

Verslag van de overlegcommissie op maandag 26/10/2009 om 18 u op de luchthaven Oostende

Aanwezig :

Vertegenwoordigers van de deputatie : dhr. K. Dewulf, afdelingschef en Bettina Bouckaert, secretaris

Toezicht Volksgezondheid : mevrouw K. Meersman en mevrouw K. De Bus (medisch milieukundige)

Vertegenwoordiger stad Oostende : dhr. J. Dereu, milieu-ambtenaar Oostende

Vertegenwoordiger omwonenden Oostende : de heer D. Coghe (milieuraad Oostende) en de heer J. Denecker (milieuraad Oostende)

Vertegenwoordiger gemeente Middelkerke : de heer G. Dufoer (milieuraad Middelkerke)

Vertegenwoordigers van de exploitant : dhr. T. Robeyn, Operations manager, mevr. K. Verstraete, safety & environment manager, milieucoördinator mevrouw I. Dobbelaere

LNE, afdeling Milieu-Inspectie : De heer H. Trypsteen

Verontschuldigd :

LNE, afdeling Milieuvergunningen : de heer Daniël Gunst

Gemeenteraadslid Middelkerke: de heer F. Annys

Milieuambtenaar Middelkerke: de heer E. Louwie

dhr. R. Van der Weijde (milieuraad Middelkerke)

Vertegenwoordiger exploitant: algemeen directeur Gino Vanspauwen

1. De voorzitter opent de vergadering om 18 u

Het verslag van de vergadering van 27/4/2009 wordt goedgekeurd.

2. Overzicht van de nachtvluchten 2009 en het nachtquotum en de QC 2009.

De cijfers mbt het nachtquotum en de QC en de nachtvluchten van de eerste drie kwartalen van 2009 worden overhandigd. (bijlage 1 en 2)

De heer J. Denecker merkt op dat in verband met het totaal aantal bewegingen een mail werd gestuurd in juli 2009 naar de voorzitter, met volgende boodschap :

"Het totaal aantal bewegingen op de Oostendse luchthaven (VFR-IFR) is het eerste half jaar van 2009 fors toegenomen en bedraagt nu al 41.940 (bron Belga)"

Volgens de milieuvergunning geldt: " Het totaal aantal vliegbewegingen per kalenderjaar mag nooit meer bedragen dan 34.000".

Werd de grens overschreden ???

De heer Denecker heeft zich hiervoor gebaseerd op het volgende : elke maand publiceert Belgocontrol een persbericht met de cijfers over het aantal bewegingen in de verschillende Belgische luchthavens.

Volgens de heer T. Robeyn is het niet duidelijk wat er allemaal meegeteld wordt. Het zou kunnen dat ook het overvliegen meegeteld wordt.

De luchthaven berekent het totaal aantal bewegingen op basis van eigen boekhoudkundige en administratieve statistieken. Het betreft effectief het landen en opstijgen van de vliegtuigen. De touch en go's worden ook meegerekend.

In het kader van de decretale milieu-audit zullen de luchthavencijfers officieel moeten gevalideerd worden. Afdeling Milieu-inspectie kan dit trouwens desgevallend ook controleren.

Tot en met september 2009 zijn er in het totaal (alle vluchten samen) nog maar 29.487 vluchten geweest op de luchthaven.

(opm. : Na de vergadering heeft mevrouw K. Verstraete navraag gedaan bij Belgocontrol over de cijfers die maandelijks gepubliceerd worden door hen. Het betreft wel degelijk ALLE OVERVLIEGEND verkeer tot 6000 voet (volledige CTR en TMA van Oostende). Dus is het inderdaad logisch dat deze cijfers hoger liggen dan hetgeen de luchthaven telt van vertrekken en aankomsten), ook de milieuvergunning handelt enkel over vertrekken en aankomsten).

Uit de thans gepresenteerde cijfers blijkt dat er een sterke daling is ten opzichte van de voorbije jaren.

De QC's vermeld in het rood zijn de toestellen die niet meer mogen landen tussen 23 uur en 6 uur vanaf 2010. De QC's in het oranje mogen niet meer landen tussen 23 uur en 6 uur vanaf 2014.

De heer J. Denecker vraagt of dit gecorrigeerde cijfers zijn?

Bij de overdracht van de vroegere taken van de heer J. Onraedt naar de heer T. Robeyn zijn er inderdaad een aantal materiële vergissingen gebeurd. Op de vorige overlegcommissie werd dit reeds toegelicht.

Er is namelijk een discrepantie opgetreden in de verwerking tussen de gegevens van operations en algemeen. Deze verschillen zijn te wijten aan een fout (tengevolge van een hele reeks manuele handelingen) van operations bij de verwerking van de nachtquota 2008. De cijfers van 2009 werden ook gecorrigeerd. De correcte cijfers werden bezorgd aan de leden van de overlegcommissie.

