



Memorandum

Vlaamse Luchthavencommissie

*Voor een proactief en geïntegreerd
Vlaams luchthavenbeleid*





Memorandum

*Memorandum Vlaamse Luchthavencommissie voor een proactief en
geïntegreerd Vlaams luchthavenbeleid*

Inhoud

Executive summary	4
Kader	7
Hoofdstuk 1 Bouwstenen van een optimale exploitatieomgeving	11
1. Rechtszekerheid.....	11
2. Een geïntegreerd luchthavenbeleid	11
3. Een strategisch luchthavenbeleid.....	12
4. Een gelijk speelveld (level playing field)	12
Hoofdstuk 2 Twaalf prioritaire beleidsacties.....	14
Generieke beleidsacties	15
1. Een ruimtelijk ordeningsbeleid voor luchthavens.....	15
2. De bestuurlijke verankering van het Vlaams luchthavenbeleid.....	16
3. Europese dossiers actief opvolgen	18
4. Een logisch netwerk van opleidingen ook ter ondersteuning van de luchtvaartindustrie.....	19
Beleidsacties gericht op Brussels Airport en de regio.....	20
5. Een strategische visie.....	20
6. Geharmoniseerde geluidsnormen voor het beheer van de geluidshinder.....	21
7. Blijvend investeren in duurzame werkgelegenheid op en rond Brussels Airport .	21
8. Verder investeren in de toegankelijkheid van deze poort.....	22
Beleidsacties gericht op de regionale luchthavens.....	23
9. De hervorming van de beheersstructuur van de regionale luchthavens	23
10. De huidige certificering garanderen	24
11. Beveiliging en veiligheid zijn opdrachten van de overheid	24
12. Impact Europese regelgeving op financiering luchtverkeersleiding opvolgen	25

Hoofdstuk 3 Luchthavencommissie als actieve partner	26
1. Bestuurlijke verankering	26
2. Duurzame werkgelegenheid op en rond Brussels Airport	26
3. Deelname aan Airport Regions Conference	27
4. Input voor een milieuzoneringsbeleid.....	27
5. Advisering over Europese beleidsinitiatieven en regelgeving	28
6. Kennis over de luchtvaartindustrie opbouwen	28

Executive summary

Luchthavens zijn belangrijke economische poorten voor de ontwikkeling van Vlaanderen. Dit blijkt ook uit een recente studie van de Nationale Bank van België. Met een toegevoegde waarde van 1,9 % van het BBP¹ is de luchtvaart- en luchthavensector te vergelijken met die van de autoconstructeurs. Er werken in Vlaanderen bijna 40.000 voltijdse equivalenten (direct+indirect) op de luchthavens. In het bijzonder Brussels Airport speelt hier als tweede belangrijkste poort van Vlaanderen (na de haven van Antwerpen) een prominente rol in. Niettegenstaande de sector vandaag lijdt onder de wereldwijde crisis, is het een sector met toekomst. Samen met de economische ontwikkeling zal ook de vraag naar mobiliteit (van passagiers en goederen) verder toenemen. In het toekomstplan voor Vlaanderen, Pact 2020, is de aandacht voor deze economische poorten dan ook meer dan terecht.

Het is noodzakelijk dat de verdere ontwikkeling van de luchthavens in Vlaanderen door het beleid evenwichtig wordt benaderd. De uitdaging zit in het begeleiden van de ontwikkeling van de luchthavenregio's rekening houdend met de draagkracht ervan op vlak van mobiliteit, leefmilieu en ruimte.

Met dit memorandum geeft de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) een overzicht van de beleidsprioriteiten om te komen tot een proactief en geïntegreerd Vlaams luchthavenbeleid teneinde het welvaartscreërend karakter van onze luchthavens te bestendigen.

Creëer een optimale exploitatieomgeving

De VLC vraagt dat het beleid van de Vlaamse Regering gericht is op de uitbouw van een optimale exploitatieomgeving. Ten eerste en boven alles is een rechtzeker en stabiel kader noodzakelijk. De overheid garandeert duidelijkheid en juridische zekerheid. Dit in het belang van alle betrokken actoren: de uitbaters, de bedrijven, de omwonenden, de overheid.

Voorts is een beleidsvisie op de ontwikkeling van de luchthavenregio's essentieel. De VLC pleit voor een geïntegreerde aanpak waarbij de sociaaleconomische, ruimtelijke, mobiliteits- en milieueffecten tegelijkertijd worden afgewogen. Het vormt het strategisch referentiekader waarbinnen de verschillende noodzakelijke beleidsacties opgestart en uitgewerkt worden. De vorige regering heeft hiertoe een eerste aanzet gegeven die verder uitgebouwd moet worden.

Ten slotte vraagt de luchthavencommissie dat de Vlaamse regering ervoor zorgt dat er een gelijk speelveld (level playing field) is voor de luchthavens in Vlaanderen t.o.v. vergelijkbare luchthavens in België en Europa. Dit vereist een actief optreden bij de opmaak, de omzetting en de uitvoering van Europese regelgeving, over de beleidsdomeinen en -niveaus heen. Bijvoorbeeld omdat het beleid van de buurregio ter versterking van haar luchthavens niet noodzakelijk neutraal is t.a.v. de ontwikkeling van de luchthavens in Vlaanderen.

¹ Cijfers 2006

Binnen het beoogde kader van rechtszekerheid, een strategisch en geïntegreerd luchthavenbeleid en een level playing field, definieert de Vlaamse Luchthavencommissie concrete en prioritaire beleidsacties.

Nood aan geluidsactieplan o.b.v. geharmoniseerde geluidsnormen en milieuzonering

In Vlaanderen ontbreekt vandaag een beleid op het vlak van ruimtelijke ordening en huisvesting gericht op de aanwezigheid van luchthavens. Nochtans gelden er duidelijke internationale en Europese regelgeving mbt. veiligheidseisen, het omgevingslawaai en het beheer van vliegtuiglawaai.

De Vlaamse Luchthavencommissie vraagt dat de nieuwe Vlaamse Regering een geluidsactieplan opmaakt voor Brussels Airport dat voldoet aan de geldende regelgeving. Een akkoord over geharmoniseerde geluidsnormen is een cruciaal aspect van dit actieplan. Overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale overheid zal hiervoor nodig zijn. De commissie stelt vast dat hier de voorbije legislatuur geen enkele stap voorwaarts werd gezet. Wanneer een samenwerkingsakkoord uitblijft en/of de noodzakelijke juridische en maatschappelijke stabiliteit niet kan gegarandeerd worden, moet er nagedacht worden over andere pistes.

Verder investeren in de ontwikkeling van Brussels Airport en de luchthavenregio

De luchthaven als internationale poort verder ontwikkelen is een expliciete doelstelling van het *Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio* (START).

De voorbije vier jaar zijn er heel wat stappen gezet ter verbetering van de bereikbaarheid van de regio en ter ondersteuning van de arbeidsmarkt. Echter, het uitblijven van een formeel ondersteund ontwikkelingsperspectief maakt dat er geen verder afwegingskader voor het beleid is. Bovendien is het onduidelijk hoe de te verwachten verdere groei opgevangen zal worden.

De Vlaamse Luchthavencommissie herhaalt dat Brussels Airport een belangrijke troef is voor de ontwikkeling van de regio en bij uitbreiding gans Vlaanderen. Hier is dan ook een actief beleid met een duidelijke visie en strategie nodig die een evenwicht tussen 'groei' en 'kwaliteit' realiseren. De Regering kan hiervoor beroep doen op geleverd studiewerk.

