



# Advies

*'Strategische visie Zaventem 2025'*

# Inhoud

<b>Krachtlijnen van het advies .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Kader .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Beslissing van de Vlaamse Regering.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Algemene appreciatie van de Beslissing van de Vlaamse Regering.....</b>	<b>7</b>
<b>4. Advies strategische projecten.....</b>	<b>8</b>
4.1. Zorgen voor een stabiel exploitatiekader voor het ontwikkelingsperspectief .....	8
4.2. Ondersteuning van de luchthaven bij het aantrekken van carrier(s).....	9
4.3. Integrale ruimtelijke ontwikkeling van het luchthavengebied .....	10
4.4. Volwaardige aansluiting van de luchthaven op het internationale en nationale spoor netwerk .....	11
4.5. Productontwikkeling en promotie van Brussel-Vlaanderen als bestemmings- en vestigingsregio .....	11
4.6. Zorgen voor een voldoende en gepast arbeidsaanbod .....	11
4.7. Uitbreiding van de vervoerscapaciteit in en rond de luchthavenregio.....	13
4.8. Beter doen functioneren van het verkeerssysteem in de luchthavenregio.....	13
4.9. Verhoging en diversificatie van het dienstenaanbod van het collectief vervoer.....	14
4.10. Projecten gericht op de evenwichtige aanpak van maatregelen met het oog op het verminderen van de geluidsimpact .....	14
4.11. Projecten gericht op verbetering ruimtelijke kwaliteit en invulling van de ruimtebehoefte .....	16
4.12. Versterken en verduurzamen van de bestuurlijke organisatie van en draagvlakcreatie voor het luchthavenbeleid in Vlaanderen .....	18
4.13. Het voorzien van de nodige financiële omkadering.....	18
4.14. Monitoren en periodiek evalueren van de LT-visie 2025 voor de luchthaven van Zaventem.....	18
<b>5. Bestuurlijke verankering van het Vlaamse luchthavenbeleid.....</b>	<b>19</b>
5.1. Kader .....	19
5.2. Globale appreciatie van de missie, visie, de 5 strategische pijlers, de actiepunten.....	21
<b>Bijlage: Standpunt BBL.....</b>	<b>26</b>

## Krachtlijnen van het advies

Op gezamenlijke vraag van de Vice-minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel en de Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur geeft de Vlaamse Luchthavencommissie advies over de Strategische Visie Zaventem 2025 en in het bijzonder over de strategische projecten. Die projecten vormen samen het beleidsactieprogramma dat de Vlaamse Regering een beeld geeft van wat nodig is aan beleidsaanpak om de verschillende strategische doelstellingen gelijktijdig na te streven en de gewenste effecten voor de lange termijn ontwikkeling van de luchthavenregio te realiseren.

### ***Belang van blijvend engagement van de Vlaamse Regering***

De Commissie stelt vast dat de Vlaamse Regering slechts akte neemt van de studies in het kader van de Strategische Visie Zaventem 2025. Bovendien wordt ook niet beslist over de strategische projecten en actiepunten maar worden die toegevoegd aan de agenda van de Task Force Zaventem, en dit met het oog op verder onderzoek. De VLC vraagt een blijvend engagement dat in overeenstemming is met eerder ingenomen standpunten. Zij meent dat de Vlaamse Regering, op basis van de conclusies van de studies, duidelijke strategische keuzes moet maken, uitvoeren en opvolgen. De studie vormt zo dé basis voor haar Zaventem-beleid.

### ***Stabiel en rechtszeker exploitatiekader als hoeksteen van START***

De Vlaamse Luchthavencommissie benadrukt het belang van een duurzaam akkoord tussen de federale overheid en de Gewesten als succesfactor voor het verwezenlijken van de Visie. Het bestaan van drie verschillende geluidsnormen legt immers een zware hypotheek op het functioneren van de luchthaven.

### ***Daadkrachtig en consequent milieu- en ruimtelijk ordeningsbeleid***

Er is nood aan een daadkrachtig en consequent milieu- en ruimtelijk ordeningsbeleid als basis voor een leefbaar woonklimaat en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (on- en off airport). De bepaling van wat als maatschappelijk aanvaardbare en niet aanvaardbare hinder beschouwd wordt, vormt de basis van zo'n beleid. De Vlaamse Regering moet hiertoe het initiatief nemen. Voor de zwaarst belaste zones kan wel onmiddellijk gestart worden met het uitwerken van ruimtelijke ordeningsmaatregelen, deze zijn immers onafhankelijk van de vlieg-routes.

### ***Goedgekeurde START-projecten effectief en op tijd uitvoeren***

De Vlaamse Regering moeten nauwgezet de eerder goedgekeurde projecten op het vlak van mobiliteit en ruimte voor economie uitvoeren. De VLC verwacht een duidelijke communicatie over de voortgang van deze projecten.

### ***Realisatie van bijkomend aanbod aan werklocaties vergt extra inspanningen***

De studie berekende een gemiddelde netto-ruimtebehoefte voor luchthavengerelateerde bedrijventerreinen van 80 ha per periode van 5 jaar. De lopende dossiers kunnen die behoefte slechts deels invullen. Gelet op de complexiteit van die projecten (ondermeer als gevolg van de brownfield problematiek) moet er tevens over gewaakt worden dat (lopende en nieuwe) projecten op tijd worden afgerond zodat ze ook daadwerkelijk de behoefte aan 'greenfields' doen afnemen.

Voor de verdere invulling van de ruimtebehoefte start de Regering een zoektocht naar bijkomende locaties voor luchthavengerelateerde bedrijven binnen een perimeter van 20 km. De VLC stelt dat binnen de huidige concepten van de structuurplannen (Vlaams en provinciaal) beschikbare bedrijvenlocaties niet gemakkelijk te vinden en te ontwikkelen zijn.

### ***Actieve betrokkenheid VLC bij verder proces en bij uitwerking bestuurlijke verankering van het Vlaams strategisch luchthavenbeleid***

Omdat de rol van de VLC mee gestalte krijgt in het proces dat moet leiden tot de bestuurlijke verankering, wenst zij voor de verdere uitbouw ervan in permanente dialoog te staan met de Vlaamse Regering. De VLC wil er enerzijds op toezien dat er een goede (taak)afstemming is tussen de verschillende actoren over de beleidsniveaus heen. Anderzijds wenst ze ook haar opdrachten (studie, advies en overleg) in de toekomst te vervullen. De VLC ondersteunt daarom het voorstel om als autonome commissie in het SERV-decreet verankerd te worden.

### ***Creatie van duurzame werkgelegenheid op en rond de luchthaven***

De VLC ondersteunt de opmaak van een specifieke arbeidsmarktstrategie voor de luchthavenregio. Die moet een verdubbeling van de werkgelegenheid on en off airport mogelijk maken. Bijzondere aandacht moet gaan naar de reductie van de werkloosheid bij laaggeschoolden en de verhoging van hun geografische en sociale mobiliteit. Een goede afstemming en coördinatie tussen de verschillende bestuursniveaus die hieraan willen meewerken is nodig.

De VLC stelt vast het curriculum van de technische opleiding 'vliegtuigtechnieker' niet afgestemd is op de Europese JAR/PART normen. Hierdoor beschikken de afgestudeerden niet over de vereiste competenties om gecertificeerd te worden. De VLC vraagt dat Vlaams minister van Onderwijs het curriculum aanpast aan de Europese normen. Bovendien wordt deze afstudeerrichting niet aangeboden in de nabije omgeving van de luchthaven van Zaventem. Zo wordt ook de kans gemist om jongeren uit (de nabijheid van) het luchthavengebied warm te maken voor een luchthavengerelateerde functie.

