



# Advies

*Ontwerp 'ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025'*

# Inhoud

<b>1. Kader .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Beknopte evaluatie van het ontwikkelingsperspectief.....</b>	<b>5</b>
2.1. De aanpak van de studie.....	5
2.2. Het ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025.....	6
2.2.1 De visie .....	6
2.2.2 De strategische doelen en de berekende effecten .....	6
2.3. De kritische voorwaarden .....	13
2.4. De scenario-opbouw .....	16
<b>3. Bijdrage aan het concreet beleidsprogramma gegeven het ontwikkelingsperspectief.....</b>	<b>17</b>
3.1. Essentiële acties voor het bereiken van de strategische doelen .....	18
3.2. Verdere aanpak .....	20

# Advies

## 1. Kader

Op 26 april 2006 ontving de Vlaamse Luchthavencommissie de vraag van Vlaams minister Fientje Moerman om op korte termijn een bijdrage te leveren aan de opmaak van het beleidsactieprogramma in het kader van de 'Strategische visie Zaventem 2025'.

De VLC behandelde deze adviesvraag op de zitting van 11 mei 2006 waardoor zij binnen een kort tijdsbestek haar advies kon verstrekken.

De Vlaamse regering heeft op 10 december 2004 beslist om de luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio een nieuwe socio-economische impuls te geven met het "Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio" (START).

In het kader van dit programma begon op 16 augustus 2005 een studie met als onderwerp 'strategische visie Zaventem 2025'. De studie wil richting geven aan een lange termijn visie op de sociaal-economische ontwikkeling van de luchthaven en de luchthavenregio, rekening houdend met aspecten van milieu, ruimte en mobiliteit.

De strategische studie bestaat, na de voorbereidende analyse-fase<sup>1</sup>, in de tweede fase uit 4 inhoudelijk te onderscheiden delen<sup>2</sup>:

1. Ontwikkeling van (vier) voorbereidende, theoretische scenario's<sup>3</sup>.
2. Uitwerking of doorrekening van de effecten op economie, mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en milieu-aspecten. Voor deze laatste is de procedure van het MER-integratiespoor gevolgd.
3. Opmaak van een geïntegreerd ontwikkelingsperspectief.
4. Oplijsting van operationele beleidsvoorstellen.

De Vlaamse regering heeft op haar zitting van 31 maart 2006 akte genomen van de mededeling over de stand van zaken van de studie naar het 'Ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025'. De studie gaat nu verder met de oplijsting van operationele beleidsvoorstellen in een concreet beleidsprogramma. Dit voorstel van programma moet de Vlaamse regering een beeld geven van wat nodig is aan beleidsaanpak om de verschillende strategische doelstellingen na

---

<sup>1</sup> Deze fase resulteerde in twee analyserapporten, namelijk 'Trends in de luchtvaart en de concurrentiepositie van Zaventem' en 'De economie van de luchthavenregio'. Dhr. Joost Germis (kabinet Fientje Moerman) en Dhr. Wim Van der Beken (IDEA Consult en vertegenwoordiger van het studieconsortium) gaven hierover toelichting aan de Vlaamse Luchthavencommissie op 12 januari 2006.

<sup>2</sup> Uit: Mededeling aan de Vlaamse regering. Betreft: Ontwerp 'ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025', p. 3.

<sup>3</sup> Er werden vier scenario's ontwikkeld voor de luchthaven van Zaventem: Afbouw, Business as usual, Europese groei, Intercontinentale groei.

te streven en de gewenste effecten voor de lange-termijnontwikkeling van de luchthavenregio te realiseren.

Na de afronding van het strategisch rapport zal het globale eindrapport opnieuw worden voorgelegd voor advies van de Vlaamse Luchthavencommissie. Het globale eindrapport omvat drie delen: (1) de voorbereidende oefeningen met het ontwikkelingsperspectief als resultaat, (2) het beleidsactieprogramma en (3) een beschrijving van wat nodig geacht wordt aan bestuurlijk kader.

De voorgestelde timing in de mededeling aan de Vlaamse regering voorziet 31/05/2006 als einddatum voor de afronding van het strategisch rapport en als datum waarop de adviesvraag aan de VLC zal gericht worden. De VLC heeft vervolgens één maand de tijd voor de formulering van haar definitief advies.

## 2. Beknopte evaluatie van het ontwikkelingsperspectief

### 2.1. De aanpak van de studie

De strategie-ontwikkeling voor de LT-visie van de luchthaven van Zaventem bestaat uit 3 fasen:

- Fase 1: Analyse
- Fase 2: Strategie
- Fase 3: Afronding

De VLC ondersteunt de gevolgde integrale aanpak waarbij voorliggend ontwikkelingsperspectief voortvloeit uit een gelijktijdige en evenwichtige afweging van effecten op economie, ruimte, mobiliteit en milieu-aspecten. Het is de eerste maal dat op een dergelijke wijze voor de luchthaven en haar regio een strategie ontwikkeld wordt. Hierdoor wordt eindelijk afgestapt van het huidige ad hoc beleid en wordt het mogelijk om planmatig te werken aan een luchthavenbeleid op lange termijn.

