



*Beveiliging van en veiligheid op regionale luchthavens:  
Wettelijk en feitelijk kader  
Aanbeveling*



# Inhoud

<b>Samenvatting .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Kader .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Reglementering m.b.t. de beveiliging van de burgerluchtvaart en de veiligheid van het vliegverkeer.....</b>	<b>6</b>
2.1. Beveiliging van de burgerluchtvaart .....	6
2.2. Veiligheid van het vliegverkeer.....	8
2.3. Financiering .....	8
<b>3. Hoe worden vandaag de luchthavenbeveiliging en veiligheid georganiseerd en gefinancierd? .....</b>	<b>10</b>
3.1. Vlaanderen .....	10
3.2. Wallonië.....	12
3.3. Europa .....	16
<b>4. Aanbeveling.....</b>	<b>20</b>
4.1. Beleidsmatige context.....	20
4.2. Beveiliging en veiligheid zijn overheidsopdrachten.....	21
4.3. Budgettaire impact .....	21
<b>Bijlage 1: Verordeningen in aanvulling van verordening 2320/2002.....</b>	<b>23</b>
<b>Bijlage 2: Organisatie en financiering van beveiligings- en veiligheidsfuncties .....</b>	<b>24</b>
<b>Bijlage 3: Overzicht van investerings- en werkingsdotaties voor de DAB Oostende en de DAB Antwerpen 2000 - 2007 .....</b>	<b>26</b>
<b>Bijlage 4: Algemene uitgavenbegroting van het Waalse Gewest voor het begrotingsjaar 2006 – Begrotingstabel. Programma 54.02 Gewestelijke luchthavens en vliegvelden .....</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 5: Studie ‘Benchmark Security and Border Control’ .....</b>	<b>30</b>
<b>Bijlage 6: Referentiecode en categorie brandweer volgens Annex 14 .....</b>	<b>33</b>

## Samenvatting

Dit document levert een bijdrage in het beantwoorden van de vraag van Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur naar 'Hoe publieke functies zoals beveiliging en brandweer in vergelijkbare regionale luchthavens in Europa georganiseerd en gefinancierd worden?' De Vlaamse Luchthavencommissie benadert deze vraag vanuit het wettelijk en het feitelijk kader. Op basis hiervan concludeert de VLC met een aanbeveling.

### *Geldend reglementair kader*

De **beveiliging** van de burgerluchtvaart betreft de combinatie van maatregelen evenals menselijke en materiële middelen bestemd om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden. Sinds 11 september 2001 neemt de Europese Unie hierin het voortouw. Verordening 2320 van 16/12/2002 vormt de basis voor de gemeenschappelijke regels ter zake. Afhankelijk van nieuwe inzichten (dreigingen) vaardigt de Commissie aanvullende verordeningen uit. Verwacht wordt dat zij in de loop van 2007 verordening 2320 samen met de aanvullingen door een nieuwe raamverordening zal vervangen.

De **luchtvaartveiligheid** wordt nagestreefd via regels voor de bouw en het gebruik van vliegtuigen en de inspectie van de luchthavens. Annex 14 bij de Conventie van de Internationale Burgerluchtvaart vormt hier het reglementair kader.

Gelet op de geldende Europese verordeningen kan de uitvoering van functies inzake beveiliging en veiligheid als overheidsopdracht beschouwd worden. Bovendien wordt op basis van de mededeling van de Commissie inzake communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens de financiering van deze opdrachten niet als staatssteun beschouwd. Dit betreft zowel de hieraan verbonden personeels-, werkings- als investeringskosten. Echter, tot op heden is de Raad van Ministers van Binnenlandse Zaken de Commissie hierin niet gevolgd.

### *Het feitelijk kader*

De Vlaamse Luchthavencommissie stelt vast dat er tussen verschillende luchthavens en landen van Europa verschillen bestaan voor wat betreft de verantwoordelijkheid, de uitoefening en de financieringsmechanismen van beveiligingsmaatregelen. De Europese Commissie erkende de nood aan meer harmonisering en transparantie op dit vlak en liet hierover een studie uitvoeren. Hieruit blijkt dat in Europa twee financieringsmodellen bestaan:

- **een gecentraliseerd model** waarbij de belangrijkste beveiligingsmaatregelen in de eerste plaats een taak zijn voor de overheid, via een overheidsinstantie (burgerluchtvaartautoriteit, Ministerie van Vervoer, politie, enz.);<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Het beleid in Oostenrijk, Finland, Duitsland, IJsland, Italië, Luxemburg, Noorwegen, Portugal, Spanje, Zweden, Zwitserland leunt het dichtst aan bij dit model.

- **een gedecentraliseerd model**, waarbij de beveiliging in de eerste plaats wordt verzorgd door de luchthavenautoriteiten, onder toezicht van de betrokken overheidsinstantie (burgerluchtvaartautoriteit, betrokken ministerie, enz.). Deze activiteiten worden hetzij door de luchthaven zelf ontplooid, hetzij uitbesteed aan een derde partij<sup>2</sup>.

Een gebrek aan transparantie vanwege de uitbaters en de overheden maakt het echter moeilijk om een inzicht te verwerven in de herkomst van de middelen die voor de beveiliging ingezet worden. Een Nederlandse studie vult hierbij aan dat de beperking van het vergelijken van verschillende kostenstructuren het onmogelijk maakt om concrete conclusies te trekken wat betreft de efficiëntie van beveiligingsactiviteiten.

#### *Aanbeveling*

De VLC is van oordeel dat de federale en de Vlaamse Overheid in de huidige situatie moeten instaan voor de organisatie en financiering van de publieke opdrachten op de Vlaamse regionale luchthavens.

Voor de drie Vlaamse regionale luchthavens samen bedraagt de totale jaarlijkse kost voor beveiliging en veiligheid zo'n 8,6 miljoen euro. Exclusief de kosten ten laste van de federale overheid en Belgocontrol.

---

<sup>2</sup> De aanpak in België, Denemarken, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk sluit het meest aan bij dit model.

## 1. Kader

Op initiatief van minister Kris Peeters heeft de Vlaamse Regering op vrijdag 2 juni 2006 een strategische visienota m.b.t. de Vlaamse Regionale Luchthavens goedgekeurd. De nota heeft betrekking op de luchthavens van Antwerpen, Oostende en Kortrijk-Wevelgem. Met de goedkeuring ervan kan verder gewerkt worden aan een geïntegreerde visie waarbij een gelijke behandeling van de luchthavens wordt beoogd. De regering streeft naar een duurzame groei met een evenwicht tussen economische groeimogelijkheden en ecologie. Hierdoor (1) wordt de aantrekkingskracht van Vlaanderen als logistieke toplocatie versterkt, (2) blijft de werkgelegenheid op en rond de regionale luchthavens behouden en (3) wordt een leefbare woonomgeving voorzien.

Concreet is nu de opdracht om:

- voor de Vlaamse regionale luchthavens van Oostende en Kortrijk-Wevelgem een **business-plan** uit te werken in de context van een 'balanced growth'
- voor de Vlaamse regionale luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem regionale werkgroepen op te richten die het opmaken van het business-plan begeleiden
- voor de Vlaamse regionale luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem de meest adequate **organisatiestructuur** uit te werken en mogelijke privé-partners en/of lokale overheden te inventariseren
- voor de Vlaamse regionale luchthavens Antwerpen, Oostende en Kortrijk-Wevelgem na te gaan hoe en in welke mate het Vlaams Gewest de **publieke functies zoals beveiliging en brandweer onder haar verantwoordelijkheid** kan nemen en welke **investeringen in infrastructuur** zij nog voor haar rekening kan nemen om de noodzakelijke certificering te bekomen of te behouden

De Vlaamse Regering zal eind 2006, begin 2007 een beslissing 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. De Regering zal haar beleid o.a. baseren op een duidelijke afbakening van de financiële verplichtingen van zowel de Vlaamse Overheid als van de luchthavenbeheerder.

De Vlaamse Luchthavencommissie heeft op 15 juli haar standpunt over bovenvermelde visienota aan Vlaams Minister Peeters overgemaakt. Gelet op de snelheid van het proces besliste het Dagelijks Bestuur van de VLC om tegen 5 december 2006 in eerste instantie een bijdrage te leveren in het beantwoorden van de door de minister gestelde vraag naar *'Hoe publieke functies zoals beveiliging en brandweer in vergelijkbare regionale luchthavens in Europa georganiseerd en gefinancierd worden?'*

Dit document start met een overzicht van de geldende internationale, Europese en nationale regelgeving op het vlak van beveiliging van de burgerluchtvaart en de veiligheid van het vliegverkeer. Het tweede deel is een overzicht van hoe vandaag deze activiteiten in Europa georganiseerd en gefinancierd worden. Tot slot geeft de Vlaamse Luchthavencommissie haar aanbeveling over het toekomstig beleid voor de Vlaamse regionale luchthavens. Concreet gaat de VLC in op het evenwicht tussen overheidstaken en privé-exploitatie in relatie tot een rendabele exploitatie van de luchthavens.

## 2. Reglementering m.b.t. de beveiliging van de burgerluchtvaart en de veiligheid van het vliegverkeer<sup>3</sup>

Europese verordeningen en regels van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO leggen aan de lidstaten en haar luchthavens regels op voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en de veiligheid van het vliegverkeer.