## 1. Kader

De Vlaamse Luchthavencommissie werd op 24 juli advies gevraagd over de Strategische Visie Zaventem 2025 en in het bijzonder over de strategische projecten door de Vice-minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel en de Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

Die projecten vormen samen het beleidsactieprogramma dat de Vlaamse Regering een beeld geeft van wat nodig is aan beleidsaanpak om de verschillende strategische doelstellingen gelijktijdig na te streven en de gewenste effecten voor de lange termijn ontwikkeling van de luchthavenregio te realiseren.

De huidige Strategische Visie Zaventem 2025 is een verdere uitwerking van 'Ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025'. Van dit ontwikkelingsperspectief werd door de Vlaamse Regering op 31 maart 2006 akte genomen. De Vlaamse Regering besliste toen dat de studie verder kon gaan met de oplijsting van operationele beleidsvoorstellen in een concreet beleidsactieprogramma.

De commissie sprak zich al eerder uit over dit ontwerp in haar zitting van 11 mei 2006.

In de Strategische Visie Zaventem 2025 zijn 18 projecten opgenomen die de brug slaan tussen het strategisch ontwikkelingsperspectief op lange termijn en de vereiste beleidsinitiatieven op korte en middellange termijn. Die zijn noodzakelijk om enerzijds de effecten van de luchthavenontwikkeling maximaal te vertalen in jobs, toegevoegde waarde en terugvloeit naar de Schatkist, en anderzijds de effecten van dergelijke ontwikkelingen op ruimte en milieu maximaal te beheersen.

Op haar zitting van 12 oktober 2006 heeft de commissie haar advies geformuleerd.

Voorliggend advies schetst eerst de beslissing van de Vlaamse Regering. Vervolgens volgt een algemene appreciatie waarna ingegaan wordt op de verschillende strategische projecten.

In een laatste deel wordt een advies geformuleerd over de voorstellen die in inzake het bestuurlijk kader worden geformuleerd.

## 2. Beslissing van de Vlaamse Regering

De Vlaamse Regering besprak op 20 juli de 'Strategische visie Zaventem 2025' en besliste:

- akte te nemen van de studies in het kader van de Strategische Visie Zaventem 2025
- de strategische projecten en de strategische actiepunten toe te voegen aan de agenda van de Task Force Zaventem, met het oog op verder onderzoek
- de Task Force Zaventem op te dragen minstens tweemaandelijks te rapporteren over de voortgang van voornoemde projecten
- de Vlaamse Luchthavencommissie te verzoeken een definitief advies uit te brengen over de strategische studie, in het bijzonder over de strategische projecten
- vanaf 15 oktober 2006, een tweede publieke consultatie op te starten over de strategische studie
- de resultaten van voornoemde strategische studie mee te delen aan het Brusselse Gewest en de Federale overheid
- de Vlaams minister, bevoegd voor het economisch beleid, te gelasten een advies te formuleren, op basis van de resultaten van de studie, over de inrichting van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel
- de minister-president van de Vlaamse Regering, de Vlaamse minister, bevoegd voor het economisch beleid, en de Vlaamse minister, bevoegd voor het luchthavenbeleid en het leefmilieu, gezamenlijk te belasten met de uitvoering van de eerste zes beslissingen.

### 3. Algemene appreciatie van de Beslissing van de Vlaamse Regering

De VLC verwacht dat het engagement van de Vlaamse Regering tav het START-project even groot blijft als bij de opstart in 2004. Bij de presentatie van het economisch beleid voor de luchthavenregio eind 2004 werd het als een cruciaal politiek project bestempeld. Begin juli 2006 herhaalde de Regering met het sociaal-economisch actieplan 'Vlaanderen in actie: samen de toekomst winnen' haar voornemen om met START een toekomstvisie voor de luchthaven van Zaventem uit te tekenen. In het bijzonder de 'Strategische Visie Zaventem 2025', moet dé basis worden voor het Zaventem-beleid van de Vlaamse Regering<sup>1</sup>.

De VLC stelt vandaag vast dat de Vlaamse Regering slechts akte neemt van de studies in het kader van de Strategische Visie Zaventem 2025. Bovendien wordt ook niet beslist over de strategische projecten en actiepunten maar worden die toegevoegd aan de agenda van de Task Force Zaventem, en dit met het oog op verder onderzoek. De VLC vraagt een blijvend engagement dat in overeenstemming is met eerder ingenomen standpunten en waar de VLC zich volledig kon in terugvinden.

De VLC kan het beperkte engagement niet onderschrijven. Zij meent dat nu de fase is gekomen dat de Vlaamse Regering, op basis van de conclusies van de studies, duidelijk strategische keuzes maakt, uitvoert en voorziet dat deze later indien nodig kunnen bijgestuurd worden. De bestuurlijke verankering van het Vlaams luchthavenbeleid dient hiervoor in de toekomst verder garant te staan, zodat er een dynamisch strategisch kader wordt ontwikkeld dat continue opgevolgd en periodiek geactualiseerd wordt.

Om zowel ten aanzien van de luchthavenbeheerder, de omwonenden en alle andere betrokken actoren duidelijkheid te creëren beklemtoont de VLC het belang van een éénduidige communicatie over het Zaventem-beleid, gebaseerd op de beslissingen in de Vlaamse Regering.

Tenslotte wijst de VLC op het belang van een geïntegreerde benadering van het luchthavenbeleid in Vlaanderen, waarvan ook de visie op de regionale luchthavens deel uitmaakt. Voorliggende strategische visie gaat niet in op de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens. De Vlaamse Regering heeft begin juni 2006 haar visienota voor de regionale luchthavens voorgesteld. Hierin is opgenomen dat zij eind 2006, begin 2007 wenst een beslissing te nemen over hoe de luchthavens verder beheerd zullen worden en welke bijdrage de Vlaamse overheid hierin zal leveren. Op basis van het businessplan, zal voor elke luchthaven de finale strategische optie worden gekozen. In haar standpunt aan de Regering merkt de VLC op dat

---

<sup>1</sup> Vlaanderen in actie. Een sociaal-economische impuls voor Vlaanderen, p. 132, 2006

de strategische visie op de regionale luchthavens op een onderbouwde manier uitgewerkt en geconcretiseerd dient te worden. Met aandacht voor de gelijktijdige en evenwichtige afweging van effecten op economie, ruimte, mobiliteit en milieuaspecten.

#### **Standpunt vertegenwoordigers BBL**

De vertegenwoordigers van Bond Beter Leefmilieu zijn van mening dat de LT-visie Zaventem 2025 globaal niet voldoet en verwijzen hiervoor naar het standpunt in bijlage. Ze hebben evenwel geen bijkomende opmerkingen bij het vervolg van dit advies.

## **4. Advies strategische projecten**

De VLC herhaalt dat zij de gevolgde integrale aanpak voor de opmaak van het ontwikkelingsperspectief ondersteunt. Op basis hiervan komt de studie tot een beleidsactieprogramma met 18 strategische projecten. De projectomschrijving is op strategisch niveau en in een volgende fase zal de haalbaarheid van de projecten (met o.a. een financiële doorrekening) onderzocht worden.

Niettegenstaande het strategisch karakter de evaluatie bemoeilijkt, kan dit niet betekenen dat elk detail moet becijferd zijn vooraleer een beslissing over de haalbaarheid kan worden genomen.

Gelet op het belang van de projecten voor een evenwichtige ontwikkeling van de regio wenst de VLC over de meer in detail uitgewerkte projecten haar advies te kunnen geven. Bovendien vraagt de VLC duidelijkheid over de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende projecten voor het bereiken van de verschillende doelstellingen en de beoogde beleidseffecten.

De VLC behandelt projectnummer 16. "Versterken van de bestuurlijke organisatie van en draagvlakcreatie voor het luchthavenbeleid in Vlaanderen" apart in Deel 5. De strategische projecten 10, 11 worden gezamenlijk in punt 4.10 besproken en de projecten 12, 13, 14 en 15 in punt 4.12.