Visie op ontwikkeling regionale luchthavens concretiseren

In juni 2006 werden in een strategische visienota de beleidslijnen voor de toekomstige ontwikkeling van de drie regionale luchthavens uitgezet. De Visie voorzag in het bieden van maximale kansen om in de eigen luchtvaartniche de best mogelijke resultaten te bereiken. In dat kader werd beslist om een nieuwe beheersvorm uit te tekenen die een bedrijfseconomische exploitatie mogelijk maakt en de verantwoordelijkheden inzake het in stand houden en op

niveau brengen van de basisinfrastructuur regelt. Ook de financiering door de overheid van de publieke functies inzake de luchthavenbeveiliging en luchtvaartveiligheid werd opgenomen. Dit werd decretaal verankerd.

De Vlaamse Luchthavencommissie vraagt om dit proces voor elk van de drie regionale luchthavens zo snel mogelijk af te ronden. Hierbij dient ieder dossier op zijn eigen merites te worden beoordeeld en op zijn eigen ritme afgewerkt te worden. Voorts is de Commissie van oordeel dat de verschillende noodzakelijke investeringen in de basisinfrastructuur op korte termijn aangevat moeten worden teneinde de huidige certificering te behouden. Ook de financiering van de luchtverkeersleiding op de regionale luchthavens moet van nabij opgevolgd worden gezien de impact van de Europese regelgeving op de huidige regeling.

Samenwerking

De uitwerking en realisatie van deze beleidsacties vraagt meer en een betere samenwerking tussen de verschillende beleidsdomeinen en over de beleidsniveaus heen. Op Vlaams niveau is er ook nood aan een globale coördinatie van het luchthavenbeleid. Het is daarom nodig dat de bestuurlijke omkadering van het Vlaamse luchthavenbeleid verder vorm krijgt. De Afdeling luchthavenbeleid neemt hierin een centrale plaats.

De Vlaamse Luchthavencommissie als actieve partner

De Vlaamse Regering kan de komende jaren verder rekenen op de actieve participatie van de Vlaamse Luchthavencommissie in de ondersteuning en uitbouw van het luchthavenbeleid. Als overlegplatform en adviesorgaan nemen we onze verantwoordelijkheid in de creatie van een breder maatschappelijk draagvlak voor de ontwikkeling van de luchthavenregio's op.

De komende legislatuur zal naast de algemene opdrachtbepaling de aandacht concreet gaan naar:

- Ondersteuning van acties voor duurzame werkgelegenheid op en rond de luchthavens
- Kennisopbouw via deelname aan nationale en internationale projecten
- Leveren van input voor de concretisering van een milieuzoneringsbeleid
- Advies over Europese beleidsinitiatieven en regelgeving
- Kennisopbouw van de luchtvaartindustrie

Kader

De Nationale Bank van België berekende² dat de luchtvaartsector samen met de luchthavenactiviteiten in 2006 een toegevoegde waarde genereerden van meer dan 6 miljard euro of 2% van het bruto binnenlands product van België. Samen goed voor 77.000 voltijdse equivalenten (direct + indirect). Inzake toegevoegde waarde is deze sector vergelijkbaar met die van de autoconstructeurs (2,1% BBP 2003).

		Luchtvaart cluster	Luchthaven gerelateerde activiteiten	Totaal
Werkgelegenheid (VTE)	direct	10.267	21.400	31.667
	indirect	20.440	25.279	45.719
	Totaal	30.707	46.679	77.386
<hr/>				
toegevoegde waarde (mln euro)	direct	836	1.724	2.560
	indirect	1.467	2.124	3.591
	Totaal	2.303	3.848	6.151

Binnen België is Brussels Airport dé belangrijkste luchthaven zowel naar creatie van werkgelegenheid als toegevoegde waarde. Onderstaande tabel geeft een overzicht voor alle luchthavens.

	Luchthavenactiviteiten 2006					
	Toegevoegde waarde (in miljoen euro)			Werkgelegenheid (in VTE)		
	direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
Brussels Airport	1.435,6	1.650,9	3.086,5	17.618	19.732	37.350
Liège Airport	138,7	255,8	394,5	1.755	2.946	4.701
Brussels South Charleroi Airport	67,2	87,3	154,5	922	1.065	1.987
Int. Luchthaven Antwerpen	41,7	71,5	113,2	519	848	1.367
Int. Luchthaven Oostende	31,3	39,3	70,6	441	465	906
Int. Luchthaven Kortrijk	9,8	18,7	28,5	146	223	369
	1.724,3	2.123,5	3.847,8	21.401	25.279	46.680

² WP N° 158 Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium. Maart 2009

De luchthavens in Vlaanderen vormen elk binnen een of meerdere marktsegmenten een cruciaal onderdeel van de transportketen voor goederen en/of mensen.

Niettegenstaande de luchtvaart een klein marktaandeel heeft in de logistieke sector is het de modus voor tijdkritische en hoogwaardige goederen³. In het bijzonder Brussels Airport vormt een belangrijke schakel in deze logistieke keten. In het kader van *Vlaanderen in actie* werd het inzetten op logistiek als specifieke doelstelling aanvaard. Om logistieke activiteiten in 2020 maximaal te valoriseren, moeten o.a. logistieke spelers aangetrokken worden die in de eerste plaats toegevoegde waarde en werkgelegenheid creëren.

Brussels Airport is naast een vrachtluchthaven in hoofdzaak een luchthaven gericht op passagiers, zowel zakenreizigers als toeristen. Als hoofdstad van Europa en vestigingsplaats voor belangrijke Europese en internationale instellingen en bedrijven, komen jaarlijks miljoenen zakenmensen/toeristen binnen/buiten door deze poort. Als nationale luchthaven is het tevens voor onze inwoners een belangrijke poort op de wereld en Europa.

De studie van de NBB bevestigt ook het sociaaleconomisch belang van de drie Vlaamse regionale luchthavens. De luchthaven van Antwerpen is in eerste instantie gericht op geregelde zakenvluchten en is tevens een basis voor verschillende private zakenluchtvaartmaatschappijen. De luchthaven van Oostende is van oudsher gericht op vracht en chartermaatschappijen. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is in hoofdzaak een zakenluchthaven. Oostende en Kortrijk-Wevelgem doen tevens dienst als basis voor medische vluchten. Op elke regionale luchthaven is ook telkens minstens één pilotschool aanwezig.

Vandaag bevindt de sector zich echter in een diepe crisis. Het is belangrijk om te begrijpen dat er een sterke positieve correlatie is tussen de vraag naar luchtvaart en de algemene economische conjunctuur.

