4	1
Vliegroutes		1		
Vlucht (verloop)	1			
Vluchtinformatie (actualisering)	3	2	1	1
Totaal	21	14	16	12

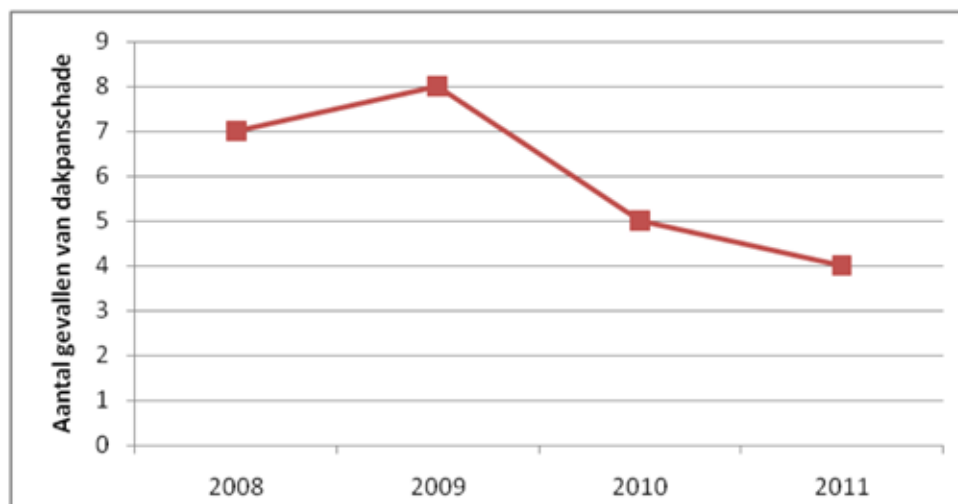
Klachten kunnen worden ingediend bij het meldpunt klachten van de luchthaven. De luchthaven volgt de klachten nauwgezet op via een klachtenregister dat beschikbaar is voor de toezichthoudende ambtenaar, zijnde de Afdeling Milieu-Inspectie.

Gedurende het jaar 2011 werden er twee klachten ingediend die opgevolgd werden door de Afdeling Milieu-Inspectie. De ingediende klachten hadden 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.

Dakpanschade - vortex (EN26)

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 2011 werden 4 gevallen van dakschade erkend, wat een uitgave van 1 918 euro betekende ten opzichte van 1 659 euro in 2010 (5 schadegevallen), 2 417 euro in 2009 (8 schadegevallen) en 3 700 euro in 2008 (7 schadegevallen).

“Verdere afname van het aantal dakpanschadegevallen ten opzichte van 2008”



Figuur 28: Evolutie aantal gevallen van dakpanschade

Dakpanschade komt voornamelijk voor in de zone rond Stene. Deze zone is aangeduid op onderstaande figuur. Schadegevallen in andere zones rondom de luchthaven zijn zeldzaam.



Figuur 29: Situering dakpanschade in de omgeving van de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge

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.

Maatregelen

Ook in de toekomst zal het nodige belang gehecht worden aan de verdere opvolging van de klachten en zal gezocht worden naar maatregelen teneinde de klachten en hinder te beperken.

Lucht



Net als weg- en spoorverkeer is luchtverkeer een oorzaak van luchtmissies. De belangrijkste hinder die hier wordt waargenomen is hinder ten gevolge van het proefdraaien (power testen) of opwarmen van vliegtuigen. Dit proefdraaien kan aanleiding geven tot geur- en geluidshinder in de omgeving van de luchthaven. Deze hinder voor de buurt wordt voortdurend opgevolgd en periodiek geëvalueerd. Bij het uitvoeren van de geurveroorzakende activiteiten wordt steeds rekening gehouden met het tijdstip en de plaats van uitvoering.

Op basis van geurdagboeken die de voorbije jaren bijgehouden werden, kan besloten worden dat de geurhinder de voorbije jaren afgenomen is. Dit kan toegeschreven worden aan de betere inplanning van de hinderlijke activiteit in plaats en tijd en aan het verdwijnen van de oudere toestellen uit de vliegtuigmarkt. Ook toonde onderzoek tijdens de zomerperiode (de periode van maximale hinder) aan dat er geen normoverschrijdingen plaatsvinden.