In het kader van de openstelling van het Europees luchtruim zijn tevens communautaire richtsnoeren opgemaakt voor de financiering van luchthavens. Punt 2.3. gaat hier op in.

### 2.1. Beveiliging van de burgerluchtvaart

Onmiddellijk na de aanslagen van 11 september 2001 namen het Europees Parlement, de Raad en de Europese Commissie initiatief om de kwaliteit van de beveiligingssystemen in de luchtvaart binnen de Gemeenschap te verbeteren. Het Parlement en de Raad hebben d.m.v. verordening **Nr. 2320/2002** van 16 december 2002 gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart vastgesteld. Hierbij werd voortgebouwd op het bestaande raamwerk van ICAO en ECAC<sup>4</sup>. De bijlage van verordening 2320 definieert 12 gebieden<sup>5</sup> waarop beveiligingsmaatregelen van toepassing zijn. Lidstaten hebben tevens de mogelijkheid om strengere regels toe te passen.

Na nr. 2320 volgden nog verordeningen als aanvulling, uitbreiding of aanpassing ervan. Zie bijlage 1 voor een volledig overzicht.

<sup>3</sup> Specialisten maken een onderscheid tussen de beveiliging van de luchtvaart en de veiligheid van het vliegverkeer. Het eerste heeft tot doel de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden. Een veilig vliegverkeer wordt nagestreefd d.m.v. regels voor de bouw en het gebruik van vliegtuigen en de inspectie van de luchthavens.

<sup>4</sup> Annex 17 van ICAO bevat de verplichtende bepalingen en aanbevelingen inzake beveiliging. Verordening 2320 omvat integraal Annex 17 alsook de aanbevelingen van ECAC zoals geformuleerd in Document 30.

<sup>5</sup> 2. Airport security, 3 Aircraft security, 4 Passenger and cabin baggage, 5 Hold baggage, 6 Cargo, courier and express Parcels, 7 Mail, 8 Air carrier mail and materials 9 Air carrier catering, 10 Air carrier cleaning, 11 General aviation, 12 Staff recruitment and training, 13 Guidelines for equipment.

In **2005** werd door de Europese Commissie een ontwerp van verordening uitgewerkt welke de bestaande verordening 2320/2002 volledig zal vervangen. Deze nieuwe verordening werd goedgekeurd door de Raad maar maakt nog het voorwerp uit van besprekingen met het Europees Parlement. De nieuwe verordening wordt verwacht in de loop van 2007 en zal een raamverordening zijn waarvan de details (de technische beveiligingsmaatregelen) – per onderdeel – in aparte, specifieke en niet gepubliceerde verordeningen zullen uitgewerkt worden.

Deze Europese verordeningen leidden **eind 2005** tot een *overeenkomst tussen de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest houdende de uitvoering van beveiligingstaken door de Gewesten in hun hoedanigheid van uitbaters van de gewestelijke openbare luchthavens*. De overeenkomst bepaalt de modaliteiten van de uitvoering van de beveiligingstaken door de Gewesten en de samenwerking met het Directoraat-generaal Luchtvaart. (DGLV)

Het DGLV:

- vervult regelgevende, toezichhoudende en certificerende opdrachten
- verzekert de permanente coördinatie tussen federale en gewestelijke overheid
- wordt bevestigd als de bevoegde autoriteit in de zin van het verdrag van Chicago<sup>6</sup>
- bepaalt de voorwaarden voor de afgifte en de intrekking van toegangs- en identificatiebadges

De Gewesten:

- uitvoeren van toegang- en beveiligingscontroles van de personen en voertuigen die zich via de regionale luchthavens verplaatsen. Deze taken zijn beschreven in de luchthavenbeveiligingsplannen<sup>7</sup>
- opleggen van de verplichtingen aan het luchthavenpersoneel
- afleveren van mandaten aan het personeel voor het uitvoeren van deze opdrachten

De Europese Commissie geeft in het verslag van **3 augustus 2006**<sup>8</sup> aan de Raad en het Europees Parlement haar visie over de te behandelen kwesties voor **de toekomst**. Centraal hierbij staat dat de Commissie van oordeel blijft dat, in het licht van het feit dat de bescherming van de Europese burgers tegen terrorisme in de eerste plaats een overheidsopdracht is, de financiering van maatregelen om dergelijke daden te voorkomen via de uitoefening van bevoegdheden die traditioneel tot de overheidstaken behoren, niet als staatssteun moeten worden beschouwd.

<sup>6</sup> Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd door de wet van 30 april 1947.

<sup>7</sup> Elke beveiligingsplan moet voldoen aan zijn nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart zoals opgelegd door verordening Nr. 2320/2002.

<sup>8</sup> 12168/06 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/nl/06/st12/st12168.nl06.pdf>

De VLC merkt op dat tot op heden de Raad van Minister van Binnenlandse Zaken deze centrale stelling niet volgen gelet op de budgettaire impact ervan voor de overheid. De federale overheid betaalt dan ook niet voor de beveiligingsfuncties op Brussels Airport.

## 2.2. Veiligheid van het vliegverkeer

Het algemeen toezicht op de luchthavenexploitatie is gebonden aan de **regels van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO Annex 14**. Luchthavens moeten beschikken over een certificaat dat bevestigt dat voldaan wordt aan de veiligheidsregels of dat de aanvaardbare afwijkingen goed in kaart gebracht zijn. De verplichting tot het beschikken over dit certificaat werd, wat België betreft, ingevoerd bij KB van 27 januari 2004<sup>9</sup>. Op basis van een audit door het DGLV kan een luchthaven een certificaat ontvangen. Afhankelijk van het type vliegtuigen dat de luchthaven wenst te ontvangen, definieert **Annex 14** de minimumvoorwaarden waaraan voldaan moet worden. Die hebben betrekking op veiligheidsnormen op het vlak van luchthavenuitrusting, infrastructuur, bebakening, verlichting, brandbestrijding, luchtvaarthindernissen.

In 2002 werd het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) opgericht<sup>10</sup>. EASA is een agentschap van de Europese Unie met specifieke regelgevende en uitvoerende taken op het gebied van de luchtvaartveiligheid. Het Agentschap is de hoeksteen van de EU-strategie om in de burgerluchtvaart in Europa **een hoog uniform niveau van veiligheid** tot stand te brengen en in stand te houden.

Het Agentschap heeft een dubbele functie. Het ondersteunt de Europese Commissie met technische deskundigheid bij de opstelling van haar voorschriften voor de luchtvaartveiligheid op diverse terreinen en brengt technische knowhow in bij de voorbereiding van de desbetreffende te sluiten internationale overeenkomsten.

## 2.3. Financiering

De Europese Commissie heeft in een advies van **12 juni 2002** verklaard dat zij 'bereid is zich welwillend op te stellen ten aanzien van overheidsfinanciering ter compensatie van de kosten van bijkomende beveiligingsmaatregelen'. In de mededeling van **9 december 2005**<sup>11</sup> bepaalde de Commissie in hoeverre en onder welke voorwaarden overheidsfinanciering van luchthavens

<sup>9</sup> KB tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart

<sup>10</sup> Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart werd opgericht bij Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 ( PB L 240 van 7.9.2002 ).

<sup>11</sup> Mededeling van de commissie inzake communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven. (2005/C 312/01)



door de Commissie zullen worden goedgekeurd overeenkomstig de communautaire regels en procedures op het gebied van staatssteun.

Hierin volgt de Commissie het Europees Hof die opmerkt dat activiteiten die normaal onder de verantwoordelijkheid van de staat vallen bij de uitoefening van haar overheidsmacht niet economisch van aard zijn en bijgevolg niet vallen onder het toepassingsgebied van de staatssteunregels. Het betreft o.a. het veiligheidsbeleid, luchtverkeersleiding, politietaken, douane, brandweer, enz. Over het algemeen moet de financiering van deze activiteiten strikt beperkt blijven tot compensatie van de daarbij gemaakte kosten en mag zij niet voor andere activiteiten van economische aard worden aangewend<sup>12</sup>.

In **België** is de verantwoordelijkheid over de regionale luchthavens gedecentraliseerd naar de Gewesten en blijft de federale overheid verantwoordelijk voor Brussels Airport. Het spreekt vanzelf dat een verschillend beleid t.a.v. de organisatie en financiering van de beveiligingsmaatregelen of bij uitbreiding alle activiteiten die normaal onder de verantwoordelijkheid van de overheid vallen bij de uitoefening van haar overheidsmacht, regionale scheeftrekkingen veroorzaakt. Brussels Airport, als economische poort voor Vlaanderen, werkt niet alleen binnen een concurrentiele markt met Schiphol, Paris CDG, London Heathrow, Düsseldorf en Frankfurt maar dient in België ook de concurrentie aan te gaan met de regionale luchthaven van Luik voor wat betreft vrachtverkeer en met de regionale luchthaven van Charleroi voor wat betreft passagiers. Ook al gaat het formeel niet om staatssteun, de binnenlandse concurrentie wordt vertekend, doordat de federale overheid niet op dezelfde wijze tussenkomt in de beveiligingstaken als de gewestelijke overheden. Daardoor is Brussels Airport als bestemming voor de luchtvaartmaatschappijen duurder dan de regionale luchthavens die fungeren als alternatieven. Dit nadeel komt, in een steeds kostenbewuster wordende markt, bovenop de concurrentieverstorende situatie waarbij de luchtvaartmaatschappijen op de regionale luchthavens niet moeten betalen voor de luchtverkeersleiding en dit in tegenstelling tot Brussels Airport<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Arrest van 18 maart 1997 in zaak C-343/95 (Calì & Figli/ Servizi Ecologici Porto di Genova), Jurisprudentie 1997, blz. I- 1547. Beschikking N 309/02 van de Commissie van 19 maart 2003 inzake veiligheid van de luchtvaart — schadeloosstelling als gevolg van de aanslagen van 11 september 2001 (PB C 148 van 25.6.2003, blz. 7). Beschikking N 438/02 van de Commissie van 16 oktober 2002 inzake subsidies voor de havenbedrijven voor de uitvoering van overheidstaken (PB C 284 van 21.11.2002, blz. 2).