De ontwikkeling van de luchthaven en haar regio heeft naast een Vlaamse dimensie ook een federale en Brusselse dimensie. In de studie wordt hier voorlopig weinig rekening mee gehouden. Verder zal blijken dat samenwerking tussen de verschillende overheden noodzakelijk is om het ontwikkelingsperspectief van de Vlaamse regering te kunnen realiseren.

Zoals eerder aangegeven, ondersteunt de VLC het gevolgde MER-integratiespoor. Na de eerste publieke consultatie heeft de cel MER een nota 'Aanbevelingen milieueffectbeoordeling integratiespoor' opgemaakt. De VLC vraagt dat het definitief strategisch rapport een duidelijk antwoord formuleert op de verschillende vragen uit die nota.

Tot slot dient de relatie tussen de studie en de uiteindelijke besluitvorming verduidelijkt te worden. De VLC wil weten hoe de studieresultaten naar de beleidsvorming zullen doorstromen. Ze beklemtoont dat de integrale aanpak doorgetrokken moet worden tot op het beleidsactieniveau.

## 2.2. Het ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025

### 2.2.1 De visie

De visie op de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio steunt op een evenwicht tussen 'Groeï in jobs en toegevoegde waarde' en 'Kwaliteit in de leef- en woonomgeving'.

Het evenwicht in de visie werkt gelijktijdig in twee richtingen, met name:

- de groei van de luchthavenactiviteit met respect voor de leef- en woonkwaliteit, en
- het zorgen voor een leefbaar woonklimaat met respect voor de groei van de luchthavenactiviteit.

De VLC vindt de balans tussen economie en ecologie belangrijk en ondersteunt de uitgewerkte visie rekening houdend met volgende bemerkingen:

- Zij onderschrijft de sterke troeven van de luchthavenregio om als economisch knooppunt van Vlaams belang een hefboom te zijn voor job- en toegevoegde waardecreatie.
- Zaventem-Vilvoorde en haar regio zijn de laatste jaren dermate ontwikkeld dat de VLC die regio als een centraal stedelijk gebied in wording beschouwt. Zo ontstaat geleidelijk een multipolaire structuur met Brussel en Zaventem-Vilvoorde als twee centrale punten. Vanuit deze optiek vereist Zaventem-Vilvoorde een centrale bereikbaarheid met aangepaste maatregelen inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening tot gevolg.
- De VLC vraagt dat er een actief locatiebeleid gevoerd wordt voor nieuwe vestigingen waarbij deze ruimtelijk geënt worden op het bestaand/verwacht openbaar vervoersnetwerk. De VLC benadrukt dat vooraf nagedacht moet worden over mobiliteitsoplossingen om de bereikbaarheid van de luchthavenregio niet te hypothekeren. Bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven en haar regio mag haar primaire functie als internationaal logistiek knooppunt niet in het gedrang komen.

### 2.2.2 De strategische doelen en de berekende effecten

De visie voor de luchthaven van Zaventem en de omliggende regio is geconcretiseerd in vier strategische doelen, die samen de ontwikkeling van de luchthaven in een evenwicht tussen 'groeï' en 'kwaliteit' moeten ondersteunen. De strategische doelen werden gekwantificeerd in effecten voor het jaar 2025.

De VLC volgt de redenering dat de effecten niet de status van normen, grenzen of voorspellingen hebben. Ze geven in eerste instantie een grootteorde aan op basis van de gegevens die nu beschikbaar zijn. Zo zijn de voorgestelde effecten onder meer afhankelijk van externe fac-

toren zoals de economische groei en de ontwikkeling van de luchtvaartmarkt. Wijzigingen in deze externe omgevingsvariabelen geven aanleiding tot een bijstelling van deze effecten.

In hetgeen volgt evalueert de VLC de strategische doelen en de daaruit afgeleide effecten. De berekende effecten gaan uit van **318.000 vliegbewegingen** op jaarbasis in 2025, exclusief general aviation en militaire vluchten, en rekening houdend met een stijgende bezettingsgraad.

Bij de opmaak van dit tussentijds advies beschikte de VLC niet over de documenten van de scenario-opbouw en de doorrekening naar effecten op het vlak van economie, tewerkstelling, mobiliteit, ruimtelijke ordening, milieu en gezondheid. Hierdoor is het moeilijker om de relatie tussen de strategische doelen en de berekende effecten te begrijpen.

De VLC vraagt die documenten als bijkomende input voor de opmaak van haar definitief advies.

### **SD1: De Luchthaven als internationaal vervoersknooppunt**

Het is voor de VLC cruciaal dat de luchthaven zich verder als economische poort ontwikkelt. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) gaf in 1997 hiertoe de eerste aanzet. Deze doelstelling is voor de ontwikkeling van de 'Vlaamse Ruit' van wezenlijk belang daar de luchthaven haar internationale toegangspoort is.