Resultaten 2011

Power testen

Soms dienen vliegtuigen extra tests te ondergaan vooraleer ze opnieuw kunnen vertrekken. Dit kan bijvoorbeeld noodzakelijk zijn na lange stilstand of werkzaamheden die werden uitgevoerd aan het toestel. De testen worden onderverdeeld in full power testen en idle testen. Idle testen gebeuren op een lager vermogen dan full power testen. De testen zijn noodzakelijk om de veiligheid van de vluchten te garanderen.

Tijdens de testen staan de vliegtuigen op 1 welbepaalde locatie om te proefdraaien. Dit proefdraaien kan aanleiding geven tot geluids- en geurhinder. Full power testen geven de meeste hinder voor de omgeving.

Op de luchthaven zijn er 3 locaties voorbehouden voor full power testen. Het betreft de Alfa (A), Foxtrot (F) en Mike (M) - locaties. De ligging van deze locaties is weergegeven op figuur 30. In functie van windrichting, andere bewegingen en de mogelijke hinder voor de omgeving, geven de Duty Operations Officers de op dat moment te gebruiken locatie voor power testen door aan de piloten. In 2011 werden op de luchthaven 58 power testen uitgevoerd waarvan 4 full power testen. Dit tegenover een totaal van 113 testen in 2010. De full power testen vonden allen plaats op de F- locatie. Idle testen vinden plaats op de aprons op de standplaats zelf.

Het uitvoeren van power testen wordt strikt opgevolgd door de luchthaven.



Figuur 30: Overzicht van de aprons en locaties full power testen luchthaven Oostende

Broeikasgassen

Het verbruik van energie kan gekoppeld worden aan de emissie van broeikasgassen.

Er zijn nog geen concrete meetresultaten beschikbaar omtrent de emissie van de broeikasgassen op de Oostendse luchthaven (zowel direct als indirect). De luchthaven heeft geen impact op de emissies van de luchtvaartmaatschappijen en de gebruikers. De eigen emissies situeren zich voornamelijk op het vlak van gebouwenverwarming (verbranding van aardgas) en interne transporten (mobiliteit) van de medewerkers (Duty Operations Officers, Marshalling/BCU, luchthavenbrandweer, 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 (**EN16**).

Ter beperking van de emissies van broeikasgassen, worden de koelinstallaties jaarlijks door een erkend koeltechnicus nagezien. De koelmiddelen of freonen in de koelinstallaties zijn immers broeikasgassen. Eventuele lekken worden opgespoord en de betrokken airco's worden hersteld of vervangen. Voor 2011 waren er geen vaststellingen van freonverliezen in de koelinstallaties (**EN18**). Er is geen aanwezigheid op de site van halonen of andere verboden ozonafbrekende stoffen met ODP-factor 1. Er is een uifasering voorzien tegen 2015 van het koelmiddel R22 (ODP-factor 2).

Maatregelen

Ook in 2012 zullen de locaties voor het uitvoeren van powertesten gekozen worden in functie van de specifieke omstandigheden om de hinder naar de omgeving toe te beperken.

Tegen 1/1/2015 dient een uifasering 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.

Safety



Introductie

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 weergegeven op de volgende pagina.

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

Resultaten 2011

Verdere professionalisering van de veiligheidsdiensten op de luchthaven

In het najaar van 2011 werd de aanbesteding goedgekeurd voor de levering van een hoogtechnologische startbaanveegmachine voor de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge. De uiteindelijke levering, verwacht in de zomer van 2012, zal bestaan uit een BEAM A9500 veegmachine, gebouwd op een Mercedes "Axor" basisframe. Deze uiterst performante machine zal toelaten om de manoeuvreerterreinen, de taxiweg en de startbaan sneller en efficiënter te vrijwaren van Foreign Object Debris (FOD), wat de veiligheid van het vliegverkeer alleen maar ten goede komt.

