



BRUSSELS
SOUTH
CHARLEROI
AIRPORT S.A.



ONTWIKKELINGSRAPPORT

DUURZAAM 2022

BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT nv

1. Inleiding

Vandaag is het begrip Duurzame Ontwikkeling brandend actueel. De klimaatverandering, de opwarming van de aarde, de gezondheid van de mens, de economische groei, de gelijke behandeling van werknemers en de toekomst op korte, middellange en lange termijn van ondernemingen en landen over de hele wereld zijn centrale elementen geworden in een wereldwijde ontwikkeling en aanpak van onze activiteiten en impact.

De luchtvaartsector is zich terdege bewust van zijn impact op het milieu: de sector is verantwoordelijk voor 2 tot 3% van de jaarlijkse wereldwijde CO₂-uitstoot in de atmosfeer¹. Er wordt bovendien van uitgegaan dat deze impact jaar na jaar zal blijven toenemen, vooral gezien de stijgende demografische curve². Daarom heeft de sector zich ertoe verbonden zijn milieueffecten te beperken en koolstofneutraal te zijn tegen 2050³.

Met het oog op transparantie heeft BSCA besloten om met ingang van 2021 bij zijn jaarverslag een document te voegen waarin de belangrijkste domeinen, waarden, acties en KPI's van het bedrijf met betrekking tot Duurzame Ontwikkeling, zoals gedefinieerd door de Verenigde Naties, worden uiteengezet. Het voorwerp en de belangrijkste doelstelling van dit verslag bestaan erin te zorgen voor een consistente, transparante en regelmatige communicatie over de acties ter bevordering van de Duurzame Ontwikkeling die BSCA en zijn partners hebben ontwikkeld. Dit verzoek sluit aan bij de wens van BSCA om transparant te zijn over zijn maatschappelijke solidariteit (die verder gaat dan de maatschappelijke verantwoordelijkheid).

2. Onderneming (geschiedenis - organigram - waarden)

De geschiedenis van de luchthaven van Charleroi begint in 1919, wanneer Koning Albert I de eerste Belgische vliegschool inhuldigt in Gosselies.

Het daaropvolgende jaar start de Société Générale d'Aéronautique (SEGA) met het onderhoud en de reparatie van de vliegtuigen die door de plaatselijke vliegclub worden gebruikt.

De onderneming Avions Fairey S.A. besluit dan om een van haar filialen in België te vestigen.

Gosselies blijkt de perfecte locatie voor dit project, gezien de nabijheid van de stad Charleroi en de geschoolde arbeidskrachten die er beschikbaar zijn. Het is dit bedrijf dat van de luchthaven het centrum van de Belgische luchtvaartindustrie maakt.

Na de Tweede Wereldoorlog wordt de "Mont des Bergers" (het hoogste punt in de regio van Gosselies), geclassificeerd als openbaar vliegveld, beheerd door de Regie der Luchtwezen.

In 1978 wordt SONACA (Société Nationale de Construction Aéronautique) opgericht om de activiteiten van Fairey over te nemen.

De naam Brussels South Charleroi Airport (BSCA) wordt uiteindelijk aangenomen op 9 juli 1991. De oprichting van deze naamloze vennootschap sluit rechtstreeks aan bij de effectieve overdracht van beheer- en exploratiebevoegdheden voor regionale luchthavens van de staat naar de gewesten. Deze overdracht vindt plaats op 1 januari 1992.

¹ Bron: Air Transport Action Group – September 2020: <https://www.atag.org/component/factfigures/?Itemid=>

² Bron: Destination 2050 – A route to net zero European aviation. <https://www.destination2050.eu/>

³ Bron: Verklaring van Toulouse. <https://www.aci-europe.org/toulouse-declaration>

Naar aanleiding van deze overdracht besluit het Waals Gewest dan om het beheer van zijn twee voornaamste luchthavens (Charleroi en Luik) over te laten aan privémaatschappijen die onderworpen zijn aan de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

Tijdens deze periode is Sambrinvest Holding de meerderheidsaandeelhouder.

Tijdens de daaropvolgende jaren worden een reeks beheerprocedures ingevoerd die in 1995-1996 van kracht worden.

Vanaf dat moment is het vliegveld blijven groeien.

Op 1 mei 1997 opent Ryanair een eerste route naar Dublin vanuit Brussels South Charleroi Airport.

Op 26 april 2001 maakt Ryanair van BSCA zijn eerste continentale basis.

Andere luchtvaartmaatschappijen zijn in de voetsporen van Ryanair getreden en hebben het dienstenaanbod van de luchthaven uitgebreid. Jet4you start in 2006 met een directe route naar Casablanca. In 2007 is het de beurt aan Private Wings, dat start met vluchten naar Ingolstadt.

In de loop der jaren is het aantal passagiers alsmaar toegenomen, waardoor de reputatie van de luchthaven alleen maar is versterkt.

In 2005 wordt gestart met de bouw van een nieuwe terminal om alle passagiers te kunnen blijven verwerken. De bestaande terminal is immers te klein geworden. De nieuwe terminal wordt 28 januari 2008 ingehuldigd door ZKH Prins Filip.

In 2009 wordt ILS CAT III (*Instrument Landing System*) geïnstalleerd, een instrument dat het mogelijk maakt om de luchtactiviteiten te laten doorgaan in omstandigheden met slecht zicht.

Datzelfde jaar ziet de luchthaven de komst van Jetairfly (het latere TUI Fly Belgium) en Air Arabia Maroc, waardoor het aanbod van bestemmingen vanuit BSCA verdubbelt.

Belgian Airport, een nieuwe privéaandeelhouder, sluit zich in 2009 ook aan bij het ecosysteem van BSCA.

Op 30 maart 2014 strijkt Pegasus Airlines neer op BSCA. Naast de lijn naar Istanbul Sabiha Gökçen biedt deze luchtvaartmaatschappij nog een groot aantal andere steden aan. Op die manier kan de luchthaven point-to-hub verbindingen aanbieden, waardoor het mogelijk wordt om naar verre bestemmingen in Zuid-Azië te vliegen.

BSCA begint aan een nieuw hoofdstuk in zijn ontwikkeling.

Tijdens de volgende jaren is BSCA blijven uitbreiden en diversifiëren door zijn terminal open te stellen voor traditionelere luchtvaartmaatschappijen.

In 2017 komen ook vliegtuigen van Air Corsica en Belavia naar BSCA.

Omdat het aantal passagiers in de loop der jaren blijft toenemen, wordt in december 2016 een tweede terminal in gebruik genomen.

Op 31 januari 2018 kondigt Brussels South Charleroi Airport officieel de opening voor regelmatige langeafstandsvluchten aan met de komst van een nieuwe luchtvaartmaatschappij, Air Belgium, die naar

Hongkong wil vliegen. En zo doen de langeafstandsvluchten hun intrede op BSCA.

In april 2019 wordt BSCA een hub en biedt zijn passagiers transits aan met Ryanair. Passagiers kunnen voortaan aankomen en weer vertrekken vanuit Charleroi terwijl ze in een nieuwe transitzone blijven die speciaal hiervoor werd ontworpen. Dankzij dit nieuwe circuit voor de passagiers met correspondentie wordt hun ervaring veel eenvoudiger en het biedt ook nieuwe opportuniteiten om binnen Europa te vliegen via BSCA.

Passagiers kunnen kiezen voor "*self connecting*", aangeboden door verschillende websites waaronder Kiwi.com, een BSCA-partner. Op deze sites kunnen passagiers de goedkoopste manier vinden om hun bestemming te bereiken door een of meerdere opeenvolgende vluchten te nemen.