<sup>13</sup> Luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de Belgische airways betalen wel 'en route' heffingen aan Belgocontrol.

### **3. Hoe worden vandaag de luchthavenbeveiliging en veiligheid georganiseerd en gefinancierd?**

In eerste instantie wordt in detail de situatie in Vlaanderen en Wallonië toegelicht om vervolgens na te gaan hoe in Europa de luchthavenbeveiliging en veiligheid georganiseerd en gefinancierd worden.

Het samenwerkingsakkoord van 30/11/1989 tussen de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest regelt de overdracht van uitrusting en uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal, aan de Gewesten. Overeenkomstig dit akkoord regelt het KB van 25 augustus 1998<sup>14</sup> dat Belgocontrol instaat voor de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens (exclusief de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem).

Bijlage 2 vat schematisch samen wie instaat voor de organisatie en financiering van de beveiliging- en veiligheidsactiviteiten op de verschillende commerciële, gewestelijke luchthavens van België. Opgemerkt wordt dat de huisvesting van de federale politie, de douanediens en Belgocontrol steeds ten laste is van de luchthavenuitbater.

#### **3.1. Vlaanderen**

##### **3.1.1 Oostende en Antwerpen**

Beide luchthavens werden opgericht als diensten met afzonderlijk beheer (DAB) en kunnen jaarlijks een werkings- en investeringsdotaties ontvangen. De organisatie en de financiering van de beveiligingstaken en de brandweer is de verantwoordelijkheid van de DAB.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de totale kost van beveiliging en veiligheid waarvoor de DAB's instaan<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> KB 25/08/1998 tot goedkeuring van het beheerscontract tussen de Staat en de Regie der Luchtwegen.

<sup>15</sup> Cijfers geldig voor 2006 en afkomstig van de DAB Oostende en DAB Antwerpen

	DAB Oostende	DAB Antwerpen
Referentiecode	4E	3C
Brandweercategorie	9	7
<b>Totale kost (in euro)</b>	<b>4.917.120,26</b>	<b>2.741.167,00</b>
<b>Dienst Beveiliging</b>	<b>2.017.728,75</b>	<b>763.366,00</b>
personeelskost	1.957.614,27	744.548,00
werkingskost	60.114,48	18.818,00
<b>Dienst Operations</b>	<b>937.532,19</b>	<b>525.900,00</b>
personeelskost	887.158,59	471.900,00
werkingskost	50.373,60	54.000,00
<b>Dienst Brandweer</b>	<b>1.961.859,32</b>	<b>1.066.901,00</b>
personeelskost	1.826.093,72	884.417,00
werkingskost	135.765,60	182.484,00
<b>Investeringskost</b>		<b>385.000,00</b>

Onderstaande tabel illustreert hoeveel het Vlaamse Gewest in 2006 aan werkings- en investeringsdotaties begroot heeft. Bijlage 3 geeft de evolutie sinds 2000 aan.

(in euro)	DAB Oostende	DAB Antwerpen	
<b>werkingsdotatie</b>	3.810.000,00	1.561.000,00	
<b>investeringsdotatie</b>	3.046.000,00	2.572.000,00	
	<b>6.856.000,00</b>	<b>4.133.000,00</b>	<b>10.989.000</b>

De VLC stelt vast dat de werkingsdotaties ontoereikend zijn voor de financiering van de loonkosten voor de beveiliging en veiligheid. Bovendien leiden bijkomende verplichtingen inzake beveiliging, die ook nog kunnen verwacht worden in de toekomst, tot verdere stijging van de exploitatiekosten.

### 3.1.2 Kortrijk-Wevelgem

De luchthaven wordt beheerd door de West-Vlaamse Intercommunale vliegveld Wevelgem – Bissegem (WIV). Dit is een samenwerking van 13 gemeenten, de provincie West-Vlaanderen en 2 andere intercommunales. Het Vlaamse Gewest participeert dus nog niet in het kapitaal noch in de werking van de luchthaven. In 2005 betaalde het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap voor het eerst subsidies voor een investeringspakket.

Voor het **jaar 2006** bedroegen de kosten inzake beveiliging en veiligheid, gegeven de referentiecodelijst en brandweercategorie en exclusief de functies voorzien door de federale overheid **986.000,00 euro**. Hierbij is tot op heden ook de kost voor de verkeersleiding ( $\pm$  200.000,00 euro/jaar) ten laste van WIV.

	<b>Kortrijk - Wevelgem</b>
Referentiecodelijst	2B
Brandweercategorie	4
<b>Totale kost (in euro)</b>	<b>968.000,00</b>
<b>Dienst Beveiliging</b>	<b>65.000,00</b>
personeelskost	50.000,00
werkingskost	10.000,00
investeringskost	5.000,00
<b>Dienst Operations</b>	<b>150.000,00</b>
personeelskost	120.000,00
werkingskost	20.000,00
investeringskost	10.000,00
<b>Dienst Brandweer</b>	<b>753.000,00</b>
personeelskost	655.000,00
werkingskost	90.000,00
investeringskost	8.000,00

### 3.2. Wallonië

In 1991 werden de exploitatiemaatschappijen SAB (Liège Airport) en BSCA (Brussels South Charleroi Airport) opgericht. Zij kregen een concessie voor de commerciële ontwikkeling van de respectieve luchthavens.

In 2001 werd de Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) als publieke rechtspersoon opgericht met de Waalse regering als enige aandeelhouder. Een samenwerkingsovereenkomst tussen beide instanties bevat de missieverklaring, de opdrachtbepaling en de financiële middelen waarover SOWAER jaarlijks kan beschikken. De opdrachten onder worden onderverdeeld op basis van de financieringsmodaliteiten.

### ***Opdrachten te financieren met eigen kapitaal – algemene opdrachten***

- Met betrekking tot de uitbating van de sites, ten dienste staan van de beheersmaatschappijen.
- Toestaan van (pré)financiering (met eigen kapitaal) van investeringen in infrastructuur en uitrusting aan de beheersmaatschappijen, na voorafgaandelijk goedkeuring door de Waalse regering.
- Opvolgen en controleren van de uitbating van de vliegvelden te Saint-Hubert en Spa.
- De terreinen van het vliegveld van Cerfontaine valoriseren.
- Voorzien van zones met industriële en andere economische activiteiten waarvoor de nabijheid van één van de luchthavens bijdraagt tot de verdere ontwikkeling ervan. De bedrijventerreinen dienen in samenwerking met de lokale ontwikkelingsmaatschappij gevaloriseerd te worden.
- In opdracht van het Waalse Gewest financiële participaties nemen en beheren in de uitbaters van de luchthavens en vliegvelden. Daarbij hoort ook het zoeken naar mogelijke partners.

### ***Opdrachten te financieren met de jaarlijkse dotatie van het Waalse Gewest aan SOWAER, conform het arrest van 29 november 2001***

- Uitwerken, opvolgen en financieren van de begeleidende milieumaatregelen. (opgenomen in de uitvoering van artikel 1 bis van de wet van 18 juli 1973 met betrekking tot de strijd tegen geluid(overlast))

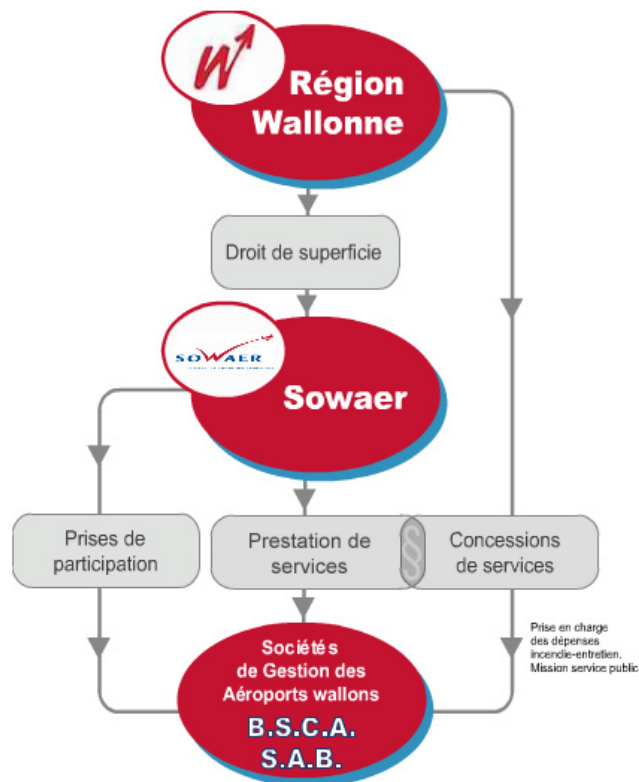
Het Decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van het Waalse Gewest voor het begrotingsjaar 2006 legt de toelagen vast voor de basisallocaties binnen het programma 54.02: *Luchthavens en vliegvelden*.

