

Internationale Luchthaven Oostende-Brugge



Duurzaamheids- en Jaarverslag 2012

Inhoudstafel

Over dit verslag	3
Reikwijdte	3
Richtlijnen Global Reporting Initiative en verificatie van dit verslag	3
Dataverzameling	3
Stakeholderbevraging	3
Voorwoord	5
Mission statement	7
Organisatieprofiel	9
Historiek	10
Marktaanwezigheid	12
Stakeholders	14
Personeel	16
Organigram	18
Trafiek	21
Formele overlegstructuren	24
Human Resources	26
Veiligheid en gezondheid	30
Opleidingen	32
Diversiteit en kansen	34
Economische aspecten en financiële resultaten	37
Financiële resultaten	38
Investerings met eigen middelen	42
Milieu-investeringen	44
Jaarrekening boekjaar 2012	
Balans boekjaar 2012	48
Resultatenrekening 2012	50

Over dit verslag

Milieuprestaties	53
Energie	55
Water	59
Biodiversiteit - Flora	63
Biodiversiteit - Fauna	69
Afval	76
Geluid	87
Milieu-overlegcommissie	97
Lucht	101
Safety	104
Veiligheidspolitiek	105
Verdere professionalisering van de veiligheidsdiensten op de luchthaven	106
Bedrijfszekerheid en noodplanning	106
De-icing	107
Security	109
Social	
Mensenrechten	111
Klachtenregister	111
Impact op de lokale bevolking	112
Gezondheid en veiligheid van consumenten	112
PRM-dienstverlening	112
Etikettering	113
Marketingcommunicatie	113
Begrippenlijst	115
GRI-index	120
Stakeholderbevraging	
Colofon	132

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 2012 en haar prestaties inzake duurzame ontwikkeling. Dit verslag omvat een update van het duurzaamheids- en jaarverslag 2011 waarbij de duurzaamheidsindicatoren verder geëvalueerd en gelinkt worden aan de genomen en geplande maatregelen.

De Internationale Luchthaven Oostende-Brugge volgt bij het opstellen van het verslag de richtlijnen van het Global Reporting Initiative (GRI 3.1) en inclusief het sectorsupplement voor luchthavenexploitanten (AOSS).

Reikwijdte

De informatie heeft betrekking op het verslagjaar dat loopt van 1 januari tot en met 31 december 2012. In de mate van het mogelijke worden trends via cijfers voor de periode 2008-2012 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 omtrent 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 en in het verleden gehanteerde methodieken. Indien hiervan is afgeweken, wordt dit aangegeven in de tekst.

Stakeholderbevraging

Feedback omtrent het duurzaamheidsbeleid van de luchthaven is belangrijk. Om te onderzoeken wat stakeholders vinden van het duurzaamheidsbeleid van de luchthaven, is daarom een stakeholderbevraging opgesteld die rechtstreeks kan ingevuld worden via de link <http://www.surveymonkey.com/s/YLYL38T>. We verzoeken alle stakeholders van de luchthaven dan ook vriendelijk om het invulformulier te vervolledigen en in te dienen. De ontvangen input wordt ten eerste geapprecieerd en geëvalueerd teneinde de rapportage en werking van de luchthaven met betrekking tot duurzaamheid verder te verbeteren. In het kader van het milieuzorgsysteem zal in het najaar van 2013 nog bijkomend stakeholderoverleg plaatsvinden.



Verklaring GRI toepassingsniveau check

GRI verklaart hierbij dat het "Duurzaamheids- en Jaarverslag 2012" 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. Voor methodologie, zie www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

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

Amsterdam, 15 mei 2013

Nelmara Arbex
Adjunct President-Directeur
Global Reporting Initiative



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

Disclaimer: In het geval dat de betreffende verslaglegging externe links geeft, zoals naar audiovisueel materiaal, is het van belang te begrijpen dat dit Statement alleen van toepassing is op het ingediende materiaal aan GRI ten tijde van de Check op 2 april 2013. 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,

Daar waar de passagierstrafiek goed stand hield, sloeg de crisis de laatste jaren ongemeen hard toe in de luchtvrachtsector. Veel kleinere maatschappijen legden de boeken neer of verkozen met een sterk ingekrompen vloot verder te werken. Bovendien wordt meer en meer vracht met passagierstoestellen van grote maatschappijen (die enkel op de grote luchthavens vliegen) verscheept (de zogenaamde "belly freight") in plaats van met full cargo toestellen.

Er is bovendien een ongemeen harde concurrentieslag gaande tussen de vele cargoluchthavens in en rond de lage landen. De luchthaven van Oostende strijdt omwille van de haar opgelegde restricties met betrekking tot nachtvluchten op zijn zachtst gezegd niet met gelijke wapens. Daar Oostende geen DHL of TNT kan binnenhalen (die vliegen immers vooral 's nachts) kunnen ook maatschappijen die samenwerken met deze integrators niet aangetrokken worden.

Bovenop de ongebreidelde concurrentiestrijd met ongelijke middelen heerst al enkele jaren een wereldwijde crisis, die ervoor zorgt dat de hoeveelheid te vervoeren vracht daalt. We stellen bovendien vast dat de vraag naar bepaalde luxegoederen die per vliegtuig dienen aangevoerd te worden, eveneens gedaald is. Dit resulteert in een daling van het aantal vluchten. Dit is niet alleen zo in Oostende, maar ook bij onze concurrenten.

In een sterk krimpende markt is het belangrijk om de bestaande klanten goed te verzorgen zodat deze niet ingaan op de aantrekkelijke voorwaarden van concurrenten. In afwachting van het einde van de crisis werd en wordt daar nu meer dan ooit op ingezet.

Omdat wij geloven dat de toekomst weggelegd is voor bedrijven, en meer specifiek luchthavens, die milieu en duurzaamheid hoog in het vaandel dragen, is de luchthaven in 2012 gestart met de introductie van een milieuzorgsysteem conform ISO 14001:2004. Op 24/05/2013 behaalde de luchthaven het ISO 14001:2004 certificaat. De luchthaven wil ernaar streven om voortdurend te verbeteren op het vlak van milieu en een stap verder te gaan dan waartoe de wet verplicht. Aangezien de luchthaven hiertoe pro-actief tewerk wil gaan, werd er gekozen voor een gestructureerde, beleidsmatige aanpak van de milieuzorg. Zo vertonen de milieuresultaten van 2012 op diverse vlakken opnieuw positieve evoluties met betrekking tot milieu en duurzaamheid in het algemeen:

- een verdere reductie van de geluidscontouren;
- een verdere daling van het waterverbruik;
- de bijkomende plaatsing van een KWS-afscheider om de verontreiniging van het hemelwater maximaal te beperken;
- de aankoop van bijkomende middelen om vogelslachtoffers te beperken; een betere registratie van de birdstrikes;
- de aankoop van bijkomende machines om de veiligheid op de luchthaven te garanderen bij winterweer;

Het blijft onze doelstelling deze trend de komende jaren verder te zetten teneinde zo onze duurzaamheidsprestaties voortdurend te verbeteren.

Gino Vanspauwen,
Algemeen Directeur

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



www.amazing-advertising.be



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

Mission statement

Het is onze ambitie om een aantrekkelijke, efficiënte en duurzame luchthaven 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.

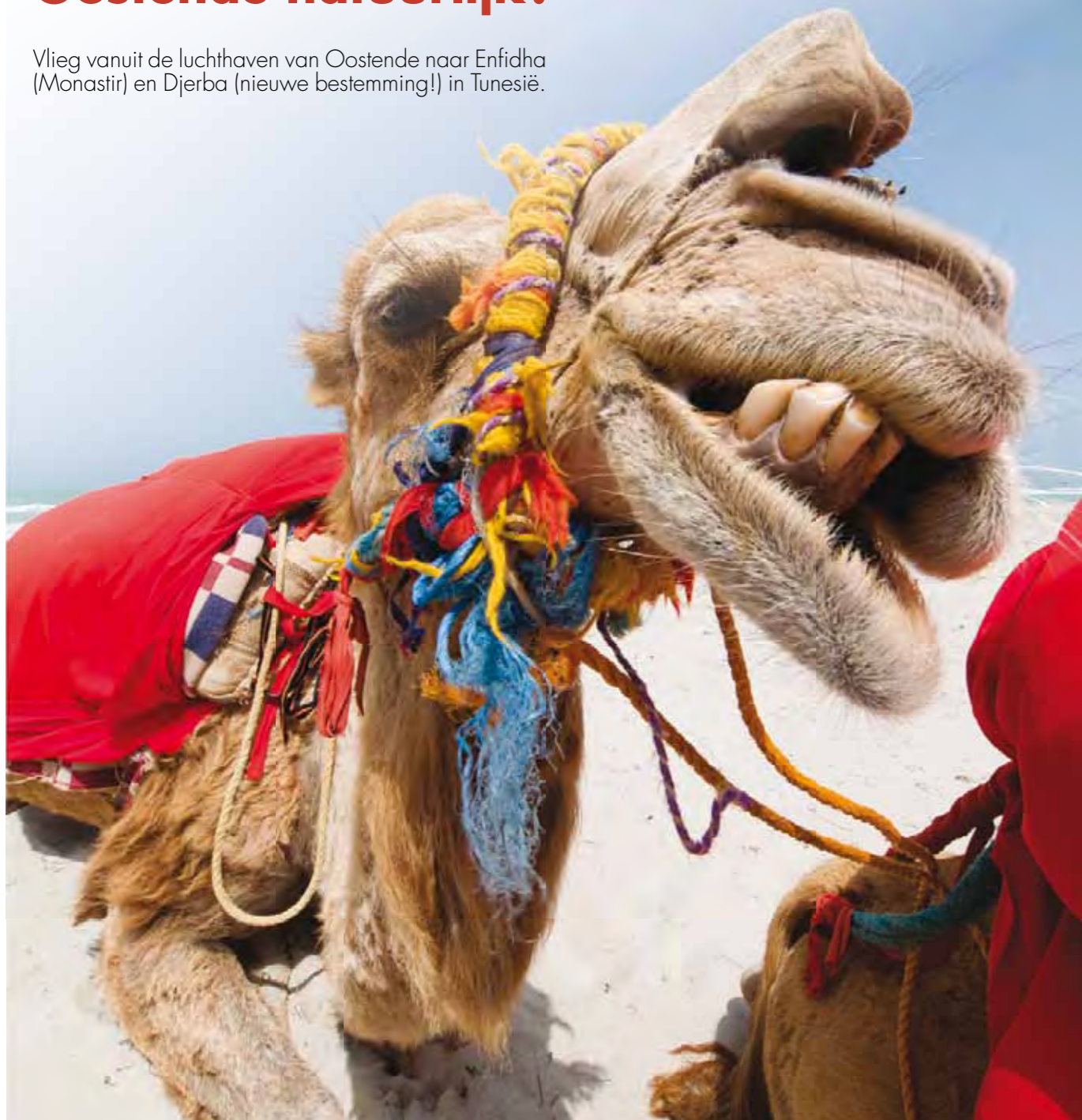
Daar waar de luchthaven zich in de eerste plaats profileert als een cargoluchthaven, mogen we niet vergeten dat de luchthaven ook haar rol vervult als passagiersluchthaven en als luchthaven voor overheidsdiensten (beloodsing, politie, douane, milieucontrole op zee, ...).

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

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

Vliegen naar Tunesië? Vanuit de luchthaven van Oostende natuurlijk!

Vlieg vanuit de luchthaven van Oostende naar Enfidha (Monastir) en Djerba (nieuwe bestemming!) in Tunesië.



Vanuit de Oostendse luchthaven kan je ook reizen naar Alicante, Mallorca, Tenerife, Malaga, Gran Canaria, Izmir, Antalya, Bodrum, Kreta, Kos en Rhodos.



Nieuwpoortsesteenweg 889 t +32(0)59 80 20 08
8400 Ostend, Belgium f +32(0)59 70 55 12

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), 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.

We cover the entire product range
Ostend-Bruges International Airport
Bigger than you think . . .

Key facilities:
Flexible 24/7 airport operations • Fast turnarounds • Top quality facilities for perishables, oversized cargo and livestock • EU veterinary inspection post

AIRPORT OSTEND - BRUGES
T: +32(0)59 80 20 08 • F: +32(0)59 70 55 12 • Email: cathy@ost.aero
Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Ostend, Belgium • www.ost.aero

FAST • FLEXIBLE • FRIENDLY

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 vrachtloods 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 tezelfdertijd 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 2012. Oostende is inzake passagierstrafiek vooral een vertrekvluchthaven in tegenstelling tot de vrachtrafiek waarbij Oostende zowel vertrekpunt als bestemming is.

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

¹ World Airways en Nordic Global Airlines vliegen 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



Marktaanwezigheid

De passagiersvluchten in 2012 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). In 2013 wordt opnieuw de bestemming 'Djerba' toegevoegd aan het vluchtaanbod vanuit Oostende.

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

Aantal vervoerde passagiers	2012	2011	2010
Internationale vluchten	199 478	169 783	173 096
Binnenlandse vluchten	33 173	62 899	40 542
Totaal	232 651	232 682	213 638



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 dertien 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, werd een stakeholderbevraging opgesteld. Meer informatie hieromtrent kunt u terugvinden op pagina 3 'Over dit verslag – Stakeholderbevraging'. 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 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
Klanten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Passagiers en bezoekers ▪ Concessiehouders ▪ Luchtvaartmaatschappijen ▪ Afhandelingsmaatschappijen ▪ Vlieg scholen en vliegclub 	Website www.ost.aero Teletekst Individuele gesprekken Advertenties Notice to Airmen (NOTAM)
Sectorpartners: <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 	Regelmatige afstemming

Stakeholdergroep	Specifieke informatie-, communicatie- en consultatiekanalen
Partners: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vlaamse overheidsdiensten: Agentschap Infrastructuur, Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, Afdeling Luchthavenbeleid, managementondersteunende diensten (Afdeling Juridische Dienstverlening, Afdeling Personeel & Logistiek, ...), Gemeenschappelijke Dienst Preventie en Bescherming, ... ▪ Leveranciers ▪ Kennis- en onderzoeksinstellingen 	(meerjaren)contracten Individuele gesprekken en afstemming Jaarverslag Werkgroep Personeel
Maatschappij: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Omwonenden ▪ Geïnteresseerden ▪ Spotters ▪ Jobstudenten 	Website www.ost.aero Milieu-overlegcommissie Klachtenregistratie en -behandeling Advertenties
Overheden: <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 	Milieu-overlegcommissie Internet Jaarverslag Regelmatige afstemming Audits
Medewerkers: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Luchthaven Oostende ▪ Familieleden personeel ▪ Vakbonden 	Intranet Personeelsmagazine 13 Dienstnota's en berichten aan personeel via uithangborden Directe mail Subentiteitsoverlegcomité (SEOC) Teambuilding en personeelsactiviteiten

Personeel

Op 31/12/2012 telden we 130 personeelsleden bij de DAB Luchthaven Oostende. We kennen een stijging van 5 personeelsleden ten opzichte van 31/12/2011.

Het organigram vertoont een aantal wijzigingen ten opzichte van 2011. Door de indiensttreding van de nieuwe Fire & Rescue Manager werd de luchthavenbrandweer terug losgekoppeld van het departement Airside Operations. De Fire & Rescue Manager rapporteert rechtsreeks aan de Algemeen Directeur.

In de loop van 2012 werden 12 vacatures ingevuld: 1 Fire & Rescue Manager, 1 elektricien, 2 Duty Operations Officers, 4 beveiligingsagenten, 1 medewerker voor de dienst Marshalling & Bird Control Unit, 1 medewerker voor de dienst Boekhouding, 1 personeelsverantwoordelijke en 1 medewerker voor de personeelsadministratie. Daarnaast werd, net zoals vorig jaar, beroep gedaan op jobstudenten gedurende de maanden juli en augustus: 2 studenten in de maand juli en 2 studenten in de maand augustus die werden ingezet in het departement Security en de schoonmaakploeg, en 1 student die werd ingezet in de boekhouding.

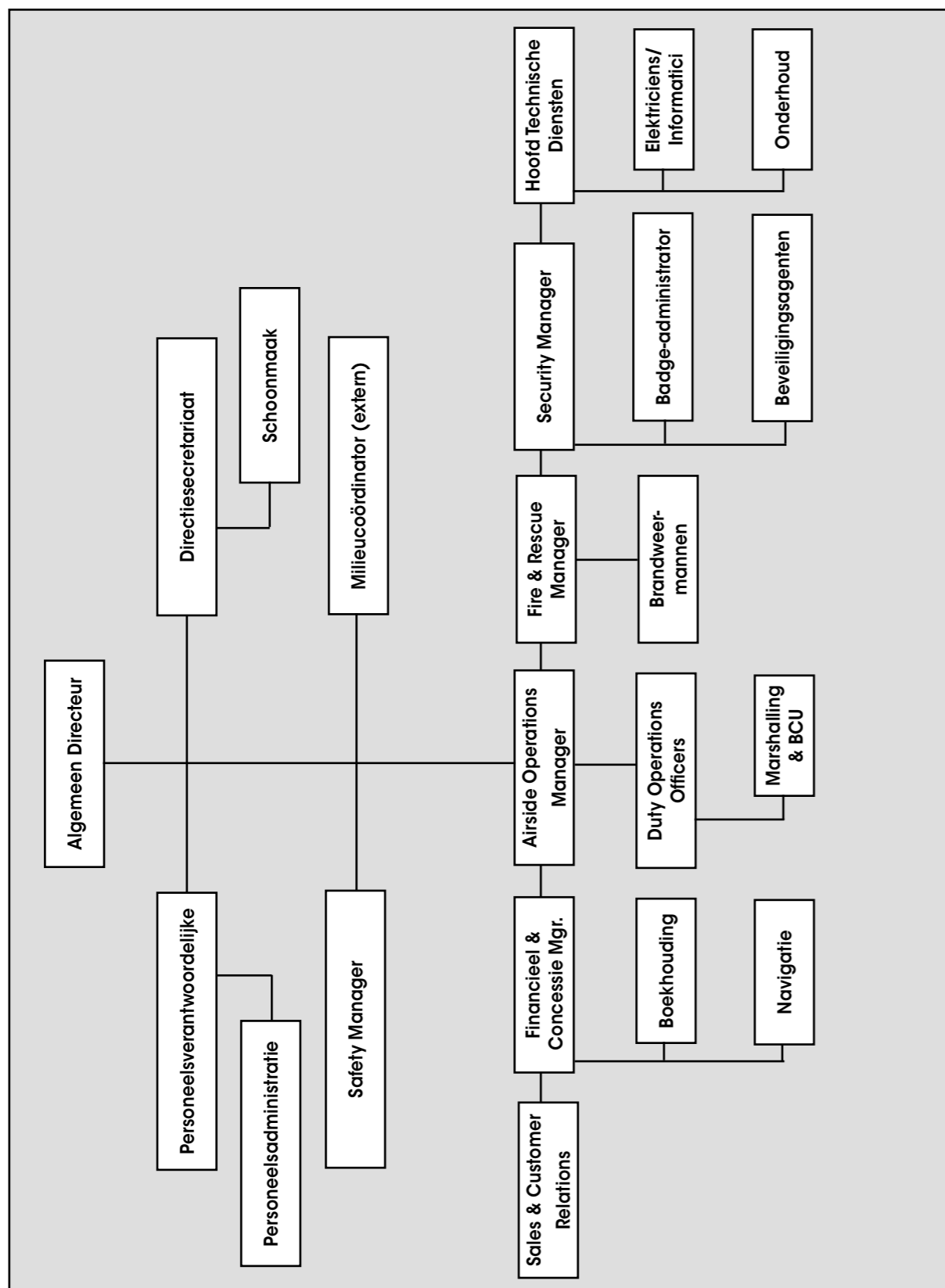
Net zoals voorgaande jaren werd er 1 externe Sales & Customer Relations Consultant tewerkgesteld via een insourcing contract met de WVI.

Meer uitgebreide informatie omtrent Human Resources vindt u op de pagina's 26-35 van dit verslag.

Situatie op 31 december 2012

	Aantal	VTE's
Algemeen Directeur	1	1
Directiesecretariaat	1	0,8
Schoonmaak	4	4
Personeelsadministratie	3	3
Safety Manager	1	0,8
Financieel & Concessie Departement		
Financieel & Concessie Manager	1	1
Boekhouding	2	2
Navigatie	4	3,6
Airside Operations		
Airside Operations Manager	1	1
Duty Operations Officers	7	7
Marshalling & Bird Control Unit	10	10
Fire & Rescue Manager	1	1
Brandweermannen	37	36,8
Security		
Security Manager	1	1
Beveiligingsagenten	38	37,25
Badge-administrator	1	1
Technische Diensten		
Hoofd Technische Diensten	1	1
Elektriciens/informatici	7	7
Technische dienst	2	2
Geen prestaties (zowel voltijds onbetaald verlof als voltijdse loopbaanonderbreking)	7	0
Totaal	130	121,25
Sales & Customer Relations Consultant	1	1

1 voltijds equivalent



Vliegen naar Spanje? Vanuit de luchthaven van Oostende natuurlijk!

Vlieg vanuit de luchthaven van Oostende naar Spanje en de Canarische Eilanden: Alicante, Mallorca, Tenerife, Malaga, Gran Canaria.



Vanuit de Oostendse luchthaven kan je ook reizen naar Kreta, Kos, Rhodos, Izmir, Antalya, Bodrum, Enfidha (Monastir) en Djerba (nieuwe bestemming!).



Vliegen naar Griekenland? Vanuit de luchthaven van Oostende natuurlijk!

Vlieg vanuit de luchthaven van Oostende naar de Griekse eilanden Kreta, Kos en Rhodos.



Vanuit de Oostendse luchthaven kan je ook reizen naar Alicante, Mallorca, Tenerife, Malaga, Gran Canaria, Izmir, Antalya, Bodrum, Enfidha (Monastir) en Djerba (nieuwe bestemming!).



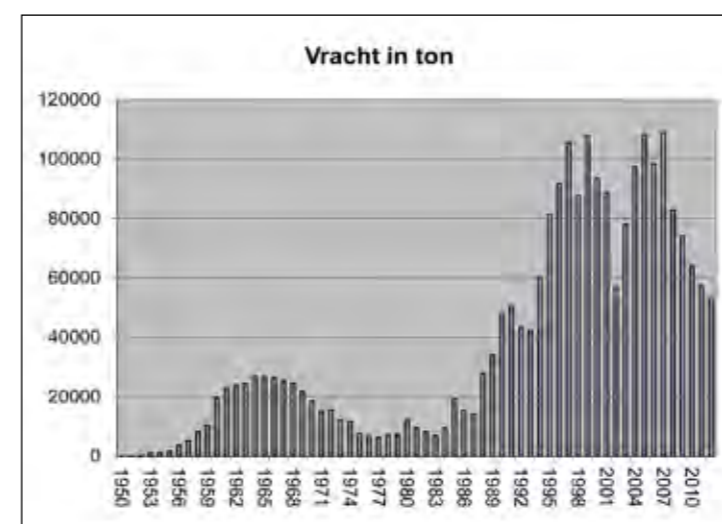
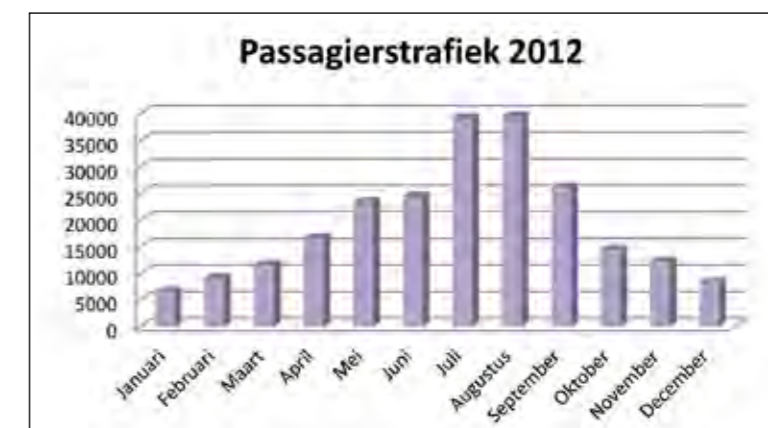
Nieuwpoortsesteenweg 889 t +32(0)59 80 20 08
8400 Ostend, Belgium f +32(0)59 70 55 12

Trafiek

Passagiers

Met betrekking tot de passagierstrafiek stellen we vast dat de cijfers zo goed als ongewijzigd zijn ten opzichte van 2011: 232 651 passagiers in 2012 tegenover 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 2011 daalde het vrachtvervoer in 2012 met 7,3% tot 53 166 ton.

