

Verslag van de overlegcommissie op maandag 28/10/2010 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

LOGO Brugge-Oostende: de heer Dieter Vanparys (medisch Milieukundige)

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

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

Vertegenwoordiger gemeente Middelkerke: de heer F. Annys (gemeenteraadslid) en milieuambtenaar de heer E. Louwie

Vertegenwoordiger omwonenden Middelkerke : de heer G. Dufoer (milieuraad Middelkerke) en Ronny Van Der Weijde (milieuraad Middelkerke)

Vertegenwoordigers van de exploitant : mevr. K. Verstraete, safety & environment manager, mevrouw P. Inghelbrecht, milieucoördinator, de heer. G. Vanspauwen, algemeen directeur, de heer T. Robeyn, Operations manager,

Verontschuldigd :

LNE, afdeling Milieuvergunningen : de heer L. Goubert

LNE Milieu-inspectie

1. De voorzitter opent de vergadering om 18 u

Op het verslag van de vergadering van 26/04/2010 heeft de heer J. Denecker een opmerking. Na de vergadering werd door mevrouw K. Verstraete een vraag van de heer J. Denecker (proefdraaien) verduidelijkt. Dit werd mee opgenomen in het verslag van de vergadering. Volgens de heer J. Denecker is dit een addendum die niet mag opgenomen worden in het verslag omdat deze toelichting niet op de vergadering zelf werd meegedeeld. De heer J. Denecker deelt mee dat hij niet akkoord gaat met deze verduidelijking. Hier wordt bij de varia verder op ingegaan.

2. Voorstelling nieuwe milieucoördinator

Mevrouw P. Inghelbrecht heeft de taken van mevrouw I. Dobbelaere als milieucoördinator overgenomen. Zij is werkzaam bij het studiebureau Grontmij.

3. Overzicht van de nachtvluchten 2010 en het nachtquotum en de QC 2010.

De cijfers mbt het nachtquotum en de QC en de nachtvluchten tot en met september 2010 worden op de vergadering bezorgd aan de aanwezige leden. (bijlage 1 en 2)

Uit de cijfers kan geconcludeerd worden dat het aantal nachtvluchten voldoet aan de voorwaarden vermeld in de milieuvergunning.

Voor de volledigheid worden zowel de cijfers tussen 23 uur en 7 uur (Nacht volgens Europese regelgeving) en de cijfer tussen 23 uur en 6 uur (Nacht volgens de milieuvergunningsaanvraag) weergegeven.

Ook uit de berekening van de QC voor de toestellen tussen 23 en 06 uur en de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tussen 23.00 u en 06.00 u blijkt dat er voldaan wordt aan de voorwaarden opgelegd in de vergunning.

De cijfers mbt het nachtquotum en de QC en de nachtvluchten tot en met september 2010 worden overhandigd op de vergadering.

Voor de maximum toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbewegingen tussen 23.00 uur en 06.00 uur geldt vanaf 1 januari 2010 een strengere voorwaarde namelijk $QC_{max} = 37$.

Op het overzicht van de geluidshoeveelheid per vliegbewegingen tussen 23.00 uur en 06.00 uur staan twee toestellen met een QC van 63,8 en 67,8. Dit waren zoals reeds werd toegelicht op het vorig overleg de humanitaire vluchten voor Haïti van Artsen Zonder Grenzen.

De toestellen met een QC hoger dan 12 staan aangeduid in het oranje. Zij kunnen niet meer toekomen tussen 23.00 uur en 6.00 uur vanaf 2015.

4. Geurmonitoring

De stand van zaken wordt toegelicht door mevrouw K. Verstraete.

Deze zomer werd er gedurende 3 maanden (half juni tot half september) passieve samplers geplaatst. Ook werd aan verschillende personen gevraagd geurdagboeken bij te houden. De studie wordt uitgevoerd door het VITO, zij hebben ook de vorige studie uitgevoerd. Het rapport wordt tegen eind dit jaar verwacht.

De heer J. Denecker merkt op dat er te laat gestart is met deze studie. Volgens de exploitant was dit onderzoek strikt genomen zelfs niet nodig aangezien deze bijzondere voorwaarde gebaseerd was op de prognoses uit het MER van 2003 en deze prognoses helemaal niet werden gehaald.