Dit omvat:

- Toelagen aan de vennootschappen belast met de exploitatie van de luchthavens en vliegvelden voor de bevordering en ontwikkeling van hun installaties.
- Toelagen aan de vennootschappen belast met de exploitatie van gewestelijke luchthavens voor openbare opdrachten in het kader van de exploitatie van luchthavens.
- Tegemoetkomingen voor onroerende ontwikkelingsmiddelen met het oog op het beheer van de begeleidingsmaatregelen voor de economische ontwikkeling van de gewestelijke luchthavens.
- Allerhande tegemoetkomingen aan de "SAB" voor de verwezenlijking van begeleidingsmaatregelen met het oog op de integratie van de economische ontwikkeling van de luchthavens in hun onmiddellijke omgeving.
- Toelagen voor voorlichtings-, bevorderings- of bewustmakingstudies en -acties wat betreft de gewestelijke luchthaveninfrastructuren.

De beleidskredieten voor het begrotingsjaar 2006 voor dit programma bedragen in totaal **74.483.000 euro**. Hiervan is **5.450.000 euro** vastgelegd voor dienstcontracten in verband met de veiligheid van Waalse luchthavens. Bijlage 4 bevat de begrotingstabel van dit programma.

Onderstaande **figuur** geeft grafisch de relatie tussen het Gewest, SOWAER en de exploitatiemaatschappijen weer.



### 3.2.1 Liège Airport (SAB)

SAB s.a., een private onderneming, werd in 1990 opgericht en kreeg een concessie (50 jaar) van het Waalse Gewest voor de ontwikkeling en de promotie van de luchthaven van Luik. Naast het dagelijkse beheer van LIEGE AIRPORT, staat dit bedrijf ook in voor:

- de infrastructuur van de luchthaven (eigen investeringen of investeringen van het Waalse Gewest);
- de commercialisering van de zone (luchthaven en andere);
- de veiligheid van de vestiging (de brandweermannen van de luchthaven zijn in dienst van SAB);

- het onderhoud van de vestiging (netheid, sneeuwruiming, onderhoud van de gebouwen, van de landingsbanen, van de parkeerplaatsen van de vliegtuigen en van de luchthavenwegen);
- de brandstofvoorziening van de luchtvaartuigen.

SAB zorgt ook voor de promotie van LIEGE AIRPORT, waarbij het bedrijf zich richt tot twee “nichemarkten”:

- de ontwikkeling van full cargo transport;
- de ontwikkeling van passagierstransport en meer in het bijzonder van chartervluchten.

Recentelijk ontving SAB de goedkeuring voor de verlenging van haar hoofd baan tot 3700 meter.

Dankzij het in 1999 gesloten samenwerkingsakkoord met de luchthavens van Parijs (Aéroports de Paris - ADP), is LIEGE AIRPORT vandaag internationaal erkend als luchthaven die zich toespitst op vrachtvervoer en staat de luchthaven op de 11e plaats in Europa als luchthavenplatform voor cargo.

Het maatschappelijk kapitaal van SAB bedraagt 15 miljoen Euro.

De aandeelhouders zijn:

- S.L.F. (50%) Société Liégeoise de Financement
- SOWAER (25%) Société Wallonne des Aéroports régionaux
- ADPM (25%) Aéroports de Paris Management

Het Waalse Gewest heeft in de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2006 voor de luchthaven van Luik volgende kredieten voorzien:

**6.184.000 euro:** terugbetaling door het Gewest van de uitgaven vastgelegd voor de ‘brandweer- en onderhoudsdiensten’ krachtens de concessieovereenkomst tussen SAB en het Gewest

**10.094.000 euro:** Toelage aan de “SAB” voor openbare opdrachten in het kader van de exploitatie van luchthavens

### 3.2.2 Brussels South Charleroi Airport (BSCA n.v.)

De s.a. BSCA is opgericht in 1991 en staat in voor de exploitatie van de luchthaven Charleroi – Brussel Zuid.

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt 7,736 miljoen euro met SOWAER (48,89%) als hoofdaandeelhouder van BSCA. De overige aandeelhouders zijn: Région Wallonne (27,65%), Sam-

brinvest (19,16%), IGRETEC (2,32 %), Sonaca s.a. (0,67%), Sabca s.a. (0,67%), Carolo parking s.a. (0,34%), Koeckelberg (0,32%)

Het Waalse Gewest heeft in de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2006 voor de luchthaven van Charleroi volgende kredieten voorzien:

**5.774.000 euro:** Terugbetaling door het Gewest van de uitgaven vastgelegd voor de 'brandweer- en onderhoudsdiensten' krachtens de concessieovereenkomst tussen SAB en het Gewest.

**10.094.000 euro:** Toelage aan de BSCA voor openbare opdrachten in het kader van de exploitatie van luchthavens.

### 3.3. Europa

#### 3.3.1 Algemeen

De bestaande EU regelgeving doet geen uitspraak over welke actor (overheid – uitbater – luchtvaartmaatschappij - ...) moet instaan voor welke beveiligingstaak. Een studie uitgevoerd in opdracht van het Nederlands Directoraat-generaal Luchtvaart (zie bijlage 5 voor een korte samenvatting) toont aan dat er *tussen verschillende luchthavens en landen een zekere mate van variatie is wat betreft de operationele verantwoordelijkheid en uitoefening van beveiligingsmaatregelen*<sup>16</sup>. Ook de manier waarop de beveiliging van luchtvaart wordt gefinancierd *verschilt sterk tussen luchthavens*. De Europese Commissie erkent de nood aan meer harmonisering en transparantie op dit vlak. Naar aanleiding van de Inter-institutionele verklaring bij Verordening (EG) nr. 2320/2002 is de Commissie begonnen met een studie over de financiering van de beveiligingsmaatregelen van de Europese burgerluchtvaart<sup>17</sup>. De studie zou met name een antwoord moeten bieden op de vraag hoe, ongeacht de bevoegdheidsverdeling tussen de lidstaten en de Europese Gemeenschap, de financiering van de beveiligingsmaatregelen wordt verdeeld tussen de overheden van de lidstaten en de marktdeelnemers (exploitanten en maatschappijen).

Op 2 augustus 2006 bracht de Commissie verslag<sup>18</sup> uit over deze studie aan de Raad en het Europees Parlement.

In de studie, die betrekking had op 15 lidstaten plus Noorwegen, IJsland en Zwitserland, werden de uitgaven voor de beveiliging van de luchtvaart, de financieringsmechanismen en de daarmee samenhangende concurrentieaspecten onderzocht<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> Benchmark Security and Border Control. SH&E Limited. March 2005.  
[http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/br.1810.bijlage.final.report\\_tcm195-160458.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/br.1810.bijlage.final.report_tcm195-160458.pdf)

<sup>17</sup> Study on civil aviation security financing. Study No: TREN/F3/51 – 2002  
[http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/security/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/security/studies/index_en.htm)

<sup>18</sup> 12168/06 (<http://register.consilium.europa.eu/pdf/nl/06/st12/st12168.nl06.pdf>)



In de studie werd een onderscheid gemaakt tussen twee financieringsmodellen die in Europa bestaan:

- **een gecentraliseerd model** waarbij de belangrijkste beveiligingsmaatregelen in de eerste plaats een taak zijn voor de overheid, via een overheidsinstantie (burgerluchtvaartautoriteit, Ministerie van Vervoer, politie, enz.);<sup>20</sup>
- **een gedecentraliseerd model**, waarbij de beveiliging in de eerste plaats wordt verzorgd door de luchthavenautoriteiten, onder toezicht van de betrokken overheidsinstantie (burgerluchtvaartautoriteit, betrokken ministerie, enz.). Deze activiteiten worden hetzij door de luchthaven zelf ontplooid, hetzij uitbesteed aan een derde partij<sup>21</sup>.

Volgens de studie worden de beveiligingsmaatregelen uiteindelijk voornamelijk door de passagier betaald via door de overheid ingestelde veiligheidsheffingen, een veiligheidstoeslag op tickets en/of luchthavengelden. Voorts bleek dat in de meeste landen, ongeacht het gehanteerde model, de door passagiers gegenereerde middelen in 2002 ontoereikend waren om alle beveiligingskosten te dekken. Dit moet in een breder perspectief worden geplaatst: de eigenlijke veiligheidsheffingen zijn op heel wat luchthavens inbegrepen in de algemene luchthavengelden en **het gebrek aan transparantie maakt het moeilijk inzicht te verwerven in de herkomst van de middelen voor de beveiliging van de Europese luchthavens**. Er bleken ook verschillen te bestaan wat de financiering van eventuele exploitatietekorten betreft: 6 van de 18 staten dekken die tekorten deels uit algemene belastingen, in de overige landen worden de financieringslasten gedragen door de luchthavens.