Tevens werd de aankoop van een nieuwe tractor een feit. Deze tractor, een New Holland T7220 Side Winder II-Auto Command, wordt in 2012 geleverd met een vooraan gemonteerde klepelmaaier en een armklepelmaaier achteraan. Hierdoor wordt een verdere optimalisatie van het groenbeheer van de luchthaven een feit. Aangezien een sneeuwschuiver ook tot de levering behoort, zal de tractor eveneens worden ingezet voor het trekken van één van de sneeuwruimers van de luchthaven.

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. Er werd ook een noodtoren gebouwd voor de verkeersleiding. Deze bevindt zich 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 op 5 april 2011 werd een grootschalige rampoefening gehouden. Deze provinciale multidisciplinaire terreinoefening met inzet van reële hulpmiddelen had tot doel het uittesten van het intern noodplan van de luchthaven, het provinciaal algemeen nood- en interventieplan en het gemeentelijk algemeen nood- en interventieplan van de stad Oostende.

Tijdens een noodsituatie treden verschillende disciplines op het terrein in actie: de brandweer, de medische diensten, de politiediensten, de civiele bescherming en de mensen verantwoordelijk voor de informatiedoorstroming. Iedere discipline is tijdens een ramp dus verantwoordelijk voor een aspect van de hulpverlening. Een vierde doelstelling was dan ook het uittesten van de plannen van iedere discipline afzonderlijk, de zogenaamde monodisciplinaire plannen.

Naast het operationele gebeuren werd ook het beleidsmatige aspect ingeoefend. Het provinciaal coördinatiecomité kwam tijdens de oefening eveneens bijeen.

Sneeuwruimplan

In 2011 werd een bijkomende sneeuwruimer aangekocht. Deze machine betekent een verdere verhoging van de sneeuwruimcapaciteit van de luchthaven van Oostende. Er werd ook verdergewerkt aan de optimalisering van het sneeuwruimplan. Een nieuwe opslagplaats voor het bewaren van dooikorrels werd door de eigen diensten gebouwd en laat een snelle en efficiënte herbevoorrading toe tijdens zware winterse omstandigheden. Ook de operaties met betrekking tot het vloeibare ontijzelingsmateriaal werden geoptimaliseerd: de installatie van een elektrisch pompsysteem met hoog debiet zorgde ervoor dat de vultijden van de ontijzelingsproeiwagens werden gehalveerd. Tevens wordt met dit systeem de kans op verliezen bij het vullen tot een minimum herleid, wat alleen maar ten goede komt aan het milieu.

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 geïnclassificeerd als schadelijk en is biologisch vlot afbreekbaar.

Tabel 14: Gebruikte grondstoffen: ontijzelingsproducten (EN1/AOSS5)

	2008	2009	2010	2011
Inschepingsvloer en taxiweg: Cryotech (kaliumacetaat) (vloeibaar - liter)	18 900	66 646	207 443	750
Inschepingsvloer en taxiweg: Cryotech (kaliumacetaat) (vast - kg)	0	40	11 325	0
Vliegtuigen ⁽¹⁾ (Type II) (liter)	5 577	8 433	23 760	3 272
Andere wegenis: dooikorrels (kg)	0	101	690	0
Aantal dagen winterdienst	12	11 + 3	46 + 17	2

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

2011 was een jaar zonder echt strenge winterperiode. Het verbruik van ontijzelingsproducten was vorig jaar dan ook lager dan in de voorgaande jaren én aanzienlijk lager dan in 2010 dat belangrijke vriesperiodes kende in januari-februari en november-december.

Het verbruik van de-icing producten door de afhandelingsmaatschappijen¹ bedraagt normalerwijze jaarlijks tussen 5 000 en 10 000 liter (afhankelijk van de weersomstandigheden). Ook hier noteren we voor het jaar 2011 een duidelijk lager verbruik. 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).

Tabel 15: Recyclage- en lozingsgraad gebruikte de-icing producten (EN2)

	2008	2009	2010	2011
Cryotech	0/100	0/100	0/100	0/100
De-icer voor vliegtuigen Type II	0/100	0/100	0/100	0/100

Voorkomen dodehoekongevallen

Dodehoekongevallen moeten voorkomen worden. Goed afgestelde spiegels zijn daarbij van groot belang. In mei 2011 werd op de Oostendse luchthaven een spiegelafstelplaats in gebruik genomen. Op spiegelafstelplaatsen kunnen vrachtwagenchauffeurs de spiegels van hun voertuigen correct afstellen. Tegen eind volgend jaar wil de Vlaamse overheid 20 nieuwe van deze afstelplaatsen realiseren.