De heer Denecker meldt dat ook hierin nog fouten stonden vermeld. De heer Robeyn ziet dit nog na.

Dhr. Denecker vraagt of de correctie doorgetrokken wordt naar de voorbije jaren. Want uit de documenten blijkt dat voor zelfde toestellen verschillende QC's worden gehanteerd. Dit kan toch niet! De heer J. Denecker vraagt inzage in de boordpapieren van de toestellen om QC's te kunnen controleren.

Dhr. Robeyn vindt die vraag te ver gaan : hierboven is al aangegeven dat de cijfers gecertificeerd worden in het kader van een decretale milieu-audit; verder kan het niet de bedoeling zijn dat een actiecomité zich in de plaats stelt van de toezichhoudende instanties.

Zoals voorgeschreven in de milieuvergunning krijgen de omwonenden via deze overlegcommissie inzage in de concrete situatie en evolutie op de luchthaven. De luchthaven wenst de huidige praktijk verder te zetten.

De voorzitter benadrukt dat het niet de taak is van deze overlegcommissie om zelf toezichtstaken uit te oefenen.

3. dakpanschade

Mevrouw K. Verstraete deelt een plan uit met de verschillende schadegevallen. Tot nog toe zijn er 6 schadegevallen in 2009.

De heer D. Coghe stelt de vraag of het zou mogelijk zijn om een overzichtplan te maken van de voorbije jaren om eventuele trends te onderzoeken. Hij meent te herinneren dat vroeger er ook gevallen waren verder verwijderd van de luchthaven.

De voorzitter stelt voor dat de luchthaven deze oefening op het volgend overleg zou voorleggen.

De heer J. Denecker vraagt of het mogelijk is het type toestel erbij te vermelden. Mevrouw Verstraete deelt mee dat dit moeilijk is omdat het schadegeval niet altijd direct wordt meegedeeld, en bovendien - zoals reeds op vorige overlegcommissies werd uitgelegd - heeft de kans op schade vaak meer te maken met de piloot dan met het type vliegtuig.

4. Opvolging van milieuvergunningvoorwaarden

5-jaarlijkse rapportage

De exploitant maakt – na advies van deze overlegcommissie - minimaal vijfjaarlijks een rapport over aan de Deputatie teneinde deze in de gelegenheid te stellen een evaluatie te maken van de stand van zaken en de effecten van de getroffen milderende maatregelen om de hinder op een aanvaardbaar niveau te houden.

Dit rapport werd doorgemailed naar de leden van de overlegcommissie op donderdag 22/10/2009. De voorlopige eindversie van het document wordt uitgedeeld op de vergadering.

Enkele leden merken op dat dit zeer laattijdig is om commentaar op te kunnen geven. De heer J. Denecker merkt op dat hij dit rapport reeds opgevraagd had in zijn mail van juli 2009.

De voorzitter merkt op dat in dit rapport geen echt nieuwe dingen zouden mogen staan. Het zou vooral een samenvatting moeten zijn van reeds uitgevoerde acties.

Hij stelt dan ook voor om het rapport nu samen te overlopen. De opmerkingen of voorgestelde aanpassingen die nu naar voor komen kunnen nu al meegenomen door de luchthavendirectie.

De leden krijgen ook nog de kans om tot 20 november opmerkingen te bezorgen aan de secretaris. Zij zal de gegevens groeperen en doormailen naar mevrouw I. Dobbelaere. Op basis van dit alles zal de luchthaven dan een definitief rapport kunnen bezorgen. De voorzitter garandeert dat niet alleen het rapport maar ook alle opmerkingen hierover zullen meegedeeld worden aan de deputatie.

1. Maatregelen in verband met geluid

- Bij de afhandeling van de vliegtuigen dient het gebruik van de APU ...

De afspraken werden opgenomen in de AIP. De AIP werd aangepast naar aanleiding van de milieuvergunning in 2005. Het wordt maandelijks geüpdatet (indien noodzakelijk).

In bijlage 1 wordt aangeduid waar de toestellen kunnen proefdraaien. De heer J. Denecker vraagt zich in welke omstandigheden welke locatie gekozen wordt.

De heer T. Robeyn deelt mee dat er proefgedraaid wordt met de neus in de wind. De omstandigheden zullen opgenomen worden in het document.

Dhr. Coghe merkt op dat sommige cijfers die in het rapport gebruikt worden niet veel zeggen. Pagina 3 van het rapport: er werd ongeveer een 80-tal keer opgetreden. Dit zou beter meer gedetailleerd worden.