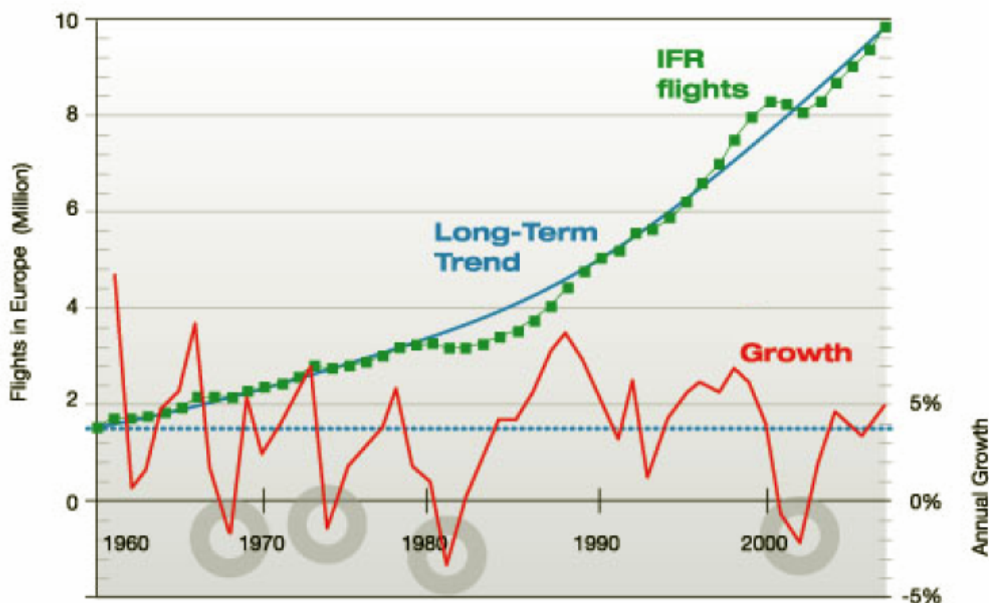
Alle activiteiten in acht genomen werd 2008 afgesloten met een terugval van 2,11% de bewegingen, met -14% tot -15% in de laatste 2 maanden van 2008. De internationale en binnenlandse economische situatie zijn van die aard dat deze trend in 2009 bevestigd wordt. De Europese luchthavenorganisatie ACI verwacht voor de Europese luchthavens in 2009 een algemene daling van het aantal passagiers met 5% en een afname van het vrachtvolume met 15%.

Onderstaande figuur geeft de historische evolutie weer van de luchtvaart. De drie lijnen staan voor de trend op lange termijn in miljoenen vluchten in Europa (vloeiende blauwe lijn), die is getrokken door de reële groei van het aantal vluchten (groene blokjes). Verder is in de figuur ook de jaarlijkse groei in procenten weergegeven in vergelijking met het jaar voordien (rode

³ Maar liefst 40% van de getransporteerde waarde gebeurt via luchtvaart (Godart, 2004)

lijn – schaal aan de rechterkant). Deze figuur toont aan dat de lange termijn trend uitgedrukt in miljoenen vluchten stijgend is. Inzoomen op kortere periodes maakt duidelijk dat dit geen continue groei is. De figuur toont de inzinkingen in de jaren 70 en 80 ten tijde van de oliecrisis gevolgd door het herstel. Als gevolg van de terroristische aanvallen op 11 september 2001 was er terug een dieptepunt. Hieruit kan afgeleid worden dat tot op heden elke afname in de vraag tijdelijk was en gevolgd werd door een stijging. Een afname in de vraag is bijgevolg een vertraging van de groei op langere termijn. Het is daarom cruciaal dat er blijvend geïnvesteerd wordt in het Vlaams luchthavenbeleid teneinde het welvaartscreërend karakter van de luchthavens verder te ondersteunen.

Figuur 1: Historische evolutie van de luchtvaart 1960-2008



Bron: Eurocontrol long term forecast – Flight movements 2008-2030.

In het licht van de komende regionale en Europese verkiezingen geeft de Vlaamse Luchthavencommissie een overzicht van de huidige en toekomstige beleidsprioriteiten inzake luchthavenbeleid.

Het doel van dit beleid is het creëren en het handhaven van een optimale exploitatieomgeving voor de Vlaamse luchthavens. Boven alles betekent dit een stabiel en rechtszeker kader. Het vraagt ook dat de overheid op basis van een lange termijn visie een geïntegreerd luchtvaart- en luchthavenbeleid voert waarbij acties op het vlak van ruimtelijke ordening, leefmilieu, mobiliteit op elkaar zijn afgestemd. Binnen Vlaanderen, België en Europa is een level playing field noodzakelijk. De Vlaamse Luchthavencommissie is er van overtuigd dat binnen zo'n kader de economische ontwikkeling en de leef- en woonkwaliteit verzoend kunnen worden. De bouwstenen voor een optimale exploitatieomgeving worden in het eerste hoofdstuk verder toege-

licht. Hoofdstuk twee geeft een overzicht van twaalf concrete en prioritaire beleidsacties voor de Vlaamse Regering.

De VLC wenst als overlegplatform en adviesorgaan actief te participeren in de verdere ondersteuning en uitbouw van het Vlaams luchthavenbeleid. In hoofdstuk drie wordt dit verder geconcretiseerd.

Hoofdstuk 1

Bouwstenen van een optimale exploitatie-omgeving

1. Rechtszekerheid

De VLC vraagt een rechtszeker en stabiel kader voor alle luchthavens als fundament voor een toekomstgerichte en gebalanceerde ontwikkeling.

Rechtszekerheid vereist o.a. een correcte omzetting en uitvoering van Europese richtlijnen zonder hierbij de concurrentiepositie van de Vlaamse luchthavens t.o.v. de andere luchthavens in Europa te verzwakken.

Coherentie in de beleidsbeslissingen en de regelgeving zijn noodzakelijk om rechtszekerheid te kunnen bieden. Gegeven het huidig institutioneel kader met de bijhorende bevoegdheidsverdeling is afstemming tussen de verschillende bestuurlijke niveaus en tussen de beleidsdomeinen essentieel. De VLC pleit daarom voor een actieve samenwerking met een effectieve coördinatie van het globale beleid dat betrekking heeft op de luchthavens en de betrokken regio's.

Het beleid van de regeringen moet er op gericht zijn om juridische zekerheid te bieden voor alle betrokken actoren: de luchthavenuitbaters, de luchtvaartmaatschappijen, de omwonenden, de lokale besturen, ...

2. Een geïntegreerd luchthavenbeleid

Vanuit het streven naar een stabiel en duurzaam exploitatiekader pleit de Vlaamse Luchthavencommissie voor een geïntegreerde benadering van het luchtvaart- en luchthavenbeleid. Dit betekent dat een beleid wordt uitgestippeld waarbij de sociaaleconomische, ruimtelijke, mobiliteits- en milieu-effecten tegelijkertijd werden afgewogen.

Net zoals voor het rechtszeker kader vraagt een geïntegreerd luchthavenbeleid een actieve samenwerking en coördinatie tussen de betrokken afdelingen, advies- en overlegorganen en de bestuurlijke niveaus.

3. Een strategisch luchthavenbeleid

Het nieuw toekomstplan voor Vlaanderen, Pact 2020, stipt, weliswaar kort, het belang aan van de economische poorten (zeehavens, luchthaven) voor de ontwikkeling van onze regio. De Vlaamse luchthavencommissie vindt dat Vlaanderen met de zeehavens en de internationale luchthaven van Zaventem intrinsiek een belangrijke troef heeft om als internationale poort te blijven fungeren. Die ontwikkeling kan evenwel niet los gezien worden van de omgeving waarbinnen die poorten en in het bijzonder de luchthavens functioneren. Naast de positieve sociaaleconomische effecten van de luchtvaart en de luchthavenactiviteiten (zie Kader) erkent de Luchthavencommissie de diverse vormen van hinder die hiermee gepaard kunnen gaan: toenemende mobiliteitsdruk, vraag naar ruimte, impact op de leef-, woon- en werkkwaliteit. Deze negatieve effecten hebben voornamelijk impact op de direct omliggende regio.