### **4.1. Zorgen voor een stabiel exploitatiekader voor het ontwikkelingsperspectief**

De VLC dringt aan op het afsluiten van een akkoord tussen de federale overheid en de gewesten. Het bestaan van drie verschillende geluidsnormen op een vluchtafstand van enkele kilometers legt momenteel een zware hypotheek op het functioneren van de luchthaven.



Een stabiel en rechtszeker exploitatiekader blijft de hoeksteen van heel het START project. Dat kader geeft de overheden, de omwonenden en de gebruikers – passagiers en economische actoren – de nodige rechtszekerheid met het oog op het te ontwikkelen beleid. Met het realiseren van een stabiele exploitatie, gebaseerd op een evenwichtige aanpak van ecologie en economie, zou de Vlaamse Regering op gepaste wijze uitvoering kunnen geven aan een integraal beleidsproject. Hoe langer de onduidelijkheid omtrent een akkoord aanhoudt, hoe meer kansen verloren gaan. Bovendien kunnen zo de overige strategische projecten slechts suboptimaal effect ressorderen.

De opmaak van een stakeholderskaart is een zinvol uitgangspunt om tijdens de overgangsfase het overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Biac aan te vatten. De vertaling ervan in een concreet actieplan moet bijdragen tot een betere samenwerking met de verschillende stakeholders, in het bijzonder met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit instrument is echter niet dé sleutel tot het bereiken van het stabiel exploitatiekader.

De VLC wijst erop dat ook voor de ontwikkeling van de regionale luchthavens een stabiel exploitatiekader belangrijk is.

## **4.2. Ondersteuning van de luchthaven bij het aantrekken van carrier(s)**

Het ontwikkelingsperspectief voorziet dat het passagiers- en goederenvolume op Zaventem het Europees groeiritme zal volgen. Dit vereist een verdichting van het Europees netwerk en de uitbouw van een basis ICA-netwerk. Dit netwerk is ook bepalend voor de logistieke activiteit op de luchthaven via de groei van de ‘belly-vracht’. In navolging van haar eerste advies benadrukt de VLC het blijvend belang van het goederenvervoer met full freighters.

De Vlaamse Regering voorziet volgende deelacties:

- Het verder afstemmen en harmoniseren van de BIAC strategie met het ontwikkelingsperspectief 2025, met mogelijkheid tot afsluiten van een samenwerkingsprotocol
- Het betrekken van SNBA bij het ontwikkelingsperspectief 2025
- Het actief detecteren en overtuigen van andere mogelijke carriers (met ICA-netwerk) om Zaventem als basis te kiezen voor hun Europese activiteit
- Het opzetten van een wensenlijst met bestemmingen op intercontinentaal gebied

Ook de Federale en de Brusselse Regering zijn betrokken instanties bij de realisatie hiervan.

De VLC vindt het niet de taak van de overheid om actief op zoek te gaan naar extra carriers en/of het opzetten van een wensenlijst met bestemmingen op intercontinentaal gebied.

Voor het aantrekken van nieuwe carriers is echter wel belangrijk dat de Vlaamse Regering in haar beleid (bv. inkomend en uitgaand toerisme, buitenlandse investeringen, enz.) consequent communiceert hoe hierbij de Vlaamse luchthavens kunnen betrokken zijn. Bovendien dient zij de instrumenten die reeds bestaan, intensiever te gebruiken om het potentieel van de luchthavens als internationaal vervoersknooppunt te valoriseren (bvb. actievere inschakeling van Flanders Investment & Trade). De VLC benadrukt tevens het belang van kwalitatieve overheidsdiensten met beperkte administratieve lasten voor het aantrekken van investeerders.

### **4.3. Integrale ruimtelijke ontwikkeling van het luchthavengebied**

De realisatie van dit strategisch project moet bijdragen tot de verdubbeling van de on airport werkgelegenheid. Het versterken van het activiteitsniveau 'on airport' impliceert een stijging van de ruimteproductiviteit, gesteund op een integrale ruimtelijke ontwikkeling van het landzijdig areaal binnen het luchthavengebied.

De VLC beklemtoont dat de ontwikkeling van het luchthavengebied de verantwoordelijkheid is van de luchthavenuitbater. Wel dienen verdichtingstrategieën die vooropstaan in dit project consequent door de overheid in haar vergunningenbeleid te worden gefaciliteerd. Het is duidelijk dat het luchthavengebied een specifiek 'poortgebied' is, die ook zo in het ruimtelijk beleid moet benaderd worden.

Opgemerkt wordt dat een dynamisch concessiebeleid van de luchthavenuitbater tevens een kritische succesfactor is. De looptijd van de bestaande concessies belemmert een snelle impuls voor dit project.

De overheid moet er op toezien dat zij voor de ruimtelijke ontwikkeling, ook off airport, de nodige maatregelen en instrumenten voorziet in het beleidsterrein ruimtelijke ordening om de milieudruk op de omgeving te beheersen. Het ontwikkelingsperspectief voorziet nl. dat het grondlawaai en de geurhinder voor de omliggende woonkernen niet mag toenemen.

De VLC merkt op dat er nog geen duidelijkheid is over de termijn waarbinnen de Militaire luchthaven Melsbroek gereserveerd kan worden voor luchthavengerelateerde activiteiten. De Vlaamse Regering moet dit op korte termijn met de federale overheid bespreken.

#### **4.4. Volwaardige aansluiting van de luchthaven op het internationale en nationale spoornetwerk**

Dit is een cruciaal project om een betere (inter)nationale bereikbaarheid van de luchthaven vandaag en zeker in de toekomst te garanderen. Het is daarom nodig dat de opgestarte projecten in het kader van het START-project op tijd worden gerealiseerd. Ook het GEN-akkoord dient zoals gepland uitgevoerd te worden. De VLC verwacht een duidelijke communicatie over de voortgang van deze projecten.

De VLC ondersteunt het belang van een klantgerichte en volwaardige dienstregeling van het spoorverkeer.

In dit projectvoorstel is ook de vraag naar de uitvoering van een haalbaarheidsstudie voor het Brucargo-spoorstation voor goederenvervoer opgenomen. De VLC merkt op dat in de plannen voor de ondertunneling van de luchthaven plaats voorzien is voor de aansluiting naar een goederenstation. De effectieve uitbouw van een dergelijk station start pas wanneer er een concrete vraag vanuit de markt komt. De VLC merkt op dat die vraag vermoedelijk niet snel zal komen. De klanten voor een dergelijk snelvrachtnet zijn in eerste orde de integrators. Het feit dat DHL zijn Europese hub in Zaventem af bouwt, maakt dat die markt op Zaventem verdwijnt. Toch dient die potentie op termijn open te blijven.

#### **4.5. Productontwikkeling en promotie van Brussel-Vlaanderen als bestemmings- en vestigingsregio**

De VLC erkent de nood van een overkoepelende strategie die de centrale ligging van Vlaanderen in Europa, de havens als toegangspoorten en de dichtheid van infrastructuur van internationaal niveau blijvend en krachtig 'brand' als topbestemming in Europa. Verwacht wordt dat ook de regionale luchthavens hierin opgenomen worden.

De voorgestelde deelacties zijn allen heel waardevol.

De VLC ondersteunt het voorstel om een promotie-aanpak 'Flanders, fastest link to the European market' te ontwikkelen. Ook het bedrijfsleven en zijn organisaties dienen betrokken te worden bij de uitwerking van dit strategische project.

#### **4.6. Zorgen voor een voldoende en gepast arbeidsaanbod**

De realisatie van de strategische visie is in belangrijke mate afhankelijk van een goede afstemming van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt.

In dit verband pleit de VLC ten eerste voor de oprichting van een tewerkstellingsforum voor het luchthavengebied en ten tweede voor de opmaak van een arbeidsmarktstrategie voor de luchthavenregio.

De VLC stelt de oprichting voor van een permanent tewerkstellingsforum voor het luchthavengebied dat op een proactieve wijze bijdraagt tot de afstemming van vraag en aanbod. Dit forum heeft tevens een rol bij de detectie en de invulling van de knelpuntberoepen.