- Preferentieel baangebruik :

De luchthavendirectie heeft dit informeel aangekaart bij Belgocontrol. Hiervan zijn geen documenten beschikbaar. Het baangebruik is al vaak het voorwerp van discussie geweest op de overlegcommissies. Er wordt nogmaals benadrukt dat Belgocontrol verantwoordelijk is voor de veiligheid van het luchtvaartverkeer en uiteindelijk is het de piloot die beslist hoe er aangevlogen wordt.

De heer J. Denecker vraagt zich af of hiervoor ook een AIP kan opgesteld worden.
T. Robeyn: Dit kan zomaar niet opgelegd worden aan Belgocontrol, en kan dan ook geen verplichting inhouden om een bepaalde runway te kiezen.
Volgens de heer Denecker kan dit blijkbaar wel in Brussel want daar is er wel een vlucht- en spreidingsplan opgesteld.

De voorzitter beklemtoont nogmaals dat deze commissie alleen aspecten kan aankaarten die binnen het voorwerp van de milieuvergunning vallen. Oostende is trouwens Brussel niet...

Dhr. Robeyn merkt op dat de luchthaven als exploitant ook niet echt gelukkig is met een bijzondere voorwaarde die handelt over een materie waarvoor de luchthaven zelf niet verantwoordelijk is.

De heer J. Denecker merkt op dat er geen beroep werd ingesteld door de luchthaven tegen deze bijzondere voorwaarde. Hij vraagt aan de vertegenwoordiger van de afdeling Milieu-inspectie of deze voorwaarde reeds gecontroleerd werd.

De heer H. Trypsteen merkt op de afdeling Milieu-inspectie de milieuvergunning controleert en niet Belgocontrol.

Dhr. Denecker stelt dat in 2001 door de toen bevoegde minister gesteld werd dat door het plaatsen van Apron 1 er meer overzee zou aangevlogen worden. Desondanks merkt hij dat nog steeds zware vliegtuigen over de stad worden gestuurd door Belgocontrol. Zij houden geen of weinig rekening met de buurt.

2. Maatregelen in verband met geur- en luchthinder

Mevrouw I. Dobbelaere meent zich te herinneren dat in verband met het taxiën naar Apron 1 de heer Onraedt een onderzoek heeft uitgevoerd. Ze heeft hierover evenwel geen schriftelijke stukken teruggevonden.

Monitoring NOx, VOS en geur:

Er werden in mei 2009 verschillende offertes gevraagd om deze bijzondere voorwaarde uit te voeren. Slechts 2 deskundigen hebben een voorstel geformuleerd. Deze voorstellen waren zeer uiteenlopend. Er werd overleg gepleegd met LNE –milieuvergunningen en er werd overeengekomen dat er eerste een theoretische benadering zal uitgevoerd worden van de huidige situatie en de milderende maatregelen. Daarna zullen 2 locaties in de woonzone gekozen worden voor een beperkte monitoring.

Deze voorwaarde werd opgelegd in de milieuvergunning op basis van het MER. In dit MER is er echter uitgegaan van een groeiscenario. Dit groeiscenario is zeker niet volledig gevolgd geworden in de uiteindelijke milieuvergunning. Zoals uit de cijfers van de voorbije jaren blijkt is er sinds 2003 geen stijging geweest van het totaal aantal bewegingen.

De luchthaven zal dan ook bij de deputatie vragen om deze milieuvergunningsvoorwaarde te wijzigen.

De heer J. Denecker vraagt of het fijn stof ook gemeten worden.
Mevrouw Dobbelaere deelt mee dat dit niet vermeld wordt in de voorwaarden.

Milderende maatregelen studie VITO

a) Link tussen het type vliegtuig en de geur.
In de bundel wordt een overzicht gegeven van het type toestellen die niet meer landen in Oostende of die slechts sporadisch in Oostende toekomen.

De heer Denecker merkt terecht op dat in de lijst de toestellen doorstreept zijn maar niet het type vliegtuig. Het is ook niet geweten welke toestellen van het type in de plaats zijn gekomen.

De vergadering acht het aangewezen dat in het definitief rapport de toelichting bij de tabel wordt uitgebreid.

c) taxiën met minder motoren

De heer T. Robeyn deelt mee dat op de taxiweg niet mag gesleept worden voor de veiligheid. Er wordt gesleept tot aan het eind van de Apron. Hij beklemtoont dat de baan in orde is, er is een verschil tussen een verplichting en een aanbeveling. Mocht de baan niet in orde zijn dat zou er geen certificaat afgeleverd worden om te kunnen fungeren als internationale luchthaven.

g) groenzone

De vraag wordt gesteld of een groenzone zomaar kan vervangen worden door loodsen. De heer Coghe deelt mee dat in Frankfurt er wel gebouwen kunnen geplaatst worden op een manier dat er daadwerkelijk gezorgd wordt voor een mooie buffer naar de omgeving.