Het ontwikkelingsperspectief ziet de luchthaven van Zaventem de komende 20 jaar beter zijn natuurlijk potentieel<sup>4</sup> benutten. Ondanks de terugval in het aantal vervoerde passagiers in 2000 en de daaropvolgende groeivertraging, vindt Zaventem terug aansluiting met het Europees groeiritme. Vandaag reeds volgt het O/D verkeer die Europese groei en naarmate het intercontinentaal netwerk verder uitgebouwd wordt zal ook het intercontinentaal (transfer)verkeer terug aansluiting vinden. Het recent ondertekende samenwerkingsakkoord tussen de luchtvaartmaatschappijen Hainan Airlines, SN Brussels Airlines en de luchthavenuitbater BIAC ondersteunt deze doelstelling.

Ondanks de terugval in hoeveelheid vervoerde vracht in 2000-2001 is de luchtvracht sindsdien meegegroeid met de Europese markt. De VLC wil binnen deze doelstelling het blijvend belang benadrukken van het goederenvervoer met full freighters ook nadat DHL haar Europese hub verhuist naar Leipzig. Belangrijke maatschappijen uit het Verre Oosten organiseren immers steeds meer goederenvervoer met full freighters vanop Zaventem.

---

<sup>4</sup> Het natuurlijk potentieel van een luchthaven wordt bepaald door de 'propensity to fly', de hoeveelheid luchtreizen per hoofd van de bevolking in het relevante achterland op jaarbasis en de omvang van de bevolking in het relevante achterland. Dit natuurlijk potentieel is voor de luchthaven van Zaventem berekend op 35 tot 55 mln passagiers voor respectievelijk een sterke EU-hub en een volwaardige (intercontinentale) hub.

**Berekende effecten:**

*Bij een groei van de luchthaven vergelijkbaar met de marktgroei binnen de FLAP-zone (gemiddeld 4% per jaar) wordt een volume bereikt van 35 mln passagiers en een vrachtvolume van 1,2 mln ton.*

**SD2: De luchthavenregio als economische ontwikkelingspool**

De VLC bevestigt de nood aan een vernieuwd élan voor de luchthavenregio met aandacht voor de luchthaven én ook voor de ruimere omgeving rond de luchthaven inclusief Brussel.

Het ontwikkelingsperspectief streeft naar een stijging van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid 'on airport'. De VLC beklemtoont daarin de hoofdrol van de luchthavenuitbater.

De VLC ondersteunt het streven naar een verdere verhoging van de werkgelegenheidsdichtheid. De VLC vraagt hierbij duidelijkheid over de termijn waarbinnen de Militaire luchthaven Steenokkerzeel gereserveerd kan worden voor luchthavengerelateerde activiteiten.

De VLC ondersteunt de verdere economische transformatie van de luchthavenregio naar een economie met meer activiteiten die een hogere toegevoegde waarde creëren.

Uitspraken over de ruimtebehoefte dienen zowel de bruto- als de netto-ruimtebehoefte te vermelden. De *Mededeling aan de regering* gaat uit van een gemiddelde ruimtebehoefte voor bedrijfsterreinen van 80ha/5j. Volgens het ontwikkelingsperspectief komt dit overeen met een additionele netto-ruimtebehoefte voor luchthavengerelateerde werklocaties van 325 ha.

De VLC vraagt duidelijkheid over de gemiddelde bruto-ruimtebehoefte en de gemiddelde netto-ruimtebehoefte.

De regio wordt gekenmerkt door een grote hoeveelheid te herstructureren bedrijventerreinen. De VLC meent dat die maximaal ingezet moeten worden voor de ontwikkeling van de regio en dringt er dan ook op aan dat hiervoor de nodige instrumenten en financiële middelen worden voorzien.

Het strategisch doel spreekt zich verder niet uit over hoe de arbeidsmarkt de beoogde groei in werkgelegenheid zal opvangen. De VLC vindt dit van essentieel belang en voegt daarom een extra strategisch doel toe 'Creëren van duurzame werkgelegenheid. Afstemming vraag en aanbod' (zie 2.5. voor de verdere toelichting).



**Berekende effecten:**

*Een verdubbeling van de totale werkgelegenheid op en gerelateerd aan de luchthaven (in 2025: 40.000 on airport en 80.000 off airport), wat zich evenzo vertaalt in een verdubbeling van de totale gegenereerde toegevoegd waarde tot 8 miljard euro, samen met een financiële terugvloeit van de overheid ter waarde van 3,6 miljard euro.*

*Een substantiële verbetering van de ruimtelijke kwaliteit op en rond de luchthaven en een verdubbeling van de ruimteproductiviteit 'on en off airport'.*

*150 Arbeidsplaatsen/ha on airport*

*110 Arbeidsplaatsen/ha off airport*

*Een gemiddelde netto-ruimtebehoefte voor luchthavengerelateerde bedrijventerreinen van 80 ha per periode van 5 jaar.*

**SD3: Versterken van de duurzame bereikbaarheid van de luchthavenregio**

De VLC vindt dat de duurzame bereikbaarheid van de luchthaven en haar regio een cruciaal strategisch doel is binnen het ontwikkelingsperspectief. De VLC benadrukt dat de primaire functie van de luchthaven niet in het gedrang mag komen.