### 3.3.2 Nederland

#### 3.3.2.1 Algemeen

Nederland kent naast Schiphol een groot aantal andere luchthavens en luchtvaartterreinen, waarvan een deel militaire luchtvaartterreinen. Sommige militaire luchtvaartterreinen worden ook gebruikt door 'burgervliegtuigen'. Regionale luchthavens zoals **Lelystad, Rotterdam en Maastricht** richten zich op zakelijk vliegverkeer en bieden rechtstreekse verbindingen aan van zogenoemde low cost carriers naar regionale Europese luchthavens. De kleine luchtvaartterreinen worden onder andere gebruikt door beoefenaars van luchtsporten en voor het uitvoeren van helikoptervluchten.

<sup>19</sup> De data hebben betrekking op het jaar 2002. Er werd niet onderzocht of 2002 als een representatief jaar beschouwd kan worden.

<sup>20</sup> Het beleid in Oostenrijk, Finland, Duitsland, IJsland, Italië, Luxemburg, Noorwegen, Portugal, Spanje, Zweden, Zwitserland leunt het dichtst aan bij dit model.

<sup>21</sup> De aanpak in België, Denemarken, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk sluit het meest aan bij dit model.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat maakt beleid voor regionale en kleine luchtvaartterreinen. Elk luchtvaartterrein moet voldoen aan bepaalde regels en voorschriften. Het ministerie legt regels en voorschriften voor de inrichting en het gebruik van een luchtvaartterrein vast in een *aanwijzingsbesluit*. Voor regionale en kleine burgerluchthavens en voor militaire luchthavens wordt nieuwe wet- en regelgeving ontwikkeld. Een van de belangrijkste punten in het wetsvoorstel dat op 10 februari 2006 is ingediend bij de Tweede Kamer, is de **decentralisatie van taken en bevoegdheden naar provincies**. Echter, niet alle bevoegdheden worden gedecentraliseerd. Zo blijft het Rijk verantwoordelijk voor het luchtruim, **de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens**. Deze onderwerpen vereisen bij uitstek uniforme (al dan niet internationaal bepaalde) regelgeving en lenen zich daarom niet voor decentralisatie.

### 3.3.2.2 Beveiliging

De maatregelen die in Nederland worden genomen ter beveiliging van de luchtvaart zijn bijna allemaal gebaseerd op internationaal beleid. Het internationale beveiligingsbeleid is grotendeels EU-beleid en in Nederland vastgelegd in de Luchtvaartwet (artikel 37ab en verder). Ook de taakverdeling tussen de ministeries van Justitie, Verkeer en Waterstaat en Defensie (vanwege de taken van de Koninklijke Marechaussee) is hierin vastgelegd.

#### **Verantwoordelijkheid**

In Nederland is de minister van Justitie verantwoordelijk voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. De uitvoering hiervan is belegd bij Directie Beveiliging Burgerluchtvaart<sup>22</sup>, die onder de Nationaal coördinator Terrorisme Beveiliging<sup>23</sup> valt.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is echter op een groot aantal onderdelen van het beleid medeverantwoordelijk. Zo is Verkeer en Waterstaat betrokken bij het vaststellen van de beveiligingsplannen van luchthavens en van luchtvaartmaatschappijen. Ook is Verkeer en Waterstaat betrokken bij het opstellen van veel regels voor de beveiliging van de luchtvaart. Verkeer en Waterstaat heeft in beginsel het voortouw waar het gaat om de beveiliging van de luchtvaartuigen (de zogenoemde inflight security). Verkeer en Waterstaat heeft daarnaast een algemene verantwoordelijkheid voor een efficiënt, ordelijk en veilig verloop van het luchtverkeer en een veilige vluchtuitvoering.

Het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart<sup>24</sup> verzorgt samen met de Divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat<sup>25</sup> de inbreng van Verkeer en Waterstaat in het luchtvaart beveiligingsbeleid.

---

<sup>22</sup> [http://www.nctb.nl/over\\_nctb/organisatie/directie\\_beveiliging\\_burgerluchtvaart/](http://www.nctb.nl/over_nctb/organisatie/directie_beveiliging_burgerluchtvaart/)

<sup>23</sup> <http://www.nctb.nl/>

<sup>24</sup> [http://www.verkeerenwaterstaat.nl/organisatie/organogram/DGTL\\_algemeen.aspx](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/organisatie/organogram/DGTL_algemeen.aspx)

<sup>25</sup> <http://www.ivw.nl/>

### ***Uitvoering***

De **Koninklijke Marechaussee** is op de Nederlandse luchthavens belast met de politietaak. Die taak omvat ook de beveiliging van de luchtvaart tegen terroristische aanslagen. Ook de exploitant van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen hebben beveiligingstaken en verantwoordelijkheden. De luchthavenexploitant is belast met de opmaak van een beveiligingsplan. Hij staat o.a. in voor de controle van personen en bagage. De luchtvaartmaatschappijen dragen zorg voor de controle van vracht op de aanwezigheid van gevaarlijke goederen.

### ***Financiering***

De kosten van beveiligingsmaatregelen zijn opgenomen in de luchthavengelden die betaald worden door de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen berekenen deze kosten door aan hun passagiers via een beveiligingsheffing op de vliegtickets.

#### 3.3.2.3 Veiligheid

Om de veiligheid van de burgerluchtvaart in binnen- en buitenland op een hoog niveau te houden, maakt Verkeer en Waterstaat beleid dat rekening houdt met internationale regelgeving, de technologische ontwikkelingen in de luchtvaart en de veiligheidsbeleving van mensen.

### ***Inspectie Verkeer en Waterstaat***

De Inspectie Verkeer en Waterstaat streeft naar een veilige en duurzame luchtvaart op en boven Nederlands grondgebied. Met zo weinig mogelijk voorvallen en milieuvervuiling. De inspectie houdt daarom toezicht op de veiligheid en naleving van de milieunormen - bijvoorbeeld voor geluidshinder - op luchthavens en in het luchtruim. Toezicht vindt plaats door inspecties op locatie en vergunningverlening.

#### 3.3.3 Frankrijk

Er zijn ongeveer 150 luchthavens in Frankrijk. Naast de beheersstructuur varieert ook het eigenaarschap naargelang de luchthaven. Sommige luchthavens behoren de Staat toe en worden dan zelf, via een Publieke instelling of door middel van een concessie uitgebaat. Andere luchthavens behoren toe aan lokale gemeenschappen (collectivités) of worden uitgebaat door de regionale Kamer van Koophandel en nijverheid (Chambre de Commerce et d'industrie – CCI). In Frankrijk worden quasi alle regionale luchthavens commercieel uitgebaat door de CCI. Hierbij weze opgemerkt dat dit publieke instellingen zijn onder het gezag van de Staat. De Franse Staat aanvaardde in 2004 een wet<sup>26</sup> waarin 151 luchthavens geselecteerd werden

---

<sup>26</sup> LOI n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales

waarvan de eigendom zal/kan overgedragen worden naar de lokale overheden. De CCI neemt de voortrekkersrol in dit veranderingsproces.

Onafhankelijk van de beheersstructuur blijft de Franse Staat instaan voor de volledige financiering van personeel, investering en werkingskosten van de grens- en veiligheidscontrole van passagiers, meteo-dienst, inspectie burgerluchtvaart, verkeersleiding, douanediens en algemene inspectiediensten.

### 3.3.4 Duitsland

De regionale luchthavens in Duitsland hebben de structuur van een GmbH (Gesellschaft mit beschränkter Haftung<sup>27</sup>). De länder, landkreis waar de luchthaven gelegen is, is meestal voor 50% aandeelhouder. Dan is er vaak een verdeling of participatie met de stad en de gemeenten waarop de luchthaven gelegen is. De verdeling gebeurt op basis van onderlinge afspraken, hiervoor is er geen wettelijke bepaling of norm. De verkeersleiding is nationaal. De beveiliging is deels nationaal en länder wat betreft de regelgeving maar elke Länder is verantwoordelijk voor uitvoering en toepassing ervan. Investerings zijn ten laste van de GmbH maar de Länder kan en zal door middel van renteloze leningen instaan voor de infrastructuurwerken en werkingskosten.

## 4. Aanbeveling

### 4.1. Beleidsmatige context

In dit deel formuleert de VLC haar visie op hoe voor de **Vlaamse regionale luchthavens** de beveiliging- en veiligheidsfuncties in de toekomst georganiseerd en gefinancierd kunnen worden.

De Vlaamse Regering streeft in haar nieuw beleid voor de regionale luchthavens naar een partnerschap tussen de Vlaamse overheid en de toekomstige luchthavenbeheerders. Steunend op een evenwicht tussen overheidstaken en privé-exploitatie met een duidelijke afbakening van ieders financiële verplichtingen, moet dit leiden tot een rendabele exploitatie van de luchthavens.

De VLC wenst na te gaan op welke principes dit evenwicht gebaseerd kan worden en welke financiële verplichtingen dit voor de Vlaamse Overheid inhouden. Finaal zal moeten bepaald worden of een dergelijk evenwicht politiek en maatschappelijk aanvaardbaar is.