Deze daling kan toegeschreven worden aan de volgende factoren:

- de wereldwijde crisis die ervoor zorgt dat de hoeveelheid te vervoeren vracht daalt;
- de stijging van de "belly freight" (met passagierstoestellen van grote maatschappijen, die enkel op de grote luchthavens vliegen, in plaats van met full cargo toestellen);

Het ontbreken van een integrator (DHL, TNT, ...) blijft de luchthaven parten spelen. In een luchthaven waar een integrator aan het werk is, dienen klanten zich haast automatisch aan.

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

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

Bewegingen

In 2012 noteerde de luchthaven een daling van 23,6%: van 37 555 bewegingen in 2011 naar 28 689 bewegingen in 2012. De daling van het aantal bewegingen heeft duidelijk te maken met de crisis. Het merendeel van de bewegingen wordt immers gegenereerd door de zogenaamde general aviation component die op de luchthaven van Oostende hoofdzakelijk trainings- en touringvluchten uitvoert (onder andere door de leden van de vliegclub die gevestigd is op de luchthaven en de drie pilotscholen die trainingen aanbieden op de luchthaven).

- terugval van de trainingsvluchten van 16 412 bewegingen in 2011 naar 13 252 bewegingen in 2012 (-19,3%);
- terugval van de touringvluchten van 10 575 bewegingen in 2011 naar 7 099 bewegingen in 2012 (-32,9%).

Toestellen (MTOW ¹)	2012	2011	2010	2009	Maximum
≤ 6 ton	24 789	33 240	33 352	33 183	34 000
> 6 ton	3 900	4 315	4 523	4 173	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.

Trafiekcijfers 2012 -2011 -2010

	2012	2011	2010
Vracht (in ton)	53 166	57 381	64 041
Aantal passagiers	232 651	232 682	213 638
Aantal bewegingen ²	28 689	37 555	37 875

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 2012 130 personeelsleden tewerkgesteld door de Vlaamse overheid (121,25 VTE). De verdeling voltijds-deeltijds vertoont geen wijziging ten opzichte van 2011.

Het personeelsbestand bestond op 31/12/2012 uit 74 statutaire en 56 contractuele personeelsleden: een verhouding van 57% statutairen en 43% contractuelen, tegenover 30% statutairen en 70% contractuelen eind 2011.

Tewerkstelling (LA1)

	2012	2011	2010
Vlaamse overheid (VTE)	130 (121,25)	125 (119,45)	128 (120,5)
voltijds/deeltijds	95% / 5%	95% / 5%	92% / 8%
statutair/contractueel	57% / 43%	30% / 70%	33% / 67%
Privé-ondernemingen en diensten	208*	193	224
Overheidsdiensten	77	79	81

*aangepast t.o.v. vorig jaarverslag

De cijfers met betrekking tot de Vlaamse overheid zijn per 31/12/20XX; voltijds en deeltijds, exclusief interims.

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.

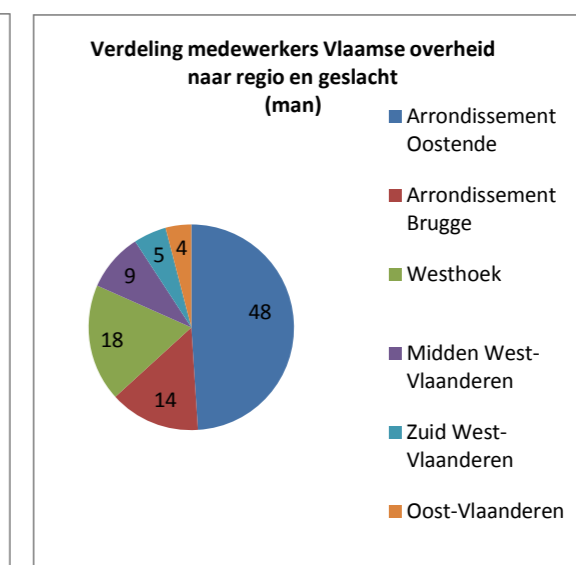
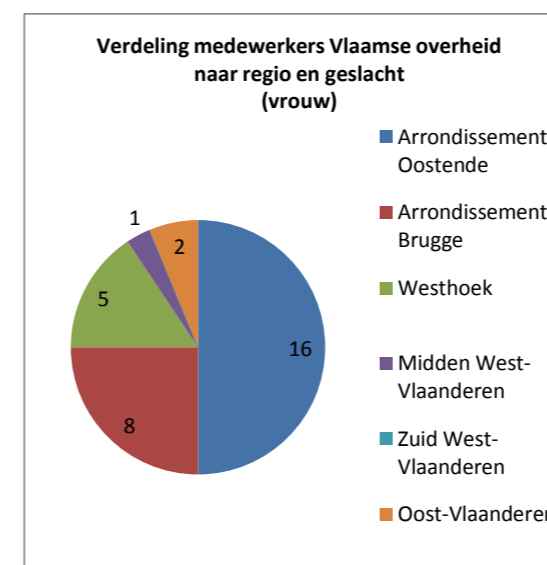
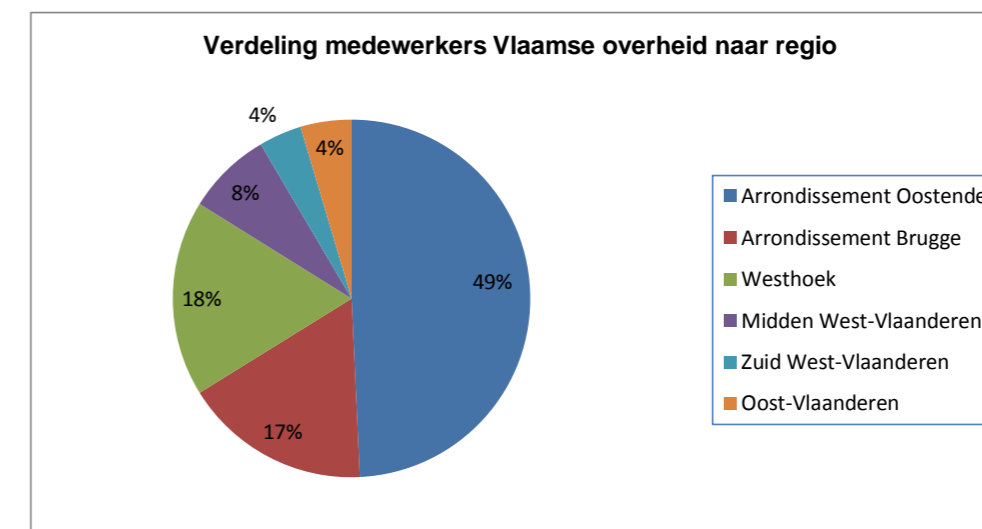
Op de Oostendse luchthaven werken heel wat personeelsleden met een hoog aantal dienstjaren, wat duidt op een laag personeelsverloop. Er worden echter regelmatig nieuwe vacatures opengesteld. Ongeveer 31% van het personeel telt minder dan 5 dienstjaren. Het gemiddeld aantal dienstjaren bedraagt 9,9 jaar, tegenover 10,7 jaar in 2011 en 10,9 jaar in 2010. De gemiddelde leeftijd van het medewerkersbestand bedraagt 43 jaar, net zoals in 2011 en 2010.

Het aantal vrouwelijke personeelsleden is opnieuw gestegen: 25% van de medewerkers, tegenover 22% in 2011 en 21% in 2010. Op managementniveau zijn er meer vrouwelijke (5) dan mannelijke (4) medewerkers. Het grootste departement, Airside Operations, bestaande uit de Duty Operations Officers, de Marshalling en Bird Control Unit en de luchthavenbrandweer, bestaat nog steeds uitsluitend uit mannelijke medewerkers. Het geslacht van de medewerkers is geenszins een selectiecriteria voor tewerkstelling in deze diensten. Vrouwen en mannen worden in alle aanwervingsprocedures gelijk beoordeeld.

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

regio	aantal
Arrondissement Oostende	64
Arrondissement Brugge	22
Westhoek (Arr. Ieper - Veurne - Diksmuide)	23
Midden West-Vlaanderen (Arr. Tielt - Roeselare)	10
Zuid West-Vlaanderen (Arr. Kortrijk)	5
Oost-Vlaanderen	6
Totaal	130

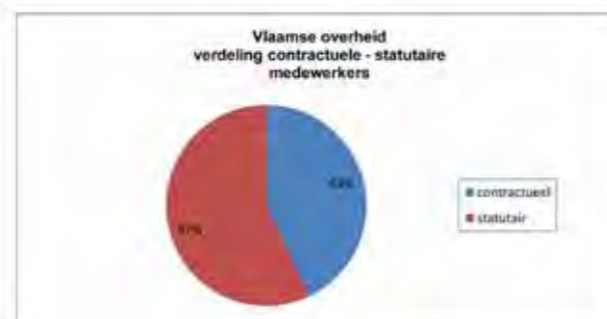
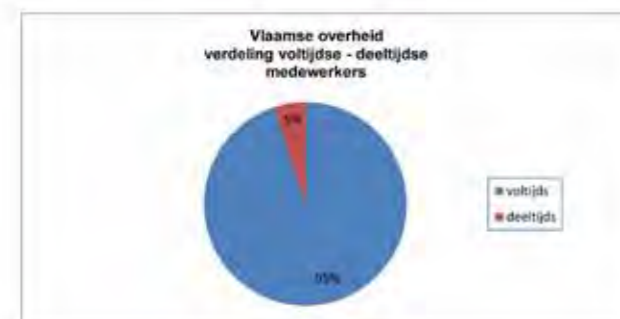
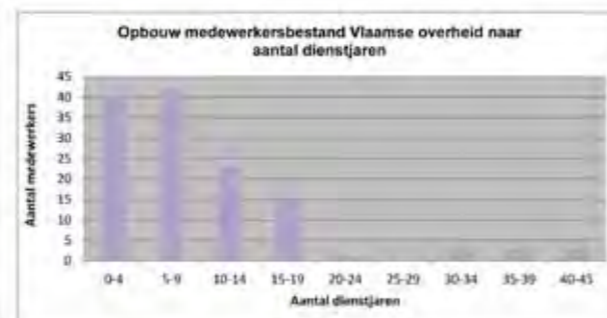
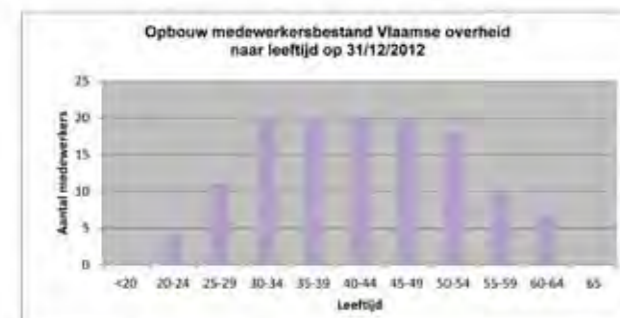
49% van de personeelsleden woont in het arrondissement Oostende. De overige medewerkers wonen verspreid over de provincie West-Vlaanderen, met uitzondering van 6 medewerkers die in de provincie Oost-Vlaanderen wonen.



Leeftijdsstructuur

	2012	2011	2010
<20	0	0	0
20-24	4	1	0
25-29	11	10	15
30-34	20	18	14
35-39	20	19	19
40-44	20	19	23
45-49	20	19	19
50-54	18	19	16
55-59	10	12	14
60-64	7	8	8
65	0	0	0
Totaal	130	125	128

	2012	2011	2010
Gemiddeld aantal dienstjaren	9,9	10,7	10,9
Gemiddelde leeftijd	43	43	43



Negendertig personeelsleden hadden in 2012 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 2012. Vijf medewerkers namen ook effectief (een deel van) dit verlof op. Dit is 13% van de rechthebbenden. Twee van deze medewerkers namen dit verlof op door tijdelijk 4/5 te werken. Van de 3 personeelsleden van wie het ouderschapsverlof of het omstandigheidsverlof (10 dagen verlof na bevalling van echtgenote of samenwonende partner) beëindigd werd in 2012, hebben alle personeelsleden het werk hervat **(LA15)**.

Van de vier personeelsleden (1 vrouw/3 mannen) van wie het ouderschapsverlof of het omstandigheidsverlof afliep in 2011, zijn drie personeelsleden (mannen) teruggekeerd. Deze personeelsleden waren op 31/12/2012 nog steeds in dienst. Eén personeelslid (vrouw) is op 31/12/2012 nog steeds in voltijdse loopbaanonderbreking, onder het algemene stelsel **(LA15)**.

Totaal aantal en percentage nieuwe aanwervingen/personeelsverloop per leeftijdsgroep, geslacht en regio (LA2)

In 2012 zijn er 12 personeelsleden aangeworven (9,2 % van het gehele personeelsbestand). Hierdoor werden 7 vrouwen en 5 mannen aan het medewerkersbestand toegevoegd. 25% is afkomstig uit het arrondissement Brugge, 33% uit de Westhoek, 33% uit het arrondissement Oostende, 9% uit de provincie Oost-Vlaanderen.

De leeftijd van 42% van deze nieuw aangeworven personeelsleden bevindt zich tussen de 40 en 44 jaar. De andere, nieuw aangeworvenen zijn minimaal 21 jaar en maximaal 38 jaar oud.

De luchthaven kent in 2012 een verloop van 5,3 % (7 medewerkers), waarvan 86% mannen en 14% vrouwen. 71% van de ex-personeelsleden zijn afkomstig uit het arrondissement Oostende, 14% uit het arrondissement Brugge en 14% uit de Westhoek. 4 personen hebben de luchthaven verlaten omwille van het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd (60 tot 65 jaar) ; 1 personeelslid is jammer genoeg overleden. Bij de overige 2 medewerkers werd de samenwerkingsovereenkomst vroegtijdig beëindigd.

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 en 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 (functieniveaus binnen de Vlaamse overheid). 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: loopbaanonderbreking (gemotiveerd zoals bijvoorbeeld ouderschapsverlof versus niet-gemotiveerd) en onbetaald verlof.

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 2012 vertoont een stijging in vergelijking met de voorgaande jaren: het ziekteverzuim in 2012 bedroeg 8,52% tegenover 5,75% in 2011 en 5,76% in 2010. In 2012 bedroeg het totaal aantal ziektedagen 2 216 dagen; het verzuim wegens langdurige ziekte (>3 maanden) bedroeg 1 349 dagen. De stijging van het ziekteverzuimpercentage kunnen we verklaren door een stijging van het aantal personeelsleden met langdurige ziekte. Als het verzuim wegens langdurige ziekte niet meegerekend wordt, blijft het gemiddeld aantal ziektedagen per personeelslid nagenoeg ongewijzigd. Analyse van de ziekteverzuimcijfers leert ons ook dat het nulverzuim in 2012 35,4% bedraagt, wat betekent dat er 46 personeelsleden waren zonder ziektedagen, dit tegenover 43 personeelsleden in 2011 (34,5%).

	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
2012	18,3	7,2

Ongevallratio per 1 000 werknemers (LA7)

	2012	2011	2010
Aantal ongevallen/1 000 wkn/jaar	24,6 ¹	33,2	41,1
Ziekteverzuim in %	8,52 ²	5,75	5,76

In 2012 registreerden we 3 arbeidsongevallen (met uitzondering van de arbeidsongevallen op de weg van en naar het werk, de arbeidsongevallen zonder arbeidsongeschiktheid en de arbeidsongevallen met eerstehulpverlening). Het betreft 3 ongevallen bij het bewegen van het lichaam zonder fysieke belasting. Deze arbeidsongevallen resulteerden in 110 kalenderdagen arbeidsongeschiktheid.

¹ 3 ongevallen op 121,25 VTE

² 2 216 ziektedagen op 121,25 VTE

¹ Subentiteitsoverlegcomité
² Safety Committee Ostend Airport

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 2012 in totaal 1 227,8 uren opleiding. Opleiding omvat: alle types van gesproken training en instructie, opleiding of training extern, 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. Er nam niemand betaald educatief verlof in 2012.

In 2012 werden onder meer de volgende opleidingen georganiseerd:

- Trainingsprogramma (simulatiepakket) voor de bediening van screeningsapparatuur door de beveiligingsagenten. De beveiligingsagenten dienen minimum 1 uur per maand de trainings- en testsessies te volgen;
- Naar aanleiding van de indienststelling van nieuwe arbeidsmiddelen (borstelwagen/tractor/Persons with Reduced Mobility (PRM)-liff) werden een aantal opleidingen georganiseerd voor de brandweer.
- De Airside Operations Manager en de wildopzichter van de luchthaven volgden een vierdaagse opleiding in BCU-technieken.
- Naar aanleiding van enkele incidenten werd in 2011 gestart met het geven van een heropfrissingssessie voor alle personeelsleden rond het Safety Management System. De medewerkers met een rijbewijs STRIP dienden bovendien een heropfrissingssessie bij te wonen van de opleiding STRIP. Deze heropfrissingssessies werden in 2012 afgerond.
- In 2012 werd voor alle brandweermannen terug de jaarlijkse bijscholingscursus EHBO georganiseerd.

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

	2012	2011	2010
Algemeen Directeur/ Staf/ Lijnmanagement/ Administratie	12,15	11,4	26,6
Airside operations	13,24	17,6	9
Security	9	19,4	13,1
Technische Diensten / Schoonmaak	0	2,2	0
Totaal	9,4	15,1	11,3

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)**:

- heropfrissingssessie voor alle personeelsleden rond het Safety Management System;
- 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 en een planningsdocument waarin resultaatgerichte en ontwikkelingsgerichte doelstellingen worden geformuleerd. Naar aanleiding van de invoering van het milieuzorgsysteem werden voor alle medewerkers ook milieudoelstellingen toegevoegd aan het planningsdocument voor 2013. 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.

Voor 2013 staan in het kader van het opzetten van het milieuzorgsysteem verschillende bewustmakingssessies en opleidingen op het programma.

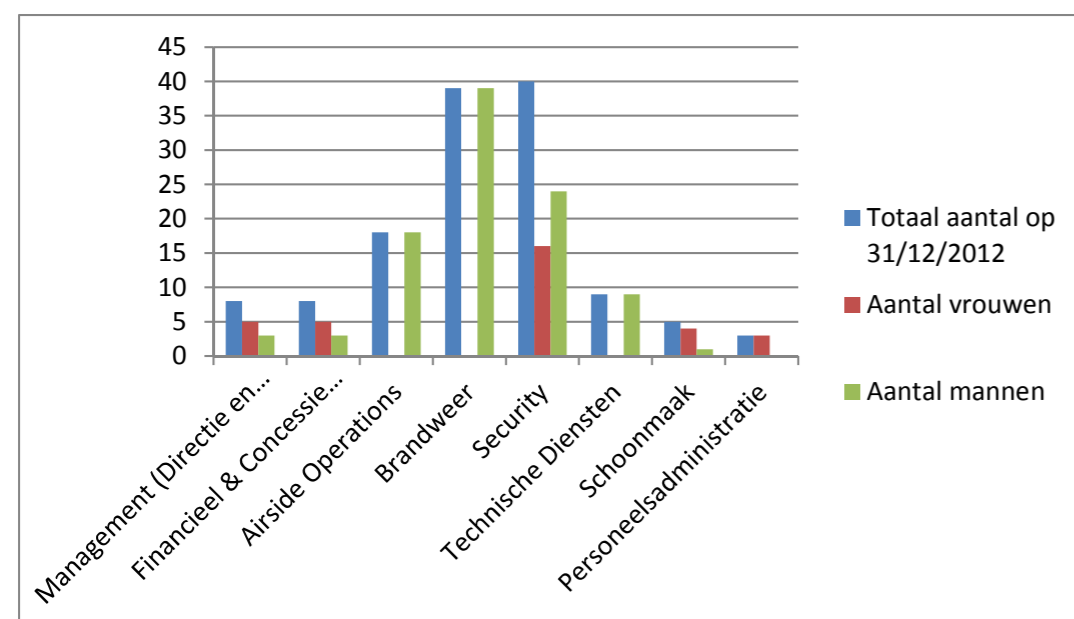
Diversiteit en kansen

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

LA13 – Samenstelling van bestuurslichamen en onderverdeling van medewerkers per categorie, naar geslacht, leeftijdsgroep, het behoren tot een bepaalde maatschappelijke minderheid en andere indicatoren van diversiteit.

	2012	2011	2010
Mannen	75%	78%	79%
Vrouwen	25%	22%	21%
Nationaliteit:			
Belg	98%	98%	98%
Niet-Belg	2%	2%	2%
Met arbeidshandicap	0%	0%	0%

	Totaal aantal medewerkers op 31/12/2012	Aantal mannen	Aantal vrouwen
Airside Operations	18	18	0
Brandweer	39	39	0
Financieel en Concessie Departement	8	3	5
Management (Directie en Adjuncten van de Directeur)	8	3	5
Personeelsadministratie	3	0	3
Schoonmaak	5	1	4
Security	40	24	16
Technische Diensten	9	9	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 offertesvragen. 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.

Vliegen naar Turkije? Vanuit de luchthaven van Oostende natuurlijk!

Vlieg vanuit de luchthaven van Oostende naar Turkije: Izmir, Antalya en Bodrum.



Vanuit de Oostendse luchthaven kan je ook reizen naar Alicante, Mallorca, Tenerife, Malaga, Gran Canaria, Kreta, Kos, Rhodos, Enfidha (Monastir) en Djerba (nieuwe bestemming!).



Nieuwpoortsesteenweg 889 t +32(0)59 80 20 08
8400 Ostend, Belgium f +32(0)59 70 55 12

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 opsloppen. Deze dotaties kunnen niet worden overgedragen naar volgende jaren zodat de planning en spreiding van investeringen hierdoor wordt beïnvloed. Er 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 groeipool in Tijdschrift voor Economie en Management, Vol. XLIII, 2, 1998

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

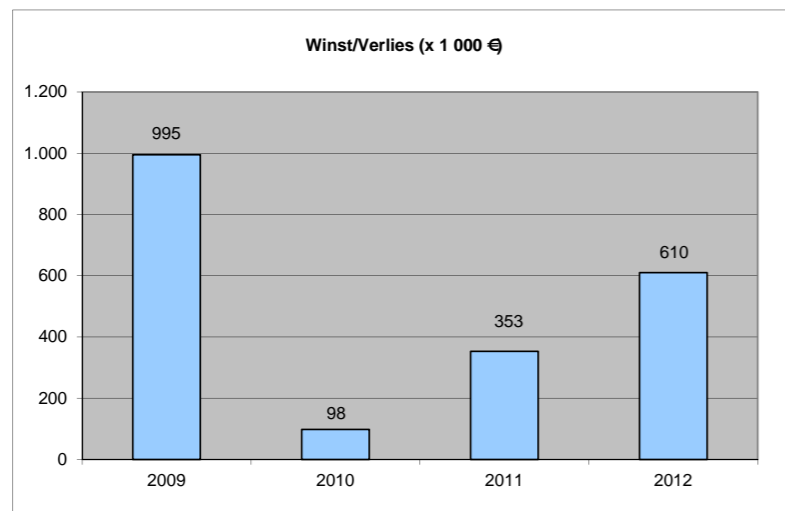
- Europese distributiecentra van niet-Europese ondernemingen;
- internationaal georiënteerd logistiek dienstverlenende bedrijvigheid;
- internationaal georiënteerd toerisme;
- internationale commerciële organisaties.

Financiële resultaten

Het financieel resultaat wordt geanalyseerd op basis van de jaarrekening van de luchthaven, terug te vinden op blz. 47- 51.

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 2012 positief afgesloten. De winst is gestegen van 353 231,73 euro in 2011 naar 609 646,42 euro in 2012 (telkens na de overboeking naar de wettelijke reserve).



In 2012 kende de luchthaven een daling van de bedrijfsopbrengsten: de daling van de vrachtrafiek weerspiegelde zich in een daling van de aëronautische opbrengsten.

In 2012 werd de werkingsdotatie voor het eerst sinds jaren sterk verhoogd: van 4 892 000 euro in 2011 naar 5 487 000 euro in 2012.

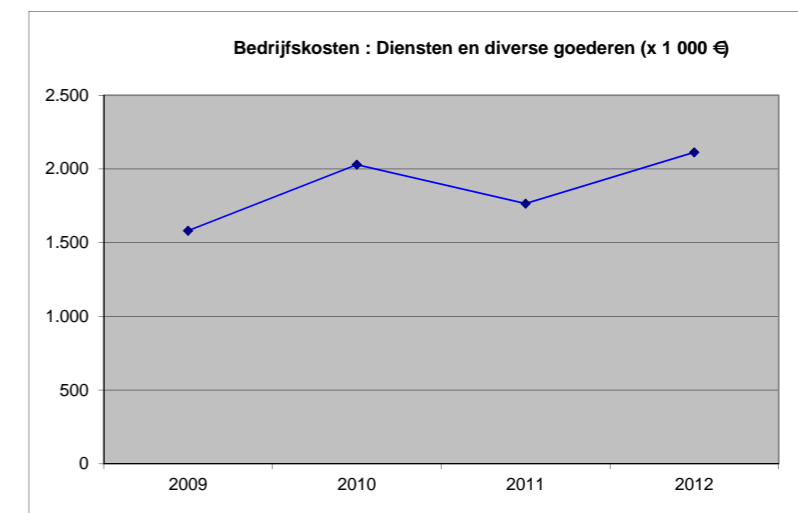
Er werden nieuwe (versnellende) aanrekeningsregels op de begroting van kracht. Deze nieuwe aanrekeningsregels hebben geleid tot bijkomende ontvangsten. Er moet immers rekening gehouden worden met alle uitgaven en ontvangsten die betrekking hebben op het boekjaar, ongeacht de datum waarop deze uitgaven of ontvangsten betaald of geïnd worden.