Als gevolg van de stijgende activiteiten op en rond de luchthaven zullen de START-mobiliteitsmaatregelen onvoldoende maar wel noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid van de luchthavenregio duurzaam te versterken. Het ontwikkelingsperspectief stelt bijgevolg dat additioneel beleid nodig is dat inwerkt op drie aspecten:

- **De ontsluiting van het luchthavengebied zelf**

De VLC ondersteunt het doel om het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen van en naar de luchthaven tot 40% te verhogen. Om dit te realiseren, dient men enerzijds rekening te houden met de herkomst/bestemming van de passagiers én van de werknemers.

*Vandaag heeft 40% van de O/D passagiers het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als herkomst of bestemming. Kijken we naar de werkgelegenheid on-airport dan blijkt dat respectievelijk 16% en 18% van de werknemers in Brussel en in Wallonië wonen<sup>5</sup>.*

Anderzijds dient rekening gehouden met wie zich op welk moment van de dag naar en van de luchthaven verplaatst.

*Heel wat luchthavengebonden arbeid wordt volgens het ploegenstelsel georganiseerd. Momenteel kent de passagiersstroom dagelijks 2 pieken, net voor de ochtendspits en net na de avondspits.*

<sup>5</sup> Bron: Economie van de luchthavenregio. IDEA consult. p. 30.

De beleidsmaatregelen moeten rekening houden met die informatie. Zo zal het bijvoorbeeld makkelijker zijn om de 40/60 te bereiken indien de additionele arbeidskrachten (voornamelijk on-airport) wonen in de nabijheid van goed bediende punten door het openbaar vervoer. Overleg en samenwerking tussen de verschillende overheden zullen nodig zijn om deze doelstelling te kunnen realiseren.

#### ▪ **De bereikbaarheid van de luchthavenregio**

In eerste instantie dienen de geplande maatregelen ter bevordering van de mobiliteit in het kader van het START-project tijdig en volledig uitgevoerd te worden. De VLC vraagt een stand van zaken van de concrete engagementen van de Vlaamse regering en de vrijgemaakte begrotingsmiddelen.

De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer kan inderdaad toenemen door een capaciteitstoename en een hogere frequentie van de diensten. Zolang echter passagiers met hun bagage niet op een aangename manier het openbaar vervoer kunnen gebruiken, zal het openbaar vervoer voor velen niet aantrekkelijk genoeg zijn. De openbare vervoermaatschappijen kunnen bijvoorbeeld vervoer organiseren in functie van deze specifieke doelgroep, met aangepaste voertuigen en aanbod, eventueel vraagafhankelijk.

De VLC vindt het essentieel dat een geïntegreerde mobiliteitsaanpak voorzien wordt waarbij onder andere tegelijkertijd gewerkt wordt op capaciteitsverhoging, infrastructurele ingrepen, bedrijfsgerelateerde maatregelen, telematicatoepassingen en een actief parkeerbeleid. Om tot duurzame oplossingen te komen, dient verder nagedacht te worden over het beperken van dominant autogebruik.

De VLC vraagt meer duidelijkheid over de impact van het ontwikkelingsperspectief op het wegverkeer in de luchthavenregio. Zo zal de globale regionale ontwikkelingen leiden tot een bijkomende toename van het wegverkeer bovenop hetgeen voorzien is in het ontwikkelingsperspectief. Dit aspect dient mee in rekening te worden genomen.

#### ▪ **De volwaardige aansluiting op het nationaal en internationaal spoornetwerk**

Het huidig spoorstation wordt omgebouwd tot een doorgaand station met een spoor- en peroncapaciteit die een lokale, nationale en internationale bediening toelaat om op termijn uit te groeien tot één van de belangrijkste stations van België. De VLC ondersteunt deze doelstelling. De aansluiting op zich is evenwel niet voldoende. Wil men meer passagiers aantrekken via het spoor dan zal het aanbod aangepast moeten worden aan de specifieke kenmerken en noden van de luchthaven en haar gebruikers.

De VLC stelt dat tevens additioneel beleid nodig is dat inwerkt op:

▪ **De nodige infrastructurele onderbouw voor het goederenvervoer**

Het ontwikkelingsperspectief gaat uit van een verdubbeling van de cargoactiviteiten. Dit zal ongetwijfeld extra goederentransport van en naar de luchthaven met zich meebrengen. Bovendien kan men aannemen dat door de verwachte groei van de economie in het gebied eveneens een toename van het goederentransport zal plaatsvinden van en naar de luchthavenregio.

De Vlaamse Luchthavencommissie vraagt in deze context dan ook de noodzakelijke infrastructurele onderbouw om de groei van het goederentransport ook daadwerkelijk te kunnen opvangen.

**Berekende effecten:**

*Een verdubbeling van het aandeel van het openbaar vervoer tot 40% in het totaal aantal verplaatsingen van en naar de luchthaven*

*Een verbetering van de bereikbaarheid via de weg in de luchthavenregio*

**SD4: Zorgen voor een leefbaar woonklimaat**

De VLC ondersteunt de redenering dat het zorgen voor een leefbaar woonklimaat rond de luchthaven inherent verbonden is aan een 'gebalanceerde' groei van de luchthaven en de gerelateerde activiteiten.

