

Verslag van de overlegcommissie op maandag 2/05/2011 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

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

Vertegenwoordiger Middelkerke: de heer E. Louwie, milieuambtenaar Middelkerke:

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

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

Vertegenwoordigers van de exploitant : mevr. K. Verstraete, safety & environment manager, de heer G. Vanspauwen, extern milieucoördinator mevrouw P. Ingelbrecht

LNE afdeling Milieu-inspectie: de heer K. Mergaert

De heer G. Geentjens, geluidsdeskundige K.U. Leuven

Mevrouw I. Bilsen, deskundige geur, VITO

Verontschuldigd :

LNE, afdeling Milieuvergunningen : de heer L. Goubert

dhr. R. Van der Weijde en mevrouw E. Blomme (milieuraad Middelkerke)

1. De voorzitter opent de vergadering om 18 u

Het verslag van de vergadering van 25/10/2010 wordt goedgekeurd.

De heer J. Denecker vraagt zich af wat de excelfile met betrekking tot de windrichting betekent.

Mevrouw K. Verstraete deelt mee dat naar aanleiding van de discussie die vorige vergadering gevoerd werd in verband met proefdraaien, er was overeengekomen dat de windgegevens zullen opgevraagd worden aan Belgocontrol en als addendum bij het verslag gevoegd zullen worden.

Volgens de heer J. Denecker bevestigen deze gegevens zijn standpunt dat er een verkeerde locatie werd gekozen om te proefdraaien. De gegevens die bezorgd werden weerleggen zijn mening niet.

De voorzitter deelt mee dat deze discussie reeds gevoerd werd en de meningen gekend zijn.

2. De heer Koen Mergaert is de nieuwe vertegenwoordiger van LNE- afdeling Milieu-inspectie.

3. Overzicht van de nachtvluchten 2010 en het nachtquotum en de QC 2010 en overzicht van de nachtvluchten en het nachtquotum en de QC van het eerste kwartaal van 2011.

De cijfers met betrekking tot het nachtquotum en de QC en de nachtvluchten van 2010 werden bezorgd met de uitnodiging.

De cijfers mbt het nachtquotum en de QC en de nachtvluchten van het eerste kwartaal van 2011 worden overhandigd op de vergadering. (bijlage 1 en 2).

Uit de cijfers van 2010 kan geconcludeerd worden dat het aantal nachtvluchten voor de toestellen meer dan 6 ton terug wat gestegen is. (2009: 530 en 2010: 602 vluchten).

Het aantal nachtvluchten voor toestellen tot en met 6 ton is gedaald tot 29.
Er kan voldaan worden aan de voorwaarden vermeld in de milieuvergunning voor wat betreft het aantal nachtvluchten namelijk

Voor de commerciële vluchten in de periode tussen 23 u en 6 u gelden volgende beperkingen:

1. voor civiele subsonische straalvliegtuigen: maximum 270 commerciële bewegingen/kwartaal en 1080 bewegingen/ jaar
2. voor toestellen < 6 ton: maximum 38 bewegingen/kwartaal en 152 bewegingen/jaar

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 maximum toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbewegingen tussen 23.00 uur en 06.00 uur:

- Tot 31 december 2009: $QC_{max} = 82$
- Van 1 januari 2010 tot 31 december 2014: $QC_{max} = 37$
- Vanaf 1 januari 2015: $QC_{max} = 12$

De QC (Quota Count) wordt bepaald als volgt:

$$QC = 10^{(G-85)/10}$$

met G = maatstaf voor het bij de landing of het opstijgen gemeten geluidsniveau uitgedrukt in EPN (dB)

Voor de maximum toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbewegingen tussen 23.00 uur en 06.00 uur geldt vanaf 1 januari 2010 een strengere voorwaarde namelijk $QC_{max} = 37$.
Uit het overzicht van de geluidshoeveelheid per vliegbewegingen tussen 23.00 uur en 06.00 uur blijkt dat er twee toestellen met een QC van 63,8 en 67,8 vertrokken zijn vanuit de luchthaven. Dit waren humanitaire vluchten voor Haïti van Artsen Zonder Grenzen (reeds toegelicht).

De toestellen met een QC hoger dan 37 kunnen niet meer toekomen tussen 23.00 uur en 6.00 uur of ze moeten blijven staan tot na 6.00 uur om te kunnen opstijgen.

De totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tussen 23 en 06 uur mag nooit meer bedragen dan 25.100.
De totale QC vertrek bedraagt 2935,4.

De heer J. Denecker vraagt zich af wie deze QC's berekent.