In 2012 zijn de bedrijfskosten gestegen:

- De onderhoudskosten zijn gestegen; gedurende 2012 werd meer ontijzelingsproduct aangekocht; de kosten van het onderhoud van het grasbestand zijn gestegen; de plaatsing van de nieuwe check-in balies en de nieuwe bagagescanners brengt eveneens hogere kosten met zich mee.
- De kosten die verband houden met milieuvriendelijkheid zijn gestegen aangezien de luchthaven beslist heeft om prioriteit te verlenen aan het milieubeleid. Daartoe werd in 2012 de implementatie van een milieuzorgsysteem (ISO 14001) opgestart.
- Ook met de kost van andere studies moet rekening gehouden worden: een nieuwe MER-studie en bodemsaneringsonderzoeken die uitgevoerd worden in het kader van het LEM/LOM-dossier.

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 en een externe beveiligingsfirma om een tekort aan personeel binnen de schoonmaakkploeg en de beveiliging op te vangen.



Directe economische waarde (euro) (EC1)

Direct gegenereerde economische waarde	
a) Dotatie werkingskosten	5 487 000,00
b) Eigen opbrengsten	
a. Aëronautische opbrengsten	2 767 269,96
b. Niet-aëronautische inkomsten	1 109 255,41
c. Andere bedrijfsopbrengsten	74 105,80
Direct gedistribueerde economische waarde	
c) Werkingskosten	2 112 621,10
d) Personeelskosten en voordelen	6 355 073,44
e) Leningen	0,00
f) Belastingen:	
a. onroerende voorheffing	30 668,40
b. BTW (terug te vorderen)	-148 725,15
g) Investeringskosten in gemeenschap:	
a. Abonnement voor studenten hier gevestigde luchtvaartsscholen: OAC, BAFA en NZVC (trainingskaarten aangekocht voor 39 000 euro ter waarde van 195 000 euro)	156 000,00
Ingehouden winst	609 646,42

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 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)

	2012	2011	2010
Dotatie werkingskosten (x1 000 euro)	5 487	4 892	4 892
Dotatie investeringen (x1 000 euro)	2 908	2 908	2 908
Vastgelegde investeringen (% investeringsdotatie)	79,62	76,40	99,99

In 2012 werden door de Internationale Luchthaven Oostende-Brugge onder andere de volgende investeringsprojecten voorzien:

- In 2013 zullen ononderbroken onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden aan de verhardingen en wegmarkeringen evenals elektriciteitswerken, zowel aan land- als aan luchtzijde.
Kostprijs: 931 000 euro
- De omleiding van de dienstweg rondom gevoelige zones van het ILS-systeem moet gerealiseerd worden om de vrijwaring van deze gevoelige zones te waarborgen. Hierdoor kan de vroegere dienstweg niet langer gebruikt worden. Om de omlegging van de dienstweg te realiseren, is het nodig bijkomende verhardingen aan te leggen.
Kostprijs: 268 000 euro
- Vernieuwen van vloer vertrekhal en aankomsthal in het passagiersgebouw
Kostprijs: 168 000 euro
- Vervangen van asfalt touchdown 26
Kostprijs: 152 000 euro
- Vernieuwen van ramen in het vrachtgebouw
Kostprijs: 63 000 euro
- Leveren en plaatsen van nieuwe leuningen en evacuatieladders
Kostprijs: 65 000 euro
- Aankoop van rollend materieel: 2 operationele voertuigen
Kostprijs: 44 000 euro
- Levering en plaatsing van nieuwe airco's in de transitzalen
Kostprijs: 66 500 euro
- Onderzoek met betrekking tot rioolstelsel en modellering afwatering (in het kader van de milieuvergunning)
Kostprijs: 56 000 euro
- Aankoop van schijvenmaaiercombinatie in het kader van duurzaam grasbeheer
Kostprijs: 56 500 euro

- Aanpassingen aan koelcellen en diepvriezer
Kostprijs: 41 500 euro
- Obstacle Control Survey; verplicht onderzoek, opgelegd door het Directoraat-generaal Luchtvaart, om de obstakels rondom de luchthaven in kaart te brengen
Kostprijs: 28 500 euro
- Vervangen van poorten aan luchtzijde
Kostprijs: 36 500 euro
- Wettelijke keuringen
Kostprijs: 20 000 euro
- Vernieuwen van glasvezelkabels
Kostprijs: 18 000 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.

Investeringen 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.

	2012	2011	2010
Investeringen met eigen middelen (euro)	65 136	119 262	84 550

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 2012 werd eveneens geïnvesteerd in de plaatsing van bijkomende afvalbakken in het kader van gescheiden afvalophaling en een container voor kadavers.

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 27.

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 ploegendienst werkt.

Zowel in de passagierszaal als aan luchtzijde is een Automatische Externe Defibrillator (AED) aanwezig. 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	2012	2011	2010
Kosten verbonden aan afvalophaling en -verwerking	18 634,38	17 504	15 119
Kosten verbonden aan emissiebehandeling	2 927,92	700 074 (KWS-afscheider apron 1 en schoonmaken andere KWS-afscheimers)	189 000 voor KWS-afscheider apron 3
Kosten te wijten aan herstel en sanering (bijvoorbeeld dakpanschade)	482,20	1 918	1 659
Kosten in verband met preventie	79 892,53 (interventiekledij, apparatuur perslucht en O ₂ , ontijzelingsprodukt)	11 279	70 158 (Interventiekledij, AED, apparatuur perslucht en O ₂)
Kosten gerelateerd aan milieu management en/of milieu-advies	96 969,30 (inclusief opmaak MER, oriënterend en beschrijvend bodemonderzoek, implementatie milieuzorgsysteem)	25 467 (inclusief studie afvalwater)	29 230 (onder andere contract externe milieucoördinator)

Investerings- en inkoopbeleid

Vlaams actieplan duurzame overheidsopdrachten 2012 - 2014

Tegen 2020 dienen 100% van de overheids-opdrachten duurzaam te zijn. De Vlaamse overheid heeft een voorbeeldfunctie (regeerakkoord). Duurzame overheidsopdrachten zijn een beleidsinstrument 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.

Het tweede actieplan loopt over de periode 2012 - 2014. Onder andere de volgende thema's zijn relevant voor de luchthaven:

- centraal aanspreekpunt duurzame overheidsopdrachten;
- verduurzamen van raamovereenkomsten van de Vlaamse overheid;
- gebruik van levenscyclusanalyse (LCA) bij duurzame overheidsopdrachten;
- duurzaam innovatief aanbesteden;
- sociale overwegingen: een integraal onderdeel van duurzame overheidsopdrachten;
- duurzaamheidscriteria en doelstellingen per productgroep.

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, volgt zij de aangehaalde principes.

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.

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.

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.

Balans boekjaar 2012

ACTIVA	2012	2011	2010	2009
VASTE ACTIVA				
III. Materiële vaste activa				
Gebouwen, inrichting, uitrusting	780 969,48	778 860,60	737 379,91	715 500,06
Installaties, machines en uitrusting	1 159 738,23	1 101 573,93	1 031 815,37	1 017 034,05
Meubilair	337 110,39	330 899,90	322 877,45	312 330,79
Rollend materieel	1 698 504,02	1 697 322,22	1 697 322,22	1 659 979,67
Investeringen met dotatie	50 478 033,19	48 358 863,93	46 201 817,55	43 355 496,00
Totaal vaste activa	54 454 355,31	52 267 520,58	49 991 212,50	47 060 340,57
Afschrijvingen	41 158 141,46	37 932 311,75	35 030 082,31	31 784 994,04
VLOTTENDE ACTIVA				
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar				
Handelsvorderingen	635 907,83	421 835,43	444 773,45	651 605,38
Overige vorderingen	4 239 334,87	4 240 349,82	4 892 162,27	4 832 816,70
IX. Liquide middelen	9 747 118,78	9 139 211,05	9 893 793,54	8 696 814,18
X. Overlopende rekeningen	48 861,63	53 219,84	47 923,21	25 247,15
Totaal vlottende activa	14 671 208,11	13 854 616,14	15 278 652,47	14 206 483,41
TOTAAL ACTIVA	27 967 436,96	28 189 824,97	30 239 782,66	29 481 829,94

PASSIVA	2012	2011	2010	2009
EIGEN VERMOGEN				
IV. Reserves				
Wettelijke reserve	1 137 545,03	1 137 545,03	1 129 449,64	1 075 365,32
(cfr. Art 19 van het besluit van de Vlaamse regering betreffende het financiële beheer van DAB luchthavens dd. 8 juni 1994)				
V. Overgedragen resultaat	8 777 661,22	8 196 514,80	7 843 283,07	7 744 348,67
VI. Kapitaalsubsidies	12 847 347,02	13 735 048,11	14 350 079,95	14 655 888,79
Totaal eigen vermogen	22 762 553,27	23 069 107,94	23 322 812,66	23 475 602,78
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	593 777,72	662 203,96	595 176,81	775 779,05
Te ontvangen facturen	3 668 699,67	3 278 318,49	5 017 288,56	3 952 917,00
Subtotaal handelsschulden	4 262 477,39	3 940 522,45	5 612 465,37	4 728 696,05
Schulden met betrekking tot bezoldigingen	647 606,33	877 484,12	896 422,93	944 454,60
Overige schulden				
Waarborgen	191 117,36	179 852,36	182 693,99	185 264,63
X. Overlopende rekeningen	103 682,61	122 858,10	225 387,71	147 811,88
Totaal schulden	5 204 883,69	5 120 717,03	6 916 970,00	6 006 227,16
TOTAAL PASSIVA	27 967 436,96	28 189 824,97	30 239 782,66	29 481 829,94

Resultatenrekening 2012

	2012	2011	2010	2009
I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN				
Dotatie				
Dotatie werkingskosten	5 487 000,00	4 892 000,00	4 892 000,00	4 884 065,27
Eigen opbrengsten				
Aëronautische opbrengsten	2 767 269,96	2 858 587,11	3 110 798,31	3 196 203,73
Niet-aëronautische opbrengsten	1 109 255,41	1 143 657,88	1 088 423,48	1 274 966,96
Andere bedrijfsopbrengsten	74 105,80	87 966,90	113 033,00	74 823,28
Subtotaal eigen opbrengsten	3 950 631,17	4 090 211,89	4 312 254,79	4 545 993,97
Totaal bedrijfsopbrengsten	9 437 631,17	8 982 211,89	9 204 254,79	9 430 059,24
II. BEDRIJFSKOSTEN				
1. Diensten en diverse goederen				
Kosten rollend materieel	129 226,48	158 635,23	140 192,27	89 629,82
Onderhoudskosten <small>gebouwen + terreinen + installaties</small>	668 457,69	597 054,90	948 463,87	568 197,16
Elektriciteit	291 016,63	289 382,18	243 698,64	215 161,87
Verwarming	143 172,75	167 370,15	121 286,17	135 398,10
Water	29 302,03	33 694,36	32 558,07	29 587,77
Telefonie	21 361,18	20 878,10	23 179,09	23 495,50
Kosten administratie	50 308,41	59 236,41	51 658,28	40 469,64
Kosten bedrijfskleding	72 996,75	37 741,14	88 290,22	73 524,38
Kosten milieu-advies	67 940,16	19 761,25	29 230,27	37 667,36
Kosten Sales en Marketing	188 743,59	162 843,01	164 796,38	181 300,53
Kosten ereloon advocaten en studiebureaus	86 281,89	38 572,72	20 448,57	35 143,06
Kosten dienstverlening door derden	195 330,96	5 266,12	28 021,50	0,00
Kosten erfpachtvergoeding	34 643,69	31 586,02	31 586,02	31 586,02
Diverse kosten	133 838,89	143 444,80	105 225,53	120 023,32
Subtotaal diensten en diverse goederen	2 112 621,10	1 765 466,39	2 028 634,88	1 581 184,53
2. Bezoldigingen, sociale lasten	6 355 073,44	6 506 778,83	6 525 674,61	6 585 289,59
3. Afschrijvingen en waardeverminderingen	3 301 310,96	3 073 990,86	3 396 635,18	3 554 929,56
4. Andere bedrijfskosten	32 561,43	38 984,57	42 796,78	48 794,42
Totaal bedrijfskosten	11 801 566,93	11 385 220,65	11 993 741,45	11 770 198,10

	2012	2011	2010	2009
III. BEDRIJFSWINST/(VERLIES)	-2 363 935,76	-2 403 008,76	-2 789 486,66	-2 340 138,86
IV. FINANCIËLE OPBRENGSTEN	3 116 174,75	2 809 325,30	3 156 075,96	3 323 287,21
V. FINANCIËLE KOSTEN	16 876,78	9 143,99	123 958,63	4 586,58
VI. RESULTAAT BEDRIJFSVOERING	735 362,21	397 172,55	242 630,67	978 561,77
VII. UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	454,00	15 261,54	67 164,79	45 611,13
VIII. UITZONDERLIJKE KOSTEN	126 169,79	51 106,97	156 776,74	13 977,24
IX. NETTO RESULTAAT: WINST/(VERLIES)	609 646,42	361 327,12	153 018,72	1 010 195,66
CASHFLOW				
Winst/ (verlies) van het boekjaar	609 646,42	361 327,12	153 018,72	1 010 195,66
Afschrijvingen+waardeverminderingen	3 301 310,96	3 073 990,86	3 396 635,18	3 554 929,56
Totaal	3 910 957,38	3 435 317,98	3 549 653,90	4 565 125,22
Overboeking naar wettelijke reserve	0	8 095,39	54 084,32	14 937,16
WINST/ (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	609 646,42	361 327,12	153 018,72	1 010 195,66

Milieuprestaties

Om de ambitie van de luchthaven om een aantrekkelijke, efficiënte en duurzame luchthaven te zijn kracht bij te zetten, werd in 2012 een milieuzorgsysteem opgezet conform ISO14001. Naast het strikt voldoen aan alle geldende milieuvorschriften, wil de luchthaven er naar streven om verder te gaan dan de wettelijk vereiste normen. De luchthaven wil pro-actief tewerk gaan en kiest hiertoe voor een gestructureerde, beleidsmatige aanpak van de milieuzorg.

De beperking van het energieverbruik en de optimale zorg voor de bodem en het waterig milieu vormen de speerpunten in dit beleid. Het verantwoord gebruik van de middelen die de natuur ons ter beschikking stelt, is van primair belang omwille van de huidige en toekomstige generaties. De luchthaven wil hieromtrent dan ook open communiceren met haar stakeholders.

'Samen nemen we een hoge vlucht naar gestructureerde milieuzorg'





MILIEUBELEIDSVERKLARING

De Internationale luchthaven Oostende - Brugge heeft de ambitie om een aantrekkelijke, efficiënte en duurzame luchthaven te zijn. Wij willen meerwaarde genereren voor de regio rekening houdend met de ecologische context.

Wij erkennen dat we met de exploitatie van onze inrichting een impact uitoefenen op eindige middelen die de natuur ons ter beschikking stelt. We willen dan ook de nodige aandacht besteden aan de milieucomponent welke verbonden is aan het uitbaten van onze luchthaven.

Van de beperking van ons energieverbruik en de optimale zorg voor de bodem en het waterig milieu willen we dan ook speerpunten in ons beleid maken. Het verantwoord gebruik van deze middelen is van primair belang omwille van de huidige en toekomstige generaties. We willen dan ook open communiceren met onze stakeholders hieromtrent.

Naast het strikt voldoen aan alle geldende milieuvoorschriften, willen we ernaar streven om verder te gaan dan de wettelijk vereiste normen. We willen pro-actief te werk gaan en kiezen hiervoor voor een gestructureerde, beleidsmatige aanpak van de milieuzorg binnen de luchthaven (ISO 14001).

Wij willen zorgen voor continue verbetering door:

- Het voeren van een duurzaam milieubeleid
- Het luisteren naar en actief communiceren met onze medewerkers en stakeholders;
- Pro-actief onderzoeken van de milieuaspecten van elke geplande investering in een vroeg stadium en hiermee vervolgens rekening houden bij de besluitvorming.
- Het bevorderen van preventie en het behoud van natuurlijke hulpbronnen, verminderen van onze impact op het milieu ook bij bestaande activiteiten
- Het verstrekken van permanente vorming en bewustmaking van onze medewerkers en het bevorderen van verantwoord milieubeheer en veiligheid.
- Het streven naar het toepassen van de best beschikbare milieutechnologieën en praktijken in al onze activiteiten.
- De eis dat onze zakelijke partners zich moeten houden aan de relevante veiligheids- en milieuwetgeving.

Ieder van ons speelt een belangrijke rol in de uitvoering en het succes van ons milieubeleid. We hebben elk specifieke taken en dragen individuele verantwoordelijkheid tot het waarborgen van de bescherming van het milieu en natuurlijke hulpbronnen.

Oostende, 22 oktober 2012

Energie



“Energiemaatregelen volgens de principes van Trias Energetica”

Overal rond ons heen wordt energie verbruikt, ook op de luchthaven. Het energieverbruik van de luchthaven wordt voornamelijk bepaald door het elektriciteits- en gasverbruik. De elektriciteit wordt vooral gebruikt voor de verlichting van de runway en de standplaatsen. De gebouwen worden met gas verwarmd. In beperkte mate wordt diesel aangekocht voor de bevoorrading van de noodgroepen en de bedrijfsvoertuigen.

Resultaten 2012

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het verbruik aan elektriciteit, aardgas en diesel in de periode 2008-2012. Het verbruik wordt weergegeven in kiloWattuur (kWh) en GigaJoule primair¹ (GJprim) voor elektriciteit en aardgas en in liter voor diesel.

De stijging van het energieverbruik kan toegeschreven worden aan de nieuwe radar (die momenteel op proef draait en volgend jaar tijdelijk dubbel gebruikt zal worden met de oude radar), het toegenomen aantal airco's (comfortverhoging) en de bijkomende lampen die op de runway geïnstalleerd werden. Er kan gesteld worden dat het verbruik met betrekking tot de runway in 2012 hoger was dan in een gemiddeld jaar aangezien 2012 een heel nat en bijgevolg donker jaar geweest is. Hierdoor moesten de lampen meer branden dan in een gemiddeld jaar. Ook het dieselverbruik steeg door het toegenomen aantal voertuigen op de luchthaven.

In tegenstelling tot de voorbije jaren wordt vanaf dit jaar niet alleen het volledige energieverbruik van de luchthaven (dat zowel het verbruik van de Dienst Afzonderlijk Beheer als van de concessiehouders op de tellers van de luchthaven omvat) gerapporteerd, maar ook het verbruik van de DAB afzonderlijk.

Evolutie energieverbruik 2008-2012 (EN3/EN29)

	2008	2009	2010	2011	2012
Elektriciteitsverbruik luchthaven + concessiehouders (kWh)	3 029 556	3 653 111	3 702 593	3 833 548	4 255 160
Elektriciteitsverbruik concessiehouders (kWh)	844 986	880 566	913 345	883 595	896 372
Elektriciteitsverbruik luchthaven excl. concessiehouders (kWh)	2 184 570	2 772 545	2 789 248	2 949 953	3 358 788
Elektriciteitsverbruik totaal (GJprim)	27 266	32 878	33 323	34 502	38 296
Aardgas (kWh)	3 823 888	3 816 666	4 214 435	3 818 204*	4 338 673
Aardgas (GJprim)	13 766	13 740	15 172	13 746*	15 619
Totaal (kWh)	6 853 444	7 469 777	7 917 028	7 651 752	8 593 833
Totaal (GJprim)	41 032	46 618	48 495	48 247*	53 916
Diesel noodgroepen (liter)	Minimaal	Minimaal	Minimaal	Minimaal	Minimaal
Diesel bedrijfsvoertuigen (m ³)			56	61	65

* aangepast t.o.v. vorig jaarverslag

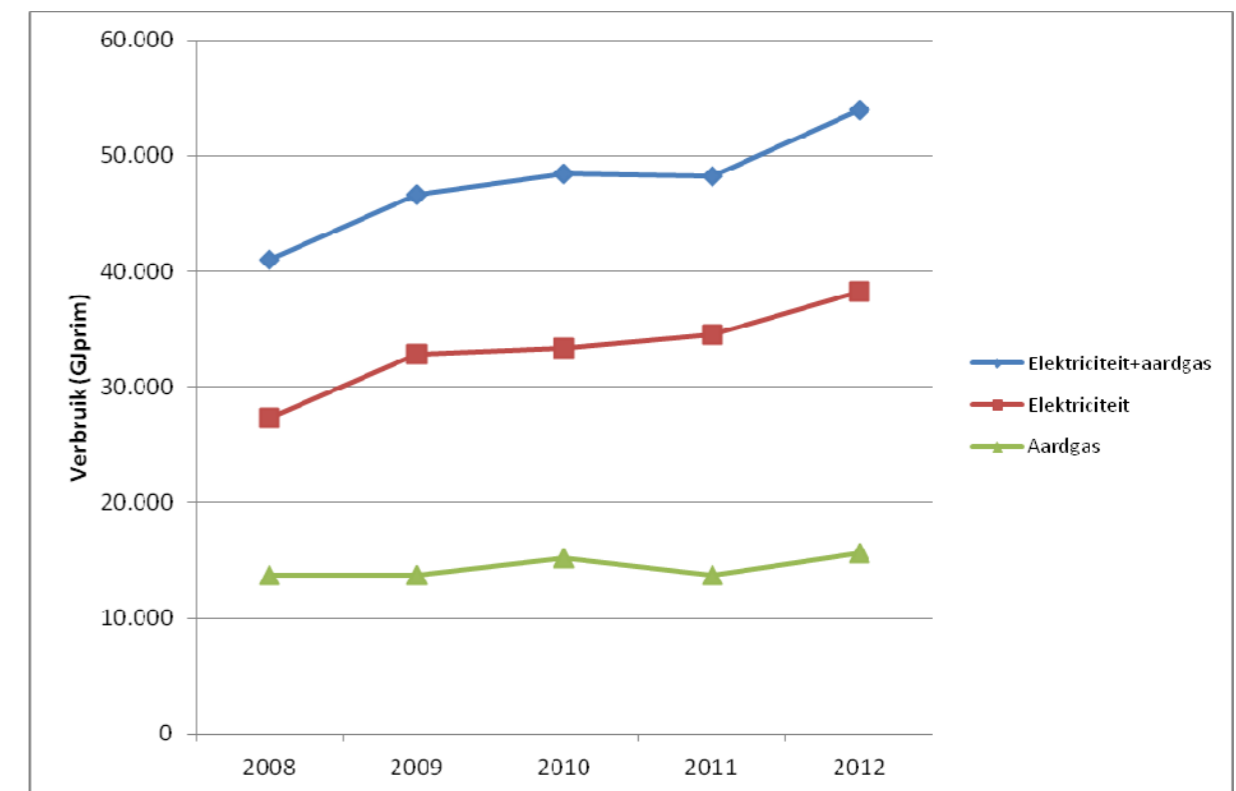
¹ Primaire energie wordt gedefinieerd als de energie nodig aan de bron om het uiteindelijk energiegebruik te dekken. Dit betekent dat bijvoorbeeld voor een gebruik van 1 kWh elektriciteit aan de bron liefst 2,5 kWh energie nodig is. Hierbij wordt de energie die verloren gaat tijdens de omzetting van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

Wanneer we de gasverbruiken koppelen aan het aantal graaddagen, merken we dat het verbruik in 2012 gedaald is ten opzichte van een jaar eerder. In 2011 waren er 1 928 graaddagen ten opzichte van 2 327 in 2012. Het verbruik (kWh) per graaddag bedraagt respectievelijk 1 980 in 2011 en 1 864 in 2012. Het betreft aldus een daling van het gasverbruik per graaddag met een kleine tien procent.

In 2012 werden de volgende projecten gerealiseerd met betrekking tot het beperken van de energievraag:

- de vervanging van het enkel glas in de ramen van het vrachtgebouw en van een aantal burelen door superisolerende beglazing. Voor deze ingreep werd een bedrag van 80 000 euro uitgetrokken;
- de vernieuwing van de verlichting van de landingsbaan.

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'. 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).