Hierbij staat de beheersing van de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit centraal. De Europese richtlijn 2002/30/EU, omgezet in Belgische wetgeving d.m.v. K.B. van 25/09/03 legt een 'Balanced Approach' op voor het beheer van vliegtuiglawaai. Concreet vereist dit een zorgvuldige evaluatie van alle opties voor geluidsbestrijding, inclusief beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaai bestrijding en exploitatiebeperkingen. Deze richtlijn dient in relatie tot de Europese richtlijn 2002/49/EU inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai bekeken te worden. Naar aanleiding van de BIAC milieuvergunning (30 december 2004) heeft BIAC een studie laten uitvoeren in verband met de geluidsaspecten van de werking van de luchthaven volgens deze principes.

De VLC erkent de afbouw van het aantal nachtvluchten (23u00 tot 05u59) tot 18.000 vanaf het moment waarop de Europese DHL-hub verhuist naar Leipzig.

Het ontwikkelingsperspectief stelt dat ondanks de toename van het aantal bewegingen (tijdens de dag) het grondlawaai en de geurhinder ter hoogte van de omliggende woonkernen niet mag toenemen.

De VLC dient te beschikken over de effectdoorrekening naar het milieu om in te kunnen schatten of dit realistisch is.

Inzake de afstemming tussen de luchthavenactiviteit, de ruimtebehoefte voor werklocaties en de woonkwaliteit zijn de uitgezette sporen uitermate belangrijk. Het is cruciaal dat de voorgestelde maatregelen meegenomen worden in het proces naar de afbakening van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel. Beide processen dienen volledig op elkaar afgestemd te worden.

De VLC stelt vast dat niet tegenstaande de verschillende gewesten zich al meermaals verbonden hebben tot maatregelen in het domein van ruimtelijke ordening, zij tot op vandaag nog geen enkele beslissing genomen hebben. De VLC benadrukt de nood aan concrete beslissingen. Zo draagt de overheid bij tot de evenwichtige aanpak van geluidshinder zoals vereist in de EU-richtlijn 2002/30.

**Berekende effecten<sup>6</sup>:**

*De 55dB(A) Lden contour rond de luchthaven breidt niet uit in vergelijking met de huidige oppervlakte<sup>7</sup>.*

*De totale QC nacht bedraagt maximaal 40% van het huidig toegelaten volume.*

*Een daling van het aantal potentieel zwaar gehinderden binnen de 55 dB(A)Lden contour.*

**SD5: Creatie van duurzame werkgelegenheid op en rond de luchthaven. Afstemming vraag en aanbod.**

De VLC vindt het essentieel dat de beoogde stijging in werkgelegenheid on en off-airport leidt tot duurzame tewerkstelling in de luchthavenregio. Het ontwikkelingsperspectief geeft een toename aan van activiteiten in de sectoren 'zakelijke en financiële diensten', 'moderne industrie', 'groothandel' en 'distributie en logistiek'. De VLC wil weten of de bijkomende vraag aan arbeid ingevuld zal/kan worden door het aanwezige arbeidspotentieel in de luchthavenregio inclusief Brussel. Daartoe dient een kadaster aangelegd te worden van de gevraagde beroepsprofielen die vandaag en in de toekomst op de luchthaven nodig zullen zijn. Hieraan moet tevens een adequaat opleidings- en bijscholingsbeleid gekoppeld worden. Specifieke inspanningen zullen nodig zijn zodat de laaggeschoolden uit de regio (o.m. uit Brussel) toegang vinden tot de bijkomende arbeidsplaatsen voor lager geschoolden. Hiervoor is nauwe samenwerking vereist tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest, tussen de VDAB en de

<sup>6</sup> De VLC merkt op dat deze effecten niet correct geformuleerd werden in de *Mededeling aan de Vlaamse regering*.

<sup>7</sup> Bij hypothese van een gelijkblijvende berekeningswijze van de contouren.

BGDA. De VLC verwacht dat het samenwerkingsakkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap inzake de samenwerking op het vlak van arbeidsmarktbeleid en de bevordering van de mobiliteit van werkzoekenden verder goedgekeurd wordt en tot concrete resultaten zal leiden. Dit samenwerkingsakkoord moet een concreet actieplan bevatten met onder meer concrete doelstellingen en maatregelen inzake de stimulering van een personeelsbeleid van diversiteit, opleiding en bijscholing en mobiliteit van de werknemers. Het onderwijs moet in dit samenwerkingsakkoord betrokken worden met het oog op een adequate vorming om de tewerkstellingsperspectieven van inzonderheid de jongeren te versterken. Binnen onderwijs, opleiding en bijscholing dient bijzondere aandacht te gaan naar de taalopleidingen.

**De VLC streeft volgende effecten na:**

Een substantiële reductie van de werkloosheid bij laaggeschoolden.

Een verhoging van de geografische en sociale mobiliteit van laaggeschoolden.

### 2.3. De kritische voorwaarden

Om het ontwikkelingsperspectief en de strategische doelen effectief te kunnen bereiken, dienen tevens 10 noodzakelijke voorwaarden ten aanzien van het beleid vervuld te worden. Acties op korte, middellange en lange termijn moeten bijdragen aan de realisatie van de kritische succesfactoren. Zoniet zal het ontwikkelingsperspectief en het bijhorend beeld uit de effecten-doorrekening niet haalbaar blijken te zijn.