---

<sup>27</sup> Vergelijkbaar met een BVBA in België

## 4.2. Beveiliging en veiligheid zijn overheidsopdrachten

Gelet op de geldende Europese verordeningen kan de uitvoering van functies inzake beveiliging en veiligheid als overheidsopdracht beschouwd worden. Bovendien staat de Europese richtsnoer voor de financiering van luchthavens formeel toe dat een lidstaat deze opdrachten financiert. Dit betreft zowel de hieraan verbonden **personeels-, werkings- als investeringskosten**.

De VLC is dan ook van oordeel dat de Federale en de Vlaamse Overheid moeten instaan voor de organisatie én financiering van publieke functies inzake luchthavenbeveiliging. De huidige bevoegdheidsverdeling tussen de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest inzake de uitvoering van beveiligingstaken kan behouden blijven. Het DGLV blijft de bevoegde autoriteit in de zin van het verdrag van Chicago. De Vlaamse Overheid blijft/wordt verantwoordelijk voor de organisatie en financiering van de beveiliging, inspectie, brandweer. Voor de Luchthavencommissie is het belangrijk dat er een duidelijke communicatie bestaat over de impact van nieuwe regelgeving uitgevaardigd door het DGLV en/of de Europese Commissie op de werking(skosten) van de luchthavenuitbater.

Opgemerkt wordt dat de internationale regelgeving inzake veiligheid (Annex 14) varieert naargelang de beoogde referentiecodelijst en de brandweercategorie voor de luchthaven. Dit wordt bepaald door het type vliegtuigen dat de luchthaven wenst te ontvangen, wat op zijn beurt afhangt van de activiteit(en) die de luchthaven wenst aan te bieden. Deze strategische keuze bepaalt dus de minimumvoorwaarden waaraan de luchthaven dient te voldoen.

Onderstaande tabel geeft de huidige codes aan van de Vlaamse regionale luchthavens<sup>28</sup>

	referentiecodelijst	Cat. Brandweer
Oostende	4E	9
Antwerpen	3C	7
Kortrijk/Wevelgem	2B	4

## 4.3. Budgettaire impact

De VLC herhaalt dat de financiering van de beveiliging en veiligheid strikt beperkt moet blijven tot compensatie van de daarbij gemaakte kosten. Binnen die context is de VLC van oordeel

<sup>28</sup> Zie bijlage 6 voor een beschrijving van de referentiecodelijst en de categorie voor de brandweer.

dat de overheid in de huidige situatie blijft instaan voor de financiering van deze kosten op de Vlaamse regionale luchthavens.

Een raming voor 2006 becijfert voor de Vlaamse regionale luchthavens de totale jaarlijkse kost voor beveiliging en veiligheid dat ten laste van de Vlaamse Overheid zou liggen op **8.626.287,26 euro**. Het is evident dat deze kost jaarlijks kan verschillen in functie van nieuwe investeringen, bijkomende Europese beveiligingsmaatregelen, ... Zo voorziet de luchthaven van Kortrijk in een investeringsprogramma met o.a. investeringen in brandweer (rollend materiaal, kazerne,..), security en safety.

	Totale kost (in euro)
DAB Oostende	4.917.120,26
DAB Antwerpen	2.741.167,00
Kortrijk - Wevelgem	968.000,00
<b>Totaal</b>	<b>8.626.287,26</b>

De VLC benadrukt het belang van goed opgeleid personeel. Samen met de luchthavenuitbaters bepaalt de Overheid de organisatie van de opleidingen voor het beveiligingspersoneel, in het bijzonder voor de inspectiediensten. Opleidingskosten vormen een onderdeel van de werkingsuitgaven en zijn ten laste van de overheid.

## Bijlage 1: Verordeningen in aanvulling van verordening 2320/2002

Verordening (EG) nr. **622/2003** van de Commissie van 4 april 2003 tot vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

Gewijzigd bij 32004R0068 (PB L 10 van 16.1.2004, blz. 14–15)

Gewijzigd bij 32005R0781 (PB L 131 van 25.5.2005, blz. 24–25)

Gewijzigd bij 32005R0857 (PB L 143 van 7.6.2005, blz. 9–10)

Gewijzigd bij 32006R0065 (PB L 11 van 17.1.2006, blz. 4–5)

Geconsolideerde tekst 02003R0622-20060206

Gewijzigd bij 32006R0240 (PB L 40 van 11.2.2006, blz. 3–4)

Gewijzigd bij 32006R0831 (PB L 150 van 3.6.2006, blz. 4–5)

Gewijzigd bij 32006R1448 (PB L 271 van 30.9.2006, blz. 31–32)

Verordening (EG) **1217/2003** van 4 juli 2003 tot vaststelling van gemeenschappelijke specificaties voor nationale programma's voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Verordening (EG) nr. **1486/2003** van de Commissie van 22 augustus 2003 tot vaststelling van procedures voor de inspecties van de Commissie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart

Verordening (EG) nr. **68/2004** van de Commissie van 15 januari 2004 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003 van de Commissie tot vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

Rectificatie van Verordening (EG) nr. **849/2004** van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2320/2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (PB L 158 van 30.4.2004)

Verordening (EG) nr. **1138/2004** van de Commissie van 21 juni 2004 tot vaststelling van een gemeenschappelijke definitie van de meest kwetsbare sectoren van de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens

## Bijlage 2: Organisatie en financiering van beveiligings- en veiligheidsfuncties

ORGANISATIE							
	CAT <sup>29</sup>	Beveiliging landzijde (publieke zone)	Beveiliging luchtzijde (ICAO Annex 17)	Douane	Luchtverkeersleiding	Safety Management	Brandweer
<b>Oostende</b>	D	federale politie (actief) + eigen inspectie (passief)	eigen inspectie (actief)	Ministerie van Financiën	Belgocontrol	Intl. Luchthaven Oostende	Intl. Luchthaven Oostende
<b>Antwerpen</b>	D	federale politie (actief) + eigen inspectie (passief)	eigen inspectie (actief)	Ministerie van Financiën	Belgocontrol	Intl. Luchthaven Antwerpen	Intl. Luchthaven Antwerpen
<b>Kortrijk/Wevelgem</b>	D	federale politie (actief) + eigen inspectie (passief)	eigen inspectie (actief)	Ministerie van Financiën	Intl. Luchthaven Kortrijk – Wevelgem	Intl. Luchthaven Kortrijk – Wevelgem	Intl. Luchthaven Kortrijk – Wevelgem
<b>Charleroi</b>	C	federale politie (actief)	Ministère de l'Équipement et des Transports (MET)	Ministerie van Financiën	Belgocontrol	B.S.C.A.	B.S.C.A.
<b>Luik</b>	C	federale politie (actief)	Ministère de l'Équipement et des Transports (MET)	Ministerie van Financiën	Belgocontrol	S.A.B.	S.A.B.

<sup>29</sup> De Commissie definieert vier categorieën van luchthavens:

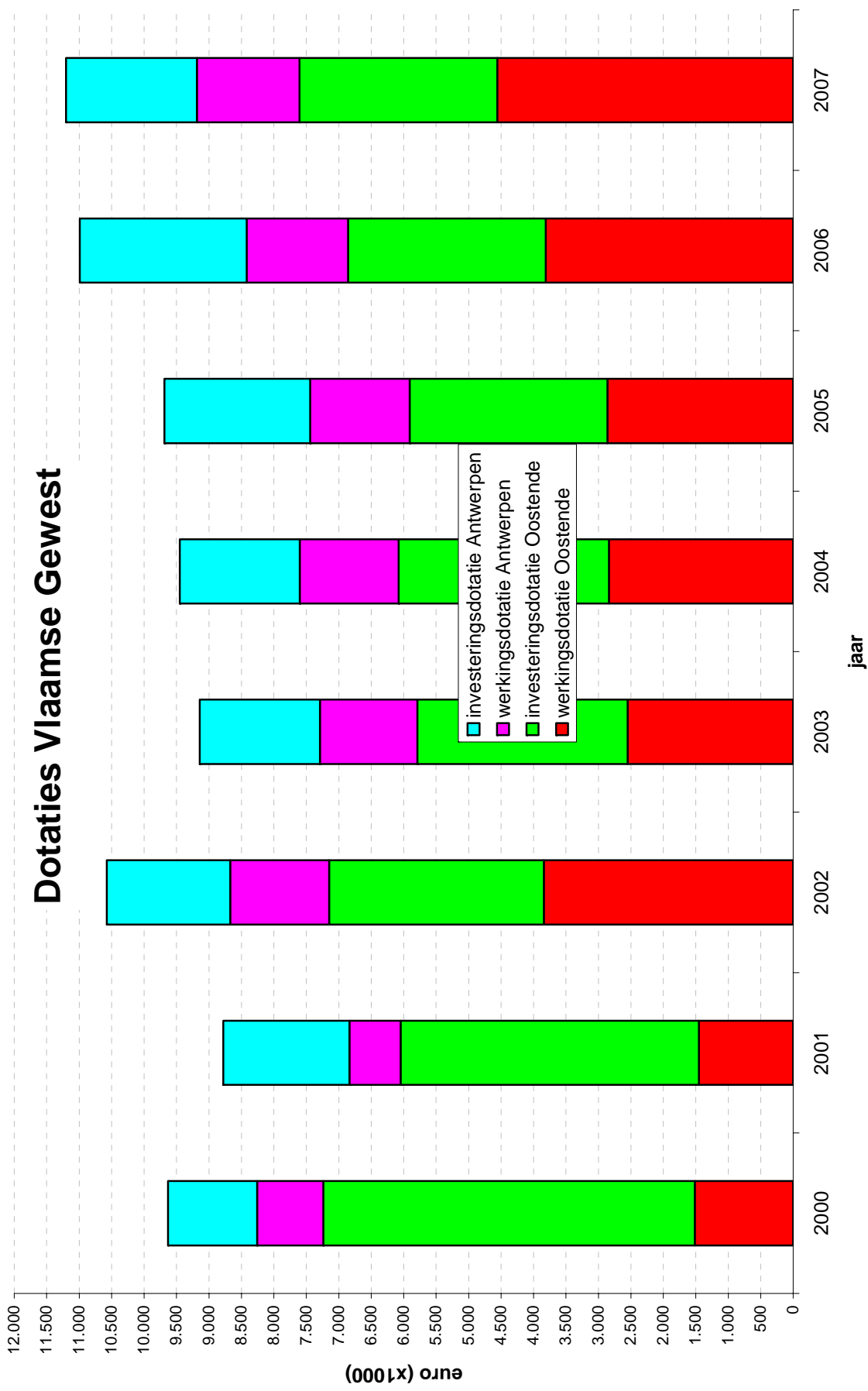
- categorie A: de grote communautaire luchthavens die meer dan 10 miljoen passagiers per jaar verwerken;
- categorie B: bestaat uit "nationale luchthavens" met een jaarlijks verkeersvolume van 5 tot 10 miljoen passagiers;
- categorie C: bestaat uit "grote regionale luchthavens" met een jaarlijks verkeersvolume van 1 tot 5 miljoen passagiers
- categorie D: de kleine regionale luchthavens, met een jaarlijks verkeersvolume van minder dan 1 miljoen passagiers per jaar.