De verlenging van de start- en landingsbaan van 2.500 m naar 3.200 m, ingehuldigd in oktober 2021, maakt ook integraal deel uit van de ontwikkelingsstrategie van BSCA. Door de verlenging van de start- en landingsbaan kunnen vliegtuigen de volledige lengte van de baan gebruiken, waardoor de motoren minder worden belast om de snelheid te halen die nodig is om op te stijgen, wat resulteert in een lager brandstofverbruik en dus een kleinere koolstofvoetafdruk.

Organigram:

Het algemene organigram toont de verschillende afdelingen van de luchthaven van Charleroi. De afdeling Techniek en Operaties is de grootste wat personeelsbestand betreft. Deze afdeling, die zich bezighoudt met de Handling van passagiers/start- en landingsbaan, brandstof, brand, PBM, Business Aviation en Cargo, vormt de spil van de luchthavenactiviteiten. Dit organigram benadrukt de vele hiërarchische niveaus bij BSCA. De andere afdelingen bieden dagelijkse ondersteuning.

Waarden:

De waarden die BSCA wil uitdragen zijn de volgende:

- 1) Het **vertrouwen** in de interne en externe relaties van iedereen die betrokken is bij de ontwikkeling van BSCA
- 2) De **competentie** van elke speler in zijn of haar relatie met de onderneming
- 3) De **loyaliteit** van elk personeelslid aan de missie, de visie en de waarden van BSCA
- 4) De **teamgeest** op elk niveau en op elk moment
- 5) De **klant- en partnergerichtheid** in alle initiatieven en acties
- 6) Het **respect voor het milieu, de veiligheid en de betrouwbaarheid**
- 7) De totale **integriteit**

3. Het milieubeleid van BSCA

Brussels South Charleroi Airport is zich bewust van de noodzaak om het milieubeheer voortdurend te verbeteren. Daarom onderneemt de luchthaven op verschillende fronten actie om zijn activiteiten verder te ontwikkelen met respect voor de natuurlijke omgeving en de lokale gemeenschappen.

Sinds september 2021 werkt BSCA aan een specifieke communicatiestrategie met betrekking tot de vooruitgang op het gebied van Duurzame Ontwikkeling.

Deze strategie vereist de formulering van een duidelijk en openbaar milieubeleid.

Via zijn milieubeleid verbindt BSCA zich ertoe om op middellange termijn:

- o De CO₂-uitstoot met minstens 35% te verminderen tussen 2019 en 2030.
- o De resterende uitstoot te compenseren via duurzame projecten waarbij lokale gemeenschappen betrokken zijn.

en op langere termijn:

- o De eigen uitstoot verminderen tot netto 0 gram CO₂ tegen 2050;
- o De wereldwijde evolutie van de luchtvaartsector naar CO₂-neutraliteit te bevorderen en te ondersteunen.

BSCA heeft 8 strategische thema's ontwikkeld aan de hand waarvan de luchthaven verschillende doelstellingen/initiatieven zal definiëren:

3.1 Lucht

Vandaag is **bijna 30% van de dienstvoertuigen** (bagagetrekkers, trappen, push backs, enz.) elektrisch en dit percentage neemt elk jaar toe.

De luchtkwaliteit in en rond het luchthaventerrein wordt voortdurend geëvalueerd door het Institut Scientifique de Service Public (ISSeP) in opdracht van SOWAER. Uit een continue studie met jaarlijkse rapportering die wordt uitgevoerd rond de luchthaven Charleroi Brussel-Zuid blijkt dat de waarden die door onze milieuvergunning worden gedefinieerd en opgelegd, zeer goed worden nageleefd. De permanente monitoring van bepaalde verontreinigende stoffen is beschikbaar via deze link: <https://www.wallonair.be/en/measurements/live-measurements.html>.

Er zijn ook sensoren geïnstalleerd rond het luchthaventerrein om de luchtkwaliteit te meten. Deze sensoren, waarvan de gegevens in real time worden verzameld door een gespecialiseerd onafhankelijk bureau, worden regelmatig geanalyseerd om een jaarverslag over de luchtkwaliteit op te stellen. Uit het laatste verslag over de analyses die in 2021 zijn uitgevoerd, blijkt dat ten opzichte van de nieuwe aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie ("WHO air quality guidelines level updates - september 2021"):

- de jaarlijkse en dagelijkse richtwaarden voor zwevende deeltjes (fracties PM₁₀ en PM_{2.5}) niet worden gerespecteerd;
- de richtwaarde voor koolstofmonoxide wordt gerespecteerd;
- de dagelijkse en jaarlijkse richtwaarden voor stikstofdioxide worden overschreden, maar de richtwaarde per uur wordt gerespecteerd;
- voor naftaleen en formaldehyde wordt ruimschoots voldaan aan de AWAC-criteria;
- wat de neerslag van koolwaterstoffen betreft, kon geen neerslag (fracties C₅-C₁₁ en C₁₀-C₄₀) worden aangetoond.

Voor al deze verontreinigende stoffen kon geen significante herkomst van luchthavenactiviteiten of vliegtuigbewegingen worden vastgesteld. Bovendien zijn de metingen rond de luchthaven, in vergelijking met de permanente stations van het Waalse netwerk voor de controle van de luchtkwaliteit, vergelijkbaar met die van stations in stedelijke gebieden zoals Charleroi en Luik, en zijn ze zelfs lager voor stikstofoxiden.

Door zijn engagement om zijn impact op het milieu voortdurend te verminderen, draagt BSCA bij tot de verbetering van de luchtkwaliteit op en rond het luchthaventerrein, met name door:

- de geleidelijke elektrificatie van het wagenpark;
- de ontwikkeling van oplaadpunten voor deze elektrische voertuigen, zowel binnen als buiten het terrein;
- de installatie van elektrische aansluitpunten voor alle geparkeerde vliegtuigen;
- het stimuleren van de verbetering van de vluchtprocedures en van het gebruik van duurzame brandstoffen via het Collaborative Environmental Management (CEM) Committee.

3.2 Water

In 2022 werd **5.635 m³** drinkwater bespaard door regenwater te gebruiken voor het sanitair. Bovendien zijn we er voor een activiteit van vergelijkbare grootte qua passagiersaantallen in geslaagd om ons drinkwaterverbruik te halveren door heel wat geïdentificeerde lekken te dichten. Zo is ons waterverbruik gedaald van ongeveer 145.000 m³ in 2019 tot **76.000 m³** in 2022. BSCA gebruikt waar mogelijk producten met een ecolabel.

3.3 Lawaai

In het begin van de jaren 2000 voert het Waals Gewest - via SOWAER - een grootschalig geluidsisolatieprogramma uit voor de meest blootgestelde gebouwen en koopt deze gebouwen zelfs terug om de geluidsimpact van de luchthavenactiviteiten op de omwonenden te beperken.

Dit geluidsisolatieprogramma is een van de meest geavanceerde in Europa.

Het gaat gepaard met de installatie van geluidsniveaumeters op verzoek van omwonenden en met een transparante communicatie waarbij de vliegtuigtrajecten en geluidsniveaus in real time kunnen worden geraadpleegd.

In het kader van het geluidsbeheer voor de omwonenden is SOWAER op 31 december 2022 overgegaan tot de aankoop van 214 gebouwen en heeft ook nog eens 3.681 woningen rondom de luchthaven van Charleroi geluiddicht gemaakt, wat een verbetering van de levenskwaliteit en de geluidsomgeving betekende voor ongeveer 3.900 gezinnen.

Daarnaast is er een protocol voor het beheer van milieuklachten opgesteld en gevalideerd in samenwerking met de Société Wallonne des Aéroports (SOWAER). Daarom worden alle klachten met betrekking tot de onderdelen "Lucht" en "Lawaai" van ons milieubeleid behandeld door SOWAER, terwijl BSCA verantwoordelijk is voor de andere onderdelen, namelijk "Land" en "Water".