De VLC ondersteunt verder de door de Vlaamse Regering voorgenomen opmaak van een specifieke arbeidsmarktstrategie voor de luchthavenregio van Zaventem.

De VLC vindt dat er een substantiële reductie van de werkloosheid bij laaggeschoolden en een verhoging van de geografische en sociale mobiliteit van laaggeschoolden moet komen. Dit sluit aan bij de doelstellingen van het SEMAR-project (Sustainable Employment and Mobility in Airport Regions). Het project heeft als finaliteit het verbeteren van de bereikbaarheid van luchthavens en luchthavengerelateerde tewerkstelling. De beleidscel Mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant werkt momenteel het projectvoorstel uit en voorziet om dit tegen april 2007 af te ronden. Afhankelijk van de goedkeuring kan het project starten tegen de zomer van 2007.

De Commissie vraagt een goede afstemming en coördinatie van de verschillende bestuursniveaus die hieraan willen meewerken. De Regering moet nagaan in hoeverre het SEMAR-project een plaats krijgt in haar specifieke arbeidsmarktstrategie. Er is mogelijks ook afstemming nodig met ingediende projecten bij het Vlaams Interuniversitair Onderzoeksnetwork Arbeidsmarktrapportering (VIONA).

Uiteraard spelen ook de bevoegde Gewest en Gemeenschapsdiensten voor arbeidsbemiddeling en beroepsopleiding een structurele rol in de afstemming van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt.

De VLC beklemtoont verder dat de luchtvaartsector nood heeft aan specifiek opgeleid personeel. Bovendien vereisen heel wat functies een certificering. De VLC stelt vast dat het opleidingscurricula van de Vlaamse technische secundaire scholen niet aangepast is aan de recente Europese JAR/PART normen. Dit geldt vooral voor de opleiding TSO-vliegtuigtechnieken. Hierdoor beschikken de afgestudeerden niet over de vereiste competenties om gecertificeerd te worden. De VLC vraagt dat Vlaams minister van Onderwijs het curriculum aanpast aan de Europese normen. De SERV maakte in 2004 de beroepsprofielen op voor vliegtuigtechnicus routineonderhoud, mechanica en elektriciteit, avionica en elektriciteit. Mits eventuele aanpassingen kunnen die als leidraad gebruikt worden.

Bovendien merkt de VLC op dat de afstudeerrichting van vliegtuigtechnieker niet in de dichte omgeving van de luchthaven van Zaventem aangeboden wordt. Zo wordt ook de kans gemist

om jongeren uit (nabijheid van) het luchthavengebied warm te maken voor een luchthavenge-relateerde functie.

#### **4.7. Uitbreiding van de vervoerscapaciteit in en rond de luchthavenregio**

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. De Regering voorziet daarom bijkomende investeringen in de vervoerscapaciteit in en rond de luchthavenregio. Dit project moet in samenhang gezien worden met de andere projecten rond verbetering van de bereikbaarheid (strategische projecten 4, 8 en 9)

Cruciaal is dat goedgekeurde projecten ook daadwerkelijk en op tijd uitgevoerd worden. De VLC pleit voor een duidelijkere en meer open communicatie vanuit de bevoegde diensten zodat door iedereen kan ingeschat worden wat de precieze stand van zaken is.

Uitbreiding van de vervoerscapaciteit heeft een wezenlijke impact op de luchtverontreiniging en de verkeersveiligheid. De VLC vraagt hiervoor extra aandacht: de overheid moet instaan voor de naleving op de Europese grenswaarden voor NOx en PM10.

#### **4.8. Beter doen functioneren van het verkeerssysteem in de luchthavenregio**

Naast de investeringen in bijkomende vervoerscapaciteit (SP 4,7 & 9) is het ook belangrijk om het bestaande verkeerssysteem efficiënter aan te wenden. Dit project moet ervoor zorgen dat de vervoerscapaciteit zo efficiënt mogelijk gebruikt wordt.

Om de mobiliteit in de regio te beheersen, meent de VLC dat grondig onderzoek nodig is naar de mix van instrumenten die best kan ingezet worden (economische instrumenten, verder uitbouwen van regionaal openbaar vervoersnet, bedrijfsvervoerplannen, telematica, ...). De VLC vraagt welke specifieke maatregelen en engagementen de Vlaamse Regering in dit verband zal en kan nemen.

De VLC vindt het belangrijk dat bedrijven geresponsabiliseerd worden rond hun mobiliteitsbeleid. Het Pendelplan, voor een duurzaam woon-werkverkeer' van de Vlaamse Regering wil vooral de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. Een onderdeel van het pendelplan is het pendelfonds. Het geld van dat fonds zal geïnvesteerd worden in vernieuwende

projecten inzake woon-werkverkeer. Bedrijfsterreinen uit de luchthavenregio dienen aangevoerd te worden om projectvoorstellen in te dienen. Zij kunnen hiervoor beroep doen op het 'mobiliteitspunt' van Vlaams-Brabant.

#### **4.9. Verhoging en diversificatie van het dienstenaanbod van het collectief vervoer**

De VLC beschouwt een kwalitatief uitgebouwd regionaal openbaarvervoer netwerk als een noodzakelijke voorwaarde voor de verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven(regio). Dit impliceert dat naast een aanpassing van de frequentie en de diversificatie van het aanbod (vraagafhankelijk vervoer) ook het comfort gegarandeerd moet zijn. Potentiële passagiers maken immers de vergelijking tussen het comfort van de eigen wagen en dat van het OV.

De VLC blijft de doelstelling ondersteunen om het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen van en naar de luchthaven tot 40% te verhogen.

Cruciaal is dat het OV-aanbod rekening houdt met wie zich op welk moment van de dag naar en van de luchthaven verplaatst. Personeel en passagiers verplaatsen zich meestal buiten de spits, wat impliceert dat de bereikbaarheid van de luchthaven voor het grootste deel van beide groepen minder problematisch is. Het is wel duidelijk dat door de verdere verdichting van de economische ontwikkeling op de luchthaven de spitsbereikbaarheid wel een problematiek zal worden.

Voor de werknemers op de luchthaventerrein dient de bereikbaarheid van hun werksite verzekerd te worden. De VLC beklemtoont het belang van een goed uitgebouwd busverbinding tussen de luchthaven en BRUCARGO. Ook het GEN-aanbod moet aangepast zijn aan de specifieke spitsproblematiek van de luchthaven.

#### **4.10. Projecten gericht op de evenwichtige aanpak van maatregelen met het oog op het verminderen van de geluidsimpact**

De gebalanceerde benadering als basis voor het ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025 vraagt om een zorgvuldige afweging van geluidsmaatregelen, in lijn met de Europese richtlijn inzake de evenwichtige aanpak van maatregelen met het oog op het verminderen van de geluidsimpact en die om de gevolgen van transportlawaai te verminderen (EU 2030/2002 en 2049/2002).

De Vlaamse Regering streeft naar:

- het constant houden van de geluidscontour Lden 55dB(A) en het begrenzen van de totale nachtelijke geluidsuitstoot tot 40% van het huidige niveau
- een daling van het aantal potentieel zwaar gehinderden binnen de 55 dB(A) contour.

Dit wenst zij te bereiken door te werken aan de beheersing van de geluidsoverlast aan de bron en de realisatie van een milieuzonering rond de luchthaven. De VLC merkt op dat beiden gelijktijdig gerealiseerd moeten worden om de beoogde beleidseffecten te kunnen bereiken.

De VLC ondersteunt die effecten maar wijst erop dat het bereiken ervan wordt bepaald door de aanwezigheid van een stabiel en rechtszeker exploitatiekader.

#### **4.10.1 Beheersing van de geluidsoverlast aan de bron**

Het zorgen voor een leefbaar woonklimaat zal zich ten eerste uiten via de beheersing van de geluidsoverlast aan de bron, als resultaat van een aanpak die inwerkt op de geluidsproductie van vliegtuigen.