Trias Energetica

In dit kader zal in 2013 een uitgebreide energiestudie gebeuren op de luchthaven. De voorstellen tot verbetering die uit deze studie voortkomen en die een terugverdientijd hebben kleiner dan 2 jaar, zullen uitgevoerd worden ten laatste in 2016. Er zal getracht worden om in eerste instantie de energievraag maximaal te beperken, verder zoveel mogelijk gebruik te maken van duurzame energiebronnen en tot slot eindige energiebronnen zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

Het is de visie van de luchthaven 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.

Water



“Daling waterverbruik op de luchthaven over de jaren heen”

Op 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.

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, is afvoer van dit hemelwater via bufferbekkens en KWS-afscheiders 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 koolwaterstofafscheiders.

Resultaten 2012

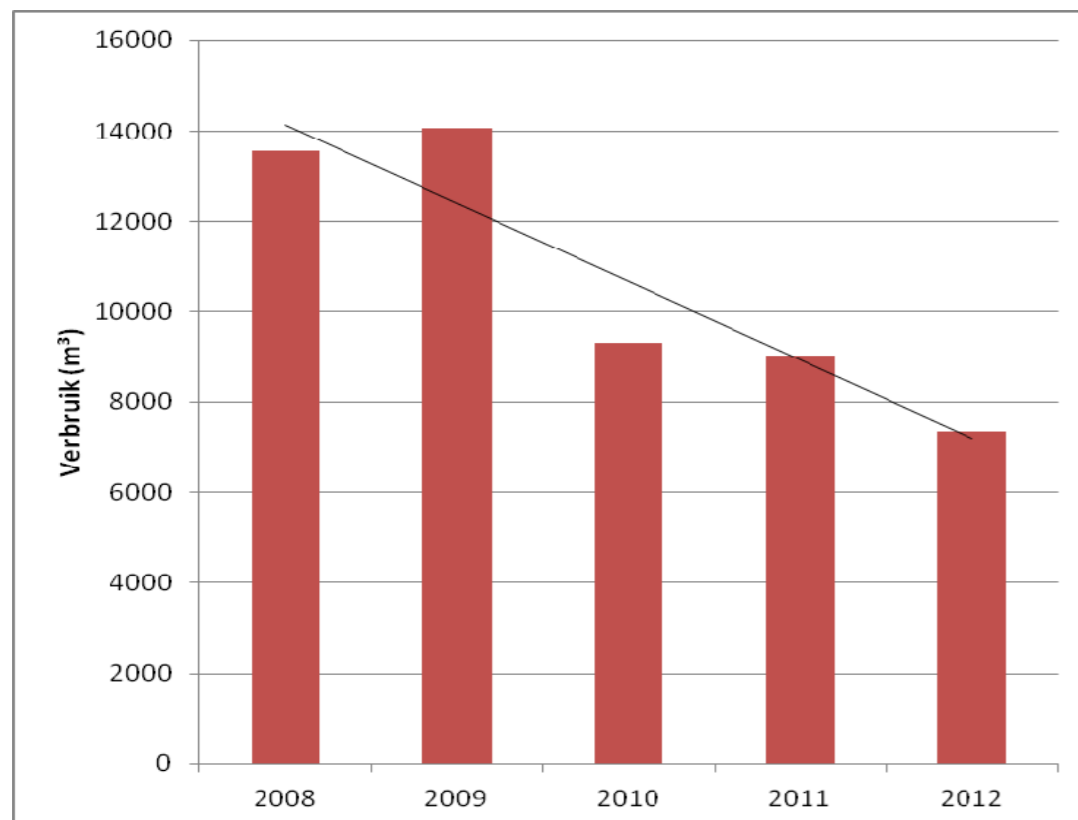
Onderstaande tabel geeft een overzicht van het waterverbruik op de luchthaven.

Waterverbruik (EN8)

	2008	2009	2010	2011	2012
Verbruik EBOS (m ³)	13 568	14 058	9 304,36	9 043,14	7 364

De evolutie van het waterverbruik wordt ook weergegeven in onderstaande figuur. De daling van het waterverbruik over de jaren heen wordt verdergezet.

“Globale daling waterverbruik met 45 % ten opzichte van 2008”



Evolutie waterverbruik 2008-2012

Maatregelen

Beperking waterverbruik

Op de luchthaven 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 brandweervoertuigen (EN 10).
- 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. Dit water wordt gebruikt bij de periodieke blus-oefeningen.

Er werden hieromtrent geen bijkomende acties ondernomen in 2012. Ook in 2013 worden in dit kader geen bijkomende maatregelen verwacht.

Beperking verontreiniging hemelwater (AOSS3/EN21)

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. De afwatering van de verschillende aprons gebeurt op de volgende wijze:

- 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;
- apron 1: afwatering via 2 KWS-afscheiders naar het Steenovengeleed (in 2012 opgeleverd).

De KWS-afscheiders worden maandelijks aan een visuele controle onderworpen. Deze controle moet toelaten eventuele problemen met de werking van de afscheiders tijdig op te sporen zodat bij problemen onmiddellijk kan worden ingegrepen. De afscheiders worden periodiek geleidigd. Ook op deze manier wordt getracht verontreiniging van water en bodem maximaal te voorkomen.

Enkel een beperkt deel van apron 3 is momenteel nog niet voorzien van een KWS-afscheider. Gezien de afwezigheid van een KWS-afscheider worden op deze beperkte zone geen vliegtuigen getankt. De mobiele tankplaats op deze apron bevindt zich op de zone met KWS-afscheider. Het is echter wel de bedoeling dat in de komende jaren een project opgestart wordt voor het installeren van een KWS-afscheider op het gedeelte van apron 3 zonder KWS.

Biodiversiteit - Flora

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) is een vetafscheider aanwezig, teneinde vetten en oliën in de afvoerkanalen voor het afvalwater te voorkomen.

Naast de KWS-afscheiders, wordt ook de vetafscheider periodiek aan een visuele controle onderworpen en gereinigd om verontreiniging van het afvalwater met vetten en oliën maximaal te voorkomen.

Het huishoudelijk afvalwater van de luchthaven wordt samen met het bedrijfsafvalwater geloosd op de openbare riolering van de stad Oostende.

Optimaliseren riolering

De riolering aan luchtzijde dient in de komende jaren aangepast te worden. Dit kadert in een bijzondere voorwaarde uit de vergunning van 2004 die bepaalt dat dit tegen 2015 dient gefinaliseerd te zijn. In dit kader is momenteel een rioleringsstudie lopende. Deze studie moet het mogelijk maken de riolering van de luchthaven eenduidig in kaart te brengen en aanbevelingen tot verbetering te doen. De aanbevelingen tot verbetering zullen rekening houden met een verwachte wijziging van het klimaat. Als gevolg van een mogelijke klimaatwijziging, kunnen in de toekomst hogere (piek)neerslagvolumes ontstaan.



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

In en rond de luchthaven 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.

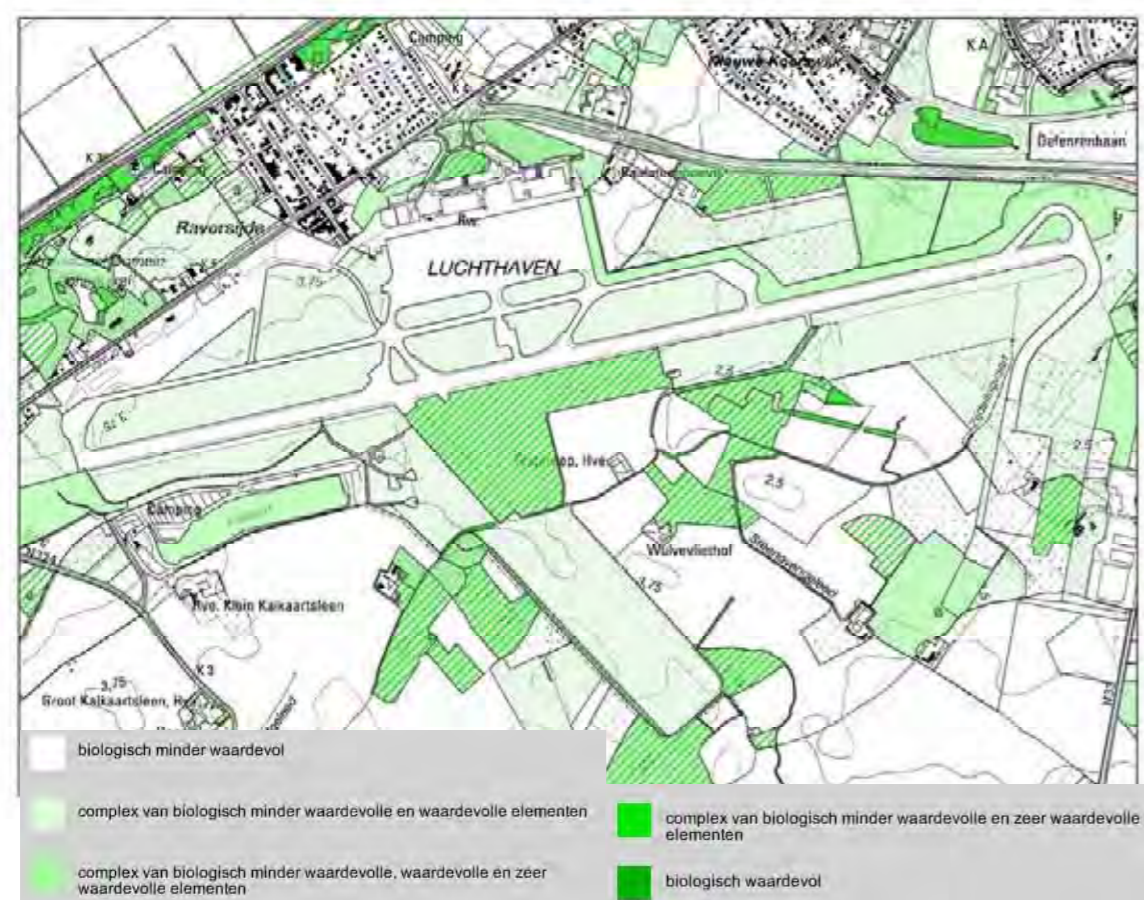
Resultaten 2012

De biologische waardering van de luchthaventerreinen 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 luchthaventerreinen als een complex van biologisch zeer waardevolle, waardevolle en minder waardevolle percelen. De biologische waarderingskaart is verder weergegeven in onderstaande figuur.

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

Ligging van de luchthaven op de Biologische Waarderingskaart



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

Overzicht van de aangetroffen ecotopen in het studiegebied (terrein luchthaven Oostende) met de oppervlakte van BWK geclassificeerde percelen (ENT1)

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 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).

In 2012 werd de opkuis van de vroegere camping De Kalkaert uitgevoerd. Op deze site lag er – sinds het stopzetten van de campingactiviteiten – nog heel wat puin en zwerfpuil en stonden er nog een aantal vervallen gebouwen. Het puin, zwerfpuil en de vervallen gebouwen werden intussen verwijderd in opdracht van de luchthaven. Op de onderstaande figuren is de situatie op de terreinen van De Kalkaert te zien vóór en na de opruiming. Gezien de potentiële ecologische waarde van De Kalkaert, betekent deze opruiming een meerwaarde voor de natuur omdat de natuurlijke ontwikkeling van de vegetatie nu verder ongestoord zijn gang kan gaan.



Situatie op de terreinen van de vroegere camping De Kalkaert anno 2011



Situatie op de terreinen van de vroegere camping De Kalkaert anno 2012

Onkruidbestrijding

Het decreet houdende vermindering van het gebruik van bestrijdingsmiddelen door openbare diensten in het Vlaamse gewest stelt dat op uiterlijk 31 december 2014 alle openbare ruimten pesticidenvrij beheerd en onderhouden moeten worden. Niet op alle zones van de luchthaven is een pesticidenvrij beheer mogelijk (bijvoorbeeld op plaatsen waar het onmogelijk is om voegen te vermijden). Jaarlijks rapporteert de luchthaven de gegevens omtrent de gebruikte bestrijdingsmiddelen aan de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM). Ook wordt jaarlijks de lijst met gedoogde bestrijdingsmiddelen geconsulteerd en wordt de keuze van de bestrijdingsmiddelen, 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.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gebruikte bestrijdingsmiddelen in de periode 2007-2012.

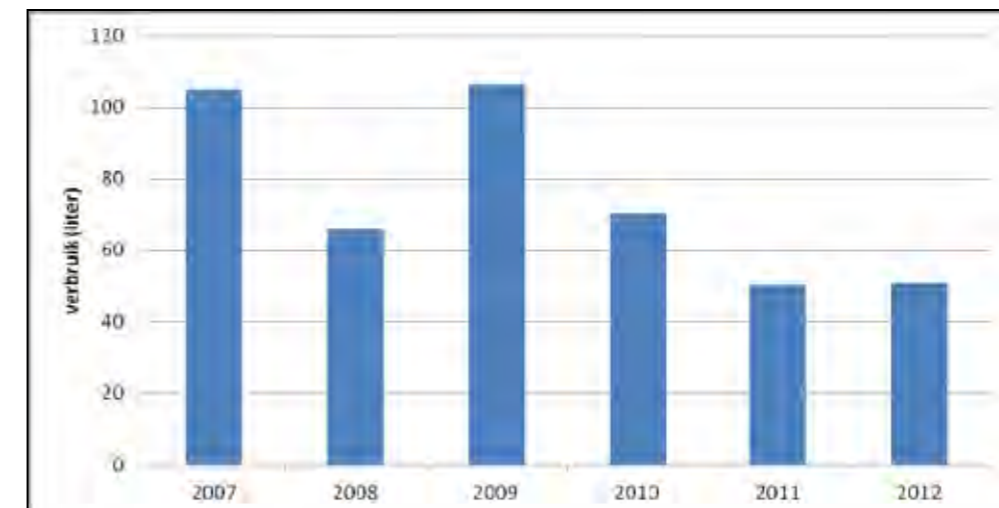
Gebruikte grondstoffen: pesticiden (EN1)

Jaartal	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Totaal (liter)	105	66	104	70	50	51

De voorbije jaren vertoonde het pesticidenverbruik een dalende tendens. Momenteel is de luchthaven op een niveau gekomen waarbij geen verdere reductie van bestrijdingsmiddelen mogelijk geacht wordt. Er zal in de komende jaren aldus gepoogd worden om het pesticidengebruik te stabiliseren op het huidige niveau. De evolutie van het pesticidenverbruik is weergegeven in onderstaande figuur.

“Meer dan halvering van pesticidenverbruik over de voorbije 6 jaar”

Evolutie pesticidenverbruik 2007-2012



Biodiversiteit – Fauna

Maaibeheer is een belangrijke factor in de onkruidbestrijding. Om het maaibeheer te kunnen optimaliseren, werd in 2012 geïnvesteerd in een performante grasmaaier met een breedte van 9 m. Op deze manier kan het maaien van gras in eigen beheer verder ontwikkeld worden.

Ook het periodiek vernieuwen van de voegen van het wegdek (runway, taxiway, aprons) draagt bij tot het verminderen van onkruidgroei. Verder draagt het frequent borstelen van het wegdek bij tot de onkruidbestrijding op de luchthaven door zowel zand (als substraat voor het onkruid) als onkruid te verwijderen. Hiertoe werd in 2012 een nieuwe airport sweeper aangeschaft.

Maatregelen (EN14)

In 2013 zijn bijkomende aanplantingen aan landzijde voorzien teneinde landzijde visueel aantrekkelijker te maken en verdere vergroening na te streven.



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

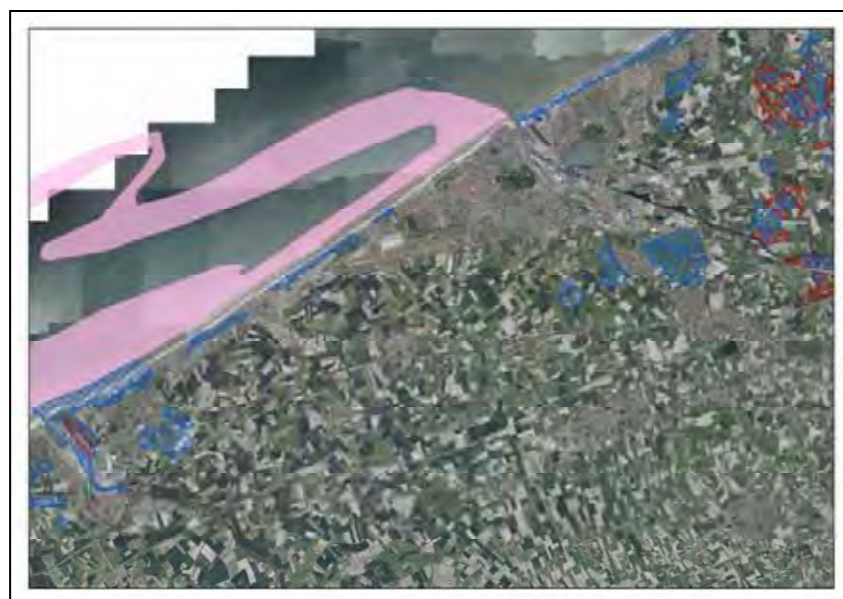
Door de ligging van de luchthaven nabij de zee, andere oppervlaktewateren en waardevolle biologische percelen, zoals bijvoorbeeld De Kalkaert, is het gebied geliefd bij vogels en bij andere diersoorten.

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. 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.

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 aanwijzing ¹ (ha.)	Oppervlakte binnen 15 km zone (ha.)
RAMSAR	Vlaamse Banken	1 900	750
Vogelrichtlijn (SBZ-V)	Westkust	1 115	261
	Poldercomplex	9 766	409
Habitatrichtlijn (SBZ-H)	Duingebieden inclusief 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 (SBZ) en het RAMSAR-gebied weergegeven. Het RAMSAR-gebied is aangeduid in roze kleur, vogelrichtlijngebieden in rode kleur en habitatrichtlijngebieden in blauwe kleur.



Overzicht SBZ en RAMSAR-gebieden in een straal van 15 km rond de luchthaven

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, gaskanonnen en een lasergun.

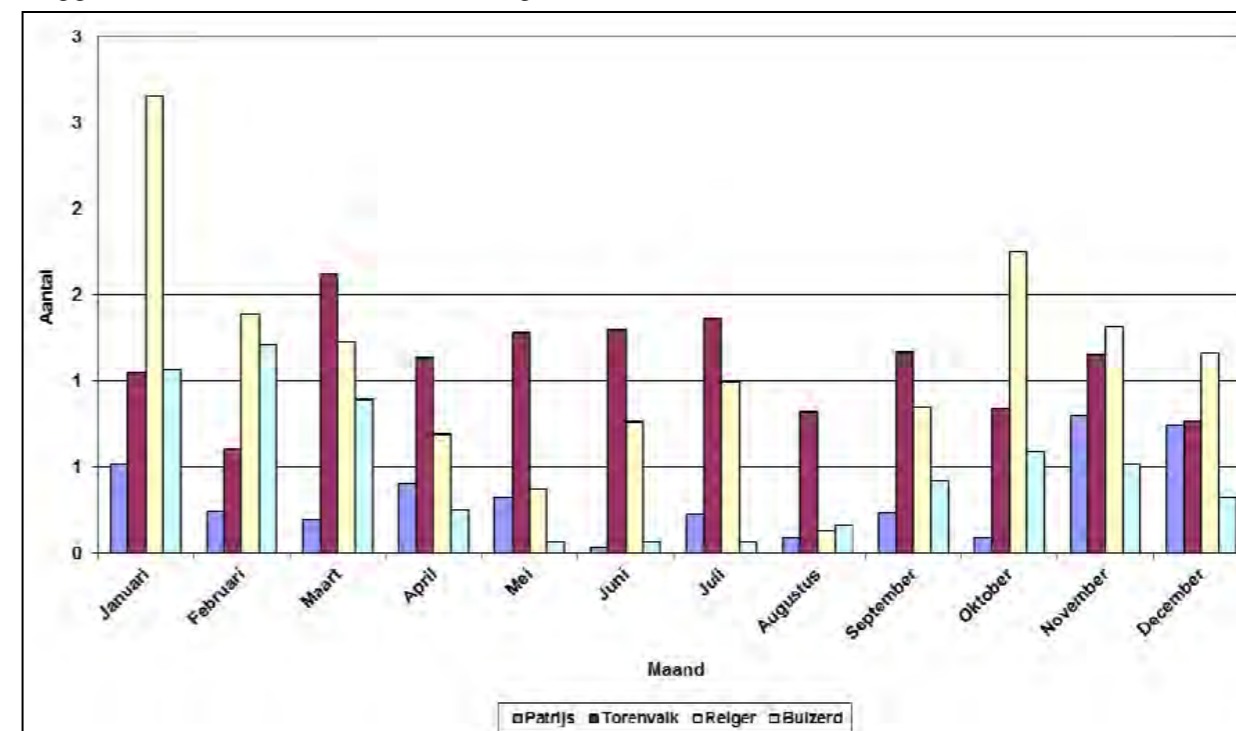
Naast deze surveys patrouilleert de BCU regelmatig om de activiteiten van vogels en andere dieren te observeren. De observaties worden ingevoerd in een database.

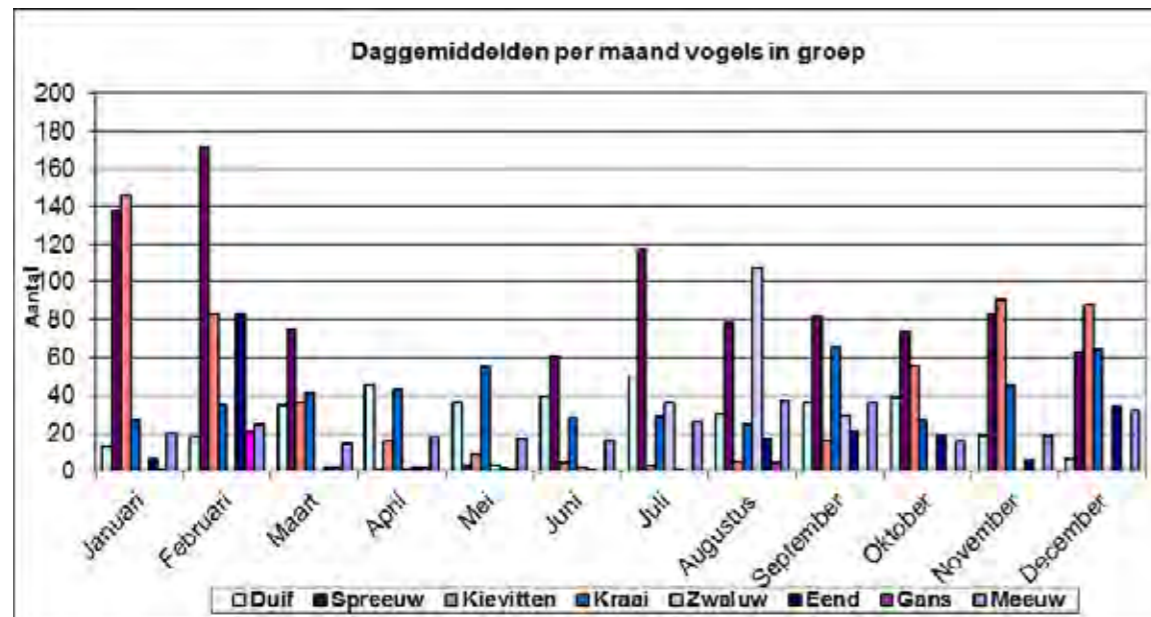
Resultaten 2012

Vogelwaarnemingen op de luchthaven van Oostende in 2012

Onderstaande figuren geven de aantallen solitaire vogels en groepen van vogels weer die in 2012 gerapporteerd werden op de terreinen van de luchthaven.

Daggemiddelden per maand solitaire vogels in 2012





Daggemiddelden per maand groepvogels in 2012

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.



Aalscholver

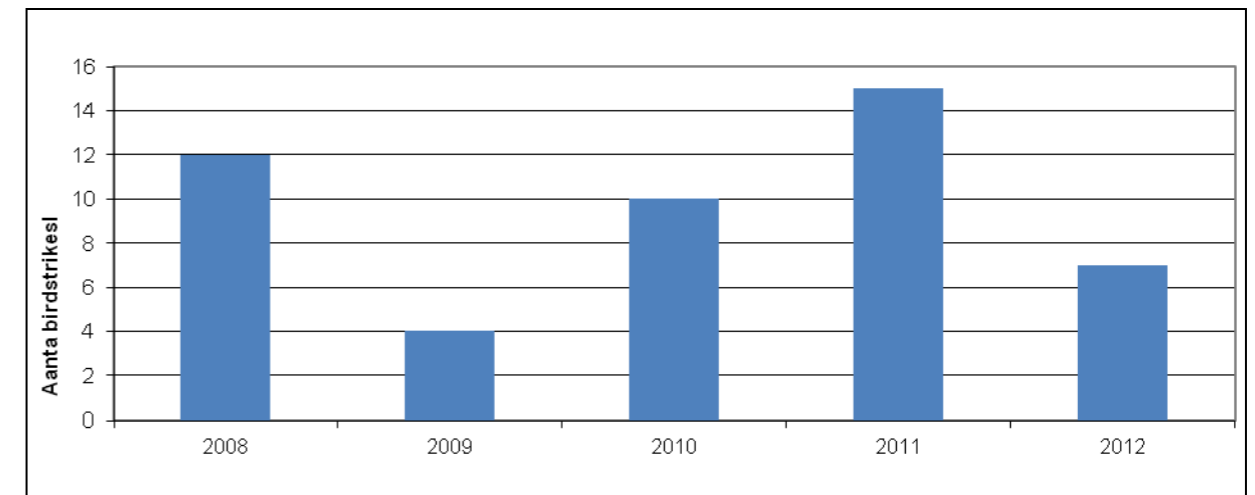
¹ Rode lijsten zijn lijsten waarop per land de in hun voortbestaan bedreigde dier- en plantensoorten staan. Op de rode lijsten staan, naast de bedreigde soorten, beschermingsmaatregelen om deze soorten weer in aantal te laten toenemen.