3.3.1 Laattijdige terugvluchten

In principe is de luchthaven van Charleroi open van 06.30 tot 23.00 uur.

Het is de enige luchthaven in België die onderworpen is aan zo een strenge exploitatiebeperkingen.

Dit betekent echter niet dat alle vluchten verboden zijn tussen 23.00 en 6.30 uur.

Af en toe landen of vertrekken er 's nachts vluchten om medische redenen, door de weersomstandigheden, voor staatshoofden, militaire vluchten, enz.; hiervoor is dan toestemming verleend.

Nu dit verduidelijkt is, moet er ook op worden gewezen dat vliegtuigen die in Charleroi zijn gebaseerd - namelijk de vliegtuigen die er regelmatig worden geparkeerd - na 23.00 uur mogen landen, op voorwaarde dat de vertraging niet te wijten is aan de vliegtuigexploitant en dat een puntquotum in acht wordt genomen⁴.

Ondanks de voortdurende inspanningen van BSCA om de stiptheid van de operaties te garanderen, zien we helaas een aanzienlijke toename van het aantal laattijdige landingen. Hoewel het aantal gebaseerde vliegtuigen kleiner is dan in 2019, is de toename van het aantal laattijdige vluchten te wijten aan de problemen die de Europese luchtverkeersleiding ondervindt:

- de verkleining van het Europese luchtruim door het conflict in Oekraïne;
- problemen met het luchtruim door een tekort aan luchtverkeersleiders;
- een operationeel probleem met de luchtverkeersleiding in het noorden van Frankrijk.

3.3.2. Beperking van het lawaai en de brandstof

Behalve aan de uurlimieten en een quota count is de luchthaven van Charleroi ook onderworpen aan een sanctiedecreet dat boetes oplegt aan luchtvaartmaatschappijen voor het overschrijden van de geluidsniveaus die door de reglementering worden voorgeschreven.

De maatregelen om lawaai te beperken houden dus in dat de luidruchtigste vliegtuigen worden verboden.

De vliegtuigvloot die in Charleroi wordt gebruikt is bijzonder recent (minder dan 6 jaar oud) en omvat de minst lawaaierige vliegtuigen die momenteel in gebruik zijn. BSCA beschikt niet enkel over een recente vloot, de luchtvaartmaatschappijen die er opereren zijn bovendien al bezig met de vernieuwing van hun vloot met vliegtuigen die 20 tot 30% minder brandstof verbruiken en gemiddeld bijna 25% minder CO₂, NO_x en lawaai uitstoten dan de huidige vliegtuigen.

Meer nog, dankzij de recente verlenging van de startbaan op BSCA kunnen vliegtuigmotoren over een langere afstand opstijgen en worden de motoren minder belast, waardoor er minder brandstof wordt verbruikt bij het opstijgen en de directe burens van BSCA minder geluidsoverlast ondervinden.

Deze elementen zorgen er concreet voor dat de impact op de omwonenden tijdens het opstijgen kleiner is. Er wordt echter voortdurend overlegd met alle belanghebbenden van BSCA om deze impact op het milieu zoveel mogelijk te blijven beperken.

Zo zijn er besprekingen gaande tussen de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen en skeyes om het naderingsproces te verbeteren. In januari 2023 werd een eerste aanpassing van de standaard naderingsprocedures uitgevoerd, waarbij de voorkeur uitgaat naar het gebruik van een minder lawaaierige procedure die minder brandstof verbruikt (RNP/PBN-nadering) ten voordele van de lokale gemeenschappen en omwonenden.

Tot slot moet worden opgemerkt dat de luchthaven erover waakt dat vliegtuigen elke 25 minuten op het

⁴ Cf. Decreet van 1994 betreffende de luchthavens

tarmac⁵ roteren, zodat ze zo min mogelijk aan de grond blijven en zo weinig mogelijk energie verbruiken. Indien een vliegtuig langer zou stilstaan, stelt BSCA voor elke stilstandpositie elektrische ondersteuningsdiensten (Ground Power Unit) ter beschikking, zodat het vliegtuig zijn interne systemen kan blijven gebruiken zonder afhankelijk te zijn van de brandstofmotoren.

De vernieuwing van de vliegtuigvloot door de luchtvaartmaatschappijen vermindert hun geluidsimpact met **40 tot 50%**, en het waargenomen lawaai op de grond wordt in real time opgevolgd en geanalyseerd in samenwerking met SOWAER (Société wallonne des Aéroports). Het aantal overschrijdingen dat wordt waargenomen op het bestaande netwerk van geluidsniveaumeters is in 2022 drastisch gedaald ten opzichte van 2019, terwijl het aantal commerciële bewegingen is toegenomen. Zo zijn we van 748 geregistreerde overschrijdingen in 2019 naar **473** in 2022 gegaan, terwijl we tegelijk te maken hebben met een toename van meer dan 2.000 extra bewegingen in 2022.

3.4 Energie

De luchthaven heeft 1.560 fotovoltaïsche panelen op het dak van Terminal T2 en die leverden in 2022 **497,032 MWH aan elektriciteit**. De luchthaven heeft ook:

- LED-verlichting geïnstalleerd op het terrein en vervangt geleidelijk aan alle verlichtingsapparatuur door deze zelfde technologie.
- Efficiënte airconditioning- en verwarmingsapparatuur op aardgas geïnstalleerd, waardoor het verbruik met 25% is gedaald.

3.5 Bodem

Door de verlenging van de start- en landingsbaan tot 3.200 meter kon bijna **180.000 m³** grond op het terrein worden gesaneerd. Eind 2022 lanceerden we een opdracht voor bodemkarakterisering op het volledige terrein, zodat we eventuele saneringswerkzaamheden kunnen plannen.

3.6 Afval

In 2022 werd **bijna 80 ton afval** gerecycleerd.

3.7 Mobiliteit

De luchthaven doet er ook alles aan om de connectiviteit te verbeteren - en dit in nauwe samenwerking met TEC en de NMBS om de verbinding met de stations van Charleroi, Fleurus en Luttre te verbeteren, aangezien een eigen station onmogelijk is.

BSCA werkt ook samen met partner FLIBCO om nieuwe buslijnen te openen, met als doel het gebruik van nieuwe en minder vervuilende bussen aan te moedigen (hybride of in de toekomst zelfs elektrische bussen en/of bussen op waterstof).

Begin 2023 liet de Stad Fleurus BSCA weten dat de opening van de IC-lijn Charleroi-Sud - Ottignies - Waver - Leuven door de NMBS werd uitgesteld.

De behoefte aan mobiliteit is aanwezig op BSCA, aangezien bijna 40% van de passagiers met de Flibco-shuttles naar de luchthaven komt.

Ook maken bijna 500.000 reizigers per jaar gebruik van de TEC-pendeldienst naar het station Charleroi-

⁵ Rotatie staat voor het in- en uitstappen van passagiers, het bijtanken van brandstof en het laden en lossen van vracht/post.

Sud om met de trein naar Brussel te reizen.

Bij gebrek aan een treinstation binnen de BSCA-infrastructuur is de ontwikkeling van een gestructureerde en snelle mobiliteitsdienst naar de luchthaven noodzakelijk, maar niet de verantwoordelijkheid van de luchthaven.

3.8 Biodiversiteit

BSCA is actief en wil graag nieuwe projecten ontwikkelen om de biodiversiteit op en rond de luchthaven **te evalueren, te beschermen, te bevorderen en te verbeteren.**

BSCA verbindt zich er ook toe om al het personeel van BSCA, maar ook leveranciers, passagiers en klanten, te sensibiliseren voor zijn milieubeleid door regelmatig informatie en passende opleidingen te geven.