FINANCIERING						
	Beveiliging landzijde (publieke zone)	Beveiliging luchtzijde (ICAO)	Douane	Luchtverkeersleiding	Safety Management	Brandweer
<b>Oostende</b>	Binnenlandse Zaken + Luchthaven	DAB Oostende	Ministerie van Financiën	Belgocontrol	DAB Oostende	DAB Oostende
<b>Antwerpen</b>	Binnenlandse Zaken + Luchthaven	DAB Antwerpen	Ministerie van Financiën	Belgocontrol	DAB Antwerpen	DAB Antwerpen
<b>Kortrijk/Wevelgem</b>	Binnenlandse Zaken + Luchthaven	Int. Luchthaven Kortrijk - Wevelgem	Ministerie van Financiën	Int. Luchthaven Kortrijk - Wevelgem	Int. Luchthaven Kortrijk - Wevelgem	Int. Luchthaven Kortrijk - Wevelgem (met bijzondere bijdrage)
<b>Charleroi</b>	Binnenlandse Zaken	Ministère de l'Équipement et des Transports (MET)	Ministerie van Financiën	Belgocontrol/Waals Gewest <sup>30</sup>	B.S.C.A.	Waals Gewest
<b>Luijk</b>	Binnenlandse Zaken	Ministère de l'Équipement et des Transports (MET)	Ministerie van Financiën	Belgocontrol/Waals Gewest	S.A.B.	Waals Gewest

<sup>30</sup> Volgens het samenwerkingsakkoord met Belgocontrol worden de kosten tussen 7u – 23u gedragen door Belgocontrol en de kosten voor de nacht door het Waalse Gewest.

## Bijlage 3: Overzicht van investerings- en werkingsdotaties voor de DAB Oostende en de DAB Antwerpen 2000 - 2007



## Bijlage 4: Algemene uitgavenbegroting van het Waalse Gewest voor het begrotingsjaar 2006 – Begrotingstabel. Programma 54.02 Gewestelijke luchthavens en vliegvelden

Ordonnancerende Minister	A.B.			TEKSTEN	Aanvankelijke kredieten		
	1-2 afd	n <sup>o</sup> ord.	3-4 afd		Niet-gesplitste kredieten	Gesplitste kredieten	Ordonnancerende kredieten
i = investeringsprogramma							
				die aan de vorming van het oprichtingskapitaal van de concessiehoudende buurtspoorwegen hebben deelgenomen, waarvan de exploitatie definitief is opgehouden (wet van 24 juni 1885)			
	##	####	###	###	#REF!	#REF!	#REF!
				<i>Totalen voor Titel II.</i>	31.057	19.860	15.463
				<b>Totalen voor programma 54.01.</b>	35.136	331.790	327.393
				<i>Waaronder investeringsprogramma</i>	30.665	14.027	9.910
				<i>Waaronder oprichtingsfondsen</i>	—	—	—
				<i>Saldo van de oprichtingsfondsen op 31 december</i>	—	—	—
				<b>Programma 54.02.</b>			
				<b>Gewestelijke luchthavens en vliegvelden.</b>			
				<i>Titel I - Lopende uitgaven</i>			
AN	12	01	00	02 Dienstcontracten in verband met de veiligheid van Waalse luchthavens	—	5.450	3.400
AN	12	02	00	02 Studies, public relations, documentatie, deelneming aan seminaries en colloquia, vergaderingskosten en kosten van zendingen in het buitenland, kosten van mobiele telefonie (GSM)	150	—	—
AN	12	03	11	02 Verzekeringen tot dekking, in verband met de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, van het personeel dat politie-, veiligheids- en vervoerinspectie-taken vervult, met inbegrip van de betaling van de franchise en de studies voor de schatting van de risico's om de dekking van de polissen te bepalen	190	—	—
AN	12	04	00	02 Terugbetaling van de door Belgocontrol opgelopen kosten in het kader van prestaties uitgevoerd krachtens het samenwerkingsakkoord en aanvullende overeenkomsten	—	3.485	2.569
AN	12	05	11	02 Erelonen van advocaten en kosten van expertisiers bestemd om de belangen van het Gewest inzake luchthavens/vliegvelden te beschermen	—	300	300
AN	12	06	00	02 Huurgelden van door het Waalse Gewest gehuurde onroerende goederen in het kader van het luchthavenbeheer	0	—	—
AN	12	07	00	02 Deskundigheids-, mandaat-, bijstands- en secretariaatskosten van de zelfstandige Overheid belast met het toezicht en de follow-up inzake geluidshinder van luchthavens	300	—	—
AN	12	08	00	02 Studies en dienstverleningen i.v.m. de milieuregelgevingen	100	—	—
AN	12	09	00	02 Huurgelden van gehuurde onroerende goederen in het kader van het luchthavenbeheer voor de jaren 2002 en 2003	—	0	0
AN	14	01	10	02 Onderhoud en beheer van de vliegvelden	190	—	—
				Waarvan herverdelingsbesluit(en)			
				<i>(Uitgaven vorige jaren)</i>	(0)	—	—
				Waarvan herverdelingsbesluit(en)			
AN	14	02	10	02 Onderhoud en herstelling van het specifiek materieel van de luchthavens	240	—	—
AN	14	03	00	02 Uitgaven betreffende de activiteiten m.b.t. opvolging en klein onderhoud die nog uitgevoerd worden door het MET en de vliegvelden	—	0	0

ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VAN HET WAAELSE GEWEST VOOR HET BEGROTINGSJAAR 2006 - BEGROTINGSTABEL (VERDELING IN BASISALLOCATIES) (Duizend EUR)							
Ordon- nanc- rende  Minister	A.B.			TEKSTEN	Aanvankelijke kredieten		
	1-2 afd	n° ord.	3-4 afd		Niet- gesplitste kredieten	Gesplitste kredieten	
						Vast- leggings- kredieten	Ordon- nancerende kredieten
	<i>i = investeringsprogramma</i>						
AN	31	02	22	02 Toelage toegekend aan de vennootschappen voor het beheer van vliegvelden ter uitvoering van de commissie-overeenkomsten tussen die vennootschappen en het Gewest	1.300	—	—
AN	31	04	22	02 Terugbetaling door het Gewest van de uitgaven vastgelegd voor de "brandweer- en onderhoudsdiensten" van de luchthaven Charleroi krachtens de concessie-overeenkomst tussen "BSCA" en het Gewest	5.774	—	—
AN	31	07	22	02 Terugbetaling door het Gewest van de uitgaven vastgelegd voor de "brandweer- en onderhoudsdiensten" van de luchthaven Luik krachtens de concessie-overeenkomst tussen "SAB" en het Gewest	6.184	—	—
AN	31	10	00	02 Dotatie aan de "SOWAER" (Waaalse Maatschappij voor Luchthavens) voor de uitvoering van begeleidings- en voorlichtingsmaatregelen	—	18.749	19.417
AN	31	11	00	02 Bezoldiging van de "Sowaer" voor de uitvoering van afgevaardigde opdrachten inzake leefmilieu	—	0	0
AN	33	01	00	02 Toelagen voor bewustmakings-, bevorderings- of bewustmakingstudies en -acties wat betreft de gewestelijke luchthaveninfrastructuur.	400	—	—
AN	41	01	40	02 Dotatie aan Forem voor de uitvoering van het programma voor beroepsdoorstroming (Toekomstcontract)	—	38	38
AN	01	05	00	02 Vergoedingen aan derden voortvloeiend uit de verplichtingen van het Gewest	55	—	—
<i>Totale voor Titel I.</i>					14.883	28.022	25.724
<i>Titel II - Kapitaaluitgaven</i>							
KU	##	####	###	###	###	#REF!	#REF!
KU	##	####	###	###	###	#REF!	#REF!
						#REF!	#REF!
AN	<i>i</i>	51	03	12	02 Toelage aan de "SAB" voor openbare opdrachten in het kader van de exploitatie van luchthavens	10.094	—
AN	<i>i</i>	51	04	12	02 Toelage aan de "BSCA" voor openbare opdrachten in het kader van de exploitatie van luchthavens	10.094	—