De Vlaamse Regering voorziet ook om de geluidsoverlast aan te pakken via operationele procedures voor lawaai bestrijding en exploitatiebeperkingen. Zij wenst de geluidsimpact per beweging en de uitstoot van de pollutanten actief te sturen door o.a. te werken met milieugerelateerde prijsmechanismen in de landingsrechten. De VLC merkt op dat de realisatie van deze deelactie in hoofdzaak afhankelijk is van de luchthavenuitbater en de luchtvaartmaatschappijen.

#### **4.10.2 Geluidsmitigerende maatregelen rond de luchthaven**

Een vierder luik van de evenwichtige aanpak van het beheer van vliegtuiglawaai zijn maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening.

Naast een stabiel exploitatiekader is de realisatie van dit project van cruciaal belang om tot een duurzame verbetering van het woonklimaat te komen. Dit vereist een consequent ruimtelijk orderingsbeleid. Een consequent beleid vertrekt van een duidelijk kader van wat maatschappelijk aanvaardbare en niet aanvaardbare hinder is. De Vlaamse Regering moet hiertoe het initiatief nemen. Met betrekking tot lawaai dienen hierbij ook piekgeluid en frequentie als parameter beschouwd te worden.

De voorgestelde acties zijn allen heel waardevol.

- Vaststelling van het geluidskader voor verschillende zones
- Vaststelling van geluidszones waarbinnen bepaalde geluidsbelasting mogelijk is en waar maatregelen in de ruimtelijke ordening noodzakelijk worden geacht
- Vaststelling van zonebeleid (geluidsisolatiewaarden en isolatiebeleid)

- Vaststelling van programma van uitvoering
- Vaststelling van de organisatie en financiering van het programma
- Uitvoering van het programma
- Monitoring, evaluatie en bijsturing van het programma

De VLC meent dat de Vlaamse Regering onmiddellijk moet starten met het uitwerken van maatregelen via de ruimtelijke ordening voor de zwaarst belaste zones. Deze zijn immers onafhankelijk van de vliegroutes.

De VLC wijst erop dat in de door de Vlaamse Regering aanvaarde evenwichtige aanpakstudies die de exploitant van de luchthaven in 2005 bij de Vlaamse Regering heeft ingediend ter zake een concreet voorstel is opgenomen.

Uiteraard is de globale uitwerking van de andere beschreven deelacties gekoppeld aan stabiele vliegprocedures, wat nogmaals het belang onderstreept van een snel akkoord hierover.

Tenslotte dienen de beschreven deelacties te worden afgesteld met het afbakeningsproces van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel, waarbij het luchthavengebied en de luchthavenregio een duidelijke plaats moeten krijgen.

#### **4.11. Projecten gericht op verbetering ruimtelijke kwaliteit en invulling van de ruimtebehoefte**

Inzake de afstemming tussen de luchthavenactiviteiten, de berekende ruimtebehoefte voor werklocaties en de woonkwaliteit in de luchthavenregio stelt de Vlaamse Regering een geleidelijke herschikking van de ruimtelijke structuur van de luchthavenomgeving voor. Zij houdt hierbij rekening met de milieuhinder voor inwoners, de behoefte aan kwalitatieve open ruimte en de vraag naar ruimte voor werklocaties volgens locatieprofiel.

De VLC stelt dat de Regering op basis van het ontwikkelingsperspectief een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de luchthavenregio moet opmaken. De strategie integreert de strategische doelstellingen en de voorgestelde acties van onderstaande projecten.

##### **4.11.1 Optimalisering van de ruimtelijke structuur in de luchthavenomgeving**

Gelet op de bijkomende nettobehoefte aan woningen als gevolg van de stijgende werkgelegenheid op en rond de luchthaven opteert de Vlaamse Regering voor het plannen van woonuitbreidingen binnen het ruimer stedelijk netwerk van Brussel-Aalst-Mechelen-Leuven in plaats van binnen de luchthavenregio zelf. Deze optie wordt gelinkt aan een sterke verbetering van



de OV-bereikbaarheid van de luchthaven(regio) en een locatiebeleid in functie van de bereikbaarheidsprofielen van de activiteiten.

De kern van dit project wordt behandeld in het afbakeningsproces van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel. Vlaams Minister Moerman formuleert een START-advies, op basis van de resultaten van de studie, over de inrichting van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel.

#### **4.11.2 Reconversie en herontwikkeling van (verlaten) terreinen in de luchthavenregio voor luchthavengerelateerde bedrijven**

De VLC verwelkomt dat de reconversie en herontwikkeling van verlaten terreinen in de luchthavenregio zal gebeuren met het oog op het vestigen van luchthavengerelateerde bedrijven. Hiermee wordt een logisch verband gelegd tussen de luchthavengerelateerde bedrijvigheid als motor van de reconversie en de financiële inspanning om de momenteel niet gebruikte terreinen hiervoor in te zetten. De eerder goedgekeurde START-projecten dienen op tijd en zoals gepland gerealiseerd te worden.

De voorgestelde strategische projecten (12, 13, 14) moeten bijdragen tot de invulling van de stijgende netto ruimtebehoefte voor luchthavengerelateerde bedrijventerreinen. Gelet op de complexiteit van die projecten (ondermeer als gevolg van de brownfield problematiek) moet erover gewaakt worden dat die projecten tijdig worden afgerond zodat ze ook daadwerkelijk de behoefte aan 'greenfields' doen afnemen.

#### **4.11.3 Realiseren van bijkomend aanbod aan werklocaties voor luchthavengerelateerde activiteiten in de luchthavenregio en efficiënt beheer van ruimte voor werklocaties**

Dit project beoogt in eerste instantie een toename van luchthavengerelateerde bedrijventerreinen met 80 ha/5 jaar.

De VLC stelt vast dat de voorgestelde deelacties in wezen de uitvoering zijn van het lopende START-project. Die kunnen de berekende ruimtebehoefte slechts deels invullen.

Voor de verdere invulling van de ruimtebehoefte start de Regering met een zoektocht naar bijkomende locaties voor luchthavengerelateerde activiteiten binnen een perimeter van 20 km. De VLC merkt op dat dit gebied gekenmerkt wordt door een sterke economische dynamiek die ook andere ruimtevragen met zich meebrengt. Bovendien blijkt dat binnen de huidige concepten van de structuurplannen (Vlaams en provinciaal) beschikbare bedrijvenlocaties niet gemakkelijk te vinden en te ontwikkelen zijn.

Zoals eerder gesteld is afstemming met het afbakeningsproces van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel essentieel, waarbij het luchthavengebied en de luchthavenregio een duidelijke

lijke plaats moeten krijgen waardoor een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de luchthavenregio kan worden opgesteld en geïmplementeerd.

Daarnaast zal de Vlaamse Regering overleg moeten plegen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om te komen tot het aanwenden van ruimte gelegen op de grens tussen beide gewesten. Het uitwerken van een consensus hierover zal ook positieve effecten hebben op de aantrekkelijkheid van de tewerkstelling in de luchthavenregio voor werkkrachten uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

#### **4.12. Versterken en verduurzamen van de bestuurlijke organisatie van en draagvlakcreatie voor het luchthavenbeleid in Vlaanderen**

Zie deel 5.

#### **4.13. Het voorzien van de nodige financiële omkadering**

De strategische studie stelt dat de beschikbaarheid van financiële middelen een (van de tien) kritische voorwaarde is voor het effectief bereiken van het 'Ontwikkelingsperspectief voor de luchthaven van Zaventem'.

De VLC vindt dit evident en beschouwt dat dan ook niet als een project an sich. Zonder de wil om de vereiste financiële middelen te voorzien heeft het ontwikkelingsperspectief geen kans op slagen.