4. Certificeringsprocessen

4.1 Inleiding

BSCA levert al jaren inspanningen voor het milieu:

- Vermindering van de geluidsimpact van de luchthavenactiviteiten voor de omwonenden in nauwe samenwerking met SOWAER, en transparante, realtime communicatie van de trajecten van de vliegtuigen met hun bijhorende geluidsniveau;
- Invoering van maatregelen om het lawaai aan de bron te beperken (avondklok van 23.00 tot 6.30 uur, verbod op de luidruchtigste vliegtuigen, beperking van het geluidsniveau);
- Installatie van sensoren om de luchtkwaliteit te meten;
- Installatie van een efficiënt netwerk voor de opvang en behandeling van regenwater en afvalwater, inclusief een hoogwaardige afvalwaterzuiveringsinstallatie;
- Het gebruik van elektrische voertuigen;
- Enz.

Zie onze website voor meer informatie via de link <https://www.brussels-charleroi-airport.com/nl/milieu>

Sinds november 2020 zet BSCA zich in om zijn activiteiten "groener te maken". Tussen november 2020 en vandaag werden verschillende certificeringsprocessen gelanceerd die een reeks maatregelen en acties omvatten.

4.2 Airport Carbon Accreditation

In eerste instantie heeft BSCA zich ingeschreven voor het certificeringsprogramma "*Airport Carbon Accreditation*", dat de luchthaven in maart 2022 het Niveau 2 "*Reduction*" opleverde. Deze accreditatie vereist de openbare formulering van een milieubeleid, de berekening van de koolstofvoetafdruk van de activiteiten die vallen onder Scopes 1 en 2 van het GHG-protocol (ook wel "directe uitstoot" genoemd) en het aantonen van de beperking ervan over een voortschrijdend gemiddelde van 3 jaar voorafgaand aan het jaar van certificering, evenals de voorstelling en implementatie van een plan om deze uitstoot te beperken over meerdere horizonten (korte, middellange en lange termijn). Aansluitend bij onze doelstelling op langere termijn heeft Brussels South Charleroi Airport zich tegenover de Europese Commissie formeel geëngageerd om tegen 2050 Net Zero CO₂ te zijn. Daartoe werkt BSCA in twee fasen:

1. Neutraliteit van de directe uitstoot (Scopes 1 & 2) tegen 2035
2. Neutraliteit van alle activiteiten (Scopes 1, 2 & 3) tegen 2050.

Scope 3 van het GHG-protocol zal dan worden aangepakt op het moment van de implementatie van Niveau 3 van de Airport Carbon Accreditation, waarbij dan rekening wordt gehouden met alle activiteiten rondom de luchthaven, zoals luchtvaartmaatschappijen, leveranciers, passagiers, afvalverwerking, enz.

4.3 ISO 14001

In november 2021 werd besloten om een milieumanagementsysteem (EMS) op te zetten om begin 2023 de ISO 14001:2015-certificering te kunnen aanvragen. Hieruit blijkt eens te meer hoe ernstig BSCA het huidige klimaatdebat neemt en dat de luchthaven niet enkel wil bijdragen tot een vermindering van de CO₂-uitstoot, maar ook van "niet-CO₂-gassen" of gassen die worden omgezet in "CO₂-equivalenten".

4.4 VN

In juli 2021 hebben alle actoren van BSCA zich geëngageerd voor een certificering die gekoppeld is aan de 17 Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's), gedefinieerd en gepromoot door de Verenigde Naties. Dankzij dit engagement behoort BSCA tot de allereerste Waalse bedrijven die voor de certificering in aanmerking komen. We besloten aan dit programma deel te nemen omdat het, in tegenstelling tot andere certificeringen, rekening houdt met alle SDG's, inclusief menselijke (welzijn op het werk, armoede, gelijkheid, enz.) en maatschappelijke begrippen (partnerschappen, rechtvaardigheid, groei, duurzame steden, enz.) begrippen naast de "klassieke" milieuoverwegingen. We hebben het niet langer over "milieubeheer", maar wel over "beheer van duurzame ontwikkeling" van de luchthaven of maatschappelijke solidariteit. Deze certificering, die gepland is over 3 jaar, vereist dat de onderneming een reeks jaarlijkse acties opzet en uitvoert die gericht zijn op "Duurzame Ontwikkeling" (DO) om de score van het bedrijf, die wordt bepaald tijdens een voorafgaande audit, te verbeteren. In het eerste en tweede jaar van de certificering ontvangt de aanvragende onderneming een certificaat van duurzaam ondernemen van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, die deze certificering uitvoert en de betreffende onderneming begeleidt. In het derde jaar reikt de Verenigde Naties via UNITAR formeel een certificaat uit aan de onderneming die haar doelstellingen heeft bereikt.

5. De 17 Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de VN

In juli 2021 hebben alle actoren van BSCA zich geëngageerd voor een certificering die gekoppeld is aan de 17 Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's), gedefinieerd en gepromoot door de Verenigde Naties.

Dankzij dit engagement behoort BSCA tot de allereerste Waalse bedrijven die voor de certificering in aanmerking komen.

Naast de "klassieke" milieuoverwegingen omvatten deze 17 doelstellingen menselijke concepten zoals welzijn op het werk, gelijkheid en armoedebestrijding, en ook maatschappelijke aspecten zoals partnerschappen, rechtvaardigheid en groei.

We hebben het niet langer over "milieubeheer", maar wel over "beheer van duurzame ontwikkeling" van de luchthaven of maatschappelijke solidariteit.

Deze certificering, die gepland is over 3 jaar, vereist dat de onderneming een reeks jaarlijkse acties opzet en uitvoert die gericht zijn op "Duurzame Ontwikkeling" (DO) om de score van het bedrijf, die wordt bepaald tijdens een voorafgaande audit, te verbeteren. In het eerste en tweede jaar van de

certificering ontvangt de aanvragende onderneming een certificaat van duurzaam ondernemen van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, die deze certificering uitvoert en de betreffende onderneming begeleidt. In het derde jaar reikt de Verenigde Naties via UNITAR formeel een certificaat uit aan de onderneming die haar doelstellingen heeft bereikt. Het eerste certificaat wordt over enkele weken aan BSCA uitgereikt en het actieplan voor het behalen van het tweede certificaat is gevalideerd. Dit actieplan moet eind 2023 zijn afgerond, zodat het tweede certificaat uiterlijk begin 2024 kan worden behaald. Uiteindelijk kan de titel "SDG Pioneer" door UNITAR aan BSCA worden toegekend zodra het derde jaar is afgerond en gevalideerd (eind 2024 - begin 2025). De volgende stappen zijn het behalen van de titels "SDG Champions" en "SDG Ambassador" tegen respectievelijk 2027 en 2030.