Mevrouw K. Verstraete deelt mee dat er een vraag tot wijziging van de voorwaarden werd ingediend omdat het niet duidelijk was wat de overheid met "een beperkte monitoring" bedoelde. Dit diende eerst uitgeklaard te worden voor de studie kon opgestart worden. Zij deelt ook mee dat zij in eerste instantie inderdaad van mening waren dat dit onderzoek niet nodig was omdat de cijfers die in het MER waren vooropgesteld niet gehaald werden. De studie wordt nu uitgevoerd zoals omschreven in het besluit van de deputatie van 1/4/2010. Het bepalen van een studiebureau gebeurde door een openbare aanbesteding

De heer Denecker vraagt zich af hoe de omwonenden werden geselecteerd? Personen die directe hinder ondervinden werden volgens hem niet gecontacteerd. Concreet in de straat achter Aviapartner werd volgens hem niemand gecontacteerd.

Zijn er instructies omtrent de wijze waarop deze geurdagboek dient bijgehouden worden?

Mevrouw K. Verstraete deelt mee dat het VITO de personen die een geurdagboek dienen bij te houden heeft geselecteerd op basis van bepaalde criteria (één van deze criteria is onder andere dat de persoon overdag thuis dient te zijn).

Voor het bijhouden van de geurdagboek zijn er inderdaad bepaalde criteria. Er dient op bepaalde momenten waarnemingen genoteerd worden en als er hinder is dient dit ook genoteerd worden.

De voorzitter deelt mee dat het aangewezen is dat op de volgende vergadering iemand van het VITO het rapport komt toelichten.

De heer Denecker vraagt of personeel van de luchthaven betrokken was bij de uitvoering van de monitoring..

De heer Vanspauwen deelt mee dat het VITO een onafhankelijke onderzoeksorganisatie die erkend is door de Vlaamse Regering als deskundige. Het VITO krijgt volle inzage in alle cijfers en statistieken.

5. Varia

dakpanenschade

Op de vergadering worden de gegevens met betrekking tot de dakpanenschade bezorgd. (bijlage 3)

In 2010 zijn er vijf gevallen van dakpanenschade. Sedert de vorige vergadering zijn er 4 bijgekomen, 2 in Stene, 1 te Middelkerke (Nieuwpoortsesteenweg) en 1 die wat buiten de normale zone gelegen is. Alle gevallen van schade werden hersteld.

Klachten

Mevrouw K. Verstraete deelt mee dat er geen andere klachten gekend zijn.

6. Vragen de heer Denecker

Uitvoering 5-jaarlijkse rapportage met betrekking tot aanpak milieuhinder

De heer J. Denecker vraagt zich af wat er gebeurd is met de opmerkingen die geformuleerd werden op dit document?

Met deze opmerkingen werd rekening gehouden en het rapport werd aangepast. Van dit eindrapport werd in zitting 14.1.2010 door de deputatie akte genomen. Het eindrapport zal meegestuurd worden met het verslag. (bijlage 4)

Proefdraaien van een vliegtuig.

Op de meegestuurde agenda staat dit item verkeerd aangegeven. Zoals reeds in het begin van de vergadering gemeld deelt de heer Denecker mee dat het proefdraaien niet volgens de juiste procedure is uitgevoerd.

Tijdens de vorige vergadering werd door de heer J. Denecker in verband met proefdraaien van een vliegtuig de volgende vraag gesteld; "Op 25 maart 2010 omstreeks 13 uur werden de omwonende voor drie kwartier lang getroffen door geur- en lawaaihinder afkomstig van het proefdraaien van een 40 jaar oud DC8 toestel. Gezien de richting van de wind (170°) was de keuze van deze locatie totaal verkeerd. Men had beter het toestel aan de HLDG BAY 08 nabij de Nieuwpoortsesteenweg gekozen waardoor de uitlaatgassen en het lawaai direct boven de zee werden geblazen."

Mevrouw K. Verstraete deelt mee dat uit contact met de Inspecteur van dienst blijkt dat er wel rekening werd gehouden met de windrichting. De informatie met betrekking tot de windrichting wordt door Belgocontrol aangereikt.

De heer J. Denecker meldt dat zijn gegevens afkomstig zijn van teletekst.

De heer G. Vanspauwen : De inspecteur is de ploegbaas en kan voor zover dit niet in strijd is met de milieuwetgeving beslissingen nemen.