Birdstrikes op de luchthaven van Oostende in 2012

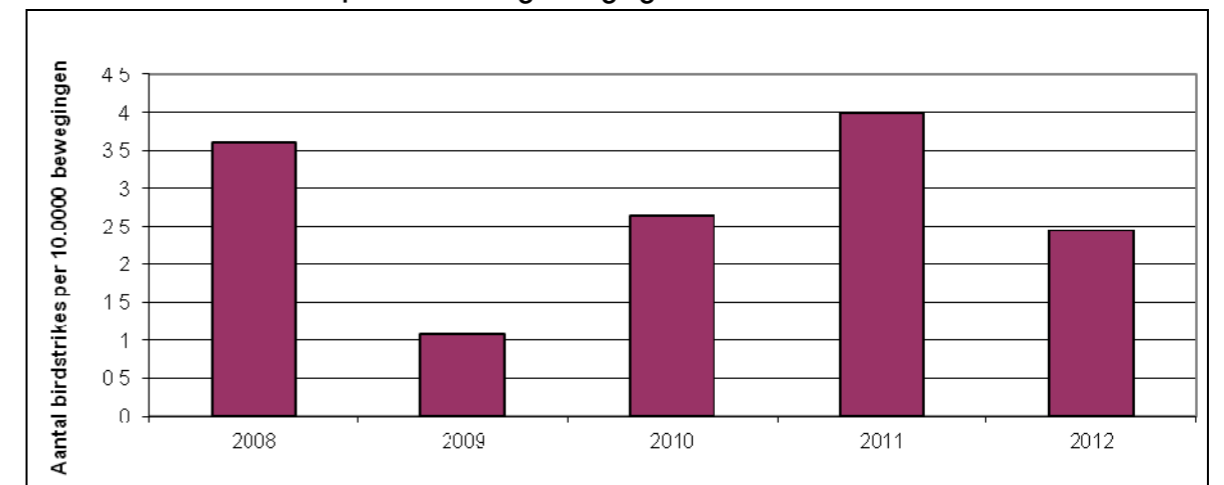
Sinds 2012 is een nieuwe definitie voor 'birdstrike' in voege. Een birdstrike wordt nu gedefinieerd als 'elke dode vogel als gevolg van een door crew gerapporteerde aanvaring of visueel waargenomen aanvaring door luchthavenpersoneel'. Dode vogels die op het luchthaventerrein gevonden worden, maar waarvan men niet weet welk specifiek toestel hiervoor verantwoordelijk is, worden vanaf nu gecatalogeerd als 'turbulentieslag'. Op deze manier wordt het mogelijk in de registraties een onderscheid te maken tussen vogels met gekende en ongekende doodsoorzaak en kan een betere inschatting gemaakt worden van het werkelijk aantal vogels dat gedood werd door aanvaring met een vliegtuig.

In 2012 werden er 7 birdstrikes gerapporteerd. Getoetst aan het aantal vliegtuigbewegingen (28 689) geeft dit 1 birdstrike per 4 098 vliegbewegingen of ca. 5/20 000 (AOSS8). Onderstaande figuren geven de evolutie weer van het aantal birdstrikes tussen 2008 en 2012 in absolute en relatieve cijfers.

Evolutie aantal birdstrikes tussen 2008 en 2012



Evolutie aantal birdstrikes per 10.000 vliegbewegingen tussen 2008 en 2012

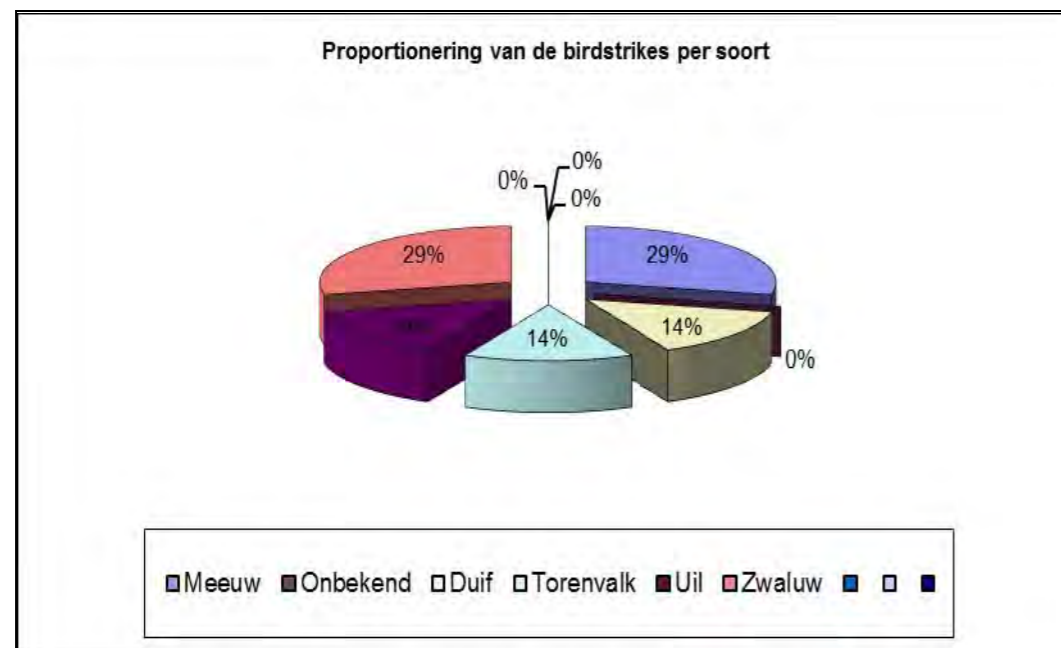


We merken een sterke daling op van het aantal birdstrikes ten opzichte van 2011: 2,4 ten opzichte van 4 birdstrikes per 10 000 vliegtuigbewegingen. Deze sterke afname van het aantal birdstrikes is voornamelijk toe te schrijven aan de nieuwe beoordeling van het begrip 'birdstrike' die ingevoerd werd. Verder dragen ook een efficiëntere aanpak door de dienst BCU en de jaarlijkse bestrijdingen op de luchthaven bij tot een verminderd aantal birdstrikes.

De nieuwe beoordeling bestaat erin dat enkel door crew gerapporteerde birdstrikes en visueel waargenomen birdstrikes in de statistieken worden opgenomen. Geregeld wordt er een dode vogel gevonden waarvan men niet weet welk specifiek toestel hiervoor verantwoordelijk is. Meestal zijn dit General Aviation toestellen. Deze dode vogels worden niet gecatalogeerd als 'birdstrike' maar als 'turbulentieslag'.

Nieuw sinds 2012 is dus de rapportering van restanten van vogels die op de luchthaven gevonden werden ten gevolge van turbulentieslag. Er werden 188 restanten van vogels teruggevonden in 2012. De globale toename van de waarnemingen (restanten + birdstrikes) is te verklaren door de invoering van een betere uniforme rapportering.

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



In 2012 werden 5 nieuwe gaskanonnen aangeschaft: 4 vaste gaskanonnen en 1 mobiel gaskanon. Het mobiel gaskanon wordt ingezet in geval van hoge populatiedichtheid van vogels. De gaskanonnen kunnen vanop afstand geactiveerd worden en hebben als voordeel dat ze de vogels op een efficiënte manier kunnen verjagen, zonder dat hierbij vogelslachtoffers vallen. Verder werden ook 2 kraaienkooien aangekocht om de overlast van kraaien in de loodsen tegen te gaan. De gaskanonnen en kooien vormen een afvalarm alternatief voor afschrik- en hagelpatronen.

Het in 2011 uitgevoerde proefproject met een getrainde bordercollie voor het verjagen van vogels werd in 2012 niet verlengd, aangezien de eigenaar de hond niet verder wenst in te zetten voor dergelijke professionele activiteiten. Indien zich in de toekomst nog een dergelijke opportuniteit zou voordoen, wenst de luchthaven hier in ieder geval terug in te participeren, gezien de positieve evaluatie die aan het proefproject werd toegekend.

Verder werd in 2012 nagegaan of het verlengen van de werkingsuren van de BCU aangewezen was. Er werd evenwel besloten de huidige werkingsuren (vanaf 7u 's morgens) te behouden.

Maatregelen

Er zijn geen bijkomende maatregelen gepland met betrekking tot de werking en de werkingmiddelen van de BCU in 2013.

Afval



“Samen op weg naar een meer doorgedreven afvalbeheer”

De voornaamste afvalstromen op de luchthaven bestaan uit groenafval afkomstig van het maaien van de uitgestrekte terreinen en septisch materiaal afkomstig van het sanitair van de vliegtuigen. 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 van concessiehouders waar de Vlaamse overheid verantwoordelijk is voor de schoonmaak (enkel restafval, PMD, glas, papier en karton). De afvalstromen worden ingevoerd in een afvalstoffenregister en via het Integraal Milieu-Jaarverslag (IMJV) gemeld (op afroep).

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

Sinds augustus 2012 wordt op de luchthaven ook PMD en glas selectief ingezameld. Hiertoe werden nieuwe vuilnisbakken voorzien, zowel in de passagiersruimtes als in de openbare ruimtes. Er werd in 2012 al PMD opgehaald, glas echter nog niet. Vandaar dat ook glas niet terug te vinden is in onderstaande toelichting en grafieken.

Afgedankte elektrische en elektronische apparaten worden sinds januari 2012 via Recupel opgehaald. Deze ophaling betreft verschillende fracties: Groot Wit fractie (vaatwasser, wasmachine,...), KV: Koel en Vries-fractie, OVE (koffiezet, boortoestel,...), TVM: CRT TV's en CRT Monitoren en LMP: lampen. In 2012 werden enkel OVE, LMP en TVM afgevoerd.

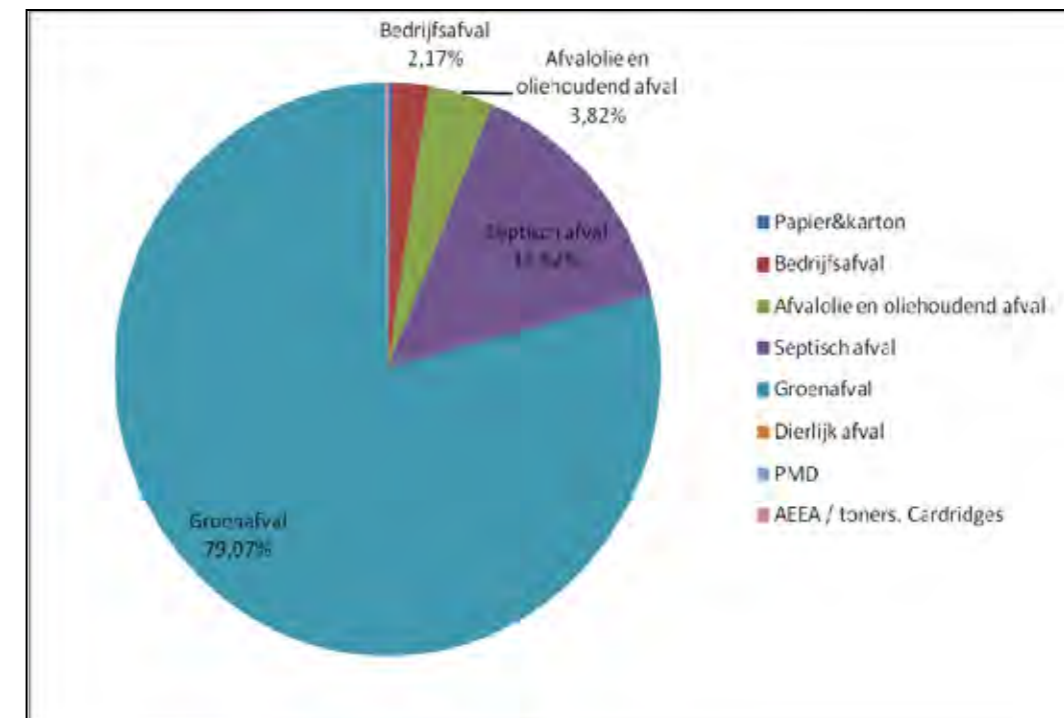
Verder heeft de luchthaven een specifieke procedure die toegepast wordt bij lekken en andere spills. De luchthavenbrandweer wordt onmiddellijk van alle spills op de hoogte gebracht. Alle interventies die de luchthavenbrandweer uitvoert, worden geregistreerd. Waar nodig, wordt ook verdere opvolging voorzien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

Resultaten 2012

Afvalstromen

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

“Groenafval en septisch afval zijn belangrijkste afvalstromen”



Samenstelling afvalstromen van de luchthaven

De afvalstromen kunnen onderverdeeld worden in niet-gevaarlijke en gevaarlijke afvalstromen. Circa 96% van de afvalstromen van de luchthaven kunnen als niet-gevaarlijk beschouwd worden (678, 22 ton ten opzichte van 719,25 ton in 2012). De overige +/- 4% is gevaarlijk en betreft voornamelijk afvalolie en gevaarlijk oliehoudend afval (ca. 27 ton) en sommige elektrische stromen (AEEA).

Het septisch afval is afkomstig van de vliegtuigen die de luchthaven aandoen en zich daar ontdoen van het septisch afval aan boord van het vliegtuig. Deze afvalstroom valt eigenlijk onder de activiteiten van de concessiehouders, maar wordt momenteel nog door de luchthaven gerapporteerd en wordt bijgevolg ook opgenomen in dit verslag. Er werden in 2012 geen problemen vastgesteld met de sanitaire installaties van de luchthaven zelf en er werd ook geen bijzonder onderhoud uitgevoerd op rioleringen in de gebouwen van de luchthaven. Dit in tegenstelling tot 2011 waarin er, in het kader van bovengenoemde activiteit, heeft wat meer septisch materiaal extern werd afgevoerd.

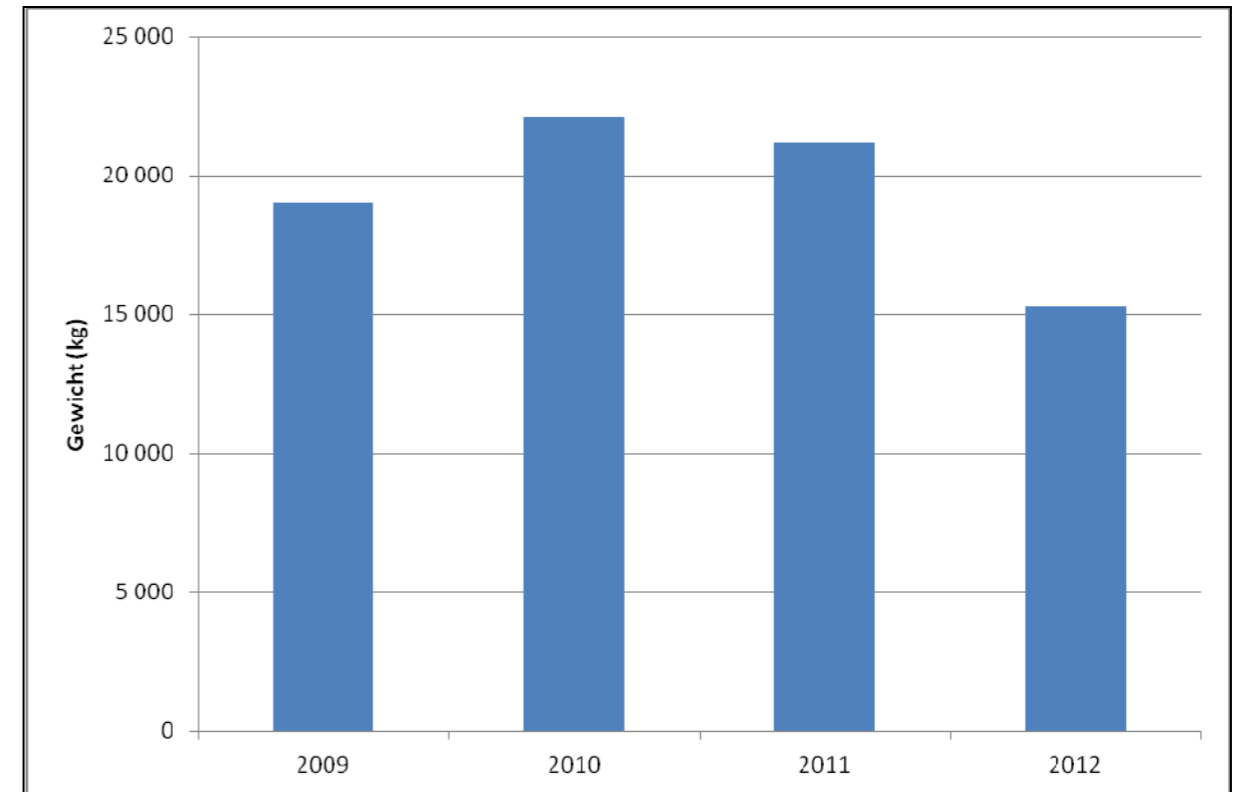
De informatie betreffende de wijze van verwerking van de afvalstoffen wordt aangeleverd door de verwerker van de afvalstoffen. Met betrekking tot het afval van de luchthaven kan gesteld worden dat circa 561 ton afvalstoffen gerecycled wordt. Het betreft voornamelijk papier, karton, PMD en groenafval maar ook afvalolie en oliehoudend afval. Zo'n 15 ton afval wordt gerecupereerd. Onder recuperatie wordt zowel verbranding met energierecuperatie als recuperatie van bijvoorbeeld toner afval gerekend. Het materiaal van de KWS-afscalers (circa 27 ton) wordt fysico-chemisch behandeld; septisch afval wordt mee verwerkt met zuiveringsslib en dus biologisch behandeld. Jaarlijks wordt circa 102 ton afval van de luchthaven biologisch verwerkt.

De evolutie van de belangrijkste afvalstromen op de luchthaven is weergegeven in de figuren op de volgende pagina's.



"Daling van de hoeveelheid restafval met 28% ten opzichte van 2011"

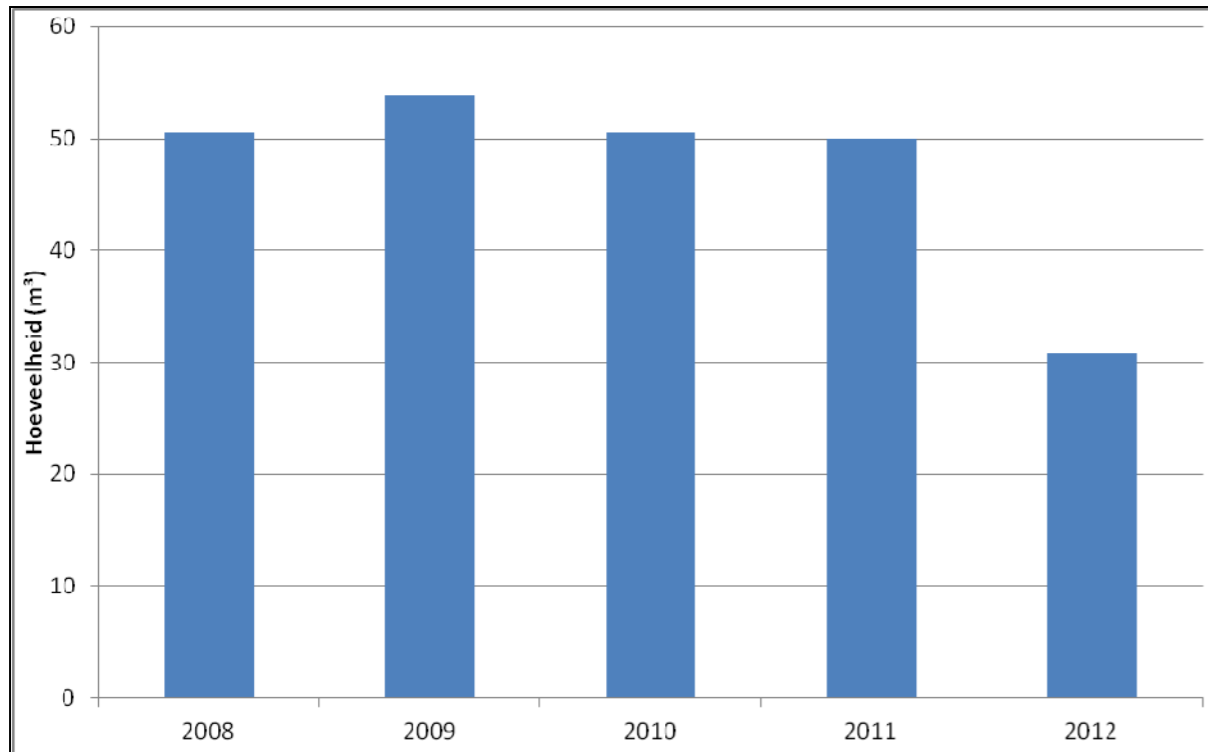
Evolutie restafval



Dankzij een meer doorgedreven sortering van de verschillende afvalstromen, slaagt de luchthaven er in de hoeveelheid restafval terug te dringen. Zo wordt er in 2012 een daling van 28% vastgesteld van de hoeveelheid restafval (ten opzichte van 2011).

“Daling van de hoeveelheid papier- en kartonafval met 39% ten opzichte van 2011”

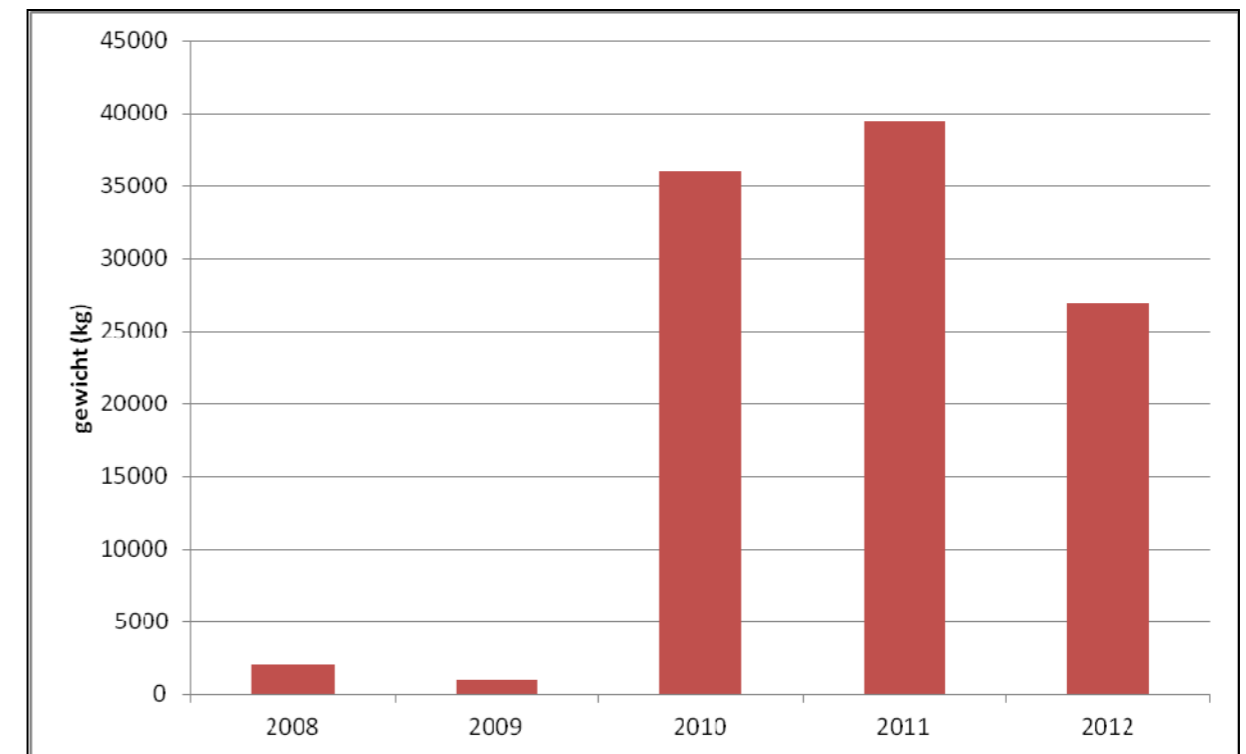
Evolutie papier en karton



De evolutie van 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 door de ophaler. Vanaf volgend jaar zal de evolutie van het papier- en kartonafval gerapporteerd worden op basis van het opgehaalde gewicht in plaats van het aantal ophalingen en het volume van de opgehaalde container.