De 17 SDG's die door de Verenigde Naties zijn gedefinieerd, zijn onderverdeeld in drie brede categorieën, waarbij de verbeteringen in de ene categorie niet ten koste mogen gaan van een van de andere twee categorieën:

1 / Menselijk en sociaal

- a. SDG's 1 & 16 - Geen armoede, vrede, rechtvaardigheid en efficiënte instellingen
- b. SDG 2 - Geen honger
- c. SDG 3 - Goede gezondheid en welzijn
- d. SDG 4 - Onderwijs (opleiding) van goede kwaliteit
- e. SDG 5 - Gendergelijkheid
- f. SDG 10 - Minder ongelijkheid

2 / Milieu

- g. SDG's 6 & 14 - Schoon water, sanitaire voorzieningen en aquatisch leven
- h. SDG 7 - Goedkope schone energie
- i. SDG 9 - Industrie, innovatie en infrastructuur
- j. SDG 12 - Verantwoord consumeren en produceren
- k. SDG 13 - Klimaatverandering bestrijden
- l. SDG 15 - Bodem en leven op aarde

3 / Economie

- m. SDG 8 - Degelijk werk en economische groei
- n. SDG 11 - Duurzame steden en gemeenschappen
- o. SDG 17 - Partnerschappen om de doelen te bereiken

Via deze doelstellingen toont BSCA zijn concrete betrokkenheid bij alle SDG's, waaronder:

- Deelnemen aan solidariteitsacties om armoede en honger te bestrijden;
- Rekening houden met het welzijn van het personeel door middel van concrete acties;
- Ondersteuning bieden voor opleiding en ontwikkeling van personeel;
- Niet discrimineren op basis van geslacht, religie en nationaliteit tijdens het wervingsproces;
- Acties opzetten om het energieverbruik (elektriciteit, stookolie, gas) en het drinkwaterverbruik te verminderen;
- Volledige zuivering van afvalwater en industrieel water van de beheerprocessen;
- De ontwikkeling van duurzame oplossingen op het gebied van energieproductie en -verbruik (fotovoltaïsche panelen, warmtepompen, warmtekrachtkoppeling, enz.);
- Elke beheeractie worden ontwikkeld om een zo klein mogelijke impact op het milieu te hebben;
- Geïntegreerd, collectief en rationeel afvalbeheer;
- Acties opzetten om onze koolstofvoetafdruk te verminderen en de luchtvaartmaatschappijen en andere belangrijke partners daarbij betrekken;
- Denkgroepen samenstellen om te werken rond de integratie van duurzame ontwikkeling binnen de onderneming;

- "duurzaamheidsclausules" opnemen in al onze contracten en bestekken;
- Private en publieke partnerschappen opzetten om gezamenlijk en doordacht milieubeheer aan te moedigen.

Al onze concrete, meetbare acties worden transparant voorgesteld in een "Duurzaamheidsverslag" dat elk jaar wordt gepubliceerd en beschikbaar is op onze website <https://www.brussels-charleroi-airport.com/nl/duurzaamheid>

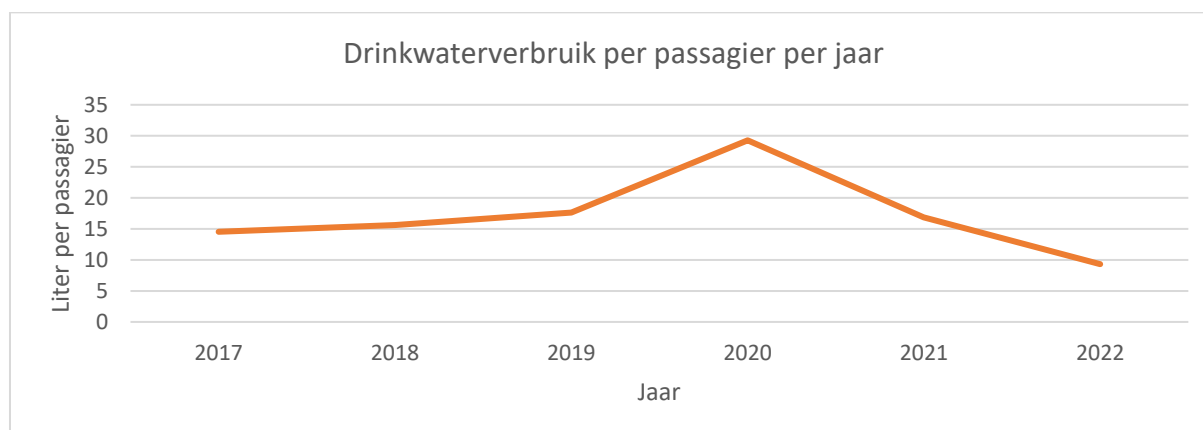
6. KPI's van de ondernomen acties

BSCA heeft verschillende Key Performance Indicators gedefinieerd om zijn maatregelen en acties op het gebied van Duurzame Ontwikkeling te controleren. In bijna alle onderstaande grafieken zien we dat de gegevens van 2020 en 2021 sterk variëren; dit waren dan ook de COVID-19-jaren waarin onze activiteit aanzienlijk vertraagde. Dit wordt sterk weerspiegeld in de voorgestelde indicatoren. Deze worden voorgesteld in een niet-uitputtende lijst van 5 categorieën:

6.1 Natuurlijke hulpbronnen

a. Waterverbruik per passagier

Aangezien ons waterverbruik gekoppeld is aan het aantal passagiers dat gebruik maakt van onze faciliteiten, berekenen we het waterverbruik in deze eenheid. Tussen 2019 en 2022 is dit met bijna 35% gedaald. Nieuwe projecten om het gebruik van regenwater aanzienlijk te verhogen, met name in onze sanitaire voorzieningen, en zo ons drinkwaterverbruik te verminderen, worden momenteel uitgewerkt en moeten in 2023 klaar zijn.



- b. Elektriciteitsverbruik per oppervlakte-eenheid
- c. Aardgasverbruik per oppervlakte-eenheid
- d. Olieverbruik per oppervlakte-eenheid (verwarming) en totaal (tarmacvoertuigen)

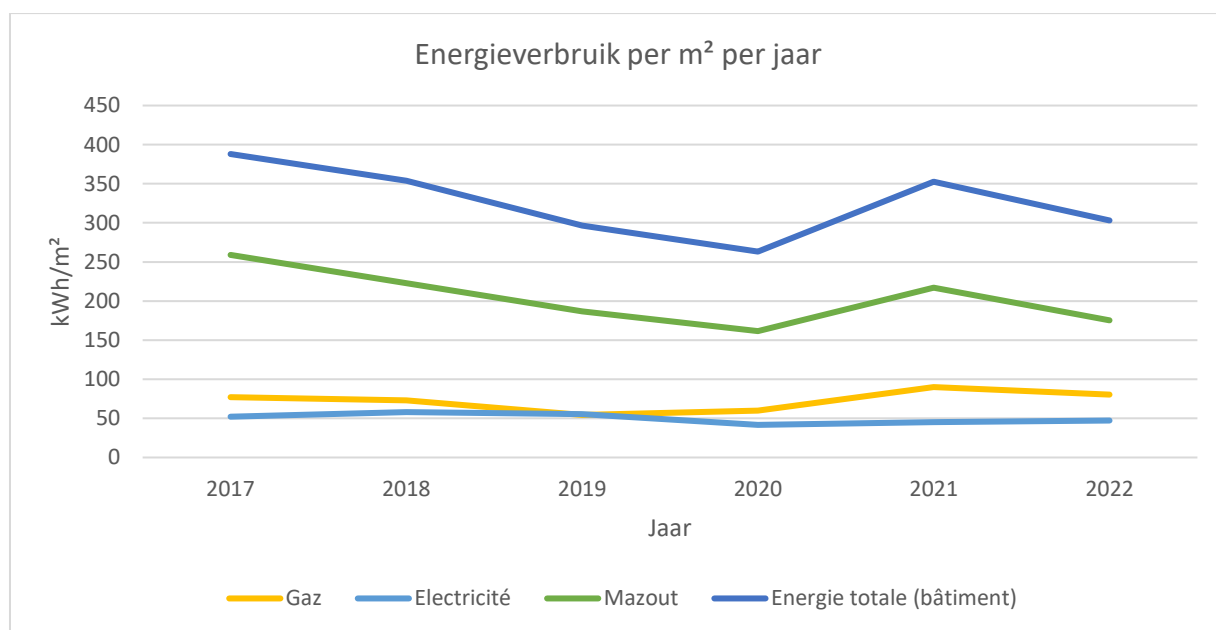
Bij deze indicatoren hebben we een opsplitsing gemaakt tussen gebouwen (elektriciteit, gas en stookolie), waarvoor onze indicator wordt berekend in kWh/m², en voertuigen, waarvoor de indicator wordt berekend in totale liters.