#### **4.14. Monitoren en periodiek evalueren van de LT-visie 2025 voor de luchthaven van Zaventem**

Dit project draagt op een flankerende wijze bij tot het behalen van de volledige set van beoogde beleidseffecten.

Het monitoren en evalueren zal een belangrijke taak zijn van het bestuurlijk kader.

## 5. Bestuurlijke verankering van het Vlaamse luchthavenbeleid

### 5.1. Kader

De strategische studie omvat een deelstudie naar een 'Bestuurlijk visie Luchthaven Zaventem'. Dit moet toelaten het actueel en tijdelijk beleidsproces met betrekking tot het Vlaams luchthavenbeleid op een moderne en flexibele manier bestuurlijk te verankeren, zodat het momentum waarop het START-project drijft, kan worden verder gezet en vertaald in het bestuurlijk proces.

De bestuurlijke omkadering bestaat uit 3 bouwstenen:

- de missie en de visie
- de strategische pijlers
- de strategische actiepunten ter operationalisering

#### 5.1.1 De missie en de visie voor de bestuurlijke omkadering

- Missie**
- het zorgen voor het vaststellen, monitoren en actualiseren van het ontwikkelingsperspectief voor de Vlaamse luchthavens
  - zorgen dat de actiepunten vervat in het ontwikkelingsperspectief voor de Vlaamse Luchthavens beslist en genomen worden
  - binnen de bevoegdheden van de Vlaamse Regering organiseren van overleg, en het aldus zorgen voor een maatschappelijk draagvlak voor het ontwikkelingsperspectief
- Visie**
- versterking van de kennis van het strategische luchthavenbeleid bij de Vlaamse administratie
  - zorgen voor een systeem van interacties tussen het Vlaamse beleid en de luchthavenregio (gebiedsgericht)
  - een gedifferentieerd kader voor het Vlaamse luchthavenbeleid met een specifieke benadering voor de luchthaven van Zaventem en voor de regionale luchthavens.

#### 5.1.2 De strategische pijlers voor de bestuurlijke omkadering

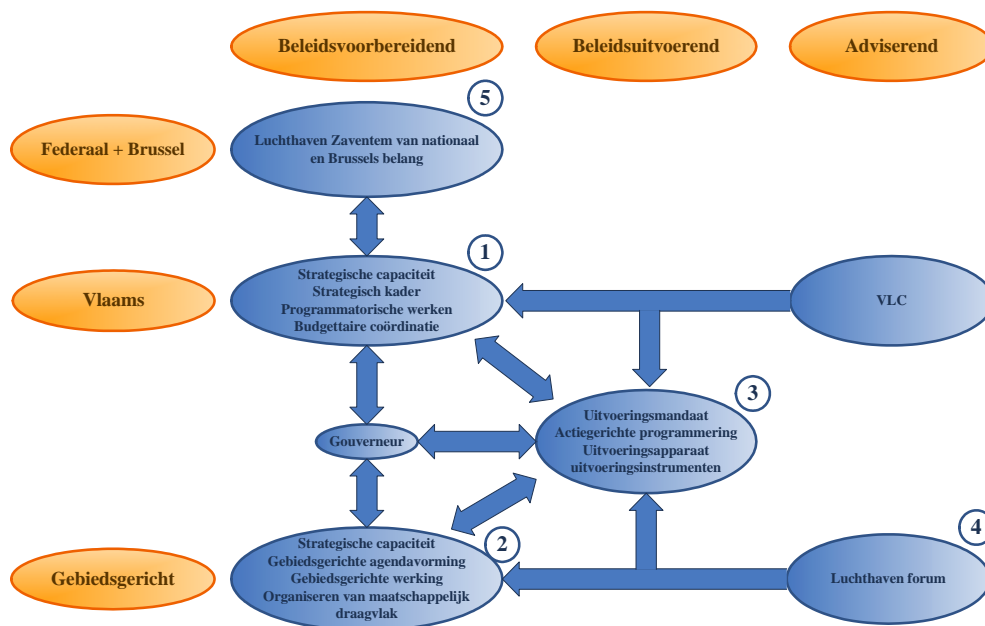
De pijlers geven de belangrijkste veranderingen en resultaten aan die met het oog op de bestuurlijke omkadering van het Vlaamse Luchthavenbeleid wenselijk zijn.

De vijf strategische pijlers zijn:

- Het versterken van de beleidsvoorbereidende capaciteit voor het luchthavenbeleid op Vlaams niveau
- Het actief managen van het beleids- en maatschappelijk netwerk in de omgeving van de luchthaven(s) ('gebiedsgerichte werking')
- Het versterken van de beleidsuitvoerende capaciteit in de luchthavenregio rond Zaventem
- Draagvlakcreatie voor de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem
- De relatie verzorgen met de federale en Brusselse overheid.

Deze strategische pijlers zijn complementair en vormen aldus een samenhangend geheel, zoals ook in onderstaande figuur aangegeven:

**Figuur 1: Schema van de bestuurlijke verankering**



### 5.1.3 de strategische actiepunten ter operationalisering van de bestuurlijke omkadering

Afgeleid van bovenvermelde strategische pijlers worden 13 strategische actiepunten voorgesteld om het bestuurlijk concept te operationaliseren. De strategische actiepunten die voort-

vloeien uit deze studie worden tevens toegevoegd aan de agenda van de Task Force voor verdere uitwerking.<sup>2</sup>

1. het opstellen van een kaderdecreet Vlaams Luchthavenbeleid
2. de oprichting van een dienst 'luchthavenbeleid' binnen de Vlaamse administratie
3. het aanstellen van een commissaris van de Vlaamse Regering als coördinator van de gebiedsgerichte werking in de luchthavenregio
4. het implementeren van een strategische planningscyclus voor het luchthavenbeleid in Vlaanderen
5. Opmaak van een operationeel masterplan voor de investeringen in de luchthavenregio rond Zaventem
6. Opzetten van een uitvoeringsmaatschappij met rechtspersoonlijkheid
7. Verankering van de VLC als adviesorgaan in het SERV-decreet
8. Opzetten en onderhouden van een samenwerkingsrelatie met de luchthavenbeheerder BIAC
9. Installeren van een gebiedsgericht luchthavenforum voor Zaventem
10. Operationaliseren van een strategisch luchthavenoverleg met de federale overheid en met het Brusselse gewest
11. Opzetten van een open monitoringsysteem voor het Vlaamse luchthavenbeleid
12. Het zorgen voor de nodige financiële omkadering voor het Vlaamse luchthavenbeleid
13. Overleg met de Federale Regering en Belgocontrol en eventueel BIAC over de luchtzijdige capaciteit in perspectief 2025.

## **5.2. Globale appreciatie van de missie, visie, de 5 strategische pijlers, de actiepunten**

De VLC ondersteunt de voorgestelde visie-elementen als leidend voor de bestuurlijke verankering en operationalisering van het luchthavenbeleid.

Omdat de rol van de VLC mee gestalte krijgt in het proces dat moet leiden tot de bestuurlijke verankering, wenst zij voor de verdere uitbouw ervan in permanente dialoog te staan met de Vlaamse Regering. De VLC wil er enerzijds op toe zien dat er een goede (taak)afstemming is tussen de verschillende actoren over de beleidsniveaus heen. Anderzijds wenst ze ook haar opdrachten (studie, advies en overleg) in de toekomst te vervullen.

---

<sup>2</sup> De strategische actiepunten zijn uitgewerkt in ficevorm in document 'Bestuurlijke verankering van het Vlaamse luchthavenbeleid'

### 5.2.1 Administratie luchthavenbeleid

Het voeren van een luchthavenbeleid impliceert volgens de VLC een versterking van de kennis van het strategisch luchthavenbeleid bij de Vlaamse administratie.

De taken van de vooropgestelde dienst 'luchthavenbeleid' zullen dan ook liggen bij het beleidsvoorbereidend werk met het oog op de optimalisering van het omgevingskader voor de luchthaven van Zaventem en voor de regionale luchthavens. Ze stuurt tevens de strategische planningscyclus voor het luchthavenbeleid in Vlaanderen, inclusief de monitoring.

