

# 10 aanbevelingen voor een Vlaamse luchtvaartstrategie

---

## Mission statement

Voka gelooft in het belang van sterke Vlaamse regionale luchthavens voor de ontwikkeling van Vlaanderen. Ze genereren economische activiteit voor onze Vlaamse regio en trekken werkgelegenheid aan, door het verhogen van de bereikbaarheid en connectiviteit van onze regio. Een goede connectiviteit is belangrijk voor onze internationaal georiënteerde sectoren zoals de biotech, farma, chemie, hightech, staal... Voka benadrukt ook graag dat de Vlaamse regionale luchthavens bijzonder geschikt zijn voor de luchtvaart van de toekomst, rekening houdend met tendensen als: Urban Air Mobility, drones, de technologische evolutie richting kleinere vliegtuigen (met minder of geen emissie en aanzienlijke geluidsreductie) die slechts korte landingsbanen vereisen. De regionale luchthavens kunnen complementair zijn met Brussels Airport, de tweede motor van de Vlaamse economie, die eveneens alle groei- en ontwikkelingskansen verdient en essentieel is voor onze connectiviteit als belangrijke logistieke hub.

Vlaanderen heeft dringend nood aan een duidelijke en coherente luchtvaartstrategie die uitstippelt hoe Brussels Airport en de regionale luchthavens zich best kunnen ontwikkelen om maximaal te renderen in termen van connectiviteit, ondersteuning van het economisch weefsel, welvaartscreatie, innovatie en om mee te kunnen groeien met de ontwikkeling van de Europese luchtvaart. Het Waals gewest heeft al jaren zo een duidelijke en breed gedragen strategie voor de luchthavens van Charleroi (low cost) en Luik (Cargo) die haar vruchten afwerpt.

Vlaanderen moet zich ook bewuster zijn van de trend naar een groenere en meer gedecentraliseerde luchtvaart en van de technologische transformaties die de luchtvaart doormaakt. Door deze evoluties kunnen de regionale luchthavens aan belang winnen. De Vlaamse regionale luchthavens blijven daarnaast cruciaal voor de luchtvaartopleidingen, bieden ook een belangrijke back-up functie en bieden diensten aan met een ruimer belang voor de maatschappij, zoals de search en rescue flights naar drenkelingen, het snel ter plaatse brengen van organen voor orgaantransplantaties. Het dienstenaanbod is zeer divers.

In het laatste Vlaamse regeerakkoord werd te weinig aandacht besteed aan de luchtvaart. Dat moet anders in het volgende regeerakkoord, zodat de Vlaamse luchtvaart niet langer ver onder zijn potentieel blijft. De Vlaamse overheid liet ondertussen een MKBA maken rond de Vlaamse regionale

luchthavens en maakte een visienota op. Een duidelijke en coherente Vlaamse luchtvaartstrategie moet nu de volgende logische stap zijn.

**Met het oog op het uitwerken van een Vlaamse luchtvaartstrategie, heeft Voka alvast volgende 10 concrete aanbevelingen geformuleerd:**

1. De Vlaamse regionale luchthavens en Brussels Airport hebben dringend nood aan een stabiel en coherent wettelijk kader over onder meer de vliegroutes en exploitatiemogelijkheden. Rechtszekerheid en perspectief zijn cruciaal om de toekomstige ontwikkeling van de luchthavens te garanderen.  
Aangezien de verschillende bevoegde overheden er niet in slagen om tot een globale oplossing te komen, is een volledige overheveling van het regelgevend kader rond luchtvaart van het federale naar het gewestelijke niveau nodig. Meer homogeniteit in de luchtvaartbevoegdheid biedt de kans om een stabiel en coherent toekomstgericht beleid uit te stippelen.
2. Via aandeelhouderschap in Brussels Airport Company zou Vlaanderen meer moeten kunnen wegen op het beleid en kunnen bijdragen aan een beheer in functie van een Vlaams luchthavenecosysteem.
3. Op het vlak van geluid, emissies en andere externe kosten mogen de luchthavens niet in een keurslijf gedwongen worden. Een goede balans tussen de leefbaarheid van de buurtbewoners, de economische en ecologische belangen moet mogelijk zijn. Geef steeds voorrang aan de uitvoering van de eerste drie pijlers van de Evenwichtige Aanpak conform de Europese verordening 598/2014 en hou rekening met de duurzame technologische ontwikkelingen die de impact op de omgeving de komende jaren opmerkelijk zullen verlagen. Exploitatiebeperkingen moeten steeds de laatste optie zijn. Bijkomende beperkingen kunnen nefaste effecten hebben op onze economie, tewerkstelling, de connectiviteit van ons land en de logistieke dienstverlening aan de bedrijven .
4. Samenwerking rond en stimulans van duurzame brandstoffen zoals SAF (Sustainable Aviation Fuels) en waterstof: onze sterke chemiesector, luchthavens en havens, offshore wind- en waterstofclusters moeten samenwerken om te pionieren in de productie en het gebruik van duurzame brandstoffen.
5. Voer rond de luchthavens een ruimtelijk beleid dat gericht is op de beperking van hinder (onder andere isolatie, bouwrestricties, nieuwbouwverboden...), luchthavenversterkende activiteiten en de opwekking van hernieuwbare energie.

6. Alle luchthavens moeten kwalitatief ontsloten zijn met aandacht voor multimodaliteit, zowel op vlak van passagiers als cargo. Brussels Airport heeft prioritair nood aan een HST-verbinding met de knooppunten in de buurlanden.
7. Installeer een “remote control tower” ter optimalisatie van de luchtverkeersleiding van ons luchtruim. Alle Vlaamse luchthavens aansluiten op één en dezelfde toren is kostenbesparend en verhoogt de veiligheid omdat men vanuit één centrale locatie sneller en efficiënter kan reageren op onverwachte situaties en noodgevallen.
8. Er is een optimalisatie nodig van de LEM/LOM structuur van de luchthavens. Via duidelijke doelstellingen moet de Vlaamse overheid de LEM aanzetten tot een dynamisch beheer van de regionale luchthavens met oog voor toekomstgerichte investeringen en ontwikkelingen en met oog voor nieuwe klanten of gebruikers. Zo kan de rendabiliteit van de luchthavens geoptimaliseerd worden. De Vlaamse overheid moet meer promotionele inspanningen leveren ten aanzien van de regionale luchthavens en verder investeren in de basisinfrastructuur.
9. Het zoeken van synergieën en aansluitingen is belangrijk voor Vlaamse regionale luchthavens om aan te knopen bij groei en met het oog op het ontplooiën van nieuwe activiteiten. De wisselwerking met de havens, industrie en onderzoeks- en opleidingsinstellingen moet eveneens versterkt worden. Moderniseer de douane, maak van onze luchthavens aantrekkelijke douanehotspots en zorg voor vlotte veiligheidscontroles.
10. Brussels Airport en de Vlaamse regionale luchthavens moeten inzetten op innovatie: testen en ontwikkelen van nieuwe en duurzame technologieën, drones, ... De regionale luchthavens kunnen innovatieve hubs en testsites worden in het verduurzamen van de sector. Ontwikkel daarom ook een Vlaamse strategie rond RAM (Regional Air Mobility) en UAM (Urban Air Mobility) in samenwerking met onder meer Skeyes. Regionale luchthavens hebben ook een cruciale functie voor de vliegscholen en andere luchthavengebonden opleidingen, waarvoor ze ondersteuning verdienen.