Voor gebouwen zien we een daling van het brandstof- en elektriciteitsverbruik, maar een stijging van het gasverbruik in vergelijking met ons referentiejaar: 2019. Dit is te danken aan de geleidelijke

uitfasering van onze oliegestookte boilers ten gunste van gasgestookte boilers, warmtekrachtkoppeling, warmtepompen, enz., die efficiënter zijn en een lagere impact hebben wat Co₂-uitstoot betreft, en ook aan de installatie van onze eerste fotovoltaïsche panelen die eind 2019 in gebruik zijn genomen.

Daarnaast merken we op dat ons elektriciteitsverbruik per vierkante meter afneemt, in lijn met ons absolute verbruik (van iets meer dan 17 GWh verbruikt in 2019 naar ongeveer 15 GWh in 2022, wat overeenkomt met een afname van 12%), en dit terwijl onze gebouwoppervlakte met ongeveer 10% is toegenomen door de bouw van het pre-checkgebouw (+ 1.200 m²) en het gebouw voor de grenscontrole (+ 4.700 m²). Dit is ook de reden voor de daling van het verbruik van stookolie en de (weliswaar relatief kleine) stijging van het gasverbruik.

De laatste van onze oliegestookte boilers wordt eind 2023 vervangen. Deze vermindering van het brandstof- en elektriciteitsverbruik is onder andere het resultaat van heel wat projecten zoals de vervanging van al onze verlichtingsapparatuur door LED-lampen, de installatie van bewegingsdetectoren, de bouw van het pre-checkgebouw ter vervanging van de bestaande tent die enorm veel verbruikte voor verwarming, en de rationalisering van het gebruik van verwarming in de winter 2022 met de verplichting om de 19°C in de lokalen van BSCA niet te overschrijden.

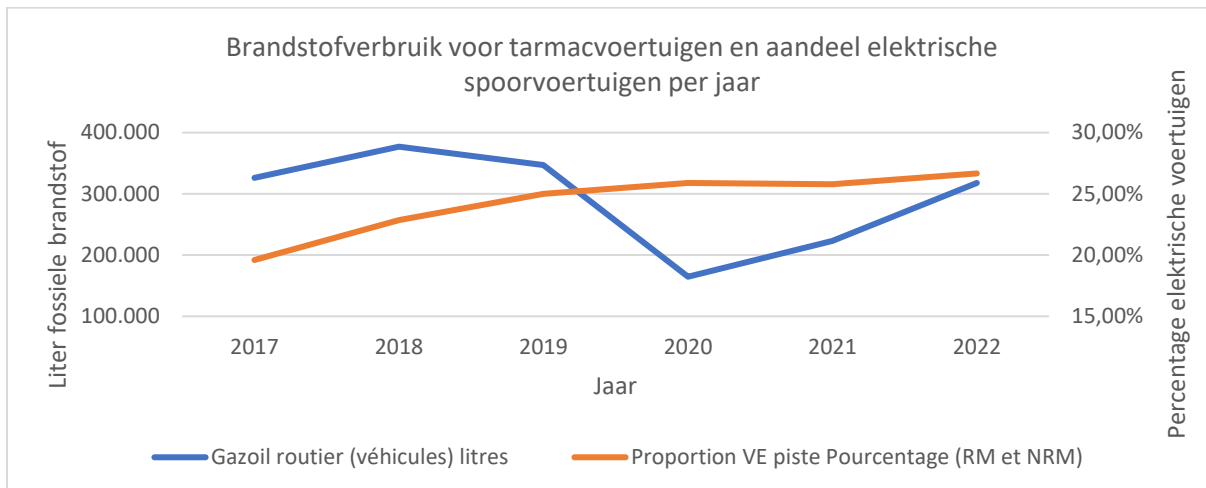


Voor de voertuigen stellen we vast dat het brandstofverbruik ook daalt⁶. Dit is te danken aan een aantal acties die momenteel lopen bij BSCA.

Eerst en vooral werden de BSCA-medewerkers volledig geïnformeerd over het wettelijke verbod vanaf 2019 om de motor van een stilstaand voertuig gedurende meerdere minuten te laten draaien.

Daarnaast zijn we ook overgegaan tot de progressieve vervanging van onze vloot tarmacvoertuigen door duurzamere modellen. Op dit moment hebben we het over het elektrificeren van het wagenpark, maar ook waterstof wordt overwogen voor alle zware voertuigen (brandweerwagens, tankwagens, enz.). In zijn regionale beleidsverklaring stelt het Waals Gewest zich tot doel om tegen 2030 over een "groen" wagenpark te beschikken, en we werken er hard aan om dit te bereiken.

⁶ De curve is hoger in 2022 als gevolg van de COVID-19-pandemie, maar toch aanzienlijk lager dan in 2018 en 2019, terwijl de luchthavenactiviteit in 2022 hoger is dan in 2019.

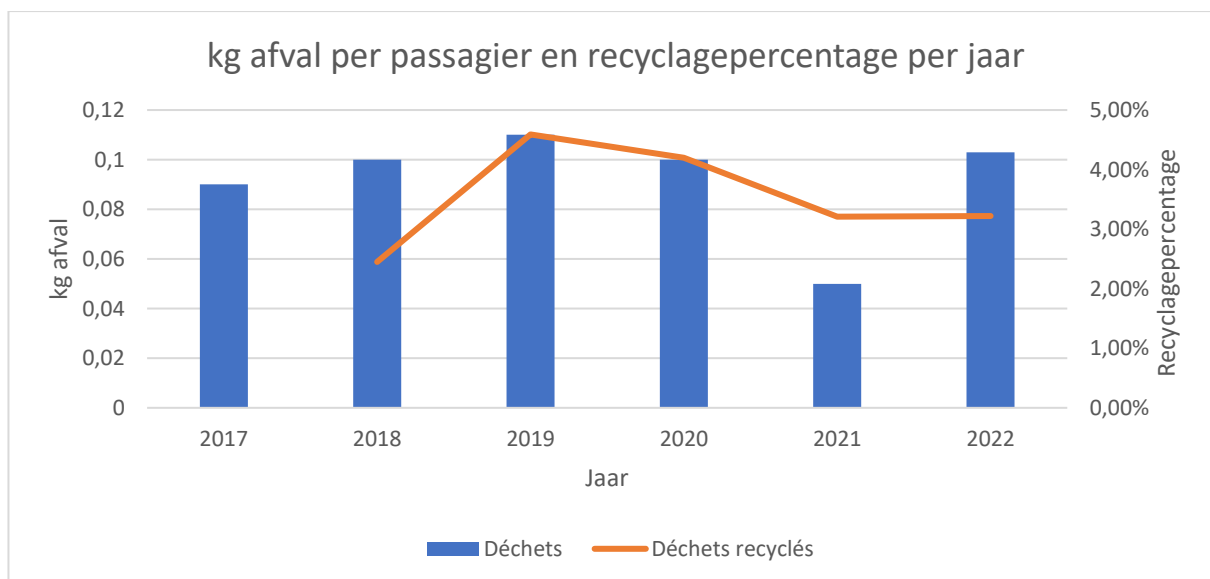


6.2 Uitstoot en afval

- a. Kg vernietigd afval per passagier
- b. Kg gerecycleerd/hergebruikt afval per passagier (PMD & papier/karton)