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

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 is samengesteld uit vier verschillende ploegen, telkens bestaand uit 7 of 8 beveiligingsagenten, met aan het hoofd twee vaste postoversten die afwisselend de dienst waarnemen.

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 administratief verslag op, indien nodig.

Resultaten 2011

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, als ook opgenomen in een deontologische code. De verwerking van de genoemde gegevens (persoonsgegevens en camerabeelden) is technisch beveiligd en derhalve slechts beperkt toegankelijk.

De luchthaven van Oostende schenkt aandacht aan de rechten van zijn werknemers. Dit betekent dat de luchthaven geen onderscheid maakt tussen mensen op basis van de status, de herkomst of de situatie waarin hij of zij zich bevindt.

De luchthavenactiviteiten hebben geen directe impact op de mensenrechten. Indirect wordt rekening gehouden met de mensenrechten bij alle beslissingen die in de luchthaven genomen worden (**HR10**). De eerbiediging van de mensenrechten, de menselijke waardigheid en de beginselen van vrijheid, democratie en de rechtsstaat zijn gemeenschappelijke waarden van alle lidstaten van de Europese Unie, die dan ook door de luchthaven gerespecteerd worden (**HR1**).

Er zijn echter geen specifieke evaluaties hieromtrent beschikbaar.

Klachtenregister

De luchthaven bezit een klachtenregister. Klachten kunnen zowel telefonisch als per mail gemeld worden. Alle klachten worden opgevolgd en aan elke klacht wordt een gevolg gegeven naar de indiener ervan.

Zoals opgelegd in de milieuvergunning van de luchthaven, vindt zesmaandelijks een overlegcommissie plaats (Milieu-overlegcommissie) waarin verschillende belangengroepen vertegenwoordigd zijn (Stad Oostende, Gemeente Middelkerke, Deputatie, omwonenden, Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid (LNE), Internationale Luchthaven Oostende-Brugge). Ook hier kunnen klachten geuit worden.

Impact op de lokale bevolking (SO9 en SO10)

De luchthaven houdt alle gegevens van bestaande acties en installaties bij waarvan logischerwijs verondersteld kan worden dat ze een (potentiële) negatieve impact kunnen hebben op de lokale bevolking. Meer concreet betreft het gegevens met betrekking tot de vluchten (aantal, tijdstip), de geluidswaarde van de vliegtuigen (QC), de geluidsemissies (door meting op de meetposten en jaarlijkse bepaling van geluidscontouren) en gegevens van power testen. Deze gegevens staan elders in dit rapport reeds vermeld. De luchthaven heeft een potentieel negatieve impact op de omgeving met betrekking tot geluid en geur. Door voortdurende monitoring en regelmatig overleg met de omgeving kan de impact evenwel beperkt worden.

Ook het zo snel mogelijk omschakelen van het gebruik van APU's naar GPU's levert een bijdrage aan de beperking van de geluidsemissie in de omgeving van de luchthaven.

Bij nieuwe investeringsplannen wordt steeds een risico-analyse uitgevoerd teneinde reeds voor de start en uitvoering van het project de impact van het project te kunnen inschatten en indien nodig, milde-rende maatregelen te voorzien.

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 (PR3)

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 (PR3)

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 uitgiffe en het plaatsen op de website van een zomer-winterprogramma als de publicatie van advertenties in voornamelijk professionele media. De advertenties die de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge 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 Internationale Luchthaven Oostende-Brugge heeft tot op heden nog geen enkele sanctie, boete of waarschuwing wegens overtredingen op de wet op de reclame ontvangen.