De VLC merkt hierbij op dat sommige van die voorwaarden door de Vlaamse regering zelf vervuld moeten worden en dat andere voorwaarden buiten de bevoegdheid van de Vlaamse regering liggen. Om het ontwikkelingsperspectief te kunnen realiseren is samenwerking met de andere overheden nodig.

#### **Rechtszeker en stabiel exploitatiekader**

Niettegenstaande het belang en de urgentie van een rechtszeker en stabiel exploitatiekader algemeen erkend wordt, stelt de VLC vast dat het er nog niet is.

#### **Tijdige en volledige uitvoering van het geplande START-maatregelenpakket**

Minister-president Yves Leterme verklaarde n.a.v. 1 jaar START dat alle projecten opgestart zijn en dat het START-programma effectief en binnen het vooropgestelde tijdschema kan uitgevoerd worden<sup>8</sup>.

De VLC vraagt een stand van zaken van de concrete engagementen van de Vlaamse regering en de vrijgemaakt begrotingsmiddelen. Naast de projecten op het vlak van mobiliteit en ruimte

<sup>8</sup> LETERME Yves, 1 jaar START. De uitdagingen in het perspectief 2008, Leuven, 2006.

voor economie wenst de VLC een stand van zaken van de projecten op het vlak van arbeidsmarkt. Rekening houdend met de geïntegreerde aanpak van de strategische studie verwacht de VLC dat in het definitief rapport ook het arbeidsspoor opgenomen is.

### **Actieve productontwikkeling en promotie van de regio**

Het ontwikkelingsperspectief stelt dat een geconcentreerd productontwikkeling- en promotieprogramma voor Vlaanderen en Brussel als bestemming nodig zijn. Dit programma omvat onder meer de verdere ontwikkeling van Brussel als internationale zakenstad (congressen en beurzen) en locatie van internationale instellingen (EU, NAVO en andere), de promotie van Vlaanderen en Brussel als bestemming voor toerisme (bvb kunststeden), sport en recreatie; het aantrekken van hoofdkantoren en logistieke dienstverleners, de promotie van de luchthaven naar geïnteresseerde nieuwe luchtvaartmaatschappijen en de stop op weglek van passagiers naar omliggende luchthavens.

Niettegenstaande het ontwikkelingsperspectief Brussel als motor voor de ontwikkeling van de luchthaven en haar regio beschouwt, werd de Brusselse overheid niet betrokken bij de uitwerking ervan.

### **Transparantie**

Volgens de VLC is hier de uiteindelijke kritische voorwaarde de creatie van een maatschappelijk draagvlak dat het ontwikkelingsperspectief ondersteunt. De VLC vindt dit een van de kerntaken van het toekomstig bestuurlijk kader (zie punt 3.6.).

### **Partnerschap met de luchthavenuitbater**

Het ontwikkelingsperspectief stelt dat een partnerschap met de luchthavenbeheerder en een coördinatie met de BIAC-strategie kritiek is voor het bereiken van bijna elk van de strategische doelen in voorliggend ontwikkelingsperspectief, met name de ontwikkeling van de luchthaven als internationaal vervoersknooppunt en economische ontwikkelingspool, de betere bereikbaarheid van de luchthaven en de versterking van het leef- en woonklimaat.

Dit partnerschap mag evenwel de rendabele uitbating van de luchthaven niet dwarsbomen.

### **Bestuurlijke omkadering**

De VLC ziet volgende taken voor het bestuurlijk kader:

- Het is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleidsprogramma.
- Het staat in voor de opvolging van het ontwikkelingsperspectief. Hierbij is het belangrijk dat het gevolde integrale spoor ook zijn uitwerking kent in de praktijk.
- Het organiseert het overleg dat moet leiden tot een maatschappelijk draagvlak voor het ontwikkelingsperspectief.

Het bestuurlijk kader moet tevens een duidelijke lijn trekken tussen overheidsbeleid en bedrijfsuitvoering waarbij ieders rol helder gedefinieerd is. De realisatie van de kritische voorwaarden: 'Partnerschap met de uitbater', 'Bestuurlijke omkadering' en 'Transparantie' zijn bijgevolg sterk met elkaar verbonden.

### **Beschikbaarheid van financiële middelen**

De VLC verwacht dat het beleidsactieprogramma tevens een financiële doorrekening bevat van de voorgestelde acties/maatregelen.

### **Bijkomend pakket aan flankerende en mitigerende maatregelen**

Het ontwikkelingsperspectief herhaalt hier dat voor het leef-, woon- en werkklimaat in de omgeving van de luchthaven een omvangrijk bijkomend pakket aan maatregelen nodig is.

### **Aanbod van arbeidspotentieel**

In een luchthavenregio met een, in Vlaams perspectief, lage werkloosheid zullen specifieke en omvangrijke inspanningen (in onderwijs en opleiding, talen) noodzakelijk zijn om de bestaande arbeidsreserve in te schakelen, werkenden om te scholen en de (geografische) mobiliteit te verhogen, ook over de gewestgrenzen heen.