Om deze uiteenlopende effecten te benaderen en te beheren is het cruciaal dat de Vlaamse Regering expliciet een lange termijn visie heeft op de ontwikkeling van de verschillende luchthavenregio's. Dit strategisch referentiekader laat vervolgens toe om op korte en middellange termijn de noodzakelijke beleidsinitiatieven op te starten en uit te werken. De stap van een ad hoc beleid naar een consistent en geïntegreerd luchthavenbeleid op lange termijn moet verder gezet worden. Het was met die intentie dat in 2005 een ontwikkelingsperspectief voor de luchthaven van Zaventem en de regio werd opgemaakt. Het is de afdeling Luchthavenbeleid die dergelijke strategische denkoefeningen en vraagstukken voorbereidt.

De nieuwe Vlaamse Regering kan dus verder bouwen op reeds ontwikkelde documenten zoals de *LT-visie luchthaven Zaventem 2025* en de *Strategische Visienota m.b.t. Vlaamse regionale luchthavens*.

4. Een gelijk speelveld (level playing field)

Een vierde bouwsteen van een optimaal exploitatiekader voor de luchthavens is het creëren van een level playing field, zowel territoriaal binnen België en Europa, alsook binnen de verschillende (beleids)domeinen: bvb. in de aanpak van geluid, de organisatie en financiering van de veiligheid, beveiliging en luchtverkeersleiding, in de toepassing van de sociale wetgeving⁴, ...

De Vlaamse Regering zorgt ervoor dat bij de opmaak, de omzetting en de uitvoering van Europese regelgeving de luchthavens in Vlaanderen niet gediscrimineerd worden t.o.v. vergelijk-

⁴ Het feit dat bedrijven met gelijkaardige activiteiten bewust kiezen om tot andere paritaire comités te behoren, creëert een ongelijke behandeling.

bare luchthavens in België en Europa. Zeker voor wat betreft Vlaamse bevoegdheden maar evenzeer bij de omzetting op federaal niveau.

Hiervoor is een actieve samenwerking tussen de administraties, de permanente vertegenwoordiging en de bevoegde minister(s) noodzakelijk.

Hoofdstuk 2

Twaalf prioritaire beleidsacties

Binnen het beoogde kader van rechtszekerheid, strategisch en geïntegreerd luchthavenbeleid en een level playing field, definieert de Vlaamse Luchthavencommissie twaalf prioritaire beleidsacties. De vier eerste acties zijn globaal van toepassing. Beleidsprioriteiten 5 tem 8 hebben betrekking op Brussels Airport en zijn regio. De vier volgende acties zijn een prioriteit voor de Vlaamse regionale luchthavens.

1. Een ruimtelijk ordeningsbeleid voor luchthavens
2. De bestuurlijke verankering van het Vlaams luchthavenbeleid
3. Europese dossiers nauwgezet opvolgen
4. Een logisch netwerk van opleidingen ook ter ondersteuning van de industrie

5. Een strategische visie op Brussels Airport en de regio
6. Geharmoniseerde geluidsnormen voor het beheer van de geluidshinder
7. Blijvend investeren in duurzame werkgelegenheid op en rond Brussels Airport
8. Verder investeren in de toegankelijkheid van deze poort

9. De hervorming van de beheersstructuur van de regionale luchthavens
10. De huidige certificatie garanderen
11. Beveiliging en veiligheid zijn opdrachten van de overheid
12. Impact Europese regelgeving op financiering luchtverkeersleiding opvolgen

Generieke beleidsacties

1. Een ruimtelijk ordeningsbeleid voor luchthavens

De Vlaamse luchthavencommissie pleit voor een actief ruimtelijk ordeningsbeleid rond de verschillende luchthavens. Dit beleid is afgestemd op de geldende internationale veiligheidseisen (bvb obstakelwetgeving, veiligheidsstroken, ...) en voorziet in de begeleiding en investering in de ontwikkeling van de luchthaven(regio) met de nodige flankerende maatregelen (zoals specifieke bouwvoorschriften, akoestische isolatie, ...) ten behoeve van de leef- en woonkwaliteit. Dit is essentieel om (toekomstige) conflicten tussen luchthavens en de omgeving te vermijden.

De Vlaamse overheid zorgt er ook voor dat het gemeentelijk beleid ter zake afgestemd wordt op het Vlaams beleid.

Inzake het beheer van geluid rond de Vlaamse luchthavens concludeerde de administratie LNE in 2007 dat er *in tegenstelling tot de luchthavens in het Waalse Gewest (en onze buurlanden), rond de Vlaamse regionale luchthavens en Brussels Airport een consequent beleid op het vlak van ruimtelijke ordening en huisvesting ontbreekt*⁵. De Vlaamse Luchthavencommissie heeft dit reeds herhaaldelijk onderstreept⁶.

Maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening zijn ook een onderdeel van de zogenoemde *evenwichtige aanpak*⁷ van het beheer van vliegtuiglawaai. Hier ontstaat de koppeling met het milieubeleid, dat verantwoordelijk is voor de aanpak van omgevingslawaai, incl. het lawaai afkomstig van luchthavens. Het is daarom essentieel dat er een intensieve samenwerking is tussen de bevoegde ministers en administraties. De specifieke ligging van Brussels Airport en de bestaande bevoegdheidsverdeling, vereisen ook overleg en samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Een belangrijk aandachtspunt in de vroegere adviezen⁸ van de VLC was de afstemming met het afbakeningsproces voor het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel. Het ontwerp eindrapport van dit proces stelt voor wat betreft bijkomende (woon)ontwikkelingen in het 'ruime Zaventemse' een *luchthaventoets* voor.

⁵ Ruimtelijke ordening en geluidbeheer rond Europese luchthavens. Departement Leefmilieu, Natuur en Energie; Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid. December 2007

⁶ Persbericht: Naast stabiel reglementair kader ook zoneringsbeleid rond luchthaven Zaventem nodig. <http://www.serv.be/Persberichten/persbericht%20VLC%2028%20augustus%202007.htm>

⁷ EU/2002/30 en omgezet in KB 25/09/2003

⁸ Advies over de strategische visie Zaventem 2025 – 17 oktober 2006

Advies over het ontwerp ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025 – 11 mei 2006

De Vlaamse Luchthavencommissie ondersteunt het feit dat bijkomende, ongewenste woonontwikkeling, zoals vandaag op het terrein nog gebeurt, in de toekomst vermeden zullen worden. De commissie wijst er op dat vroeger⁹ al werd gesteld dat voor de zwaarst belaste zones onmiddellijk kan gestart worden met het uitwerken van ruimtelijke ordeningsmaatregelen, deze zijn immers onafhankelijk van de vliegroutes en hiervoor is geen toets nodig. Dit werd bovendien reeds opgenomen in de oriënterende tussentijdse beslissing van de Vlaamse Regering over het VSGB van 11 mei 2005.

De invoering van de luchthaventoets mag evenwel niet worden aangegrepen om de noodzakelijke milieuzonering niet uit te voeren of op de lange baan te schuiven. De VLC pleit voor een actief beleid waarbij dan ook op korte termijn met een milieuzonering gestart wordt.

Om een aangepast ruimtelijk ordeningsbeleid rond de luchthavens daadwerkelijk te realiseren zijn naast plannen ook de middelen noodzakelijk.