De VLC stelt zich wel de vraag of de inhoudelijke en administratieve afbakening van de dienst luchthavenbeleid voldoende duidelijk is omschreven. In dit verband wordt erop gewezen dat het luchthavenbeleid een horizontale aanpak vereist. De huidige structuur van de administratie is eerder verticaal georganiseerd, waarbij tevens de één op één relatie met de bevoegde minister geldt. Dit zou betekenen dat indien op het spoor van een dienst luchthavenbeleid wordt verder gewerkt die dienst ressorteert onder één verantwoordelijke minister.

De tijdelijk START-werking bewees dat het slagen van een succesvolle strategie lag bij het brengen van coherentie en het realiseren van samenwerking tussen de verschillende entiteiten die beleidsvoorbereidende en vergunningverlenende bevoegdheden hebben. Toch zijn er hierbij zeker nog een aantal lacunes. Zo bijvoorbeeld kon er tot op heden geen strategie voor de meest gehinderde zones worden geïmplementeerd.

Naast de ontwikkeling van strategische kennis zal de taak van de nieuwe dienst er in eerste instantie in bestaan om de besturen die betrokken zijn in de realisatie van de strategische visie te laten samenwerken zodat de visie ook op terrein daadwerkelijk kan geïmplementeerd worden.

Hiervoor is vooreerst een sterker engagement van de Vlaamse Regering mbt voorliggende strategische visie noodzakelijk. Dit verschaft de administratie luchthavenbeleid de nodige autoriteit. Verder dient deze dienst ook over de nodige instrumenten te beschikken om de coördinerende functie ten aanzien van alle betrokken administraties ook tot concrete resultaten te doen leiden.

Het bestuurlijk model dient verder de luchthaven van Zaventem en de regionale luchthavens specifiek te benaderen. De VLC hanteert die stelling niet enkel vanuit het schaalverschil of de roeping van de verschillende luchthavens. Bij het opstellen van het bestuurlijk model dient de overheid ook een volledige scheiding te blijven maken tussen de rol van luchthavenuitbater en die van regulator in de flankerende beleidsdomeinen.

Zoals eerder aangegeven herziet de Vlaamse Regering de beheers- en organisatiestructuur van de Vlaamse regionale luchthavens. De VLC vraagt continue afstemming tussen dat proces en het proces van de bestuurlijke verankering van het luchthavenbeleid. Zo dient er bijvoorbeeld, indien de uitbating van de regionale luchthavens wordt uitbesteed, een deskundige en krachtige economische regulator worden opgezet.

De VLC vraagt zich af wat de rol kan zijn van een kaderdecreet in de context van een luchthavenbeleid. Om een bestuurlijke verankering door te voeren is er geen kaderdecreet nodig. Overigens is een parallel met het havendecreet niet mogelijk gelet op het verschil in de bestuurlijke verhouding tussen de overheid en de havens (zowel wat beheer van het haventerrein betreft, de middenstromen en de Europese regelgeving).

De VLC ondersteunt wel uitdrukkelijk de inbedding van de commissie in de SERV. Dit betekent een aanpassing van het SERV-decreet.

### 5.2.2 Gebiedsgerichte werking

De VLC erkent het belang van het actief managen van het netwerk in de omgeving van de luchthaven(s). Hierbij wordt de feitelijke verwevenheid tussen personen, partijen en belangengroepen op verschillende beleidsniveaus benut en worden de lokale actoren uitgenodigd om constructief mee te werken aan het ontwikkelingsperspectief voor de luchthaven.

De gebiedsgerichte werking wordt gecoördineerd door een commissaris van de Vlaamse Regering<sup>3</sup> en ondersteunt door een cel die instaat voor het beleidsvoorbereidend werk. Een kernopdracht van deze cel wordt de ondersteuning van het luchthavenforum. De Vlaamse Regering wil zo de luchthavengemeenten, de provincie informeren over het ontwikkelingsperspectief en de uitvoering ervan (top down), en zelf kennis nemen van de visies van de luchthavengemeenten (bottom up).

In Nederland werd in de Wet luchtvaart 2003 de oprichting van de Commissie regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) vastgelegd. Dit is een overlegorgaan van bewoners, regionale overheden en de luchtvaartsector. Zij overleggen over geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheid rond de luchthaven. Het doel van dit overleg is om de belangen van alle deelnemers te behartigen. Dat betekent dat CROS oplossingen zoekt om het gebruik van de luchthaven te optimaliseren en tegelijkertijd vermijdbare hinder te beperken<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> De Vlaamse Regering ziet in de Gouverneur van Vlaams-Brabant de geschikte commissaris. Als voorzitter van de Ambtelijke kerngroep van START heeft hij legitimiteit opgebouwd naar de verschillende actoren.

<sup>4</sup> Uit informatiebrochure CROS Overleg Schiphol, [www.crosnet.nl](http://www.crosnet.nl)

De VLC vraagt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Brusselse gemeenten in de luchthavenregio betrokken worden bij dit luchthavenforum. Hun engagement draagt wezenlijk bij tot de opbouw van het beoogde maatschappelijk draagvlak. (strategische pijler 4)

Voor de VLC moet er een duidelijk relatie bestaan tussen de gebiedsgerichte cel en de administratie 'Luchthavenbeleid'.

### **5.2.3 Het versterken van de beleidsuitvoerende capaciteit in de luchthavenregio van Zaventem**

De VLC ondersteunt ten volle dat goedgekeurde beslissingen en projecten effectief en op tijd uitgevoerd worden. De Vlaamse Regering zal onderzoeken of een specifieke uitvoeringsmaatschappij met rechtspersoonlijkheid hiervoor de beste optie is. Belangrijk is dat de procedure tot oprichting van zo'n uitvoeringsinstantie geen vertraging mag vormen voor de verdere voorbereiding van de uitvoeringsprocedures en de effectieve uitvoering van de werken. Dit impliceert dat in de overgangsfase de START-structuur de opmaak van de projectplannen (operationeel masterplan) en van de voorbereidende operationele onderzoeken coördineert. De VLC verwacht dat zij hierover blijvend geïnformeerd wordt.

De Vlaamse Luchthavencommissie wijst erop dat de structuur waarnaar gerefereerd wordt – de BAM – zelf inkomsten kan verwerven. Voor de VLC is het echter niet duidelijk uit welke activiteiten de uitvoeringsmaatschappij haar inkomsten kan halen.

### **5.2.4 Draagvlakcreatie voor de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem**

Het nieuw bestuurlijk kader heeft als lange termijn-opdracht het organiseren van overleg, en het aldus zorgen voor een maatschappelijk draagvlak voor het ontwikkelingsperspectief.

De Regering voorziet overleg op de verschillende beleidsniveaus:

- periodiek overleg tussen de Vlaamse, de Federale Regering en de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- de Vlaamse Luchthavencommissie
- het gebiedsgericht bestuurlijk Luchthavenforum (punt 3.2.2)
- actief partnerschap met de luchthavenbeheerder BIAC

De commissie ondersteunt alle acties die het draagvlak voor de ontwikkeling van de luchthavens kan bevorderen.



### **5.2.5 De relatie verzorgen met de federale en de Brussels overheid**

Aanvullend bij de vierde strategische pijler voorziet de Vlaamse Regering specifieke projecten om de relatie tussen de betrokken gewesten te verbeteren.

De VLC vindt het positief dat Brusselse gemeenten kunnen deelnemen aan het luchthavenforum en betrokken zouden worden bij de op te richten uitvoeringsmaatschappij. Ze stelt evenwel vast dat die gemeenten tot op heden in de praktijk weinig betrokkenheid tonen.