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
APU	Auxiliary Power Unit
BAFA	Ben-Air Flight Academy
BCU	Bird Control Unit
BDOC	beleidsdomeinoverlegcomité
BWK	Biologische WaarderingsKaart
CDO	Continuous Descent Operation
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
EBOS	ICAO-code voor de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge
EOC	entiteitsoverlegcomité
EURAL	EUROPese AfvalstoffenLijst
FAVV	Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen
FOD	Foreign Object Debris

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.
GPU	Ground Power Unit
GRI	Global Reporting Initiative
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie)
IMJV	Integraal Milieujaarverslag
INM	Integrated Noise Model
KGA	Klein Gevaarlijk Afval
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
LNE	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid
LOVECO	LOkaalVEiligheidsCOmité
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
ODP	Ozon Depleting Product (ozonafbrekende stof)
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
Perishables	bederfelijke goederen
PRM	Persons with Reduced Mobility - personen met een verminderde mobiliteit
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	Rode lijsten zijn lijsten waarop per land de in hun voortbestaan bedreigde dier- en plantensoorten staan. Op de rode lijsten staan, naast de bedreigde soorten, beschermingsmaatregelen om deze soorten weer in aantal te laten toenemen.
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
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.
VMM	Vlaamse Milieu Maatschappij
vortex	spiraalvormige turbulentie of zogturbulentie
VSOA	Vrij Syndicaat voor het Openbaar Ambt
VTE	voltijds equivalent
WVI	West-Vlaamse Intercommunale

Verslag Toepassingsniveau		C	C+	B	B+	A	A+
Standaardonderdelen van informatievoorziening   	Inhoud van verslag: 1.1 2.1 – 2.10 3.1 – 3.8, 3.10 – 3.12 4.1 – 4.4, 4.14 – 4.15		Inhoud van verslag: Criteria voor niveau C en 1.2 3.9, 3.13 4.5 – 4.13, 4.16 – 4.17		Dezelfde criteria als voor niveau B		
	Niet nodig	Externe verificatie van het verslag	Managementbenadering informatievoorziening voor elke indicator categorie	Externe verificatie van het verslag	Managementbenadering informatievoorziening voor elke indicator categorie	Externe verificatie van het verslag	
	Geef informatie over minimaal 10 prestatie-indicatoren, inclusief minstens een van elke categorie: Economische aspecten, Milieuaspecten en Sociale aspecten		Geef informatie over minimaal 20 prestatie-indicatoren, inclusief minstens een van elke categorie: Economische aspecten, Milieuaspecten, Arbeidsomstandigheden, Mensenrechten, Maatschappij, Productverantwoordelijkheid		Geef informatie over alle G3 kern prestatie-indicatoren en prestatie-indicatoren van aanvullende sectorspecifieke richtlijnen* en houd rekening mee het materialiteit principe bij a) geef informatie over de indicator of b) leg uit waarom er geen informatie gegeven is		

* Definitieve versie van aanvullende sectorspecifieke richtlijnen

GRI-index

PROFIEL

1. Strategie en Analyse

Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI
1.1	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde van de organisatie over de relevantie van duurzame ontwikkeling voor de organisatie en haar strategie
1.2	Beschrijving van belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden

2. Organisationsprofiel

Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI
2.1	Naam van de organisatie
2.2	Voornaamste merken, producten en/of diensten
2.3	Operationele structuur van de organisatie, met inbegrip van divisies, werkmaatschappijen, dochterondernemingen en samenwerkingsverbanden
2.4	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie
2.5	Het aantal landen waar de organisatie actief is en namen van landen met ofwel grootschalige activiteiten, ofwel met specifieke relevantie voor de duurzaamheidskwesties die in het verslag aan bod komen
2.6	Eigendomsstructuur en de rechtsvorm
2.7	Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren die worden bediend en soorten klanten/begunstigden)
2.8	Omvang van de verslaggevende organisatie
2.9	Significante veranderingen tijdens de verslagperiode wat betreft omvang, structuur of eigendom
2.10	Onderscheidingen die tijdens de verslagperiode werden toegekend.