2. De bestuurlijke verankering van het Vlaams luchthavenbeleid

In het kader van START werd tevens een set van aanbevelingen over de bestuurlijke vormgeving en onderbouwing van het Vlaams strategisch luchthavenbeleid uitgewerkt¹⁰. *Dit om het toenmalige en tijdelijke beleidsproces op een moderne en flexibele manier bestuurlijk te verankeren, zodat het momentum waarop het START-project dreef, te continueren en te vertalen in een bestuurlijk proces.*

De studie definieerde vijf strategische pijlers voor de bestuurlijke omkadering van het Vlaamse luchthavenbeleid:

1. het versterken van de beleidsvoorbereidende capaciteit voor het luchthavenbeleid op Vlaams niveau (afdeling Luchthavenbeleid)
2. het actief managen van het netwerk in de omgeving van de luchthavens (gebiedsgerichte werking)
3. het versterken van de beleidsuitvoerende capaciteit (in de luchthavenregio rond Zaventem)
4. draagvlakcreatie voor de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem (o.a. Vlaamse Luchthavencommissie)
5. de relatie verzorgen met de federale en de Brusselse overheid

De Commissie is van oordeel dat ook het beleid gericht op de regionale luchthavens door deze pijlers gevat kan worden.

⁹ Strategische Visie Zaventem 2025 – 20 juli 2006

Oriënterende tussentijdse beslissing over het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel – 11 mei 2007

¹⁰ Bestuurlijke verankering van het Vlaamse luchthavenbeleid. IDEA Consult, juni 2006

Omdat deze strategische pijlers complementair zijn en aldus een samenhangend geheel vormen, is een integrale realisatie essentieel. De Vlaamse Luchthavencommissie vraagt de concrete uitwerking van het bestuurlijk model zoals goedgekeurd door de Task Force START¹¹:

- Investeer in een aangepast personeelskader voor de afdeling Luchthavenbeleid

Het huidig personeelskader van de afdeling is vandaag nog steeds afgestemd op de historische taken m.b.t. de regionale luchthavens en op de hervorming van het beheer van deze luchthavens. Om de opstap naar een geïntegreerd, strategisch luchthavenbeleid in Vlaanderen mogelijk te maken, waarbij de afdeling als regisseur optreedt, werd in het bestuurlijk model een aangepast personeelskader voorzien. Omdat dit nog niet gebeurd is, vraagt de VLC een effectieve uitbreiding (zowel naar competenties als in aantal) van het personeelskader in functie van de uit te voeren en toegewezen kernopdrachten.

- Organiseer de gebiedsgerichte werking

Een essentieel onderdeel van het bestuurlijk kader vormt de gebiedsgerichte werking rond de verschillende luchthavens. Het is dé manier om de 'omgeving' structureel te betrekken bij het luchthavengebeuren. Omwonenden en andere lokale stakeholders worden samen met de luchthavenuitbater verenigd in een overlegplatform.

Voor wat Brussels Airport betreft, bestaan er vandaag twee gelijkaardige overlegfora, één opgelegd door de Milieuvergunning (Vlaams) en het tweede vanuit het Federale niveau via de beheersovereenkomst. De regionale luchthavens zijn tevens in uitvoering van de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning verplicht om een overlegcommissie te installeren of jaarlijks een infomoment te houden.

De Luchthavencommissie beschouwt een gebiedsgerichte werking ruimer dan enkel geluid- en milieugerelateerde informatie-uitwisseling. Het doel moet zijn om het maatschappelijk draagvlak voor de luchthaven en de ontwikkeling ervan in de regio te ondersteunen. Hierbij is het belangrijk om de invalshoeken van de verschillende belanghebbenden te laten duiden en op een open manier kennis uit te wisselen.

De VLC vraagt dat op korte termijn werk gemaakt wordt van dit onderdeel van het bestuurlijk model en kan hier een bijdrage leveren.

¹¹ Nota voor de Task Force luchthaven Zaventem – Bestuurlijke verankering van het Vlaams Luchthavenbeleid. 19 november 2007

3. Europese dossiers actief opvolgen

3.1. Opname luchtvaart in het Europees Emissie handelssysteem (ETS)

Op 13 januari 2009, werd een richtlijn¹² teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap gepubliceerd in het Europees Publicatieblad¹³.

Het Vlaams Parlement keurde op 29 maart 2009 een voorstel van decreet goed waarbij de Richtlijn op het niveau van het Gewest werd omgezet.

De Vlaamse Luchthavencommissie verwacht dat de opbrengsten van de veiling van emissierechten gebruikt worden om, zoals aangegeven in de richtlijn, de klimaatverandering aan te pakken. Gezien het belang van de evenwichtige aanpak van de ontwikkeling van de luchthavens en specifiek van Brussels Airport, vraagt de Commissie dat ook wordt nagegaan of deze middelen kunnen ingezet worden voor de concretisering van een milieuzonerings- en ruimtelijke ordeningsbeleid rond de luchthavens.

3.2. Gemeenschappelijk Europees luchtruim II: naar een beter presterende en duurzamere luchtvaart

De Europese Unie streeft naar een performanter luchtverkeer met prioritaire aandacht voor de veiligheid van het systeem, het optimaliseren van de capaciteit en de impact op het klimaat.

Op 25 maart 2009 heeft het Europees parlement de wetgeving mbt 'the Single European Sky II' goedgekeurd. De EU ministers van mobiliteit hebben vervolgens deze regelgeving eind maart bekrachtigd zodat deze regelgeving 20 dagen na publicatie in het 'Office Journal' van kracht treedt.

De VLC vraagt aandacht voor de mogelijke weerslag op de huidige organisatie en financiering van de luchtverkeersdiensten op de regionale luchthavens (zie ook beleidsactie 12).

¹² Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG

¹³ PB Nr L 8 van 13.01.2009, blz 0003-0021

4. Een logisch netwerk van opleidingen ook ter ondersteuning van de luchtvaartindustrie

In navolging van de aanbeveling van het Vlaams Forum Luchtvaart (2004) vindt de VLC dat een strategisch luchthavenbeleid oog heeft voor alle deelactiviteiten van de luchtvaart en hun onderlinge samenhang.

De luchtvaart kent 92 verschillende beroepen. Naast operationeel personeel (piloten en verkeersleiders) is er vooral nood aan technici voor het vliegtuigonderhoud. De luchtvaart is bij uitstek technologisch gestuurd. Veel hoogtechnologische bedrijven bieden toepassingen in de luchtvaart. Vlaanderen beschikt hier over enkele belangrijke spelers die een voordeel zouden hebben bij een actief luchtvaartbeleid. In sommige gevallen hebben deze bedrijven een nabije luchthaven nodig.

De Vlaamse Luchthavencommissie beschouwt opleiding en vorming als een essentieel onderdeel voor het behoud en de verdere ontwikkeling van deze sector in Vlaanderen/België. De opleidingscapaciteit in Vlaanderen is danig verspreid en onvoldoende gekend bij een breed doelpubliek. Er is daarom nood aan een logisch netwerk van opleidingen dat inspeelt op de behoefte van de industrie en de visie van de overheid t.a.v. deze sector helpt realiseren. Het aanbod moet niet enkel bestaan, het moet ook (beter) bekend gemaakt worden.

De concrete uitwerking vraagt de medewerking van heel wat actoren. De formele steun van de Minister van Werk, Vorming en Onderwijs alsook de Minister van Economie, Wetenschap en Innovatie zou hierin een belangrijk motivatie betekenen. Het doel kan gedefinieerd worden als het uittekenen en promoten van een logisch netwerk van opleidingen ter ondersteuning van de ontwikkeling van de luchthaven- en luchtvaartsector in Vlaanderen. Dit is een essentiële voorwaarde met het oog op de creatie van duurzame werkgelegenheid op en rond de Vlaamse luchthavens.