“Betere opvolging KWS-afscidders werpt vruchten af.”

Evolutie olie- en oliehoudend afval



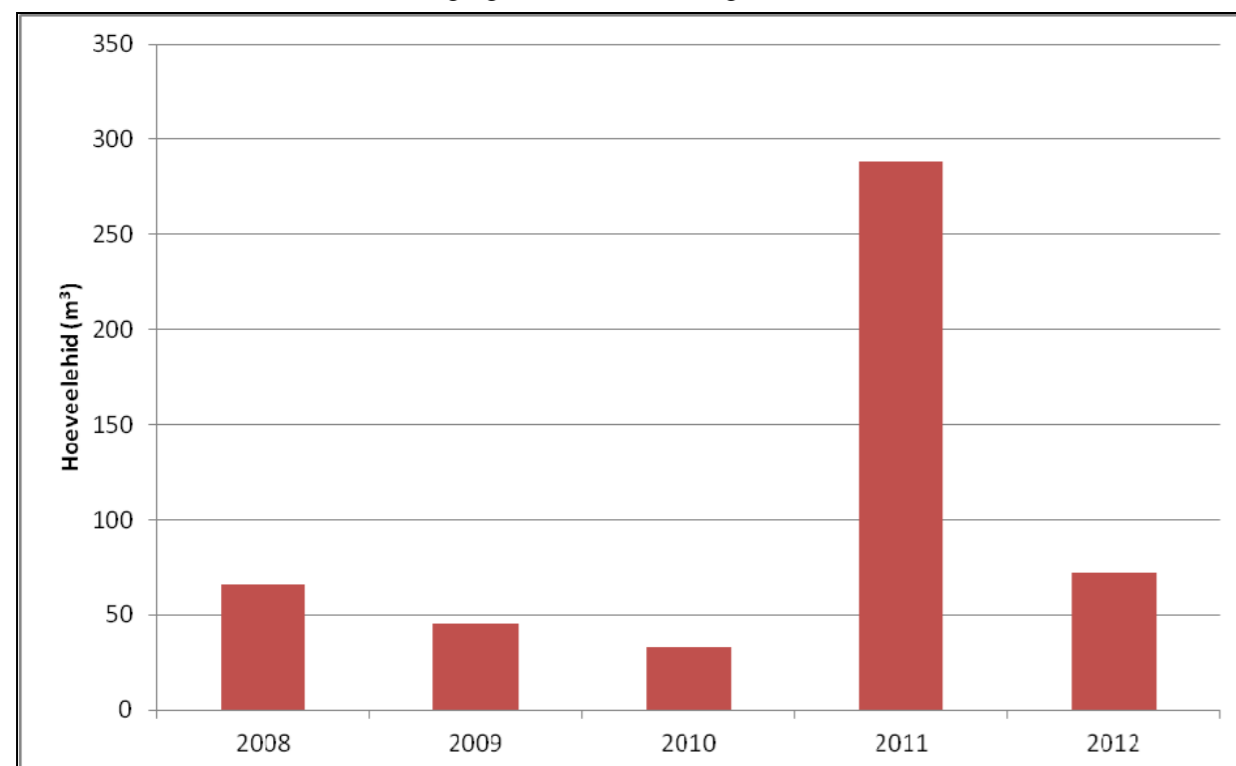
Het oliehoudend afval bevat de oliehoudende fractie die ontstaat bij de reiniging van de KWS-afscidders, alsook met olie verontreinigd absorptiemateriaal gebruikt voor het opruimen van lekken en afvalolie afkomstig van eigen onderhoud van het wagenpark. De uitvoerige reiniging van de KWS-afscidders in 2011 en het leegmaken van de buffers uit zich in een daling van het olie- en oliehoudend afval van de luchthaven in 2012.



Het gebruik van absorptiekorrels na spill

“Hoeveelheid septisch materiaal terug op normaal niveau”

Evolutie septisch materiaal en reinigingsmateriaal rioleringen



Aangezien er zich in 2012, in tegenstelling tot 2011, geen problemen hebben voorgedaan met de sanitaire installaties van de luchthaven en er ook geen bijzonder onderhoud werd uitgevoerd op rioleringen in de luchthavengebouwen, wordt een sterke daling van de hoeveelheid septisch materiaal / reinigingsmateriaal van de rioleringen vastgesteld.

Het septisch afval is afkomstig van de vliegtuigen die de luchthaven aandoen en zich daar ontdoen van het septisch afval aan boord van het vliegtuig. Deze afvalstroom valt eigenlijk onder de activiteiten van de concessiehouders maar wordt momenteel nog door de luchthaven gerapporteerd en bijgevolg ook opgenomen in dit verslag.

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

Totale afvalproductie en -verwijdering (EN22/EN24)

Afvalstroom	EURAL ¹	2008	2009	2010	2011	2012	Verwerking/ verwijdering	
Groenafval (ton)	200201			558	558,72	558	Recyclage	
Papier en karton (inclusief Belgocontrol, Douane, Federale Politie) (m³)	200101	50,6	53,9	50,6	49,95	30,8	Recyclage	
PMD (m³) (start ophaling november 2012)	15 01 06					13,96	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	31,92	Recuperatie
Olie- en oliehoudend afval	Oliën, Petroleum, smeerolie (kg)	130208*	680	986	-	900	-	Recyclage
	KWS (wasplaats/buffertank) (kg)	130507* / 160708*	620		34 800	32 820	26 640	Recyclage
	Oliehoudend opruimafval (kg)	150202*	766		603		348	Andere voorbehandeling
	Oliehoudend restafval KWS-afscheider (kg)	200306				38 480	-	Fysico-chemische behandeling
Septisch materiaal	200304	60,12 ton + 24 m³	39 ton + 18 m³	32,84 m³	288 m³	72 m³	Biologische behandeling	
Spuitbussen (kg)	160504*			4	12	-	Uitwisseling van afvalstoffen voor recyclage	
Veterinair afval of ander afval van dierlijke oorsprong (kg)	020102 / 180203	135	52		100	50	Verbranden met energierecuperatie	
Restafval (inclusief kantoorafval van Belgocontrol, Douane, Federale Politie)	200199 / 200301 / 200399	375 m³ + 135 kg	352,5 m³ + 10,63 ton	444,4 m³ + 8,14 ton	260 m³ + 5,08 ton	15 295 kg	Verbranden met energierecuperatie	
Afgedankte elektrische en elektronische apparaten - OVE (kg)	200136	Geen registraties				323	Uitwisseling van afvalstoffen voor recyclage	

¹ EURAL Afvalstoffencode aangeduid met *: gevaarlijk afval

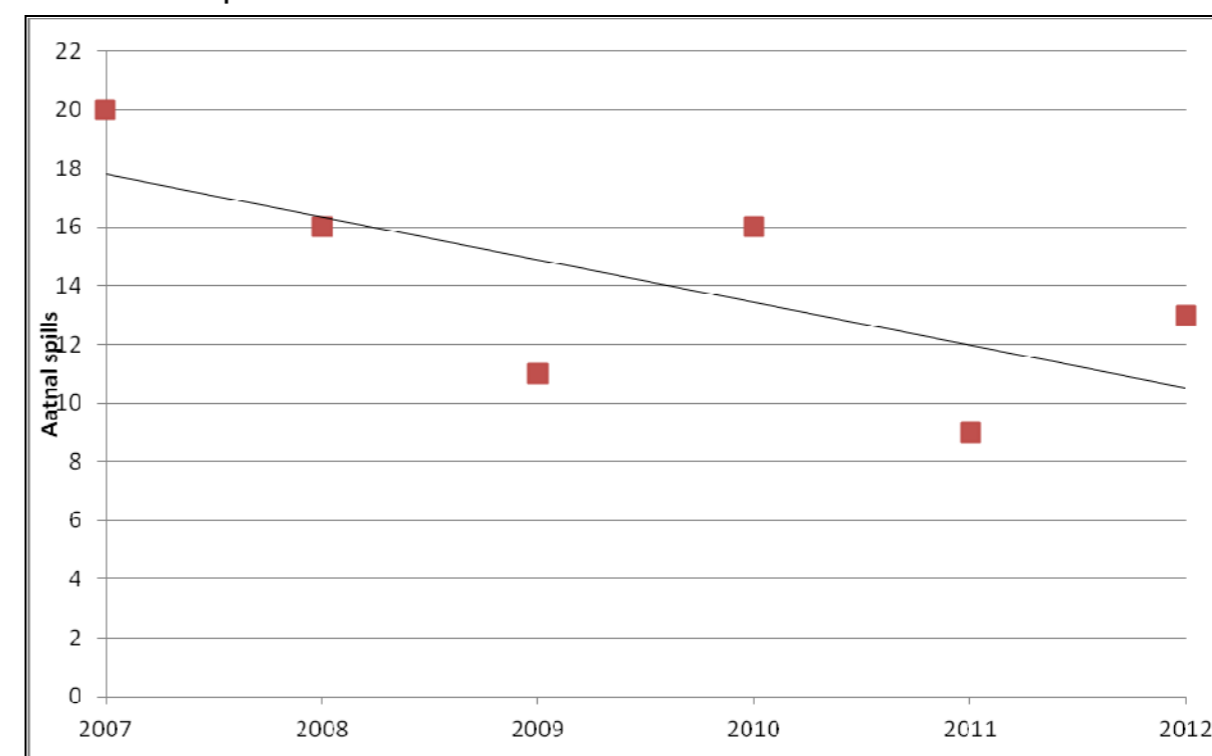
Afvalstroom	EURAL ¹	2008	2009	2010	2011	2012	Verwerking/ verwijdering
Afgedankte elektrische en elektronische apparaten – TVM (kg)	200135*	Geen registraties				279	Uitwisseling van afvalstoffen voor recyclage
Afgedankte elektrische en elektronische apparaten – gemengde lampen (kg)	200121*	Geen registraties				200	Uitwisseling van afvalstoffen voor recyclage

Spills

Er werden in 2012 dertien incidenten genoteerd gerelateerd aan een brandstoflek/olielek (**EN23**). Hoewel er meer spills werden vastgesteld dan in 2011, kan er toch gesteld worden dat de algemeen dalende tendens ten opzichte van de voorbije jaren behouden blijft (zie onderstaande figuur). Het vermijden van spills blijft echter een belangrijk aandachtspunt, voornamelijk omwille van de veiligheid voor vliegtuigen op de luchthaven. Er wordt bijgevolg gestreefd naar een verdere reductie van het aantal spills op de luchthaven.

“Daling van het aantal spills over de jaren heen”

Evolutie aantal spills 2007-2012



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 drie KWS-afsciders die periodiek leeggemaakt en gereinigd worden.

Maatregelen

Er wordt gestreefd naar een verdere reductie van het aantal spills op de luchthaven. In het kader van het opzetten van een milieuzorgsysteem zijn instructies opgemaakt die aangeven op welke manier gehandeld moet worden in het geval van een spill. Hoewel de werkwijze die in deze instructies vooropgesteld wordt niet nieuw is, biedt ze wel de nodige houvast aan nieuw aangeworven brandweermannen en andere personeelsleden die specifieke taken moeten vervullen bij spills.

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

Dagelijks worden de standplaatsen van de vliegtuigen geveegd. Dit om de kans dat losliggende steentjes en andere materialen de vliegtuigen zouden kunnen beschadigen te minimaliseren. In 2013 zal voor het veegvuil dat hierbij ontstaat een aparte container voorzien worden.

Verder zal ook een nog meer doorgedreven afvalsortering voorzien worden om de hoeveelheid restafval verder te beperken. Er wordt een aparte opslag en ophaling voorzien met betrekking tot piepschuim. Deze selectieve ophaling levert zowel op economisch als ecologisch vlak betere prestaties op voor de luchthaven.

In 2013 zullen verschillende gestalde en niet meer vliegwaardige vliegtuigen op de luchthaven afgebroken worden. Voorafgaandelijk zullen de brandstoftanks geledigd en gereinigd worden om het risico op bodemverontreiniging maximaal te beperken. Wat de eigenlijke afbraak van het vliegtuig betreft, zal getracht worden de sloop zo selectief mogelijk te laten verlopen en dus de verschillende soorten afvalstoffen maximaal gescheiden van elkaar in te zamelen.

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 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 2012

Overzicht aantal bewegingen

Een overzicht van het aantal vliegtuigbewegingen en de evolutie hiervan gedurende de voorbije jaren is weergegeven in de tabel op de volgende pagina. Om meer duidelijkheid te creëren met betrekking tot de aard van de vluchten, zal vanaf 2012 een uitgebreidere onderverdeling van de vluchten toegevoegd worden. Deze onderverdeling is als volgt: geregelde vluchten, vrachtluchten, chartervluchten, zakenvluchten, trainingsvluchten, touringvluchten, lokale vluchten en diversen (vallen niet onder voornoemde categorieën, bijvoorbeeld militaire vluchten). De commerciële vluchten worden gevormd door de eerste vier categorieën (geregeld, vracht, charter en zaken). Alle andere vluchten vallen onder de niet-commerciële vluchten.

Jaarlijks aantal bewegingen (AOSS2)

	2010	2011	2012
Totaal aantal bewegingen	37 875	37 555	28 689
Aantal bewegingen tussen 23 uur en 6 uur	704	676	675
Aantal bewegingen tussen 6 uur en 23 uur	37 171	36 879	28 014
Geregelde vluchten	119	14	23
Vrachtvluchten	1 698	1 415	1 221
Chartervluchten	1 538	1 550	1 632
Zakenvluchten	2 509	3 134	2 125
Trainingsvluchten	17 199	16 412	13 252
Touringvluchten	9 755	10 575	7 099
Lokale vluchten	3 931	3 252	2 186
Diversen	1 126	1 203	1 151

We zien in 2012 een daling van het aantal vliegbewegingen. Deze daling is hoofdzakelijk toe te schrijven aan een daling van de trainings- en touringvluchten.

Geluidsmetnet

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

Ligging meetposten geluid



De jaarrapportering van het geluidsmetnet voor het afgelopen jaar wordt jaarlijks gepubliceerd op de website van de luchthaven. Op de vier meetposten werd een operationaliteit tussen 52,4% en 99,9% gerealiseerd. De lage operationaliteit van meetpost 2 is te wijten aan het buiten dienst zijn van deze meetpost door het herhaaldelijk falen van de PC en de analyser. Deze werden naar de fabrikant gestuurd voor herstel waardoor deze problemen hopelijk volledig tot het verleden behoren. De metingen van het geluidsmetnet valideren de theoretische berekening van de geluidscontouren.

Vergelijking berekening (INM 6c-model) - meting (NMS)

Meetpost	2008		2009		2010		2011		2012	
	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)]	INM L _{Aeq,24h} [dB(A)]	NMS L _{Aeq,24h} [dB(A)]
NMT1 Papegaaiens- straat, Oostende	54,4	52,7	52,7	51,9	51,6	51	48,8	50,2	48,3	49,5
NMT2 Middle- Marker, Stene	62	60,1	60,1	59,1	58,8	57,7	55,4	57,5	55,0	56,0

	2008		2009		2010		2011		2012	
NMT3 DD-marker Duinenweg, Middelkerke	59,3	58,7	57,4	57,3	56,8	56,7	53,3	55,9	53,2	55,9
NMT4 Bibliotheek, Middelkerke	48,2	48,1	46,2	46,3	44,6	46,5	42,5	46,2	42,5	46,2

De vergelijking tussen de berekende (INM) en de gemeten (NMS) waarde stemt overeen met deze die ook gevonden werd voor het jaar 2011. Voor NMTs 1 en 2 betreft dit een goede overeenkomst. Vooral voor NMT 4 wordt een grotere afwijking gevonden tussen beide waarden. Door de sterke afname van de geluidscontouren de laatste jaren is de bijdrage van het vliegtuiggeluid op deze meetpost echter relatief beperkt geworden. In de omgeving van deze meetpost waren ook vele stoorgeluiden aanwezig (werfzone) die een correcte meting mogelijk verstoorden.

Nachtelijke bewegingen

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 2012 gaat het over 40 bewegingen met toestellen tot en met 6 ton MTOW, voornamelijk beloodsingsvluchten en vluchten in het kader van de "pollution control" boven de Noordzee.

Evolutie aantal vluchten buiten contingent

	2008	2009	2010	2011	2012
Aantal vluchten buiten contingent	49	70	73	20	40

Evolutie van het aantal nachtelijke¹ bewegingen van 1999 tot en met 2012 (AOSS2)

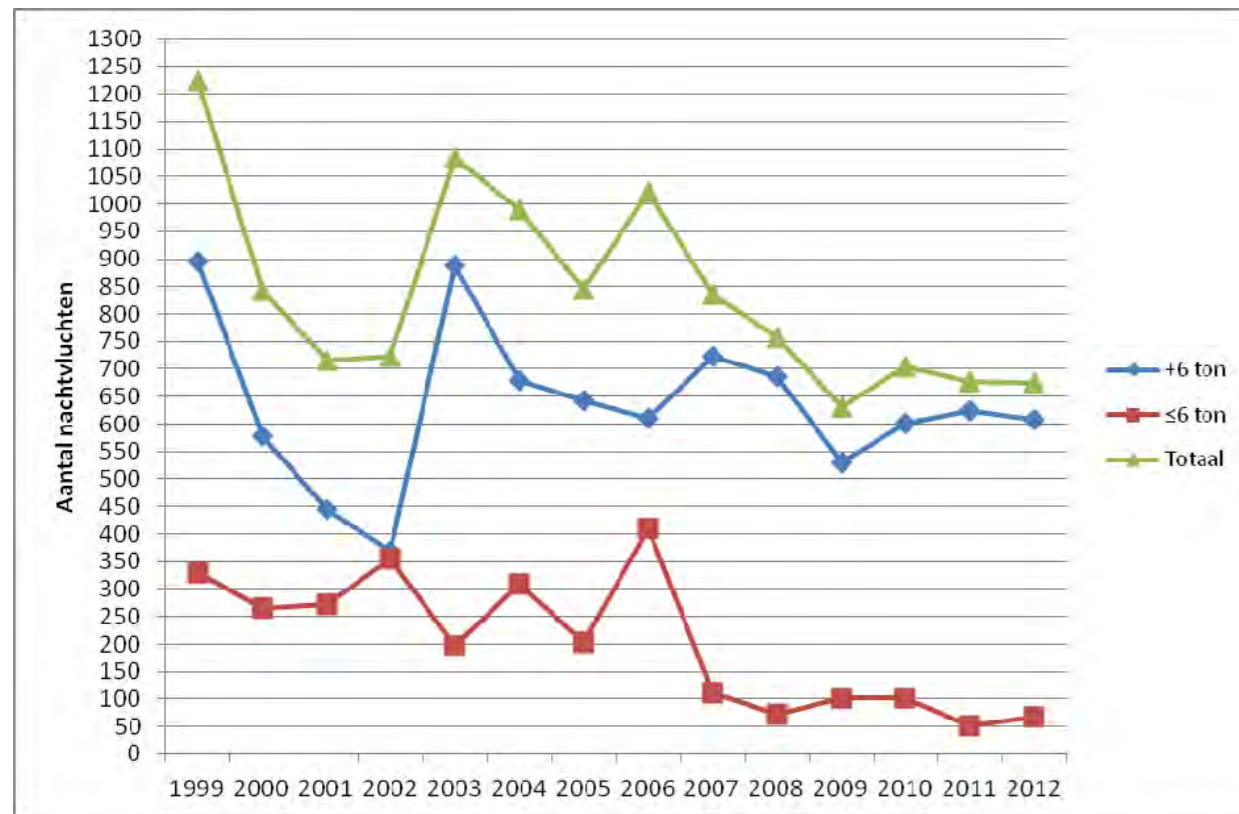
Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal nachtelijke bewegingen van 1999 tot 2012. Het aantal nachtelijke bewegingen in 2012 bleef met 607 bewegingen voor toestellen groter dan 6 ton MTOW en 28 bewegingen (68-40) voor toestellen tot en met 6 ton MTOW ruim onder de door de milieuvergunning toegestane maxima. Deze evolutie is visueel weergegeven in de figuur op de volgende pagina.

Evolutie aantal nachtelijke bewegingen in de periode 1999-2012

	+6 ton	≤6 ton	Totaal
2012	607	68	675
2011	624	52	676
2010	602	102	704
2009	530	102	632
2008	686	71	757
2007	724	112	836
2006	611	410	1 021
2005	642	203	845
2004	679	310	989
2003	888	197	1 085
2002	368	356	724
2001	444	273	717
2000	577	266	843
1999	896	329	1 225

¹ Tussen 23:00 uur en 06:00 uur

“Aantal nachtelijke bewegingen blijft nagenoeg ongewijzigd ten opzichte van 2011”



Evolutie aantal nachtelijke bewegingen

Quota Count (QC) opvolging in 2012

Tussen 23:00u en 06:00u bedraagt de door de milieuvergunning opgelegde maximum toegelaten geluidshoeveelheid 37 QC per vliegbeweging. 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 2012 werd er tussen 23:00 en 06:00u in totaal 3 176 QC geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen.

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

Opvolging QC quota luchthaven

Voorwaarde uit de milieuvergunning	2008	2009	2010	2011	2012
QCmax. = 82 tot 31/12/2009 QCmax. = 37 sinds 1/1/2010	86,1 (A124)	68,4 (B742)	36,3 (B744)	36,3 (B744)	25,7 (B744)
QC dep. <25 100	7 290,4	6 110,3	2 935,4	3 296,8	3 176
QC arr.	2 558,6	1 065,9	2 065,9	1 168,4	1 604,3

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

De contourrapporten zijn beschikbaar via de website van de luchthaven (vanaf juni 2013 voor de vluchten van 2012).

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 2007-2012.

“Verdere reductie van de geluidscontouren van de luchthaven”

Aantal potentieel sterk gehinderden in de omgeving van de luchthaven

	Inwoners		Aantal potentieel sterk gehinderden		%	
	LDN	LDEN	LDN	LDEN	LDN	LDEN
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	131*	209*	15,2*	12,4*
2012	857	1 605	131	200	15,3	12,5

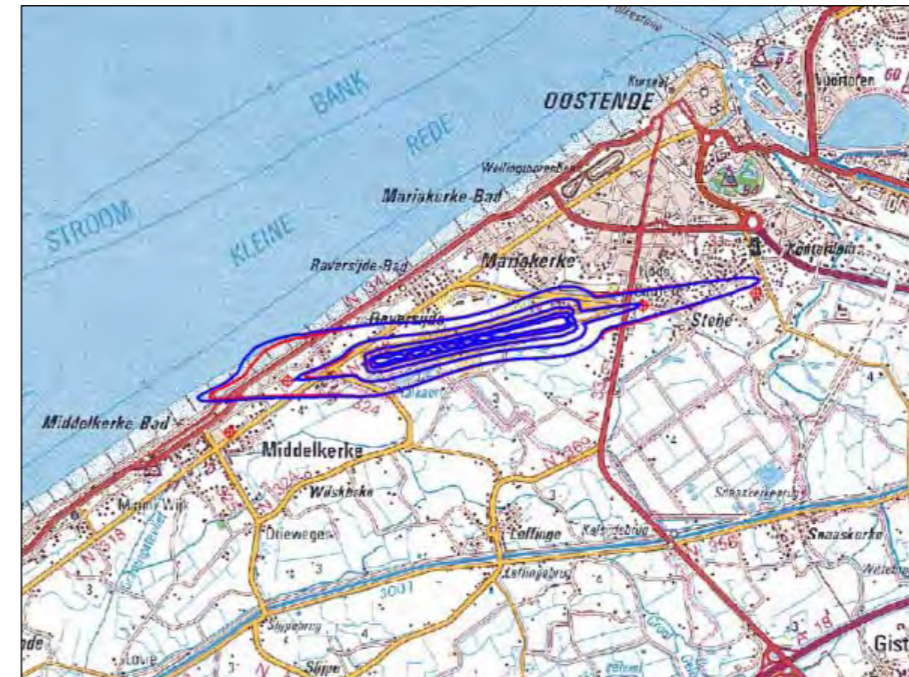
LDN: Level Day-Night: maat voor de geluidsbelasting waarbij de geluidsevents in de nacht 10 keer zwaarder worden meegerekend dan de dag

LDEN: 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

* Deze gegevens zijn gewijzigd ten opzichte van het vorig Duurzaamheids- en Jaarverslag. De gegevens uit het vorig verslag waren gebaseerd op een draft rapport van de KU Leuven aangezien het finaal rapport nog niet beschikbaar was. In het finaal rapport is het aantal gehinderden nog gewijzigd ten opzichte van de draft versie.