3. Verslagprofiel, reikwijdte en afbakening van het verslag

Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI
3.1	Verslagperiode (bijvoorbeeld fiscaal jaar of kalenderjaar) waarop de verstrekte informatie betrekking heeft
3.2	Datum van het meest recente verslag (indien van toepassing)
3.3	Verslaggevingscyclus (jaarlijks, tweejaarlijks, etc.)
3.4	Contactpunt voor vragen over het verslag of de inhoud ervan
3.5	Proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag
3.6	Afbakening van het verslag (bv. landen, divisies, dochterondernemingen, gehuurde faciliteiten, samenwerkingsverbanden, leveranciers).
3.7	Vermeld eventuele specifieke beperkingen voor de reikwijdte of afbakening van het verslag.
3.8	Basis voor verslaggeving over samenwerkingsverbanden, dochterondernemingen in gedeeltelijke eigendom, gehuurde faciliteiten, uitbestede activiteiten of andere entiteiten die de vergelijkbaarheid tussen verschillende verslagperiodes of verslaggevende organisaties aanzienlijk beïnvloeden.
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.
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)
3.11	Significante veranderingen ten opzichte van vorige verslagperiodes ten aanzien van reikwijdte, afbakening tot meetmethoden die voor het verslag zijn toegepast
3.12	Tabel waarin staat waar in het verslag de standaardonderdelen van de informatievoorziening terug te vinden zijn
3.13	Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het betrekken van externe assurance van het verslag

4. Bestuur, verplichtingen en betrokkenheid

Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI
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
4.2	Geef aan of de voorzitter van het hoogste bestuurslichaam eveneens een leidinggevende functie heeft.
4.3	Voor organisaties met een enkelvoudige bestuursstructuur: vermeld het aantal onafhankelijke en/of niet-leidinggevende leden van het hoogste bestuurslichaam.
4.4	Mechanismen die aandeelhouders en medewerkers de gelegenheid geven om aanbevelingen te doen aan of medezeggenschap uit te oefenen op het hoogste bestuurslichaam
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)

4.6	Processen waarmee het hoogste bestuurslichaam waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden
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
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
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.
4.10	Processen voor het evalueren van de eigen prestaties van het hoogste bestuurslichaam, in het bijzonder betreffende economische, milieugerelateerde en sociale prestaties
4.11	Toelichting over de toepassing van het voorzorgsprincipe door de verslaggevende organisatie.
4.12	Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven die de organisatie onderschrijft
4.13	Lidmaatschap van verenigingen (zoals brancheverenigingen) en/of nationale/internationale belangenorganisaties
4.14	Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken
4.15	Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden die moeten worden betrokken
4.16	Benadering van het betrekken van belanghebbenden, waaronder de frequentie ervan per type en groep belanghebbenden
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

MANAGEMENTBENADERING

G3 DMA	Verslaggevingselement volgens GRI
DMA EC	Informatievoorziening over managementbenadering : economische aspecten (EC)
Aspecten	Economische prestaties
	Marktaanwezigheid
	Indirecte economische effecten
DMA EN	Informatievoorziening over managementbenadering : milieu-aspecten (EN)
Aspecten	Materialen
	Energie
	Water
	Biodiversiteit
	Luchtemissies, afvalwater en afvalstoffen
	Producten en diensten
	Naleving
	Transport
	Algemeen
	Geluid
DMA LA	Informatievoorziening over managementbenadering: arbeidsomstandigheden en volwaardig werk (LA)
Aspecten	Werkgelegenheid
	Verhouding tussen werkgever en werknemer
	Gezondheid en veiligheid
	Opleiding en onderwijs
	Diversiteit en kansen
	Gelijk loon voor mannen en vrouwen
DMA HR	Informatievoorziening over managementbenadering: Mensenrechten (HR)
Aspecten	Investerings- en inkoopbeleid
	Verbod op discriminatie
	Vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen
	Uitbanning van kinderarbeid
	Preventie van gedwongen en verplichte arbeid
	Beleid inzake beveiliging
	Rechten van de inheemse bevolking
	Beoordeling
	Herstel
DMA SO	Informatievoorziening over managementbenadering: Maatschappij (SO)
Aspecten	Gemeenschap
	Corruptie
	Publiek beleid
	Concurrentiebelemmerend gedrag
	Naleving
DMA PR	Informatievoorziening over managementbenadering: Productverantwoordelijkheid (PR)
Aspecten	Gezondheid en veiligheid van consumenten
	Etikettering van producten en diensten