Daarbij aansluitend verwacht de VLC dat Vlaanderen een rechtmatig deel van de compensaties opeist bij de uitbesteding van Europese, industriële projecten. Investeren in onderwijs en opleiding is pas echt rendabel wanneer ook tegelijkertijd contracten worden binnengehaald.

Beleidsacties gericht op Brussels Airport en de regio

5. Een strategische visie

Een expliciete doelstelling van het Strategisch Actieplan voor de Reconvertie en Teverkstelling in de luchthavenregio (START) is de luchthaven verder laten ontwikkelen tot een volwaardige internationale poort in Vlaanderen. De Vlaamse Luchthavencommissie verwacht dat dit START proces verder opgevolgd en uitgevoerd wordt.

In dit kader werd o.a. een strategische visie op de ontwikkeling van de luchthaven en de regio uitgewerkt (juli 2006). De VLC moet vaststellen dat deze visie tijdens de voorbije legislatuur nooit formeel bekrachtigd werd en dat ook het MER-integratiespoor werd stopgezet. Hierdoor blijft een verder afwegingskader voor het beleid afwezig en is het bovendien onduidelijk hoe de ontwikkelingen (vnl. in termen van mobiliteit en leefmilieu) opgevangen kunnen worden.¹⁴

De Commissie vindt het essentieel dat de Regering een visie heeft op de toekomstige ontwikkeling van deze na de haven van Antwerpen belangrijkste logistieke poort (van mensen en goederen) en van de regio. Zo'n visie integreert de afweging tussen de sociaaleconomische groei van de luchthaven en de luchthavengerelateerde activiteiten en de draagkracht van ruimte en milieu op lange termijn. De VLC blijft ijveren voor een evenwicht tussen 'groei' en 'kwaliteit' met volgende strategische doelen:

- het potentieel van de luchthaven als internationaal vervoersknooppunt ontwikkelen
- een vernieuwd elan geven aan de luchthavenregio als economische ontwikkelingspool
- het versterken van de duurzame bereikbaarheid in en van de luchthavenregio
- het zorgen voor een leefbaar woonklimaat in de omgeving van de luchthaven

De concrete vertaling van een strategisch ontwikkelingsperspectief op lange termijn naar de vereiste beleidsinitiatieven op de verschillende beleidsdomeinen op korte en middellange termijn wordt met de nodige effectenrapporten onderbouwd. De VLC pleit ervoor om de betrokken actoren hierover op een gestructureerde manier te informeren en te bevragen. Hiervoor is de gebiedsgerichte werking het aangewezen forum.

¹⁴ Op 19 maart 2009 werd de studie voor het eerst aan het Vlaams Parlement voorgesteld in een hoorzitting van de commissie Economie. Het 'Ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025' werd er door de bevoegde Minister als referentiestudie bevestigd.

6. Geharmoniseerde geluidsnormen voor het beheer van de geluidshinder

Gelet op de talloze klachten en de juridische procedures van de afgelopen jaren heeft de Federale Regering eind 2008 een nieuwe benadering voor het beheer van de geluidshinder goedgekeurd. De maatregelen zijn gericht op het verminderen van de geluidsniveaus, de verbetering van exploitatieprocedures van het luchtverkeer, het stabiliseren van de juridische toestand en het heropstarten van het overleg met de betrokken gemeenten.

Voor de Vlaamse Luchthavencommissie is het bereiken van juridische zekerheid in deze prioritair. Ingevolge de regelgeving en de huidige bevoegdheidsverdelingen is een stabiel juridisch kader voor Brussels Airport zonder een akkoord tussen de Gewesten over geharmoniseerde geluidsnormen en de opmaak van een actieplan voor het beheer van de geluidshinder onwaarschijnlijk. De Commissie stelt echter vast dat hier de voorbije legislatuur geen enkele stap voorwaarts werd gezet. Wanneer een samenwerkingsakkoord uitblijft en/of de noodzakelijke juridische en maatschappelijke stabiliteit niet kan gegarandeerd worden, moet er nagedacht worden over andere pistes. Dit in het belang van alle betrokken actoren. De Vlaamse Luchthavencommissie vraagt daarom dat de Vlaamse Regering hieraan prioriteit geeft.

De geharmoniseerde geluidsnormen worden bepaald aan de hand van de indicatoren van de Wereldgezondheidsorganisatie: gemiddelde geluidsdruk, geluidspieken, de frequentie/aantal vluchten, achtergrondlawaai en het aandeel lage tonen.

7. Blijvend investeren in duurzame werkgelegenheid op en rond Brussels Airport

De Vlaamse Luchthavencommissie heeft expliciet aandacht voor de versterking van de arbeidsmarkt op en rond de luchthaven. Naar aanleiding van de opmaak van de Strategische Visie Zaventem werd de creatie van duurzame werkgelegenheid bepleit met prioritaire aandacht voor de reductie van de werkloosheid bij laaggeschoolden en de verhoging van hun geografische en sociale mobiliteit¹⁵.

In 2008¹⁶ heeft de Commissie op basis van een analyse van de arbeidsmarkt enkele duidelijke krachtlijnen voor een strategie uitgetekend. De Vlaamse Luchthavencommissie stelde toen

¹⁵ Advies over het Ontwerp ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025 (11/10/2006)

<http://www.serv.be/publicaties/1004.pdf>

Advies over de strategische visie Zaventem 2025 (17/10/2006)

<http://www.serv.be/uitgaven/1070.pdf>

¹⁶ Aanbeveling Creatie duurzame werkgelegenheid op en rond Brussels Airport (8/05/2008)

<http://www.serv.be/publicaties/1312.pdf>

vast dat, naast de (toenmalige) algemene spanning op de arbeidsmarkt enkele specifieke knelpunten de instroom bemoeilijken: onvoldoende geografische mobiliteit van werknemers en werkzoekenden, de vereiste talenkennis, de vereiste flexibiliteit, de mobiliteitsproblematiek, een gebrekkig uitgewerkt opleidingsaanbod en de perceptie over werken in de logistieke sector.

Onder impuls van Minister van Werk, Onderwijs en Vorming Vandenbroucke werd een samenwerking tussen de VDAB en Actiris, de werknemers- en werkgeversorganisaties, de NMBS-groep en de Lijn opgezet.

De betrokken actoren gingen akkoord over initiatieven in een 3-tal gebieden:

- bemiddeling en opleiding & onderwijs (en toeleiding vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);
- mobiliteit;
- arbeidsorganisatie

Via deze acties moet een betere afstemming van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt mogelijk zijn. De VLC zal deze inspanningen verder ondersteunen en vraagt het engagement van de Vlaamse Regering om dit op te volgen en te stimuleren waar en wanneer nodig. Gegeven de steeds fluctuerende economische situatie is het (pro)-actief opvolgen en afstemmen van vraag en aanbod een kerntaak van de Overheid.

8. Verder investeren in de toegankelijkheid van deze poort

Een expliciete doelstelling van het Pact 2020 is de vlotte bereikbaarheid van de economische poorten van Vlaanderen. In de voorbije legislatuur werden in uitvoering van het START-project reeds positieve stappen gezet voor een betere bereikbaarheid en ontsluiting van de luchthavenregio.

De Lijn zette 13 nieuwe buslijnen naar de luchthaven in, met niet minder dan zes miljoen reizigers sinds de start in oktober 2006. Ook de NMBS investeert de komende jaren in belangrijke infrastructuurwerken om een verdere capaciteitsuitbreiding richting de luchthaven mogelijk te maken. De bocht van Nossegem heeft de reistijd vanuit en richting Leuven met een half uur ingekort. Het Diaboloproject zal voor een rechtstreekse verbinding en aanzienlijke tijds winst richting Mechelen/Antwerpen zorgen. Deze inspanningen moeten zowel passagiers als werknemers aantrekken.