Het aantal potentieel sterk gehinderden bleef voor het jaar 2012 op het laagste niveau sinds het jaar 2000. Hiermee blijft het aantal potentieel sterk gehinderden ook voor het jaar 2012 ruim binnen de grens van de milieuvergunning.

De grootste bijdrage aan de geluidscontouren wordt geleverd door de vrachtoestellen van het type B744 en MD11.



In bijgaande figuur geven de rode lijnen de LDEN geluidscontouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dB(A) weer voor 2011. De blauwe lijnen geven de contourlijnen voor dezelfde geluidsimmissies voor 2012.

Evolutie LDEN geluidscontouren 2011-2012

Landingsrechten

De luchthaven 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 Notice to Airmen (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

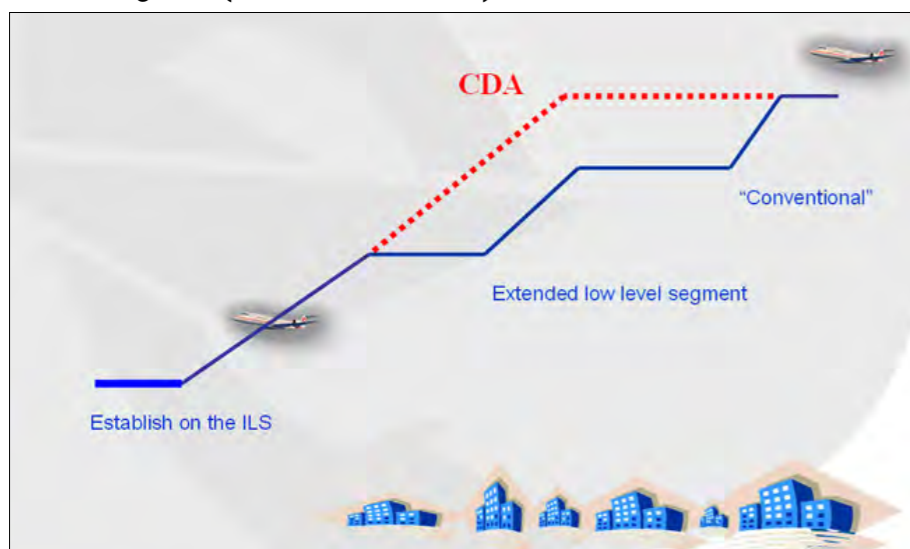
Na aankomst op de standplaats dient de Auxiliary Power Unit (APU) door de piloot zo snel mogelijk uitgezet te worden. Er dient zo snel mogelijk overgeschakeld te worden op een Ground Power Unit (GPU) die een lagere geluidsproductie heeft. Indien een uitzonderlijke situatie zich voordoet, mag een APU 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.

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.

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.

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

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 2012

Klachtenregistratie

Gedurende 2012 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.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aard van de klachten gedurende de voorbije jaren. Ten opzichte van de voorbije jaren zijn er 3 nieuwe categorieën van klachten toegevoegd: Bagage (beschadiging), Check-in procedure (verloop) en Informatieverstrekking.

Overzicht klachten in de periode 2008-2012 (PR5)

Inhoud van de klachten	2008	2009	2010	2011	2012
Afhandelaar (dienstverlening)			1	1	
Bagage-afhandeling	3	2		5	2
Bagage (beschadiging)					2
Bagage (gestolen goederen)				1	
Check-in procedure (verloop)					1
Dienstverlening luchthavengebouw	2	2			
Douane (dienstverlening)				1	
Geluidshinder	6	3	4	1	1
Geurhinder	1				
Grondlawaaï		1			
Helicoptervluchten			1		
Informatieverstrekking					1
Infrastructuur			1		
Klachtenbehandeling Belgocontrol		1			
Klantvriendelijkheid			1		1
Luchthavenwebsite	1				
Oefenvluchten	3	1			1
Onderhoud faciliteiten			1		
Parking			2		
Prijs touroperator				1	
Veiligheidscontrole	1	1	4	1	1
Vliegroutes		1			
Vlucht (verloop)	1				2
Vluchtinformatie (actualisering)	3	2	1	1	
Totaal	21	14	16	12	12

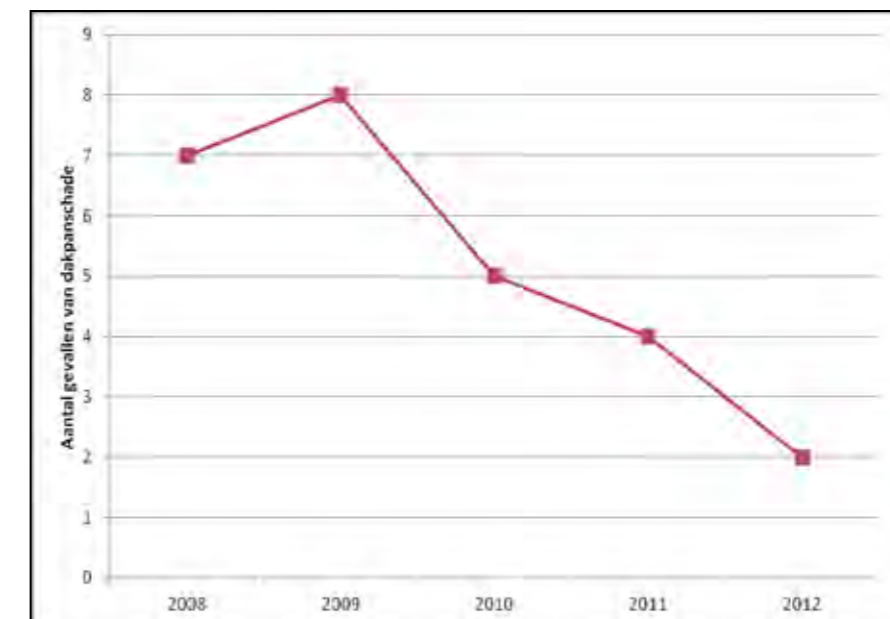
Klachten kunnen worden ingediend bij het meldpunt klachten van de luchthaven. De luchthaven volgt de klachten nauwgezet op via een klachtenregister dat beschikbaar is voor de toezichthoudende ambtenaar, zijnde de Afdeling Milieu-Inspectie.

Gedurende het jaar 2012 werden er twee klachten ingediend die opgevolgd werden door de Afdeling Milieu-Inspectie. De ingediende klachten hadden betrekking op de timing en aard van een aantal uitgevoerde vluchten. De klachten werden ongegrond verklaard. Indien klachten worden ingediend bij andere instanties dan de luchthaven (Stad Oostende, Afdeling Milieu-Inspectie of provincie West-Vlaanderen), 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 2012 werden 2 gevallen van dakschade erkend, wat een uitgave van 482,02 euro betekende ten opzichte van 1 918 euro in 2011 (4 schadegevallen), 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”



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.



Situering dakpanschade in de omgeving van de luchthaven

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 2012

Powertesten

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 powertesten. Het betreft de Alfa (A), Foxtrot (F) en Mike (M) - locaties. De ligging van deze locaties is weergegeven op onderstaande figuur. 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 powertesten door aan de piloten. In 2012 werden op de luchthaven 44 powertesten uitgevoerd waarvan 4 full power testen. Dit tegenover een totaal van 58 testen in 2011. De full powertesten vonden plaats op de Foxtrot (2), Mike (1) en Alfa (1) - locaties. Idle testen vinden plaats op de aprons op de standplaats zelf.

Het uitvoeren van powertesten wordt strikt opgevolgd door de luchthaven.



Overzicht van de aprons en locaties full powertesten 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. In 2012 werd een lek vastgesteld aan één koelinstallatie. Hierdoor lekte er 1,3 kg freon weg. De installatie werd dadelijk buiten gebruik gesteld en de nodige maatregelen werden genomen in afwachting van herstelling van de installatie (EN18). Er is geen aanwezigheid op de site van halonen of andere verboden ozonafbrekende stoffen met ODP-factor 1. Er is een uiffasering voorzien tegen 2015 van het koelmiddel R22 (ODP-factor 2).

Maatregelen

Ook in 2013 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 uiffasering 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.



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 luchthaven is weergegeven op de volgende pagina.



SAFETY FIRST
INTERNATIONALE
AIRPORT
OSTEND - BRUGES

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 2012

Verdere professionalisering van de veiligheidsdiensten op de luchthaven

In de zomer van 2012 werd een hoogtechnologische startbaanveegmachine (BEAM A9500 veegmachine, gebouwd op een Mercedes "Axor" basisframe) in dienst genomen. Deze uiterst performante machine laat toe 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.

Ook werd een nieuwe tractor, een New Holland T7220 Side Winder II-Auto Command, met een voor-aan gemonteerde klepelmaaier en een armklepelmaaier achteraan in gebruik genomen. Hierdoor is een verdere optimalisatie van het groenbeheer van de luchthaven een feit. Aangezien een sneeuw-schuiver 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 ingeoefend. Begin 2012 werd een communicatie-oefening gehouden; eind 2012 een gedeeltelijke alarmoefening. In 2013 zal een grootschalige rampoefening opgezet worden teneinde de gecombineerde werking van de interne, gemeentelijke en provinciale nood- en/of interventieplannen uit te testen.

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.

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 strooizout. Er worden sinds 2012 geen dooikorrels meer gebruikt. Het verbruik van Cryotech en strooizout wordt in het logboek van de brandweer bijgehouden. Voor de-icing van de vliegtuigen gebruiken de afhandelingsmaatschappijen Aviapartner en Swissport Ecowing 26. Dit product is niet geïnclassificeerd als schadelijk en is biologisch vlot afbreekbaar.

Gebruikte grondstoffen: ontijzelingsproducten (EN1/AOSS5)

	2008	2009	2010	2011	2012
Inschepingsvloer en taxiweg: Cryotech (kaliumacetaat) (vloeibaar - liter)	18 900	66 646	207 443	750	76 038
Inschepingsvloer en taxiweg: Cryotech (kaliumacetaat) (vast - kg)	0	40	11 325	0	3 500
Vliegtuigen ⁽¹⁾ (Type II) (liter)	5 577	8 433	23 760	3 272	3 401
Andere wegenis: dooikorrels (kg)	0	101	690	0	-
Andere wegenis: strooizout (kg)	-	-	-	-	35 000
Aantal dagen winterdienst	12	11 + 3	46 + 17	2	20

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

2012 was een jaar met een winterperiode in het begin van het jaar en een korte winterprik in december. Het verbruik van ontijzelingsproducten was in 2012 dan ook hoger dan in 2011, maar aanzienlijk lager dan in 2010 dat veel meer dagen winterdienst kende. Het verbruik aan strooizout ligt aanzienlijk hoger dan het gebruik van dooikorrels de voorbije jaren. De oorzaak hiervan is het aangepaste winterplan waardoor er op veel meer plaatsen gestrooid wordt. Waar er vroeger enkel gestrooid werd in het kader van de feitelijke airside operations, wordt nu ook meer gestrooid op voetpaden, wegen voor voertuigen, Tot 2010 werden de wegen van de luchthaven aan landzijde ook meegenomen tijdens de strooiroondes op de gewestwegen door de Afdeling Wegen en Verkeer. Ook deze wegenis en parkings dienen nu door de luchthaven zelf gestrooid te worden zodat het verbruik aan strooizout ook hierdoor een belangrijke stijging kent. Om meer vat te hebben op de gestrooide hoeveelheid zout, zal het winterplan in 2013 aangevuld worden met de optimaal te strooien zouthoeveelheid per m².

Het verbruik van de-icing producten door de afhandelingsmaatschappijen bedraagt normalerwijze jaarlijks tussen 5 000 en 10 000 liter (afhankelijk van de weersomstandigheden). We noteren voor het jaar 2012 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).

Recyclage- en lozingsgraad gebruikte de-icing producten (EN2)

	2008	2009	2010	2011	2012
Cryotech	0/100	0/100	0/100	0/100	0/100
De-icer voor vliegtuigen Type II	0/100	0/100	0/100	0/100	0/100

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 9 of 10 beveiligingsagenten, met aan het hoofd vaste werkpostcoördinatoren 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 2012

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.

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.

PRM-dienstverlening

Sinds 2008 beschikt de luchthaven over een procedure om reizigers met een verminderde mobiliteit (Persons with Reduced Mobility) een optimale service te kunnen verlenen.

Om te garanderen dat alle reizigers met een verminderde mobiliteit van deze dienstverlening kunnen genieten, wordt door de luchthaven en het personeel aan boord van het vliegtuig de nodige bijstand en uitrusting voorzien. Deze procedure is terug te vinden op de website van de luchthaven en is van toepassing op alle personen met een verminderde mobiliteit, cfr. publicatieblad van de Europese Unie, artikel 2, definitie a :

- personen wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijk of locomotorische, permanente of tijdelijke) handicap, een intellectuele handicap of stoornis, of enige andere oorzaak van handicap;
- ten gevolge van leeftijd en wier situatie vereist dat zij passende aandacht krijgen en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan hen worden aangepast.

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 het plaatsen op de website van een zomer-winterprogramma als de publicatie van advertenties in voornamelijk professionele media. De advertenties die de luchthaven plaatst, voldoen steeds aan de geldende reclamewetgeving die de marktpraktijken en consumentenbescherming reglementeert. Deze reclame leidt niet tot discriminatie, omvat geen misleiding en is niet schokkend voor kinderen. De luchthaven 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
De-icing	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.	OAC	Ostend Air College
		ODP	Ozon Depleting Product (ozonafbrekende stof)
		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).
Geluidscontour	Isolijn die punten van gelijke geluidsbelasting verbindt. Voor luchthavens worden geluidscontouren angewend om op objectieve wijze de geluidsbelasting op langere termijn door opstijgende en landende vliegtuigen uit te drukken en weer te geven op kaarten.	R134a	HFK koudemiddel voor toepassing in zowel medium en hoge temperatuur stationaire commerciële koeling als in water chillers en huishoudelijke toepassingen
GPU	Ground Power Unit	R22	HCFK koudemiddel voor toepassing in stationaire en commerciële airconditioning en voor medium en lage temperatuur commerciële koeling
GRI	Global Reporting Initiative	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.
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie)		
IMJV	Integraal Milieujaarverslag		
INM	Integrated Noise Model	retrofit	Koudemiddel van een koelinstallatie wordt omgewisseld met een meer milieuvriendelijk koudemiddel. Soms is een aanpassing van de installatie vereist.
KHBO	Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende		
KWS-afscheider	koolwaterstofafscheider	RITO	Runway Incursion Team
L _{DN}	Level Day-Night: maat voor de geluidsbelasting waarbij de geluidsevents in de nacht 10 keer zwaarder worden meegerekend dan de dag	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.
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	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.
LNE	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid	SAFCO	Safety Committee Ostend-Bruges Airport
LOVECO	LOkaalVEiligheidsCOmité	SBZ-V	vogelrichtlijngebied, afbakening van de speciale beschermingszone in uitvoering van de Europese Richtlijn 2009/147/EG (Vogelrichtlijn)
MER	MilieuEffectenRapport	SBZ-H	habitatrichtlijngebied, afbakening van de speciale beschermingszone in uitvoering van de Europese Richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn)
MTOW	Maximum Take Off Weight of maximumstartmassa		
MVO	Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen	SEOC	subtiteitsoverlegcomité
NMS	Noise Monitoring System	Slot	tijdperiode waarbinnen een vliegtuig mag opstijgen of landen op een luchthaven
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.	SMS	Safety Management System
NZVC	Noordzee Vliegclub	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 aanvloegend 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

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

*Sector supplement in final version

GRI-index

PROFIEL

1. Strategie en Analyse

Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
1.1	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde van de organisatie	Volledig	Zie 'Voorwoord' en 'Mission Statement' op p. 5 en p. 7
1.2	Beschrijving van belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden	Volledig	'Voorwoord' op p. 5
2. Organisatieprofiel			
Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
2.1	Naam van de organisatie	Volledig	Internationale Luchthaven Oostende-Brugge
2.2	Voornaamste merken, producten en/of diensten	Volledig	Uitgewerkt op p. 9-13 ; zie ook kaart met vrachtverbindingen en passagiersverbindingen.
2.3	Operationele structuur van de organisatie, met inbegrip van divisies, werkmaatschappijen, dochterondernemingen en samenwerkingsverbanden	Volledig	Zie organigram (p. 18) en stakeholdertabel (p. 14-15).
2.4	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	Volledig	Oostende
2.5	Het aantal landen waar de organisatie actief is en namen van landen met ofwel grootschalige activiteiten, ofwel met specifieke relevantie voor de duurzaamheidskwesties die in het verslag aan bod komen	Volledig	1; België
2.6	Eigendomsstructuur en rechtsvorm	Volledig	DAB, situering binnen Vlaamse overheid, zie p. 9.
2.7	Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren die worden bediend en soorten klanten/begunstigden)	Volledig	Zie kaarten met vrachtverbindingen en passagiersverbindingen, op p. 11 en p. 12.
2.8	Omvang van de verslaggevende organisatie	Volledig	130 werknemers (121,25 VTE), 28 689 bewegingen, financiële resultaten op p. 48-51
2.9	Significante veranderingen tijdens de verslagperiode voor wat betreft omvang, structuur of eigendom	Volledig	p. 16-18: Luchthavenbrandweer losgekoppeld van Airport Operations
2.10	Onderscheidingen die tijdens de verslagperiode werden toegekend	Volledig	Geen onderscheidingen ontvangen tijdens de verslagperiode.

3. Verslagprofiel, reikwijdte en afbakening van het verslag

Profiel	Verslaggevingselement volgens GRI	Rapporteringsniveau	Kruisverwijzing/direct antwoord
3.1	Verslagperiode (bijvoorbeeld fiscaal jaar of kalenderjaar) waarop de verstrekte informatie betrekking heeft	Volledig	2012
3.2	Datum van het meest recente vorige verslag (indien van toepassing)	Volledig	2011
3.3	Verslaggevingscyclus (jaarlijks, tweejaarlijks, etc.)	Volledig	Jaarlijks
3.4	Contactpunt voor vragen over het verslag of de inhoud ervan	Volledig	Dhr. Gino Vanspauwen. Te contacteren via het contactformulier op de site van de luchthaven: www.ost.aero of via de contactgegevens achteraan het duurzaamheids- en jaarverslag.

3.5	Proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag	Volledig	Voor de bepaling van de inhoud van het verslag werd in eerste instantie gekeken naar de issues waar de luchthaven een grote impact heeft op stakeholders. De issues met grote impact worden besproken, eerder dan zaken waarop de luchthaven nauwelijks impact heeft en/of waarvan er nauwelijks effect is op stakeholders (p.14-15). Issues met belangrijke impact omvatten o.a. geluid en energie en zijn ook terug te vinden in de milieubeleidsverklaring op p. 54. Significante bepaling vormt ook een deel van het opgezette milieuzorgstelsel van de luchthaven.
3.6	Afbakening van het verslag (bijv. landen, divisies, dochterondernemingen, gehuurde faciliteiten, samenwerkingsverbanden, leveranciers).	Volledig	Het duurzaamheidsrapport handelt over de prestaties van de Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB) Luchthaven Oostende. De luchthaven heeft geen afdelingen of dochterondernemingen. De luchthaven verleent wel concessies op haar terreinen, maar de concessiehouders werken als afzonderlijke entiteiten. Er is een grote wisselwerking met de andere actoren op de luchthaven: deze zijn niet mee beoordeeld in dit duurzaamheidsrapport.
3.7	Vermeld eventuele specifieke beperkingen voor de reikwijdte of afbakening van het verslag.	Volledig	In overleg met stakeholders zullen later meer beperkingen aan bod kunnen komen ; p. 3-4, 9, 14
3.8	Basis voor verslaggeving over samenwerkingsverbanden, dochterondernemingen in gedeeltelijke eigendom, gehuurde faciliteiten, uitbestede activiteiten en andere entiteiten die de vergelijkbaarheid tussen verschillende verslagperiodes of verslaggevende organisaties aanzienlijk kunnen beïnvloeden.	Volledig	Vorig jaarverslag werd als uitgangspunt gebruikt.
3.9	De technieken en berekeningsgrondslagen voor gegevensmetingen, waaronder de voor schattingen gebruikte aannames en de technieken die zijn toegepast op de samenstelling van de indicatoren en overige informatie in het verslag.	Volledig	Verwijzing naar bronnen, berekeningen, modellen waar relevant (bijvoorbeeld water en energie: op basis van facturatie; voor geluid: INM-berekeningsmodel en geluidsmeetnet)
3.10	Uitleg over de gevolgen van eventuele herformuleringen van eerder verstrekte informatie (bijvoorbeeld fusies of overnames, verandering van referentiejaar of verslaggevingsperiode en veranderingen met betrekking tot de aard van de activiteiten of de meetmethoden)	Volledig	Vermeld waar relevant.
3.11	Significante veranderingen ten opzichte van vorige verslagperiodes ten aanzien van reikwijdte, afbakening tot meetmethoden die voor het verslag zijn toegepast	Volledig	Thema's zijn beperkt uitgebreid met nieuwe thema's volgens GRI3.1 ten opzichte van vorig jaarverslag.
3.12	Tabel waarin staat waar in het verslag de standaardonderdelen van de informatievoorziening terug te vinden zijn	Volledig	p. 120 en verder
3.13	Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het betrekken van externe assurance van het verslag	Volledig	Opmaak rapport i.s.m. GRI. Geen externe assurance ; externe beoordeling GRI-normen door GRI (p. 3-4).

4. Bestuur, verplichtingen en betrokkenheid

Verslaggevingselement volgens GRI			
Profiel			
4.1	De bestuursstructuur van de organisatie, met inbegrip van commissies die vallen onder het hoogste bestuurslichaam en verantwoordelijk zijn voor specifieke taken, zoals het bepalen van de strategie of het overzicht over de organisatie	Volledig	De Algemeen Directeur werd, na een examen, aangesteld door de Vlaamse Regering die gecontroleerd wordt door het Vlaams Parlement. De DAB zit ingebed in het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Sedert de introductie van Beter Bestuurlijk Beleid wordt de Algemeen Directeur geëvalueerd door de hoogste topambtenaar van het departement, de Secretaris-Generaal (SG). Daarbij kan ook gesteld worden dat de Algemeen Directeur, op uitnodiging van de SG, zetelt in de directieraad van het Departement MOW. Met betrekking tot de structuur omtrent het operationele beleid op de luchthaven: zie organigram p. 18, tabel p. 17, overlegstructuren p. 24-25.
4.2	Geef aan of de voorzitter van het hoogste bestuurslichaam eveneens een leidinggevende functie heeft.	Volledig	De Algemeen Directeur is de hoogst leidinggevende binnen de DAB Luchthaven Oostende.
4.3	Voor organisaties met een enkelvoudige bestuursstructuur: vermeld het aantal onafhankelijke en/of niet-leidinggevende leden van het hoogste bestuurslichaam evenals hun geslacht	Volledig	De DAB wordt gecontroleerd door de Vlaamse Regering die op haar beurt wordt gecontroleerd door het Vlaams Parlement.
4.4	Mechanismen die aandeelhouders en medewerkers de gelegenheid geven om aanbevelingen te doen aan of medezeggenschap uit te oefenen op het hoogste bestuurslichaam	Volledig	Met betrekking tot de operationele werking van de luchthaven: zie overlegstructuren samengevat op p. 24-25; ook jaarlijkse functioneringsgesprekken met de medewerkers (p. 33). Met betrekking tot de politieke beslissingen dient verwezen te worden naar de rapportering naar de Vlaamse Regering waarbij het Vlaams Parlement een controlerende bevoegdheid/taak heeft en waarbij via het Departement Mobiliteit en Openbare Werken het beleid van de betrokken minister wordt uitgevoerd.
4.5	Een koppeling tussen vergoedingen voor leden van het hoogste bestuurslichaam, topmanagers en leidinggevenden (met inbegrip van vertrekregelingen) en de prestaties van de organisatie (met inbegrip van sociale en milieugerelateerde prestaties)	Volledig	Er is geen koppeling.