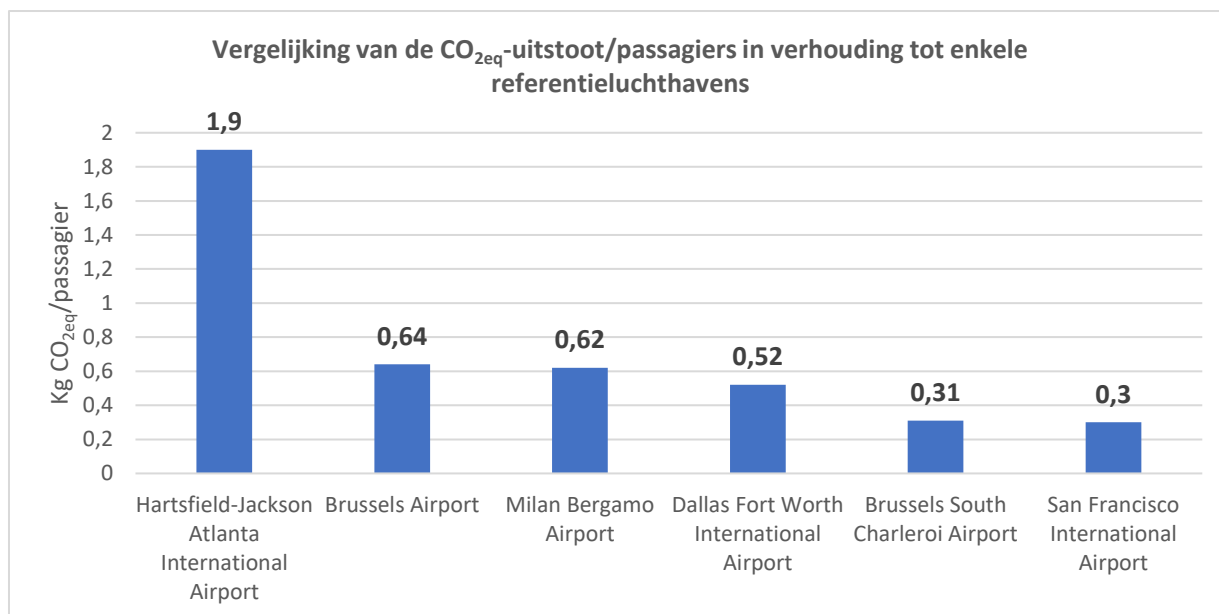
In vergelijking met 2019 daalt de totale hoeveelheid afval die per passagier wordt geproduceerd zeer licht, met een stabilisering van het percentage van dit afval dat wordt gerecycleerd (zie onderstaande figuur).

BSCA wil dit recyclagepercentage verhogen om ook de totale hoeveelheid afval die op de site wordt geproduceerd te verminderen door andere, duurzamere producten te gebruiken, en dit door plastic voor eenmalig gebruik te elimineren, plastic flessen te rationaliseren, het gebruik van papier voor drukwerk te verminderen, enz.



NB: de resultaten voor 2020 en 2021 zijn vertekend door de afname van de luchtvaartactiviteit in deze periode.

c. Koolstofvoetafdruk van BSCA-activiteiten per type baan, gebouw, energie en per passagier



6.3 Duurzame ontwikkeling

a. Aantal solidariteitsacties

BSCA toont elk jaar zijn betrokkenheid bij de lokale gemeenschappen en de alledaagse maatschappelijke behoeften. Daarom nemen we regelmatig deel aan een aantal solidariteitsacties (zoals de inzameling van goederen voor de slachtoffers van de overstromingen in juli 2021). Aangezien deze acties pas sinds vorig jaar worden geregistreerd, is het voor ons nog moeilijk om de ontwikkeling ervan door de jaren heen te beoordelen.

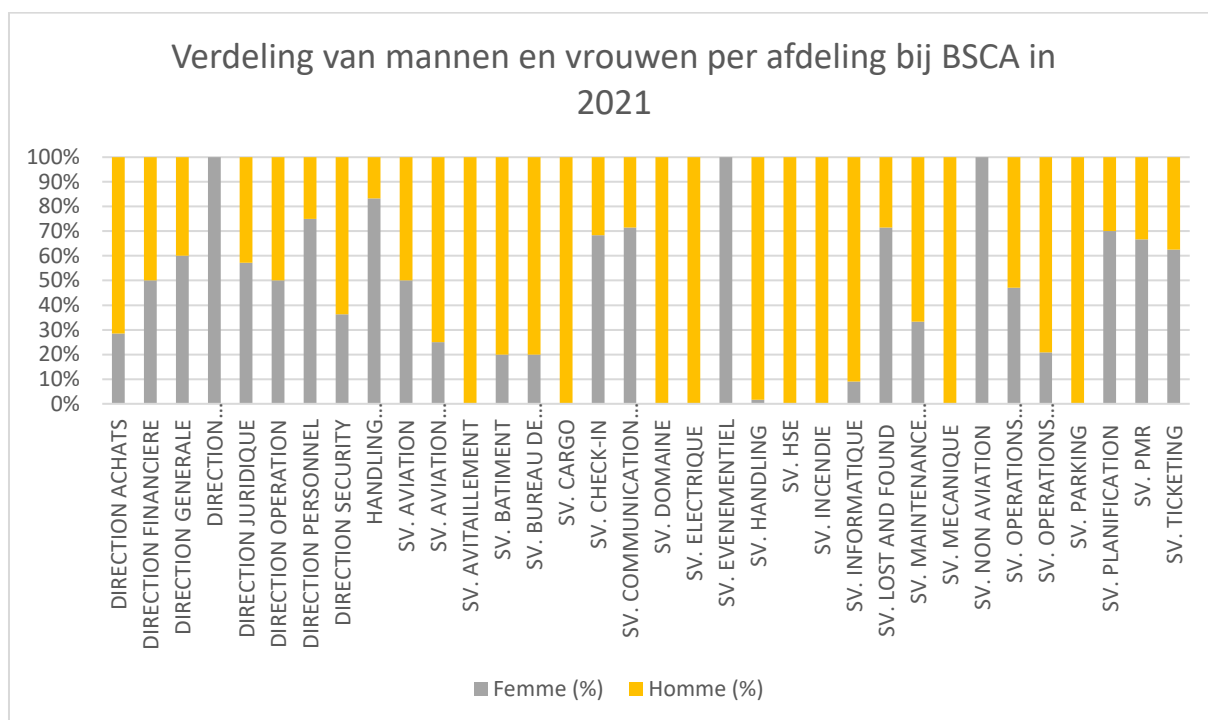
b. Absenteïsmecijfer

Momenteel kent het absenteïsmecijfer een lichte stijging als gevolg van de COVID-19-crisis, maar het zal elk jaar worden opgevolgd en de directie zal er alles aan doen om het zo veel mogelijk te doen dalen om terug te keren tot een absenteïsmecijfer van 3%.

c. Gendergelijkheid

Bij BSCA wordt discriminatie op basis van gender, religie, seksuele oriëntatie, enz. niet getolereerd. Daarom proberen we elk jaar dichterbij het nationale gemiddelde te komen, afhankelijk van de sectoren waarin de functies in onze structuur zich bevinden. Ook daar zien we een positieve trend in de samenstelling van ons personeelsbestand. Met een steeds eerlijker verdeling tussen mannen en vrouwen in het volledige BSCA-personeelsbestand, met een vertegenwoordiging per afdeling zoals weergegeven in de onderstaande figuur voor 2021.