Toch blijven verdere inspanningen nodig om de luchthaven te ontwikkelen als een intermodaal knooppunt in het openbaarvervoernetwerk voor de ruime regio.

De mobiliteit van werknemers (en met name de nachtmobiliteit tussen 23 en 5u) blijft een probleem voor de luchthaven. Recent onderzoek toont aan dat in 2008 nog steeds bijna 91% zich met de auto naar/van het werk verplaatst. Ten opzichte van 2001 is dit wel een daling met 7%punt ten voordele van het openbaar (+ 6,8%pt) en het collectief (+0,2%pt) vervoer. Een analyse van de woonplaats van de werknemers toont aan dat er heel wat potentie is aan nieuwe gebruikers van het openbaar vervoer. Hiervoor zijn gerichte acties ter promotie van het OV nodig:

- diaboloproject: via een doordachte exploitatie van deze nieuwe spoorweginfrastructuur kunnen heel wat werknemers en passagiers bereikt worden.
- Verdere optimalisering van het busnetwerk.
- Investeren in goede fietsinfrastructuur op en rond het luchthavengebied.

Beleidsacties gericht op de regionale luchthavens

9. De hervorming van de beheersstructuur van de regionale luchthavens

Met de goedkeuring van de visienota in juni 2006¹⁷ besliste de Vlaamse regering om wat betreft de exploitatie van de regionale luchthavens de toenmalige organisatie- en beleidsstructuur te herzien, waarbij de luchthavens bedrijfseconomisch moeten kunnen functioneren, met meer autonomie, een aangepaste beheersstructuur en los van de historisch gegroeide structuren.

Het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem legde de principes daarvan vast. Het commercieel beheer van de luchthaven komt in handen van een private Exploitatiemaatschappij, waarvoor kandidaten gezocht worden. De terreinen en de basisinfrastructuur blijven daarentegen bij de overheid en worden ondergebracht in een publieke Ontwikkelingsmaatschappij. Zo blijft het Vlaamse Gewest volledig eigenaar van de luchthaveninfrastructuur van Oostende en participeert ook in de Ontwikkelingsmaatschappij van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, in ruil voor een inbreng in geld voor de verdere modernisering van de basisinfrastructuur van de luchthaven. Op 8 mei 2009 is een wijziging van dit decreet bekrachtigd door de Vlaamse Regering waardoor ook de luchthaven van Antwerpen in dit decreet geïntegreerd wordt.

Het is positief dat de drie regionale luchthavens op een gelijke wijze behandeld worden en dat de taakverdeling tussen de overheid en de private partners gelijklopend zal zijn.

¹⁷ Nota aan de Vlaamse Regering 'Strategische Visie m.b.t. Vlaamse regionale luchthavens; 2 juni 2006. Standpunt Vlaamse Luchthavencommissie 13/07/2006 <http://www.serv.be/publicaties/1041.pdf>

De Luchthavencommissie benadrukt het belang om deze beheershervorming zo snel mogelijk af te ronden. In de praktijk blijkt dat dit proces van verzelfstandiging voor elke luchthaven een eigen dynamiek kent. Om een situatie te vermijden waarbij (opnieuw) jaren verstrijken zonder dat er verdere stappen gezet worden, moet elk dossier op zijn eigen merites beoordeeld worden en op zijn eigen ritme afgewerkt worden.

10. De huidige certificering garanderen

Om de toekomst van de regionale luchthavens te verzekeren, is het behoud van de betreffende certificatie van levensbelang. Zowel voor de luchthaven van Antwerpen als voor Kortrijk-Wevelgem is de huidige certificatie aan strikte voorwaarden verbonden.

Voor de luchthaven van Antwerpen moet de RESA (Runway End Safety Area) voorzien worden tegen 2013. Met de vastlegging van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) "R11- omleiding Luchthaven Antwerpen" 20 maart jl. komt de noodzakelijke realisatie van een veiligheidszone op de luchthaven en de daaraan gekoppelde omlegging van de Krijgsbaan een stap dichterbij.

Kortrijk-Wevelgem kreeg in 2005 uitstel tot eind 2007 voor de belangrijkste infrastructuurcorrectie (taxibaan en apron verder van de startbaan heraanleggen); dit uitstel werd in 2007 verlengd tot eind 2009 in de veronderstelling dat tegen dan beheershervorming, factor waarvan de noodzakelijke investeringsbudgetten afhangen, al een tijd rond zou zijn en de werken in uitvoering zouden zijn. Gelet op de vertraging in de beheershervorming zal een nieuwe verlening van respijt door het Directoraat-generaal luchtvaart nodig zijn.

De Commissie is van oordeel dat de verschillende noodzakelijke investeringen in de basisinfrastructuur op korte termijn aangevat moeten worden.

11. Beveiliging en veiligheid zijn opdrachten van de overheid

De Vlaamse luchthavencommissie onderzocht in 2006¹⁸ hoe de publieke functies zoals beveiliging en brandweer in vergelijkbare regionale luchthavens in Europa georganiseerd en gefinancierd worden. Op basis hiervan concludeerde de VLC dat de federale en de Vlaamse Overheid in de huidige situatie moeten instaan voor de organisatie en de financiering van de publieke opdrachten op de Vlaamse regionale luchthavens.

¹⁸ Beveiliging van en veiligheid op regionale luchthavens: Wettelijk en feitelijk kader – Aanbeveling (27/10/2006)
<http://www.serv.be/publicaties/1130.pdf>

Voor de drie Vlaamse regionale luchthavens samen bedraagt de totale jaarlijkse kost voor (luchthaventerrein)beveiliging en luchtvaartveiligheid zo'n 8,6 miljoen euro¹⁹. Exclusief de kosten ten laste van de federale overheid en Belgocontrol.

Dit impliceert ook dat het Vlaamse Gewest het kader creëert waardoor de regionale luchthavens over goed opgeleid veiligheids- en beveiligingspersoneel beschikken. De VLC stelt voor dat de Vlaamse regering hiertoe de nodige initiatieven neemt. Zo moet het personeel de mogelijkheid hebben om op geregelde tijdstippen deel te nemen aan testen voor het behalen van de officiële certificaten.

12. Impact Europese regelgeving op financiering luchtverkeersleiding opvolgen

Tot op heden regelt het Samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Staat, handelend voor de Regie der Luchtwegen, en de Gewesten de organisatie en de financiering van de luchtverkeersleiding voor o.a. de luchthavens van Antwerpen en Oostende. Kortrijk-Wevelgem is de enige van de zes Belgische, ICAO-gecertificeerde internationale luchthavens waar Belgocontrol noch voor de vlieginstrumentering noch voor de verkeersleiding instaat. De VLC is van oordeel dat hier sprake is van een ongelijke behandeling.

Los van het Samenwerkingsakkoord heeft de recent goedgekeurde Europese regelgeving om tot een ééngemaakt Europees luchtruim (Single European Sky II) te komen, een impact op de financiering van de luchtvaarnavigatiediensten.

¹⁹ Raming 2006

Hoofdstuk 3 Luchthavencommissie als actieve partner

1. Bestuurlijke verankering

Naar aanleiding van de decretale verankering van de Vlaamse Luchthavencommissie wordt de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit waarin de bevoegdheden, de samenstelling en de werking concreter zijn bepaald, voorzien²⁰.