De VLC onderstreept met de toevoeging van een vijfde strategische doelstelling het belang van het aspect arbeidsmarkt.

### **Aanbod en efficiënt beheer van ruimte**

Het ontwikkelingsperspectief stelt dat in een verdichte en sterk verweven stedelijke regio strategisch omgegaan dient te worden met de schaarse ruimte. Dit impliceert onder andere een verhoging van de ruimteproductiviteit on en off airport, de reconversie van vervuilde en verlaten bedrijvzones, een locatiebeleid voor bedrijfsactiviteiten in functie van bereikbaarheidsprofielen, een strategisch grond- en uitgiftebeleid en het actief monitoren van het ruimtegebruik in de luchthavenregio, en het tijdig voorzien van bijkomende ruimte 'off airport' inclusief een voldoende strategische reserve.

## 2.4. De scenario-opbouw

In de tweede fase van de strategie-ontwikkeling werden 4 voorbereidende scenario's uitgewerkt. Voor elk van die scenario's werden de effecten berekend op het vlak van economie, mobiliteit, ruimtelijke ordening, milieu en gezondheid.

De VLC vraagt dat ze over deze documenten kan beschikken ter voorbereiding van haar definitief advies. De huidige verstrekte informatie met betrekking tot de scenario-opbouw is té summier om de impact ervan op de verschillende vlakken te kunnen inschatten. Bovendien is het niet duidelijk waarom in het ontwikkelingsperspectief slechts (die) twee scenario's<sup>9</sup> weerhouden werden.

Op basis van de beschikbare informatie heeft de VLC volgende bemerkingen:

- De VLC vraagt duidelijkheid aan de Vlaamse regering inzake de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens.  
Bij de scenario-opbouw wordt gesteld dat de opkomst en de rol van regionale luchthavens niet of nauwelijks beïnvloedbaar is door overheidsbeleid. Bovendien gaan de vier scenario's er van uit dat de Vlaamse regionale luchthavens niet verder ontwikkeld worden.  
De VLC vraagt meer uitleg bij deze stellingnames.
  
- De VLC heeft bedenkingen bij de beperkte groeiverwachtingen (behoud van huidige relatieve positie) voor de luchthavens van Charleroi en Luik in de scenario's business as usual en Europese Groei.

---

<sup>9</sup> Business as usual en Europese Groei



### 3. Bijdrage aan het concreet beleidsprogramma gegeven het ontwikkelingsperspectief

De *Mededeling aan de Vlaamse regering* stelt dat het voorstel van beleidsprogramma de Vlaamse regering een beeld moet geven van wat nodig is aan beleidsaanpak om de verschillende strategische doelstellingen gelijktijdig na te streven en de gewenste effecten voor de lange-termijnontwikkeling van de luchthavenregio te realiseren.

De Vlaamse regering formuleert hierbij een aantal belangrijke bemerkingen die specifieke aandachtspunten vormen bij het verder zetten van de studie<sup>10</sup>:

- De beleidsaanpak m.b.t. ruimtegebruik zowel voor bedrijfsterreinen als omwonenden moet een focus krijgen in de verdere uitwerking van het rapport: welke maatregelen en instrumenten kunnen uitgewerkt worden? Hierbij moet ook expliciet rekening gehouden worden met de verstedelijkte context rond de luchthaven.
- De studie moet zo helder mogelijk aangeven welke concrete maatregelen en projecten er bovenop START nog extra nodig zijn om de doelstelling van 40% aandeel OV in 2025 te realiseren, alsmede een inschatting van hun kostprijs en timing van uitvoering.
- Vanuit de studie moet een duidelijke insteek komen naar het afbakening Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel.
- De interrelaties tussen de beleidsdomeinen worden expliciet aangegeven in het beleidsactieprogramma dat in de volgende fase van de studie wordt uitgewerkt.
- Het detailniveau in de uitwerking van de concrete beleidsacties moet gelijk zijn binnen de vier strategische doelstellingen. Specifiek in het luik bereikbaarheid wordt ook geschetst wat de vereiste OV-capaciteit is en wat het aantal vereiste parkeerplaatsen zal zijn bij bedrijfsterreinen.
- De studie neemt ook in de volgende fase naast Lden ook piekgeluid en frequentie mee in de bepaling van de hinder en de correlatie met gezondheidseffecten. De studie zal 'state of the art' blijven met betrekking tot de wetenschappelijke correlatie tussen hinder en gezondheidseffecten. De voorgestelde beleidsmaatregelen zullen hiermee rekening houden.
- De studie zal tevens, in samenhang met de te ontwikkelen bestuurlijke visie, een voorstel van aanpak naar het Brussels Gewest bevatten.

---

<sup>10</sup> Uit: Mededeling aan de Vlaamse regering. Betreft: Ontwerp 'ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025', p. 10.

### 3.1. Essentiële acties voor het bereiken van de strategische doelen

#### Ruimtelijke ordening

Rond de luchthaven zijn bijkomende maatregelen nodig om een duurzame ontwikkeling te garanderen. Belangrijk hierbij is dat de **ruimtelijke ordeningsmaatregelen** zowel nodig zijn in Vlaanderen als in Brussel. Het effect van de maatregelen dient immers ten goede te komen aan de inwoners van beide gewesten. De VLC vraagt dat beide Gewesten in overleg dergelijke maatregelen nemen.