We leggen ook een neutraliteitsclausule op in contracten met onze partners om onderscheidende tekens te vermijden.



d. Percentage voltooide actieplannen

Aangezien het actieplan pas in 2021 werd gevalideerd en geïmplementeerd en tot hiertoe met vooruitzichten op korte termijn, kunnen we een duidelijke progressie zien van iets meer dan 10% verwezenlijking in 2021 tot ongeveer 50% in 2022.

e. Aantal uren training gelinkt aan duurzame ontwikkeling

Aangezien onze Sustainability Manager sinds november 2020 in dienst is, is het aantal uren opleiding gelinkt aan duurzame ontwikkeling momenteel een indicator die nog moet worden verfijnd. Dit aantal uren wordt nu al geregistreerd voor 2021 (16 uur) en zal in 2022 licht stijgen (22 uur), maar we zijn van mening dat dit momenteel nog niet volledig representatief is voor het opleidingspotentieel dat aan alle BSCA-medewerkers kan worden aangeboden.

6.4 Incidenten

a. Aantal ongevallen en bijna-ongevallen

Uit het arbeidsongevallenfrequentiecijfer blijkt dat we het beheer van onze preventieactiviteiten op de werkplek hebben verbeterd en de dagelijkse ongevallenfrequentie hebben verlaagd. In 2021 bedroeg de arbeidsongevallenfrequentie 39,01, met een neerwaartse trend naar 35,52 in 2022.

Voor 2022 hebben we een werkelijke ernstgraad van 1,16, die twee arbeidsongevallen omvat met blijvende invaliditeit tot gevolg (1 arbeider en 1 bediende) en 20 andere met tijdelijke invaliditeit tot

gevolg (3 bedienden en 17 arbeiders). Dit betekent dat er 719 kalenderdagen verloren gingen, uitgesplitst als volgt:

Onvermogen (in dagen)				
Type	Overlijden	Permanent	Tijdelijk	Totaal
Bedienden	0	114	107	221
Arbeiders	0	29	469	498
Totaal	0	143	576	719

b. -Operationele efficiëntie en verloren tijd

Er wordt momenteel een QHSE-afdeling (Quality - Health - Safety - Environment) opgezet. Binnen deze afdeling zal een kwaliteitsmanager worden aangesteld om deze indicator zo goed mogelijk op te volgen. Dit wordt elk jaar gedetailleerd beschreven in ons jaarlijks duurzaamheidsverslag.

6.5 Proactieve maatregelen

a. Implementatie van risicobeperkende maatregelen⁷

Er worden heel wat procedures opgesteld en regelmatig bijgewerkt, en deze zijn net zo gevarieerd en talrijk als de operationele en ondersteunende processen voor BSCA. Deze indicator wordt voornamelijk gebruikt om de vermindering in de frequentie van arbeidsongevallen te valideren.

b. Scores van komende milieuaudits

Aangezien we nog geen volledige milieuaudits hebben uitgevoerd, zal deze indicator zijn volledige betekenis krijgen vanaf midden 2023, het moment dat wordt gezien als de officiële start van ons milieubeheersysteem door middel van ISO 14001:2015-certificering.

7. Samenwerkingsproces

Aangezien de luchthavenwereld de medewerking nodig heeft van al zijn actoren, waaronder de luchtvaartmaatschappijen, heeft BSCA het initiatief genomen om een Collaborative Environmental Management Committee (CEM) op te richten. Dit Comité verenigt een groot aantal belanghebbenden van de luchthaven (BSCA, SOWAER, Skeyes, EUROCONTROL, de luchtvaartmaatschappijen) met het doel hun samenwerking te formaliseren om de verschillende milieueffecten en -problemen die voortvloeien uit hun activiteiten zowel ter plaatse als in de omgeving, aan te pakken, te verminderen en/of op te lossen.

Tegelijk zetten steeds meer luchtvaartmaatschappijen zich in om hun CO₂-uitstoot en hun totale impact op het milieu te verminderen⁸. Ryanair, Wizzair en Pegasus Airlines hebben zich er bijvoorbeeld formeel toe verbonden hun CO₂-uitstoot binnen verschillende termijnen te verminderen. Ryanair zet zich in om de CO₂-uitstoot per passagier met 10% te verminderen en om tegen 2050 volledig koolstofneutraal te zijn. Wizzair heeft zichzelf tot doel gesteld om de CO₂-uitstoot per passagier tegen 2030 met 25% te

⁷ Risico's op ongevallen op de werkplek, ongelukken en milieu-incidenten (olielekkages, luchtvervuiling, enz.)

⁸ Dit doen ze op verschillende manieren:

- Koolstofcompensatie;
- Aanpassing en verfijning van vliegprocedures;
- Het gebruik van nieuwe vliegtuigen (de B73 Max en Airbus Neo verbruiken allemaal ongeveer 30% minder brandstof dan hun voorgangers en stoten ongeveer 25% minder NOx, fijne deeltjes, enz. uit);
- Het gebruik van duurzame brandstof (SAF).

verminderen. Tot slot engageert Pegasus Airlines zich ook om zijn uitstoot per passagier met 20% te verminderen tegen 2030 en om koolstofneutraal te zijn tegen 2050.

Er zijn ook gesprekken gaande met luchtvaartmaatschappijen om het gebruik van biobrandstof te promoten en procedures te verbeteren om de impact van de luchthaven op het milieu te verminderen.

Bovendien is het engagement van de overgrote meerderheid van de partners voor een milieuvriendelijk beheer geformaliseerd door de opstelling en ondertekening van een document genaamd "Stakeholder Engagement Plan", waarvoor een driejarig actieplan is opgesteld en gevalideerd door de partners zelf, en waarvoor een jaarlijkse evaluatie is gepland. Deze partners zijn onder andere:

- BSCA;
- SOWAER;
- Skeyes;
- Eurocontrol;
- Sabena Engineering;
- Ryanair;
- TuiFly;
- Air Corsica;
- EAPC (luchtvaart- en zakenluchtvaartscholen);
- Air Belgium;
- SSP;
- Lagardère;
- Relay.

Andere partners worden momenteel overwogen voor integratie in de aanpak.

Tot slot heeft BSCA, aansluitend bij zijn dynamiek die gericht is op milieuvriendelijke en duurzame transitie, een Green Team opgericht om het personeel bij het proces te betrekken. De rol van dit team bestaat erin de reeds toegepaste maatregelen op de luchthaven op te volgen en ideeën uit te wisselen om nieuwe initiatieven voor te stellen, te wijzen op eventuele stringen, enz. Elk lid fungeert als een milieuwoordvoerder voor zijn of haar collega's en als een dienstoverschrijdende antenne voor de activiteiten van de luchthaven.

8. Vernieuwing van de milieuvergunning

De milieuvergunning van BSCA loopt af op 25 juli 2025.

In het kader van de vernieuwing moeten een impactstudie en een oriëntatiestudie worden uitgevoerd. Deze zijn gericht op:

- De identificatie en herevaluatie van de effecten van de luchthavenactiviteiten en economische ontwikkeling op het milieu;
- De voorstelling van maatregelen om negatieve effecten op het milieu te vermijden of te verminderen, met het oog op een evenwicht tussen economische ontwikkeling en milieueffecten;
- De beoordeling van de bodemkwaliteit en het gehalte aan verontreinigende stoffen en de overweging van corrigerende maatregelen die in de toekomst eventueel nodig zullen zijn.

Deze impactstudie zal in de loop van 2023 worden uitgevoerd en tegen het einde van dat jaar moeten een eindrapport en een vergunningsaanvraag worden ingediend.



BRUSSELS
SOUTH
CHARLEROI
AIRPORT S.A.

We merken op dat er in 2019 al een volledige impactstudie is uitgevoerd voor de vergunning voor de verlenging van de start- en landingsbaan.

9. Tijlijn van de doelstellingen