ALGEMENE UITGAVENBEGROTING VAN HET WAALSE GEWEST VOOR HET BEGROTINGSJAAR 2006 - BEGROTINGSTABEL									
(VERDELING IN BASISALLOCATIES)									
(Duizend EUR)									
Ordonnancerende Minister	A.B.	TEKSTEN			Aanvankelijke kredieten				
		1-2 afd	n° ord.	3-4 afd	Niet-gesplitste kredieten	Gesplitste kredieten			
					Vastleggingskredieten	Ordonnancerende kredieten			
<i>i = investeringsprogramma</i>									
AN	<i>i</i>	73	02	41	02	Infrastructuur van de vliegvelden	—	0	0
AN		74	01	00	02	Aankoop van duurzame roerende goederen eigen aan luchthavens	—	0	0
AN		74	06	00	02	Aankoop van duurzame roerende goederen eigen aan het programma	390	—	—
AN		81	01	00	02	Kapitaalverhoging bij de SOWAER	—	10.000	10.000
AN		01	06	00	02	Allerhande uitgaven betreffende begeleidingsmaatregelen met het oog op de integratie van de ontwikkeling van de luchthavens in hun onmiddellijke omgeving	—	0	0
<i>Totale voor Titel II.</i>							20.578	10.000	10.000
<b>Totale voor programma 54,02.</b>							35.461	38.022	35.724
<i>Waaronder investeringsprogramma</i>							20.188	0	0
<i>Waaronder oprichtingsfondsen</i>							—	—	—
<i>Saldo van de oprichtingsfondsen op 31 december</i>							—	—	—
<b>Programma 54,04.</b>									
<b>Acties voor een gebruikersvriendelijke mobiliteit en coördinatie van de mobiliteitsbeelden</b>									
<i>Titel I - Lopende uitgaven</i>									

## Bijlage 5: Studie 'Benchmark Security and Border Control'<sup>31</sup>

### *Inleiding*

Het DGLV van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat analyseert of er voor de Nederlandse luchtvaartsector gelijke concurrentievoorwaarden zijn in Europa. In het kader van dit project liet zij een benchmark onderzoek uitvoeren op het gebied van beveiliging en grensbewaking voor passagiers en bagage. De studie is uitgevoerd in de herfst van 2004 en informatie is verzameld voor de luchthavens Londen Heathrow en Gatwick, Parijs Charles de Gaulle en Orly; Frankfurt, Munchen, Madrid en Amsterdam Schiphol. De onderzoekers merken op dat slechts zeer beperkte informatie beschikbaar was voor financiële en service aspecten. Dit bevestigt, ons inziens, het strategisch karakter van dergelijke informatie.

Het eindrapport start met een overzicht van de geldende Europese regelgeving en van bestaande studies. Vervolgens wordt nagegaan hoe de beveiliging en grenscontrole in de geselecteerde luchthavens worden georganiseerd en gefinancierd. Tot slot worden aanbevelingen geformuleerd.

### *Samenvatting*

Opgemerkt wordt dat Verordening 2320/2002 niet op alle aspecten van beveiliging betrekking heeft. Verschillende lidstaten hebben dan ook aanvullende wetgeving aangenomen om nadere invulling te geven aan bepaalde zaken, zoals bijvoorbeeld de operationele verantwoordelijkheid en de financiering van beveiligingsmaatregelen.

Tussen de verschillende luchthavens en landen is er een zekere mate van variatie wat betreft operationele verantwoordelijkheid en uitoefening van beveiligingsmaatregelen die onderdeel uitmaken van deze studie.

De manier waarop de beveiliging van luchtvaart wordt gefinancierd verschilt sterk tussen de verschillende luchthavens.

**Het gebrek aan informatie met betrekking tot de totale kosten van beveiliging voor de verschillende luchthavens, en de beperking van het vergelijken van verschillende kostenstructuren maken het onmogelijk om concrete conclusies te trekken wat betreft de efficiëntie van beveiligingsactiviteiten.**

---

<sup>31</sup> Benchmark security and border control. Final Report. SH&E International Air transport Consultancy, march 2005

Op alle onderzochte luchthavens worden aanvullende beveiligingsmaatregelen genomen, zoals bijvoorbeeld de extra beveiliging voor vluchten met een hoog risico ('high risk flights'). Dergelijke maatregelen zijn op Schiphol niet substantieel anders vergeleken met andere luchthavens, hoewel in het Verenigd Koninkrijk significant meer maatregelen genomen lijken te zijn.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de concurrentie-effecten met betrekking tot beveiliging. De luchthaven van Schiphol is het vergelijkingspunt.

Onderwerp	Competitie effecten	Comment
Luchthavenbeveiliging	Geen level playing field in het voordeel van de Nederlandse luchtvaartsector	Sommige luchthavens hebben meer intensieve screening van personeel
Vliegtuigbeveiliging	Geen level playing field in het nadeel van de Nederlandse luchtvaartsector	Spaanse overheid subsidieert voor een deel de vliegtuigbeveiliging
Screenen van passagiers en bagage	Level playing field	
Vermengen van aankomende en vertrekkende passagiers	Level playing field	Het one-terminal concept van Schiphol maakt het lastiger om dit te implementeren
Meer strikte veiligheidsmaatregelen: 1) normen	Geen level playing field in het voordeel van de Nederlandse luchtvaartsector	Andere landen hebben een aantal hogere normen
Meer strikte veiligheidsmaatregelen: 2) andere maatregelen	Geen level playing field in het voordeel van de Nederlandse luchtvaartsector	Verenigd Koninkrijk heeft andere aanvullende maatregelen genomen
Operationele verantwoordelijkheid	Level playing field	Verschillende partijen kunnen beveiligingsdiensten leveren voor dezelfde prijs en met dezelfde kwaliteit en service
Financiële aspecten	Geen concurrentie nadeel voor de Nederlandse luchtvaartsector	Indien de Nederlandse beveiligingsheffing vergeleken wordt met het gemiddelde van heffingen op de andere benchmark luchthavens
Verenigde Staten	Geen level playing field in het nadeel van de Nederlandse luchtvaartsector	Financiële bijdrage van de Amerikaanse overheid



### **Aanbevelingen**

Op basis van het onderzoek worden volgende aanbevelingen geformuleerd:

- Het voorstellen van verdergaande EU harmonisatie van de benadering en opzet van beveiligingsmaatregelen;
- Het stimuleren van meer financiële transparantie op EU niveau voor de opzet en heffing van beveiligingskosten;
- Het stimuleren op EU niveau om meer financiële steun te geven voor beveiligingskosten, zoals in Spanje en de Verenigde Staten plaatsvindt;
- Het ondersteunen van onderzoek en ontwikkeling om beveiligingsprocessen en technologie te verbeteren.



## Bijlage 6: Referentiecode en categorie brandweer volgens Annex 14

Table 1-1. Aerodrome reference code  
(see 1.6.2 to 1.6.4)

Code number (1)	Code element 1		Code element 2		Aerodrome category (1)	Aeroplane overall length (2)	Maximum fuselage width (3)
	Aeroplane reference field length (2)	Code letter (3)	Wing span (4)	Outer main gear wheel span <sup>a</sup> (5)			
1	Less than 800 m	A	Up to but not including 15 m	Up to but not including 4.5 m	1	0 m up to but not including 9 m	2 m
2	800 m up to but not including 1 200 m	B	15 m up to but not including 24 m	4.5 m up to but not including 6 m	2	9 m up to but not including 12 m	2 m
3	1 200 m up to but not including 1 800 m	C	24 m up to but not including 36 m	6 m up to but not including 9 m	3	12 m up to but not including 18 m	3 m
4	1 800 m and over	D	36 m up to but not including 52 m	9 m up to but not including 14 m	4	18 m up to but not including 24 m	4 m
		E	52 m up to but not including 65 m	9 m up to but not including 14 m	5	24 m up to but not including 28 m	4 m
		F	65 m up to but not including 80 m	14 m up to but not including 16 m	6	28 m up to but not including 39 m	5 m
					7	39 m up to but not including 49 m	5 m
					8	49 m up to but not including 61 m	7 m
					9	61 m up to but not including 76 m	7 m
					10	76 m up to but not including 90 m	8 m

a. Distance between the outside edges of the main gear wheels.