	Marketingcommunicatie
	Privacy van klanten
	Naleving
PRESTATIE-INDICATOREN	
Economie	
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI
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
EC2	Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering
EC3	Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringsplan van de organisatie
EC4	Significante financiële steun van een overheid
Marktaanwezigheid	
EC5	Spreading in de verhouding tussen het standaard aanvangssalaris en het lokale minimumloon op belangrijke bedrijfslocaties
EC6	Beleid, methoden en deel van uitgaven betreffende lokaal gevestigde leveranciers op belangrijke bedrijfslocaties
EC7	Procedures voor lokale personeelswerving en aandeel van het topkader dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap op belangrijke bedrijfslocaties
AOSS1 (AO1)	Jaarlijks totaal aantal passagiers, verdeeld over binnenlandse en internationale vluchten
AOSS2 (AO2)	Jaarlijks aantal vliegtuigbewegingen onderverdeeld in dag en nacht, verdeeld over commerciële, niet-commerciële, vracht en militaire vluchten
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
EC9	Inzicht in en beschrijving van significante indirecte economische gevolgen, waaronder de omvang ervan
Milieuaspecten	
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI
Materialen	
EN1	Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume
EN2	Percentage van de gebruikte materialen dat bestaat uit afval uit externe bronnen
Energie	
EN3	Direct energieverbruik door primaire energiebron
EN4	Indirect energieverbruik door primaire bron
EN5	Energie die bespaard is door besparingen en efficiëntieverbeteringen
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
EN7	Initiatieven ter verlaging van het indirecte energieverbruik en reeds gerealiseerde verlaging
Water	
EN8	Totale wateronttrekking per bron
EN9	Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft
EN10	Percentage en totaal volume van gerecycled en hergebruikt water
AOSS3 (AO4)	Kwaliteit van het regenwater, afhankelijk van vigerende wet- en regelgeving
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
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
EN13	Beschermde of herstelde habitats
EN14	Strategieën, huidige maatregelen en toekomstige plannen voor het beheersen van de gevolgen van de biodiversiteit
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
Luchtemissies, afvalwater en afvalstoffen	
EN16	Totale directe en indirecte emissie van broeikasgassen naar gewicht
EN17	Andere relevante indirecte emissie van broeikasgassen naar gewicht
EN18	Initiatieven ter verlaging van de emissies van broeikasgassen en gerealiseerde verlagingen
EN19	Emissie van ozonafbrekende stoffen naar gewicht
EN20	NOx, SOx en andere significante luchtemissies naar type en gewicht
EN21	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming
EN22	Totaalgewicht afval naar type en verwijderingsmethode
EN23	Totaal aantal en volume van significante lozingen