Onafhankelijk van het spreidingsplan kunnen nu reeds de nodige maatregelen genomen worden voor quasi vastliggende zones (bvb. +65dB(A)  $L_{den}$  contour).

Volgende maatregelen inzake ruimtelijke ordening zijn voor de VLC prioritair:

- Bijstelling van de doelstellingen voor het gebied tussen Vilvoorde en Zaventem in het afbakeningsproces van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel. Dit proces van strategische visievorming moet leiden tot concrete voorstellen die opgenomen worden in het afbakeningsproces.
- Om de mobiliteitsdoelstelling (modal split 40/60 van en naar de luchthaven) te kunnen realiseren, dient er via een goed doordacht locatiebeleid naar gestreefd te worden om economische activiteiten en nieuwe woonzones maximaal te enten op het openbaar vervoersnet. Ook dit locatiebeleid moet vertaald worden in het afbakeningsproces van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel.
- Er moeten kritische geluidscontouren worden bepaald waarbinnen niet meer kan gebouwd worden.
- Er is een milieu-evaluatie van de niet structureel aangesneden woonuitbreidingsgebieden vereist. In functie hiervan kunnen deze omgezet worden naar zones voor luchthavengebonden activiteiten of zachte functies zoals landbouw, natuur of recreatie.
- Er is nood aan een adequate en afdwingbare regelgeving op het vlak van de luchtvaartdienstbaarheden die het ontstaan van hindernissen in de hoogte rond de luchthavens voorkomt. Vlaanderen is verantwoordelijk voor de naleving van die regelgeving. Dit werd eerder opgenomen in de aanbevelingen van het Vlaams Forum voor de luchtvaart.

#### Milieu

De VLC vindt volgende actiepunten prioritair:

- Invoering van een vermelding in huur-, koop- en verkoopaktes dat het betreffende onroerende goed in een kritisch geluidscontour ligt waarbinnen geen nieuwe bebouwing mogelijk is.

- Invoering van akoestische isolatie-eisen voor nieuw op te richten en te verbouwen woongelegenheden binnen de geluidscontouren, met een differentiatie naar de contour waar de woongelegenheden zich bevindt.
- De invoering van een akoestische isolatiesubsidie waarbij er een financiële ondersteuning wordt voorzien om de woongelegenheden aan te passen aan de akoestische kwaliteitseisen.
- De VLC vraagt werkbare, uniforme geluidsnormen die gewestoverschrijdend zijn.
- Per beleidsacties dient duidelijk aangegeven te worden of een projectMER opgemaakt moet worden.
- Verder onderzoek naar de bepaling van de hinder als gevolg van geluid en de correlatie met gezondheidseffecten maakt gebruik van geluidskaarten conform de Europese regel 2002/49/EU. Er wordt ook gewerkt met piekgeluid en frequentie.

### **Mobiliteit**

De VLC verwacht bijkomende inspanningen van de openbaar vervoersmaatschappijen om te komen tot de 40/60 modal split. Het Regionet Brabant-Brussel dient nadrukkelijker in het ontwikkelingsperspectief ingeschakeld te worden. De VLC vraagt een stand van zaken van de concrete engagementen van de betrokken overheden en de vrijgemaakte begrotingsmiddelen.

Er is tevens nood aan verkeersveilige infrastructuur met aandacht voor de zachtere weggebruikers (voetgangers, fietsers).

Met betrekking tot het spoor streeft de VLC de rechtstreekse aansluiting na van het station Luchthaven op de belangrijkste nationale steden, Brussel en het internationaal net. Er worden rechtstreekse en kwalitatieve verbindingen voorzien met een aangepaste frequentie.

In Vlaams-Brabant en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest is een aangepaste infrastructuur met vrije busbanen een must.

### **Arbeidsmarkt**

De VLC vraagt dat bij het uitschrijven van het beleidsactieprogramma ook voldoende aandacht wordt besteed aan het arbeidsmarkt- en opleidingsbeleid in de luchthavenregio.

### 3.2. Verdere aanpak

Het beleidsactieprogramma van de Vlaamse regering bevat de beleidsaanpak die nodig is om de verschillende strategische doelstellingen gelijktijdig na te streven en de gewenste effecten voor de lange-termijnontwikkeling van de luchthavenregio te realiseren.

De VLC verwacht dat de beleidsacties gepositioneerd zullen worden ten opzichte van de strategische doelen en de kritische voorwaarden. Dit verduidelijkt enerzijds welke strategische en doelmatige projecten/acties echt voorrang van uitvoering (moeten) krijgen. Anderzijds wordt duidelijk welke elementen van de strategie niet of te weinig worden ondersteund en welke effecten niet of al te weinig op basis van de opgestelde beleidsacties gegarandeerd kunnen worden.

Elke beleidsactie wordt aanvullend gedocumenteerd met o.a. een financiële doorrekening en de melding of een projectMER opgemaakt moet worden.