De Vlaamse Regering kan dan ook verder op de VLC rekenen voor structureel overleg en advies over het Vlaamse luchtvaart- en luchthavenbeleid. De commissie draagt zo bij tot de voorbereiding van het beleid en de creatie van het maatschappelijk draagvlak. Naast de algemene opdrachtbepalingen kan men concreet ook op de volgende vijf domeinen verdere initiatieven verwachten:

- Ondersteuning acties duurzame werkgelegenheid op en rond de luchthavens
- Deelname aan Airport Regions Conference als bron van informatie
- Leveren van input voor de concretisering van een milieuzoneringsbeleid rond de luchthavens
- Advisering over Europese beleidsinitiatieven en regelgeving
- Kennis over de luchtvaartindustrie opbouwen

2. Duurzame werkgelegenheid op en rond Brussels Airport

Zoals aangegeven in hoofdstuk twee is een goede afstemming van vraag en aanbod in de werkgelegenheid een prioriteit voor de Vlaamse Luchthavencommissie. De partners van de VLC willen ook in de toekomst een bijdrage blijven leveren aan deze uitdaging. Om de verschillende gedefinieerde knelpunten aan te pakken, zijn in 2008 enkele initiatieven opgestart:

- Het lerend taalnetwerk VOKA
- Inspanningen ter verbetering van de (nachtelijke) mobiliteit (vb. opzet vervoerscoördinatiecentrum)
- Coherente visie voor het opleidingslandschap voor de luchtvaart en -havensector.

Deze projecten lopen de komende maanden verder. De Vlaamse Luchthavencommissie voorziet hierover geregeld terugkoppeling met de Regering en de bevoegde minister(s).

²⁰ Voor zover bekend, is de goedkeuring gepland op de bijeenkomst van de Vlaamse Regering op 29 mei 2009.

3. Deelname aan Airport Regions Conference

De Vlaamse administratie is sinds 1994 lid van Airport Regions Conference (ARC vzw). ARC groepeersteden en regio's uit Europa met een internationale luchthaven op of in de nabijheid van hun grondgebied. De organisatie heeft een dubbel streven:

- samenbrengen van expertise over luchtvaart/luchthavens gekoppeld aan lokaal en regionaal beleid
- overleg plegen en aanbevelingen formuleren waarin de visie van steden en regio's over luchtvaart, regionale ontwikkeling en leefmilieu vervat zit

De gemeenschappelijke bezorgdheid is het vinden van een evenwicht tussen de economische baten versus de impact op het leefmilieu, in het bijzonder op de levenskwaliteit van omwonenden.

In overleg met de afdeling Luchthavenbeleid werd afgesproken dat de secretaris van de Vlaamse Luchthavencommissie instaat voor de 'dagelijkse' opvolging. Een actieve deelname aan de werking van ARC zorgt voor een continue en intensieve kennisopbouw. Het is essentieel dat de verworven expertise en inzichten gedeeld worden zowel met de verschillende administraties als ook met de partners van de Vlaamse Luchthavencommissie.

4. Input voor een milieuzoneringsbeleid

Een concreet project van ARC is 'Quality of Life in Airport Regions'. Het QLAIR-project is ontwikkeld vanuit de gemeenschappelijke zoektocht naar antwoorden voor het behoud en het verbeteren van het woonklimaat in luchthavenregio's om aldus het maatschappelijk draagvlak te vergroten. Het project moet luchthavenregio's helpen uitgroeien tot competitieve regio's met een evenwicht tussen de economische ontwikkeling en een leefbaar woonklimaat.

Het uitwisselen en analyseren van *goede praktijken* tussen de regio's vormt een belangrijk onderdeel van dit project. Het project is opgebouwd uit vier subprojecten:

- Informatie en communicatie
- Opname van grondlawaai in exploitatiebeperkingen
- Innovatieve systemen in compensatieschema's
- De impact van luchtverkeersleiding op de ruimtelijke planning

De resultaten worden in december 2009 voorgesteld op een conferentie in Amsterdam. De Vlaamse Luchthavencommissie zal mede op basis hiervan een aanbeveling inzake milieuzonering rond de luchthavens in Vlaanderen opmaken.

5. Advisering over Europese beleidsinitiatieven en regelgeving

De Vlaamse Regering en de bevoegde minister(s) kunnen van de VLC advies verwachten over luchthavengerelateerde, Europese beleidsinitiatieven en regelgeving. Concreet zal aan de hand van een impactanalyse een advies opgemaakt worden. De VLC organiseert hiervoor, indien aangewezen, overleg met betrokken actoren.

6. Kennis over de luchtvaartindustrie opbouwen

De Vlaamse Luchthavencommissie wenst zich in de toekomst naast het luchthavenbeleid ook uit te spreken over het luchtvaartbeleid. Er zal dan ook geïnvesteerd worden in het uitbouwen van expertise en contacten om deze opdracht te kunnen vervullen.



De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) is het overleg- en adviescollege van de Vlaamse sociale partners. In de SERV zetelen tien vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgevers en tien vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties.

De SERV adviseert over alle belangrijke sociale en economische aangelegenheden waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest bevoegd zijn, of waarbij ze worden betrokken. Dat doet de raad op eigen initiatief, op vraag van het Vlaams Parlement, de Vlaamse Regering of een lid van de Vlaamse Regering. Elk jaar brengt de SERV verplicht advies uit over het Vlaamse begrotingsbeleid. Daarnaast formuleert de raad aanbevelingen en standpunten, maakt studies en verzorgt publicaties.

Naast deze adviesopdracht vervult de SERV een overlegfunctie. Aan de ene kant omvat dit de voorbereiding en het secretariaat van het driedelige overleg met de Vlaamse Regering binnen het kader van het Vlaams Economisch Sociaal Overlegcomité (VESOC). Aan de andere kant omvat dit het overleg tussen de sociale partners onderling.

Van bij zijn oprichting in 1985 huisvest de SERV de Stichting Technologie Vlaanderen (STV), inmiddels STV- Innovatie & Arbeid. Die onderzoekt de maatschappelijke gevolgen van technologische vernieuwingen in het bedrijfsleven en begeleidt in dat verband de sociale partners.

Ook bestaan binnen de SERV enkele autonome commissies. Hun samenstelling en werking vallen niet automatisch samen met die van de SERV. Het gaat om:

- de Vlaamse Havencommissie,
- de sectorale commissies Goederenvervoer, Metaal- en Technologische Industrie, Textiel & Confectie, Welzijns- & Gezondheidszorg, Hout & Bouw en Toerisme,
- adviescommissie voor Private Arbeidsbemiddeling in het Vlaamse gewest,
- overlegplatform Vlaamse Arbeidsbemiddelingsbureaus,
- begeleidingscommissie Herplaatsingsfonds,
- commissie Diversiteit,
- de Vlaamse Luchthavencommissie,
- de Mobiliteitsraad Vlaanderen.

De SERV werkt samen met sociale partners en sectoren sinds 1997 aan beroepsprofielen en sedert 2000 ook aan beroepenstructuren. Dat gebeurt volgens een wetenschappelijke methode in een samenwerkingsverband met de sociale partners en de sectoren, en met de onderwijs- en opleidingsverstreckers. De bedoeling is op die manier informatie te verzamelen over beroepen en competenties over de sectoren heen. Deze informatie dient als basis voor opleidingsinhouden, om jongeren te helpen in studie- en beroepskeuzes, als hulpmiddel voor het HRM-beleid en voor loopbaanbegeleiding of assessment.