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
EN25	Benaming, grootte, beschermingsstatus en biodiversiteitswaarde van wateren en gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en -afvloeiing van de verslaggevende organisatie
AOSS4 (AO5)	Omgevingsluchtkwaliteitsniveaus gerelateerd aan de immissieconcentratie in µg/m³ of ppm zoals wettelijk bepaald
AOSS5 (AO6)	Vliegtuig en verhardingen luchtzijde waarop de-icing/anti-icing vloeistof wordt gebruikt en behandeld (m³/ton)
Producten en diensten	
EN26	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten en de omvang van deze compensatie
EN27	Percentage producten dat is verkocht en waarvan de verpakking is ingezameld, naar categorie
Naleving	
EN28	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieuwet- en -regelgeving
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
Algemeen	
EN30	Totale uitgaven aan en investeringen in milieubescherming naar type
Geluid	
AOSS6 (AO7)	Aantal en percentage wijziging van inwoners wonende in de gebieden die door het geluid worden beïnvloed
Sociale aspecten: Arbeidsomstandigheden en volwaardig werk	
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI
Werkgelegenheid	
LA1	Totale personeelsbestand naar type werk, arbeidsovereenkomst en regio
LA2	Totaal aantal en snelheid van personeelsverloop per leeftijdsgroep, geslacht en regio
LA3	Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor deeltijdmedewerkers, per grootschalige activiteit
LA15	Aantal personeelsleden die na ouderschapsverlof het werk hervatten (per geslacht) en op de luchthaven blijven werken.
Verhouding tussen werkgever en werknemer	
LA4	Percentage medewerkers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt
LA5	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen, inclusief of dit wordt gespecificeerd in collectieve overeenkomsten.
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
LA7	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen per regio.
LA8	Opleidings-, trainings-, advies-, preventie- en risicobeheersingsprogramma's ten behoeve van personeelsleden, hun families of omwonenden in verband met ernstige ziekten
LA9	Afspraken over arbo-onderwerpen vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden
Opleiding en onderwijs	
LA10	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie
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.
LA12	Percentage medewerkers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling
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.
Gelijk loon voor mannen en vrouwen	
LA14	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen per medewerkerscategorie
Sociale aspecten: Mensenrechten	
Prestatie-indicator	Beschrijving
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
HR2	Percentage belangrijke leveranciers en aannemers die getoetst zijn op naleving van de mensenrechten en op getroffen maatregelen
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
Verbod op discriminatie	
HR4	Totaal aantal gevallen van discriminatie en de getroffen maatregelen
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.
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
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
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
Rechten van de inheemse bevolking	
HR9	Totaal aantal gevallen van overtreding van de rechten van de inheemse bevolking, alsmede de getroffen maatregelen
Beoordeling	
HR10	Percentage en totaal aantal activiteiten die werden onderworpen aan een doorlichting met betrekking tot de mensenrechten en/of aan beoordelingen met betrekking tot hun impact.
Herstel	
HR11	Aantal geregistreerde klachten met betrekking tot de mensenrechten die werden behandeld en opgelost via de formele klachtenprocedure.
Sociale aspecten: Maatschappij	
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI
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
SO9	Activiteiten met significante potentiële of effectieve negatieve impact op lokale gemeenschappen
S10	Preventieve en milderende maatregelen die werden geïmplementeerd bij activiteiten met significante potentiële of effectieve negatieve impact op lokale gemeenschappen
AOSS7 (AO8)	Effectief of geschat aantal mensen dat vrijwillig of gedwongen verhuisd of onteigend werd door luchthavenontwikkeling, onderverdeeld per project
Corruptie	
SO2	Percentage van en totaal aantal bedrijfseenheden geanalyseerd op corruptiegerelateerde risico's
SO3	Percentage van het personeel dat training in anticorruptiebeleid en -procedures van de organisatie heeft gevolgd.
SO4	Maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van gevallen van corruptie
Publiek beleid	
SO5	Standpunten betreffende publiek beleid en deelname aan de ontwikkeling ervan, evenals lobbyen.
SO6	Totale waarde van financiële en in-natura bijdragen aan politieke partijen, politici en gerelateerde instellingen per land.
Concurrentiebelemmerend gedrag	
SO7	Totaal aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kartel-, en monopolistische praktijken, alsmede de resultaten van deze rechtszaken.
Naleving	
SO8	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en regelgeving
Sociale aspecten: Productverantwoordelijkheid	
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI
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
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.
AOSS8 (AO9)	Aantal wildlife strikes
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
PR4	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten, naar type resultaat.
PR5	Beleid ten aanzien van klanttevredenheid, met inbegrip van resultaten van onderzoeken naar de klanttevredenheid.
Marketingcommunicatie	
PR6	Programma's voor de naleving van wetten, standaarden en vrijwillige codes met betrekking tot marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring.

PR7	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring, naar type resultaat.
Privacy van klanten	
PR8	Totaal aantal gegronde klachten over inbreuken op de privacy van klanten en het kwijtraken van klantgegevens.
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.

Legende:

XX.Y	Kernindicator
AOSS	Kernindicator in airport operator sector supplement

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,
Petra Inghelbrecht (Grontmij), Annelies Verlee (Grontmij)

Eindredactie

Els Jaques

Verantwoordelijke uitgever

Gino Vanspauwen, Algemeen Directeur

Lay-out en druk

BZ - AFM
Digitale Drukkerij
Nadia De Braekeler
Salto Reclame (cover)

Papier

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

Fotografie

Luchthaven Oostende, Sven de Bevere, Andre Deblauwe,
Nico Deblauwe, Westtoer, Toerisme Brugge

Depotnummer

D/2012/3241/025

Uitgave

Juni 2012

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 2011 -
Internationale Luchthaven Oostende-Brugge"