Hij deelt ook mee dat in verleden er toch wat gemiste kansen zijn geweest om de hinder voor de omgeving aan te pakken. Bij de aanleg van Apron 1 had er moet geëist worden dat er gebruik gemaakt werd van CPU.

Meer in het algemeen pleit hij ervoor dat er bij de luchthaven toch meer rekening zou moeten gehouden worden met milieumaatregelen.

3 Maatregelen in verband met lichthinder

Op de aprons worden de lichten niet uitgezet.

De heer Coghe vraagt zich af of dit niet op halve kracht kan worden gezet als er geen activiteit is op de apron.

Dit is volgens de exploitant technisch niet mogelijk.

Wel wordt de baan- en taxiverlichting enkel aangezet bij vliegbewegingen.

De heer Denecker deelt mee dat volgens de Minister de luchthavens zich zullen inschrijven als CO2 vriendelijke luchthaven. De plaatselijke luchthavendirectie is hiervan blijkbaar niet op de hoogte ?

4 Maatregelen in verband met oppervlakte en bodemverontreiniging

Er werden controleputten geplaatst. Er wordt enkel huishoudelijk afvalwater geloosd. Dit afvalwater is afkomstig van toiletten, kuisen van vloeren en van bel-air. Ook Avia partner loost op de riolering.

Er werd nog geen bemonstering uitgevoerd door de exploitant. Ook Afdeling Milieu-inspectie heeft geen controle uitgevoerd. De heer Trypsteen deelt mee dat AMI bij bedrijven wel spontaan controles uitvoert op bedrijfsafvalwater, maar zeker niet op huishoudelijk afvalwater die geloosd wordt op riolering.

De exploitant deelt mee dat er nog geen lozing gebeurt op de Kalkaert. Volgens de bijzondere voorwaarden dient dit te gebeuren tegen 1/1/2015 maar er zijn nog geen concrete plannen.

Het gebruikt van ontijzelingsproducten wordt bijgehouden door de brandweer. De heer Coghe vraagt zich af welke de-icing producten gebruikt worden op de vleugels. Avia partners is hiervoor verantwoordelijk. De fiche zal opgevraagd worden en bij het definitief rapport gevoegd worden.

5. Varia

1. De deputatie heeft op 9/7/2009 akte genomen van een mededeling kleine verandering. Het voorwerp betreft voornamelijk het vervangen van airco's, plaatsen van een nieuwe noodgroep en de opslag van uitgegraven grond.
2. De heer Denecker verwijst naar zijn mails naar de voorzitter waar hij inzage vraagt in het integrale bronbestand van het geluidsmetnet en de volledig logs m.b.t. aantallen en details van "alle" bewegingen.
Hij deelt mee dat deze vraag ook reeds werd gesteld aan de bevoegde Minister. Hij heeft van niemand een inhoudelijk antwoord gekregen. De Minister antwoordt zelfs niet op een rappelbrief. Indien er geen bevredigend antwoord komt zullen de gegevens "in het kader van openbaarheid van bestuur" via de rechter afgedwongen worden.
3. De heer H. Trypsteen deelt mee dat er voorlopig geen vaststellingen kunnen gedaan worden omdat er nog geen rapporten bezorgd werden.
Hij dringt aan op één globaal milieudossier zoals gevraagd wordt bij GPBV bedrijven. Alle gegevens met betrekking tot de milieuvergunningaanvraag zouden moeten gegroepeerd worden in één globaal dossier. Zo zou vermeden moeten worden dat er gegevens verloren gaan wanneer een persoon weggaat en vervangen wordt door een ander persoon. Hij begrijpt dat dit zal moeten opgebouwd worden maar er dient werk van gemaakt worden.
4. De heer Coghe stelt zich ook vragen bij de manier van rapporteren. Het is belangrijk om de evolutie van de voorbije jaren te zien. Een goede manier van rapporteren is belangrijk voor een correcte opvolging.
Hij vraagt zich ook af welke type de GPU is. Er is waarschijnlijk ook evolutie in deze installaties? De heer T. Robeyn zal de gegevens opvragen bij Avia partner. Hij deelt mee dat het materiaal gekeurd worden en ook een eigen keuring heeft.
5. De heer G. Dufour stelt dat er de voorbije periode in Middelkerke amper sprake was van enige hinder vanwege de luchthaven.

6. Volgende vergadering

De volgende overlegvergadering wordt voorzien op maandag 26/4/2009 om 18u.

De voorzitter sluit de vergadering af omstreeks 19.45 uur.

Oostende 26/10/2009

De secretaris

De voorzitter

B. Bouckaert

K. Dewulf