## Bijlage: Standpunt BBL

De LT-visie gaat algemeen uit van een evenwicht tussen 'groei' en 'kwaliteit'. In de LT-visie wordt er van uitgegaan dat Zaventem op dezelfde manier zal groeien als de FLAP-luchthavens, d.w.z. een groei van ongeveer 4% per jaar, of van 15 miljoen passagiers naar 35 miljoen passagiers en van 700.000 ton/jaar naar 1,2 miljoen ton/jaar. BBL en Natuurpunt zijn op zich niet gekant tegen een verdere groei, maar het blijft zeer onduidelijk of deze groei kan opgevangen worden op vlak van mobiliteit en milieu. In een strategisch plan moet ons inziens niet alleen nagegaan worden wat de gewenste groei is, maar moet evenzeer onderzocht worden wat de regio kan dragen op gebied van bijkomende mobiliteit en milieudruk. Enkel op basis van de resultaten zo'n totaalanalyse kan geëvalueerd worden of de gewenste groei ook daadwerkelijk mogelijk is en pas dan kan objectief beoordeeld worden of de LT-visie resulteert in een evenwicht tussen groei en kwaliteit. Hierbij aansluitend zijn BBL en Natuurpunt van mening dat het integratiespoor milieueffectenrapport niet voldoet. De doorrekening van effecten van de vooropgestelde groei voor (auto)mobiliteit, milieu, natuur, gezondheid,... is ver ondermaats. Verschillende elementen uit de richtlijnen van de MER-cel komen helemaal niet aan bod in de studie, wat nogmaals indiceert dat het integratiespoor niet terdege ingevuld werd.

Dit in tegenstelling tot bv. de strategische plannen voor de zeehavens (Antwerpen, Zeebrugge,...) waarbij in detail onderzocht wordt welke effecten de verdere zeehavenontwikkeling heeft op gebied van mobiliteit, milieu, natuur,... BBL en Natuurpunt zijn van mening dat de 'LT-visie luchthaven Zaventem 2025' op dit punt tekort schiet.

Overigens, als men daadwerkelijk wenst te komen tot een maatschappelijk gedragen LT-visie, dan dient kwaliteit over timing te overheersen en moet in die zin het ganse proces bijgesteld te worden in functie van een verhoogde participatiegraad. In die zin kunnen zowel de aanpak rond de strategische plannen voor de zeehavens en de aanpak rond de Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium model staan. Telkens werd daar in een zeer participatieve aanpak via de techniek van Joint Fact Finding eerst werk gemaakt van de definiëring van een gedragen probleemstelling. Vervolgens werd daaruit een totaalvisie op lange termijn gedistilleerd waarin economische, ecologische en sociale strategische doelstellingen evenwaardig werden vooropgesteld. In een derde fase werd dan die visie – wederom in overleg en consensus met alle betrokken partijen – vertaald in een concreet en samenhangend actieplan dat tegemoet kwam aan alle vooropgestelde doelstellingen. De aanpak rond de LT-visie de luchthaven vertoont nog steeds een schril contrast tegenover deze aanpak en staat volgens ons dan ook helemaal niet garant om de vooropgestelde doelstelling inzake maatschappelijk draagvlak te behalen.

Ter illustratie: elementen uit de richtlijnen van de MER-cel waaraan niet voldaan werd zijn o.a.:

1. "De integrale studie zal daarom minstens de "draagkracht" van de omgeving bepalen" en "Er moet bijzondere aandacht uitgaan naar de ruimtelijke draagkracht en de impact op gezondheid (verbonden met geluid, lucht en veiligheid) in de ruime omgeving van de luchthaven."
2. "Belangrijk is om bij dit alles niet alleen uit te gaan van de klassieke benadering via Laeq of Lden contouren maar tevens gebruik te maken van recente inzichten. Zo zal er naast Lden of Lnight ook andere parameters, voor zover de informatie bestaat en toepasbaar is op het gewenste detailniveau meegenomen worden in het onderzoek. De WHO wijst in dat verband o.a. ook op het belang van ondermeer Lamax, aantal lawaaipeken, verschil met achtergrondlawaainiveau en frequentie-inhoud van de geluidsbron bij intermitterend geluid."
3. "In minstens één scenario moeten de effecten in rekening gebracht worden waarbij er op de luchthaven van Zaventem geen nachtvluchten (tussen 23.00u en 7.00u) meer plaatsgrijpen. De reductie (en afschaffing) van nachtvluchten op zijn minst als milderende maatregel worden beoordeeld, ook inzake de directe en indirecte economische en socio-economische impact."
  - "Voor de effectvoorspelling zullen minstens drie maatregelen binnen de verschillende elementen uit de scenario's voor 2025 voor de luchthaven (zie §4.2) gebruikt worden, m.n.:
  - geen nachtvluchten;
  - een "reductie" van het aantal nachtvluchten (bijv. huidig aantal nachtvluchten verminderd met deze van DHL)

- het huidig vergund aantal nachtvluchten”  
Men gaat voor alle scenario's uit van het politiek akkoord van 18.000 nachtvluchten
- 4. “Evaluatie van de mobiliteitseffecten voor de landzijdige ontsluiting en de evaluatie van de capaciteiten op vlak van bereikbaarheid van de luchthaven en de luchthavenregio, rekening houdend met de lopende en geplande infrastructuurprojecten.”
- 5. “Aangegeven zal worden welke segmenten van de vracht ter ontlasting van het wegverkeer per spoor kunnen vervoerd worden.” Wordt niet aangegeven
- 6. ‘De milieubeoordeling zal de mogelijke effecten van deze extra infrastructuur duidelijk in beeld brengen. Mogelijkheden van een HST-station in de luchthaventerminal, als alternatief voor de korte Europese vluchten wordt nagegaan.’  
LT-visie aanziet de HST enkel als potentie om de ‘catchment area’ van de luchthaven te versterken. HST wordt verder vooral aanzien als bedreiging voor de groei van de luchtvaart (“Weglek via HST”), niet als mogelijkheid om korte afstandsvluchten binnen Europa te vervangen.
- 7. “De milieustudie zal enerzijds het meest milieuvriendelijk scenario voorstellen en uitwerken en anderzijds binnen elk scenario ook de meest milieuvriendelijke alternatieven genereren.”  
Geen bepaling van meest milieuvriendelijk scenario
- 8. “Daarom zal de milieubeoordeling minstens de verschillende relevante internationale regelgeving (bv. Europese richtlijnen, WHO, Kyoto, ...) inzake het milieubeleid en gezondheid oplijsten. In ieder geval zal er worden nagegaan of er sprake zal zijn van significante gevolgen, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn, in de kaderrichtlijn Water en in de diverse EU-richtlijnen m.b.t. tot geluidshinder en luchtkwaliteit.”
- 9. “aan te geven of de in de strategische visie verenigbaar is met de huidige juridische en planologische toestand.” Niet aangegeven
- 10. “Bij de omwonenden is er de ongerustheid rond het verlies of dumpen van kerosine door landende vliegtuigen. Duidelijkheid m.b.t. het voorkomen van dit fenomeen zal gegeven worden.” Niet opgenomen
- 11. “Hieruit blijkt dat de luchthavenregio inzake PM10 en NO2 een knelpunt vormt. Bijgevolg is nader onderzoek voor deze pollutanten in de regio Zaventem voor de verschillende scenario's (o.b.v. toename verkeersstromen) noodzakelijk. Deze emissies, en hun relevantie voor dit schaalniveau, zullen dan ook minstens kwalitatief onderzocht moeten worden voor de verschillende mogelijke scenario's en maatregelen in vergelijking met de huidige toestand.”
- 12. “...luchtkwaliteitsmodel om de impact van de luchthaven zelf na te gaan. Aan de volgende stoffen wordt zeker aandacht besteed (wegens hun belang in een luchthavengebied): NOx, fijn stof, PAK's, VOS, CO2, CO, SO2, CH4, N2O. De resultaten worden getoetst aan Europese normen (jaargemiddelden en dagnormen)”