Volgens de heer T. Robeyn worden er regelmatig proeftesten uitgevoerd. De keuze van de locatie is niet enkel afhankelijk van de richting van de wind maar ook van de locatie van de vliegtuigen en of het vliegtuig naar de locatie kan gesleept worden. Er wordt heel veel proefgedraaid en de mate van de hinder is beperkt.

De heer Denecker blijft bij zijn stelling dat niet de juiste keuze is gemaakt. Hij gaat niet akkoord met de verklaring van de exploitant.

De exploitant deelt mee dat de windgegevens zullen opgevraagd worden en als addendum bij het verslag gevoegd zullen worden. (Opgelet! De gegeven uren door de meteodienst van Belgocontrol wordt gegeven in UTC-tijd. Lokale tijd is in deze periode van het jaar +1u).

Ook de vliegtuigen van Ghana, die momenteel niet mogen vertrekken, dienen regelmatig proef te draaien. De heer Vanspauwen verduidelijkt de status van deze vliegtuigen. Het betreffen vliegtuigen waarvan de AOC's (Air Operators Certificate) zijn ingetrokken. Dit is een vergunning die de nationale luchtvaartautoriteit uitdeelt. Dit betekent niet dat de vliegtuigen niet luchtwaardig zijn.

Als de AOC's terug toegekend zijn kunnen ze naar Ghana terugvliegen. Deze vliegtuigen zullen waarschijnlijk niet meer terugkomen. Ze staan op een zwarte lijst en daar geraak je niet gemakkelijk van af.

Zolang zij niet vertrekken moeten onderhouden worden en zullen ze moeten proefdraaien.

De heer J. Denecker deelt mee dat Ghana op een zwarte lijst staat in Amerika.

7. Varia

De heer J. Denecker

- Stand van zaken CO2 neutrale luchthaven.

De Minister heeft het volgende verklaard in een parlementair vraag.

HILDE CRÉVITS

VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

ANTWOORD

op vraag nr. 852 van 17 juli 2008

van JEF TAVERNIER

1. De luchthaven Oostende is lid van ACI Europe. Voor zover bekend is de luchthaven Kortrijk-Wevelgem niet aangesloten.
De CO2-reductiedoelstelling werd op 19 juni 2008 in Parijs goedgekeurd door de algemene vergadering van ACI Europe. Deze reductie is een collectief en vrijwillig engagement van de ACI-leden.
2. Dit schema zal binnen het plan door ACI Europe worden opgesteld. Voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem kan ik in dit verband geen verbintenissen aangaan.
De luchthaven Oostende zal aan dit schema deelnemen voor zover het relevant zal zijn voor haar specifieke activiteiten.
3. Het spreekt voor zich dat de nieuwe, aan te trekken exploitant van de luchthaven de milieudoelstellingen dient op te volgen, en zal worden aangezet om zelf een milieubeleidsplan uit te werken.
Gezien er nog geen schema bekend is, is het moeilijk om hierrond reeds concrete afspraken in het bestek op te nemen.
4. De naleving van de milieuvergunning en de toepassing van de "best practices" inzake CO2-reductie zullen vanzelfsprekend mee in het bestek worden opgenomen en bij de evaluaties van de offertes worden betrokken.

De heer Vanspauwen deelt mee dat de luchthaven Oostende inderdaad lid is van ACI Europe. ACI is een koepelorganisatie en geen controlerende organisatie.

De CO2-resolutie werd op een algemene vergadering van de ACI per handopsteking goedgekeurd.

De luchthaven is voorstander van duurzame ontwikkelingen. Maar deze zijn maar mogelijk als er geïnvesteerd wordt. Een aantal luchthaven zijn op dit gebied koplopers maar zij verdienen ook meer geld.

Voor het behalen van deze doelstelling moet een serieus actieplan opgesteld worden maar daarvoor beschikt de luchthaven over onvoldoende middelen.

In het verleden werden al verschillende studies uitgevoerd onder meer naar het plaatsen van zonnepanelen op de oude gras piste. Dit werd niet weerhouden omwille van de reflectie. Ook werd er onderzocht om op een nieuwe loods zonnepanelen te plaatsen. De loods werd echter nooit gebouwd.