4.6	Processen waarmee het hoogste bestuurslichaam waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden	Volledig	De luchthaven vormt een aparte structuur (DAB) binnen de Vlaamse overheid. Als Dienst met Afzonderlijk Beheer kan een specifiek beleidsautonome koers binnen de Vlaamse overheid worden gevoerd. Via de rechtsreeks rapportering aan de Vlaamse overheid is er controle door het Vlaams Parlement. De aankopen die door de DAB worden gedaan, worden verder geregeld via de wet op de overheidsopdrachten.
4.7	Proces voor het bepalen van de samenstelling, kwalificaties en expertise van de leden van het hoogste bestuurslichaam en haar commissies, met inbegrip van elke overweging betreffende geslacht en andere indicatoren betreffende diversiteit.	Volledig	De Algemeen Directeur is de hoogst leidinggevende en werd via een aanstellingsbesluit door de Vlaamse Regering in 2003 aangesteld.
4.8	Intern ontwikkelde missie- of beginselverklaringen, gedragscodes en uitgangspunten die van belang zijn voor de economische, milieugerelateerde en sociale prestaties, met vermelding van de mate van invoering ervan	Volledig	Zie 'Mission Statement' op p. 7, 'Safety Management System' op p. 105-106.
4.9	Procedures van het hoogste bestuurslichaam voor het voorzien van de inventarisatie en het beheer door de organisatie van economische, milieugerelateerde en sociale prestaties, met inbegrip van relevante risico's en mogelijkheden en naleving van of conformiteit met internationaal overeengekomen standaarden, gedragscodes en principes.	Volledig	Voorzien van middelen en regelmatige rapportages zoals voorzien in de betrokken wetgeving.
4.10	Processen voor het evalueren van de eigen prestaties van het hoogste bestuurslichaam, in het bijzonder betreffende economische, milieugerelateerde en sociale prestaties	Volledig	Er zijn verschillende rapportages die door wet- en regelgeving worden opgelegd en uitgevoerd. Jaarlijks zijn er functioneringsgesprekken met de werknemers. De Algemeen Directeur rapporteert rechtstreeks aan de Vlaamse Regering.
4.11	Toelichting over de toepassing van het voorzorgsprincipe door de verslaggevende organisatie.	Volledig	Zie 'Veiligheidspolitiek' op p. 105-106 en beveiligingsbeleid op p. 109-110
4.12	Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven die de organisatie onderschrijft	Volledig	o.a. Safety Management System (bindend) en security regels (p. 109-110)
4.13	Lidmaatschap van verenigingen (zoals brancheverenigingen) en/of nationale/internationale belangenorganisaties waarin/waarbij de organisatie: * Functies opneemt in het bestuurslichaam; * Deelneemt aan projecten of zetelt in commissies; * Voorziet in aanzienlijke financiële middelen bovenop de gebruikelijke lidmaatschapsgeelden; of * Het lidmaatschap als zijnde strategisch belangrijk beschouwt.	Volledig	Lidmaatschap TIACA, ABTO en ACI (regional forum) - p. 14
4.14	Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken	Volledig	Zie p. 14-15.
4.15	Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden die moeten worden betrokken	Volledig	Zie p. 14-15 voor het overzicht van de geïdentificeerde stakeholders; identificatie op basis van vastgelegde overlegstructuren en communicatiekanalen (bevraging directie luchthaven)
4.16	Benadering van het betrekken van belanghebbenden, waaronder de frequentie ervan per type en groep belanghebbenden	Volledig	Zie p. 14-15 met tabel stakeholders en communicatiekanalen.
4.17	De voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen door de betrokkenheid van belanghebbenden en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd, onder meer via haar verslaggeving	Volledig	Zie p. 14-15; onderwerpen die tot takenpakket verschillende overlegorganen behoren (p. 24-25); Milieuoverlegcommissie (p. 97-98); andere overlegorganen (p. 24-25)

MANAGEMENTBENADERING

Verslaggevingselement volgens GRI	
G3 DMA	
DMA EC	Informatievoorziening over managementbenadering : economische aspecten (EC)
Aspecten	Economische prestaties p. 37-51 Marktaanwezigheid p. 11, 12, 21, 88 Indirecte economische effecten p. 37, 38, 43
DMA EN	Informatievoorziening over managementbenadering : milieu-aspecten (EN)
Aspecten	Materialen p. 67, 107, 108 Energie p. 55-58 Water p. 59-62 Biodiversiteit p. 63-72 Luchtemissies, afvalwater en afvalstoffen p. 59-62, 76-86, 103 Producten en diensten p. 99-100 Naleving Volledig Transport p.56 Inter-modality Algemeen Geluid Volledig p. 44 p. 94
DMA LA	Informatievoorziening over managementbenadering: arbeidsomstandigheden en volwaardig werk (LA)
Aspecten	Werkgelegenheid p.26-29 Verhouding tussen werkgever en werknemer p. 29 Gezondheid en veiligheid p. 31-32 Opleiding en onderwijs p. 32-33 Diversiteit en kansen p. 34-35 Gelijk loon voor mannen en vrouwen LA14 en p. 34-35
DMA HR	Informatievoorziening over managementbenadering: Mensenrechten (HR)
Aspecten	Investerings- en inkoopbeleid p. 37, p. 40, p. 44-46, p. 106, p. 111 Verbod op discriminatie p. 35 Vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen p. 35 Kinderarbeid p. 35 Preventie van gedwongen en verplichte arbeid p. 35 Beleid inzake beveiliging p. 109-110 Rechten van de inheemse bevolking HR9 Beoordeling p. 35 en p. 111 Herstel p. 35 en p. 111
DMA SO	Informatievoorziening over managementbenadering: Maatschappij (SO)
Aspecten	Lokale gemeenschappen SO1, p. 96 Corruptie p. 35 Publiek beleid SO5 en p. 48 - 51 Concurrentiebelemmerend gedrag SO7 Naleving SO8 en p. 48-51
DMA PR	Informatievoorziening over managementbenadering: Productverantwoordelijkheid (PR)
Aspecten	Gezondheid en veiligheid van consumenten p. 105 - p.112 Etikettering van producten en diensten p. 113 Marketingcommunicatie p. 113 Privacy van klanten p. 97 Naleving p. 113 Bedrijfszekerheid en noodplanning p.106 Kwaliteit dienstverlening p. 97-98 Dienstverlening aan of aanbod faciliteiten voor personen met speciale noden p. 112

PRESTATIE-INDICATOREN	
Economie	
Verslaggevingselement volgens GRI	
Prestatie-indicator	
Economische prestaties	
EC1	Directe economische waarden die zijn gegeneerd en gedistribueerd, waaronder inkomsten, operationele kosten, personeelsvergoedingen, donaties en overige maatschappelijke investeringen, ingehouden winst en betalingen aan kapitaalverstrekkers en overheden Volledig Zie p. 37-51.
EC2	Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering Niet
EC3	Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringsplan van de organisatie Niet
EC4	Significante financiële steun van een overheid Volledig De overheid is momenteel de enige shareholder van de luchthaven van Oostende. Er wordt jaarlijks een werkings- en investeringsdotatie toegekend (p. 40-42).
Marktaanwezigheid	
EC5	Spreading in de verhouding tussen het standaard aanvangssalaris per geslacht en het lokale minimumloon op belangrijke bedrijfslocaties Gedeeltelijk Binnen de Vlaamse overheid gebeurt de verloning via vastgestelde barema's. De spreading op de luchthaven situeert zich tussen de barema's A en D.
EC6	Beleid, methoden en deel van uitgaven betreffende lokaal gevestigde leveranciers op belangrijke bedrijfslocaties Gedeeltelijk Geen vastgelegd beleid ; wordt onbewust wel toegepast voor kleinere aankopen ; zie p. 35.
EC7	Procedures voor lokale personeelswerving en aandeel van het topkader dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap op belangrijke bedrijfslocaties Gedeeltelijk Zie p. 27 en 43.
AO1	Jaarlijks totaal aantal passagiers, verdeeld over binnenlandse en internationale vluchten en opgesplitst volgens herkomst en bestemming en transfer, met inbegrip van transpassagiers Gedeeltelijk Zie tabel p. 12.
AO2	Jaarlijks aantal vliegtuigbewegingen onderverdeeld in dag en nacht, verdeeld over commerciële passagiers- en cargovluchten, general aviation en staatsvluchten Volledig Zie tabel p. 88.
AO3	Totale hoeveelheid tonnage cargo Gedeeltelijk Zie p. 21.
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 Gedeeltelijk De luchthaven wordt door de Vlaamse overheid geëxploiteerd in het kader van het algemeen belang en als logistieke poort ; zie p. 43.
EC9	Inzicht in en beschrijving van significante indirecte economische gevolgen, waaronder de omvang ervan Gedeeltelijk p. 37-38. Milieuaspecten
Prestatie-indicator	
Verslaggevingselement volgens GRI	
Materialen	
EN1	Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume Gedeeltelijk de-icing (p. 107) en pesticiden (p. 67)
EN2	Percentage van de gebruikte materialen dat bestaat uit afval uit externe bronnen Volledig Zie p. 108: geen recyclage van de-icing vloeistof (0%)
Energie	
EN3	Direct energieverbruik door primaire energiebron Volledig Zie p. 56.
EN4	Indirect energieverbruik door primaire bron Gedeeltelijk Zie p. 56.
EN5	Energie die bespaard is door besparingen en efficiëntieverbeteringen Gedeeltelijk Kwaliteitsverbeteringen opgenomen op p. 56.

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	Gedeeltelijk	p. 56-57. Enkel kwalitatieve data beschikbaar
EN7	Initiatieven ter verlaging van het indirecte energieverbruik en reeds gerealiseerde verlaging	Gedeeltelijk	Geen kwantificering, zie p. 56-57.
Water			
EN8	Totale wateronttrekking per bron	Gedeeltelijk	Zie p. 59
EN9	Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft	Volledig	Er zijn geen bronnen die significant beïnvloed worden.
EN10	Percentage en totaal volume van gerecycled en hergebruikt water	Gedeeltelijk	Geen cijfers beschikbaar ; kwalitatieve benadering, zie p. 60.
AO4	Kwaliteit van het regenwater, afhankelijk van vigerende wet- en regelgeving	Gedeeltelijk	Geen kwaliteitsgegevens ; enkel kwalitatieve benadering ; zie p. 61.
Biodiversiteit			
EN11	Locatie en oppervlakte van land dat eigendom is, gehuurd wordt, beheerd wordt in of grenst aan beschermde gebieden en gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden	Volledig	Zie p. 65-66.
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	Volledig	Geen significante impact
EN13	Beschermde of herstelde habitats	Volledig	Zie tabel p. 65.
EN14	Strategieën, huidige maatregelen en toekomstige plannen voor het beheersen van de gevolgen voor de biodiversiteit	Volledig	p. 66, p. 68
EN15	Aantal op de rode lijst van de IUCN vermelde soorten en soorten op nationale beschermingslijsten met habitats in gebieden binnen de invloedsfeer van bedrijfsactiviteiten, ingedeeld naar hoogte van het risico op uitsterven	Gedeeltelijk	Zie p. 71-72.
Luchtemissies, afvalwater en afvalstoffen			
EN16	Totale directe en indirecte emissie van broeikasgassen naar gewicht	Gedeeltelijk	Er zijn geen detailgegevens op niveau van de luchthaven. Vroegere MIRA-rapporten vermelden telkens de volledige luchtvaart in Vlaanderen. Zie ook p. 103.
EN17	Anderen relevante indirecte emissie van broeikasgassen naar gewicht	Gedeeltelijk	Er zijn geen detailgegevens op niveau van de luchthaven. Vroegere MIRA-rapporten vermelden telkens de volledige luchtvaart in Vlaanderen.
EN18	Initiatieven ter verlaging van de emissies van broeikasgassen en gerealiseerde verlagingen	Gedeeltelijk	Zie toelichting op p. 103.
EN19	Emissie van ozonafbrekende stoffen naar gewicht	Niet	
EN20	NOx, SOx en andere significante luchtemissies naar type en gewicht	Niet	Geen detailberekening beschikbaar
EN21	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming	Gedeeltelijk	Zie p. 61-62.
EN22	Totaalgewicht afval naar type en verwijderingsmethode	Volledig	Zie p. 76-86.
EN23	Totaal aantal en volume van significante oplossingen	Gedeeltelijk	Zie p. 85.
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	Gedeeltelijk	Zie p. 76-86.
EN25	Benaming, grootte, beschermingsstatus en biodiversiteitswaarde van wateren en gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en -afvoering van de verslaggevende organisatie	Volledig	Zie p. 59-62.
AO5	Omgevingsluchtkwaliteitsniveaus gerelateerd aan de immissieconcentratie in µg/m³ of ppm zoals wettelijk bepaald	Volledig	Er zijn geen detailgegevens op niveau van de luchthaven. MIRA-rapporten vermelden de immissieconcentraties voor heel Vlaanderen, inclusief Oostende.
AO6	Vliegtuig en verhandingen luchtzijde waarop de-icing/anti-icing vloeistof wordt gebruikt en behandeld (m³/ton)	Gedeeltelijk	p. 108; oppervlakte verhandingen niet gespecificeerd.
Producten en diensten			
EN26	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten en de omvang van deze compensatie	Volledig	Tussenkomenst luchthaven bij dakpanschade door vortex, uitgewerkt op p. 99-100.
EN27	Percentage producten dat is verkocht en waarvan de verpakking is ingezameld, naar categorie	Niet	Niet van toepassing
Naleving			

EN28	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieuwet- en -regelgeving	Volledig	Geen boetes of sancties voor niet-naleving.
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	Gedeeltelijk	Overzicht dieselverbruik voertuigen p. 56
Algemeen			
EN30	Totale uitgaven aan en investeringen in milieubeschermt naar type	Gedeeltelijk	Zie lijst milieu-investeringen in tabel op p. 44.
AO7	Aantal en percentage wijziging van inwoners wonende in de gebieden die door het geluid worden beïnvloed	Volledig	Zie tabel p. 94 en ook verwijzing naar jaarlijkse contourberekeningen die op de website worden gepubliceerd.

Sociale aspecten: Arbeidsomstandigheden en volwaardig werk

Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI		
Werkgelegenheid			
LA1	Totale personeelsbestand per type werk, arbeidsovereenkomst en regio naar geslacht	Volledig	Zie p. 26-28.
LA2	Totaal aantal en percentage nieuwe aanwervingen/personeelsverloop per leeftijdsgroep, geslacht en regio	Volledig	Zie p. 29.
LA3	Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor tijdelijke medewerkers of deeltijdmedewerkers, per grootschalige activiteit	Volledig	Zie p. 29.
LA15	Aantal personeelsleden die na ouderschapsverlof het werk hervatten (per geslacht) en op de luchthaven blijven werken.	Volledig	Zie p. 29.
Verhouding tussen werkgever en werknemer			
LA4	Percentage medewerkers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt	Volledig	Zie p. 29.
LA5	Minimale opzegtermijn(en) in verband met significante operationele veranderingen, inclusief of dit wordt gespecificeerd in collectieve overeenkomsten.	Niet	
Gezondheid en veiligheid			
LA6	Percentage van het totale personeelsbestand dat is vertegenwoordigd in formele, gezamenlijke arbo-commissies van werkgevers en werknemers die bijdragen aan de controle op en advies over arbo-programma's	Gedeeltelijk	Zie p. 30.
LA7	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen per regio en per geslacht	Gedeeltelijk	Zie p. 31.
LA8	Opleidings-, trainings-, advies-, preventie- en risicobeheersingsprogramma's ten behoeve van personeelsleden, hun families of omwonenden in verband met ernstige ziekten	Gedeeltelijk	Zie p. 32-33.
LA9	Alspraken over arbo-onderwerpen vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden	Niet	
Opleiding en onderwijs			
LA10	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar geslacht en werknemerscategorie	Gedeeltelijk	Zie p. 32-33.
LA11	Programma's voor competentie management en levenslang leren die de blijvende inzetbaarheid van medewerkers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan.	Gedeeltelijk	Zie p. 32-33.
LA12	Percentage medewerkers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling, per geslacht	Volledig	Zie p. 33.
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.	Gedeeltelijk	Zie organigram ; diversiteit bij aanwerving wordt aangemoedigd ; alle functies staan open voor man/vrouw, ongeacht afkomst ; zie p. 27 en tabel p. 34.
Gelijk loon voor mannen en vrouwen			

LA14	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen per medewerkerescategorie	Volledig	Ratio 1/1. Geen onderscheid in basissalarissen voor mannen en vrouwen per medewerkerescategorie. Er wordt geen onderscheid gemaakt m.b.t. de sociale voordelen. De salarisbedragen binnen de Vlaamse overheid zijn vastgelegd in salarisschalen. Deze bedragen starten vanaf een minimum jaarsalaris, gevolgd door een aantal periodieke verhogingen en eindigen bij een maximum jaarsalaris. Doorgroeien in de schaal gebeurt op basis van anciënniteit tot het maximum in die schaal is bereikt. De functies worden ingedeeld in vier niveaus op basis van het vereiste diploma. Binnen een niveau zijn er groepen gelijkaardige functies: graden. Die worden verloofd in eenzelfde salarisschaal. De salarisschaal waarin iemand terechtkomt, hangt af van de diplomaverreichte binnen de functie waarvoor deze persoon aangeworven wordt. Voor een volledig overzicht van alle salarisschalen en sociale voordelen: http://www2.vlaanderen.be/arbeidsvoorwaarden
Sociale aspecten: Mensenrechten			
Prestatie-indicator	Beschrijving		
	Investerings- en inkoopbeleid		
HR1	Percentage van en totaal aantal aanmerkelijke investeringsovereenkomsten en contracten waarin clausules over mensenrechten zijn opgenomen of waarvan de naleving van de mensenrechten is getoetst	Volledig	Geen speciale clausules omtrent mensenrechten. 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. Niet apart opgenomen of gescreend in contracten (0%).
HR2	Percentage belangrijke leveranciers, aannemers en andere business partners die getoetst zijn op naleving van de mensenrechten en getroffen maatregelen	Volledig	Geen toetsing, zie p. 111.
HR3	Totaal aantal uren personeelstraining m.b.t. 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	Gedeeltelijk	Enkel beveiligingsagenten hebben dit in hun opleiding (p. 111).
	Verbod op discriminatie		
HR4	Totaal aantal gevallen van discriminatie en de getroffen maatregelen	Volledig	Discriminatie komt niet voor en wordt ook niet getolereerd (p. 35).
	Vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen		

HR5	Activiteiten en belangrijke leveranciers waarvan is vastgesteld dat bij deze een aanzienlijk risico zou kunnen bestaan betreffende het recht op de uitoefening van de vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen of dat dit recht effectief mogelijk is geschaad wordt, alsmede de maatregelen die zijn getroffen ter ondersteuning van deze rechten.	Volledig	Geen activiteiten vastgesteld waar dit een probleem zou kunnen vormen.
	Kinderarbeid		
HR6	Activiteiten en belangrijke leveranciers waarvan is vastgesteld dat er bij deze een aanzienlijk risico bestaat op het voorkomen van kinderarbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van kinderarbeid	Volledig	Geen activiteiten vastgesteld waar dit een probleem zou kunnen vormen.
	Gedwongen en verplichte arbeid		
HR7	Activiteiten en belangrijke leveranciers waarvan is vastgesteld dat er bij deze een aanzienlijk risico bestaat op het voorkomen van gedwongen of verplichte arbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van alle vormen van gedwongen of verplichte arbeid	Volledig	Geen activiteiten vastgesteld waar dit een probleem zou kunnen vormen.
	Veiligheidsbeleid		
HR8	Percentage van het beveiligingspersoneel dat training heeft gevolgd in het beleid of de procedures van de organisatie betreffende aspecten van de mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten	Volledig	Deze aspecten werden behandeld tijdens de training van alle beveiligingsagenten, zie p. 110.
	Rechten van de inheemse bevolking		
HR9	Totaal aantal gevallen van overtreding van de rechten van de inheemse bevolking, alsmede de getroffen maatregelen	Volledig	0
	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.	Volledig	Geen speciale reviews omtrent mensenrechten. 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. Niet apart opgenomen of gescreend in contracten (0%).
	Herstel		
HR11	Aantal geregistreerde klachten met betrekking tot de mensenrechten die werden behandeld en opgelost via de formele klachtenprocedure.	Volledig	0
	Sociale aspecten: Maatschappij		
Prestatie-indicator	Verslaggevingselement volgens GRI		
	Lokale gemeenschappen		
SO1	Percentage activiteiten die werden uitgevoerd met de daadwerkelijke inbreng van de lokale gemeenschap, effectenanalyse en ontwikkelingsprogramma's	Gedeeltelijk	90%. Opmaak milieuvergunning / MER bij relevante wijzigingen. Zesmaandelijks adviesraad met vertegenwoordiging stakeholders. Goedkeuring dotaties door Vlaams Parlement.
SO9	Activiteiten met significante potentiële of effectieve negatieve impact op lokale gemeenschappen	Volledig	Zie verschillende milieu-items.
SO10	Preventieve en milderende maatregelen die werden geïmplementeerd bij activiteiten met significante potentiële of effectieve negatieve impact op lokale gemeenschappen	Volledig	Zie verschillende milieu-items.
AO8	Aantal mensen dat, hetzij vrijwillig of gedwongen, verhuisd of onteigend werd door de airport operator of door een bestuurslichaam of andere entiteit handelend namens de airport operator, en de gegeven compensatie	Volledig	Geen gedwongen of vrijwillige verhuis.
	Corruptie		
SO2	Percentage van en totaal aantal bedrijfseenheden geanalyseerd op corruptiegerelateerde risico's	Gedeeltelijk	Analyse niet specifiek plaatsgevonden ; personeel krijgt hieromtrent opleiding.
SO3	Percentage van het personeel dat training in anticorruptiebeleid en -procedures van de organisatie heeft gevolgd.	Gedeeltelijk	Zie p. 35.

SO4	Maatregelen die zijn getroffen naar aanleiding van gevallen van corruptie	Volledig	0
Publiek beleid			
SO5	Standpunten betreffende publiek beleid en deelname aan de ontwikkeling ervan, evenals lobbyen.	Gedeeltelijk	Uitvoering van het beleid van de Vlaamse minister bevoegd voor luchthavens
SO6	Totale waarde van financiële en in-natura bijdragen aan politieke partijen, politici en gerelateerde instellingen per land.	Volledig	Geen bijdragen
Concurrentiebelemmerend gedrag			
SO7	Totaal aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kantel-, en monopolistische praktijken, alsmede de resultaten van deze rechtszaken.	Volledig	Er werden geen specifieke acties ondernomen.
Naleving			
SO8	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en regelgeving	Volledig	Geen boetes of sancties voor niet-naleving.
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	Niet	
PR2	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van vrijwillige codes betreffende gevolgen voor gezondheid en veiligheid van producten en diensten gedurende de levensduur, naar type resultaat.	Volledig	0
AO9	Totaal jaarlijks aantal wildlife strikes per 10 000 vliegtuigbewegingen	Volledig	Zie p. 73-75.
Etikettering van producten en diensten			
PR3	Type informatie over producten en diensten dat verplicht wordt gesteld door procedures en het percentage van belangrijke producten en diensten die onderhevig zijn aan dergelijke informatie-eisen	Gedeeltelijk	Zie p. 113.
PR4	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten, naar type resultaat.	Volledig	Geen gevallen bekend
PR5	Beleid ten aanzien van klanttevredenheid, met inbegrip van resultaten van onderzoeken naar de klanttevredenheid.	Gedeeltelijk	Geen onderzoek naar klanttevredenheid, wel opvolgingssysteem voor klachten ; zie p. 97-98.
Marketingcommunicatie			
PR6	Programma's voor de naleving van wetten, standaarden en vrijwillige codes met betrekking tot marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring.	Niet	
PR7	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring, naar type resultaat.	Volledig	Geen, zie toelichting p. 113.
Privacy van klanten			
PR8	Totaal aantal gegronde klachten over inbreuken op de privacy van klanten en het kwijtraken van klantgegevens.	Volledig	Geen klachten over inbreuken privacy en kwijtraken klantgegevens ; zie ook p. 99.
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.	Volledig	0

Legende:

XX.Y	Kemindicator
AO	Kemindicator in airport operator sector supplement

Samenstelling

Internationale Luchthaven Oostende - Brugge
Nieuwpoortsesteenweg 889 - 8400 Oostende
Gino Vanspauwen, Tom Robeyn, Ann Vanpraet, Els Jaques,
Cathy Lattrez, Seraphine Loose, Kathy Verstraete, Emanuela Segers,
Annelies Verlee (Grontmij)

Eindredactie

Els Jaques

Verantwoordelijke uitgever

Gino Vanspauwen, Algemeen Directeur

Lay-out en druk

BZ - AFM
Digitale Drukkerij
Nadia De Braekeler
Cools Concepts (cover)

Papier

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

Fotografie

Luchthaven Oostende, Sven de Bevere, André Deblauwe,
Nico Deblauwe, Rudi Boigelot, Toerisme Brugge - © Jan Darthet,
Toerisme Brugge - © Jan Dhondt

Depotnummer

D/2013/3241/045

Uitgave

Juni 2013

The present Durability and Annual Report (summary) 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 box 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 2012 - Internationale Luchthaven Oostende-Brugge"



Internationale Luchthaven Oostende-Brugge
Nieuwpoortsesteenweg 889
8400 Oostende
Belgie
Tel.: +32 (0)59 80 20 08
Fax: +32 (0)59 70 55 12
www.ost.aero