Op de vergadering van ACI werd enkel beslist dat iedereen bereid is de stap naar duurzame ontwikkeling te zetten.

Volgens Mevrouw P. Inghelbrecht dient in het geheel van het bekomen en streven naar CO2-neutraliteit de focus niet enkel op zonnepanelen te liggen, maar het dient globaal benaderd te worden en dit volgens de principes van Trias Energetica (principes gehanteerd bij duurzaam bouwen). Dat betekent dat hoogste prioriteit gegeven wordt aan het voorkomen van verbruik (door bv. doorgedreven isolatie, beglazing, ...) , vervolgens het voorzien van duurzame bronnen (waaronder zonnepanelen) en als laatste stap het optimaliseren van verbruik(energie-efficiënte systemen). Op de luchthaven is er zeker nog potentieel voor de eerste stap

De heer Denecker antwoordt dat duurzaamheidsbeleid meer en breder is dan zonnepanelen plaatsen. Hij vindt het ook zeer jammer dat de luchthavendirectie zich van de opvang en het hergebruik van regenwater afgemaakt heeft door middel van een derde milieuvergunningwijziging.

Mevrouw K. Verstraete vindt deze opmerking eenzijdig. De opvang en hergebruik van regenwater maakt wel degelijk deel uit van het concept bij nieuwe projecten, maar om de huidige situatie te wijzigen is geen budget.

- Vraag om kaarten te gebruiken met een hogere resolutie.

De kaarten die gebruikt worden in de geluidsstudie beschikken over een hoge resolutie.

- Vraag om de contouren te berekenen op $L_{aeq,24 h} > 60 \text{ db(A)}$

De heer Denecker licht zijn vraag toe: Uit een studie van Zwitserland blijkt er verband te zijn tussen de mortaliteit rond hartziekten in functie van geluidsniveau's. Ik had graag geweten hoeveel potentieel gehinderden aanwezig zijn binnen deze geluidscontour.

De exploitant deelt mee dat dit veel geld zou kosten. Er zullen geen nieuwe documenten opgemaakt worden waarvan niet kan aangetoond worden dat het een meerwaarde betekent.

De voorzitter voegt eraan toe dat de exploitant ertoe gehouden is de voorwaarden uit zijn milieuvergunning na te leven. Wie van oordeel is dat die voorwaarden niet volstaan kan steeds een gemotiveerd verzoek tot wijziging voorwaarden indienen bij de deputatie.

- Waarom voert KUL de geluidsstudie uit?

Ook deze aanduiding gebeurde via openbare aanbesteding. Deze aanduiding werd gecoördineerd vanuit Brussel. Er is een contract voor 3 jaar.

8. Volgende vergadering

De volgende overlegvergadering wordt voorzien op maandag 2/5/2011 om 18u.

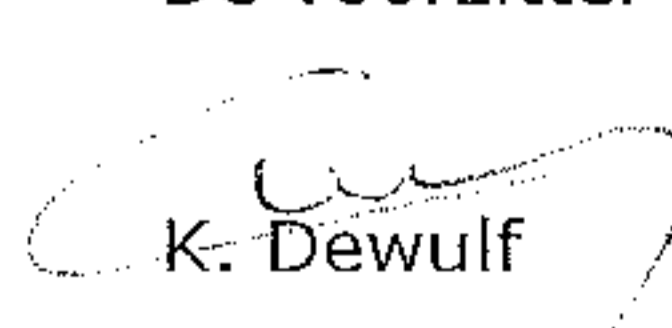
De voorzitter sluit de vergadering af omstreeks 19.45 uur.

Oostende 25/10/2010

De secretaris


B. Bouckaert

De voorzitter


K. Dewulf

- Bijlage 1: Overzicht nachtvluchten eerste drie kwartaal 2010 (aanwezig ontvangen)
- Bijlage 2: overzicht nachtquotum en QC eerste drie kwartaal 2010 (aanwezige ontvangen)
- Bijlage 3: dakpanenschade eerste drie kwartaal 2010 (aanwezige ontvangen)
- Bijlage 4: 5 jaarlijkse rapportage met betrekking tot aanpak milieuhinder (eindversie)

ADDENDUM

Windgegevens met betrekking tot het proefdraaien van een vliegtuig op 25 maart 2010 omstreeks 13 uur.