Mevrouw K Verstraete deelt mee dat dit door de luchthaven zelf wordt berekend aan de hand van de vaste formules en de boordgegevens van het vliegtuig (noise certificate).
De heer J. Denecker merkt op dat op de lijst enkele toestellen staan die een QC hebben van net onder de 12. Kunnen deze berekeningen en boorddocumenten ingekeken worden?

De heer G. Vanspauwen ziet hiervan het nut niet in. De boorddocumenten zijn eigendom van de luchtvaartmaatschappij en deze kunnen niet zomaar vrijgegeven worden.

De voorzitter deelt mee dat deze vraag officieel kan gesteld worden.
Volgens de heer J. Denecker zijn dit toch geen geheimen, het betreft technische gegevens van een vliegtuig. Er kan geen economisch belang geschaad worden.

4. Toelichting van de geluidscontouren en geluidsmetnet.

Het rapport van de geluidscontouren voor het jaar 2010 wordt overhandigd op de vergadering. Mevrouw K. Verstraete deelt mee dat dit document samen met de toelichting van het geluidsmetnet volgende week op de website zal geplaatst worden.
http://www.ost.aero/nederlands/passagier_bezoeker/documents/Jaarrapporteringgeluidsmetnet2010.pdf

http://www.ost.aero/nederlands/passagier_bezoeker/documents/GeluidscontourenrondLuchthavenOostende2010_000.pdf

De heer G. Geentjens geeft toelichting bij de rondgedeelde documenten. (de presentatie wordt meegestuurd: bijlage 3))

De vlarem verplichte berekeningen

- Berekenen van 4 soorten geluidscontouren met INM
 - Lday- contouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dB(A)
 - Levening - contouren van 50, 55, 60, 65, 70 en 75 dB(A)
 - Lnight - contouren van 45, 50, 55, 60, 65 en 70 dB(A)
 - Lden – contouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dB(A)
- Bepalen van het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de Lden – contourzones van 55, 60, 65, 70, 75 dB(A)
- Afdrukken van geluidscontouren op schaal 1:25.000

De contourberekeningen gebeuren met het 'Integrated Noise Model' van de Amerikaanse 'Federal Aviation Administration' (FAA), versie 6.0c.

De heer G. Geentjens deelt mee dat er een nieuwe versie voorhanden is die waarschijnlijk volgend jaar zal gebruikt worden.

Het totaal aantal vluchten is met 1% toegenomen (komt op 37.874, in 2009: 37.360). Het aantal grote toestellen daalde ten opzichte van 2009.

Er wordt een toename met 11% vastgesteld van het totale nachtverkeer. 704 nachtbewegingen in 2010. Het aantal de nachtvluchten van toestellen >6ton steeg van 530 in 2009 naar 602 in 2010. Voor de toestellen van <= 6ton is er een status quo. Net zoals de vorige jaren is het helikopterverkeer niet opgenomen in de simulaties.

Sinds 1/1/2010 bedraagt de maximale QC 37 waardoor de oudere 747-200 toestellen niet meer kunnen vertrekken tijdens de operationele nachtperiode (23h-6h)

Wat betreft het baangebruik in 2010 blijkt dat baan 26 voor 66,5% (2009: 71,6%) wordt gebruikt. Dit is een daling ten opzichte van 2009.

Wanneer naar het baangebruik wordt gekeken van de toesteltypes B747 en DC86, de toesteltypes die de grootste impact hebben op de geluidscontouren, dan blijkt dat voor het jaar 2010 het gebruik van baan 26 gelijk was aan 55% (70% in het jaar 2009)

Geluidscontouren

L_{DAY}

De geluidscontouren zijn duidelijk kleiner geworden aan beide zijden van de luchthaven. De geluidscontouren zijn afgenomen door de sterke daling aan het aantal B747 en DC86 vluchten.

Ondanks de afname van het aantal vluchten met deze type vliegtuigen, blijven ze samen nog steeds voor de belangrijkste bijdrage zorgen.

L_{EVENING}

Er is een afname van de contouren met 15% ten opzichte van 2009

L_{NIGHT}

Er is afname van de contouren met ongeveer 22%.

De voorbije jaren werden deze contouren hoofdzakelijk bepaald door het toestel B747. Door de strengere QC-limiet sinds 1/1/2010 kunnen de oudere types van deze vliegtuigen (B747-200) echter niet meer vertrekken tussen 23h-6h. Enkel in het uur tussen 6-7h, wat ook inbegrepen is in de L_{NIGHT} contouren, is dit nog toegelaten.

Deze vliegtuigen hebben wel veel geland op de 08 tijdens de nacht. Dit verklaart de uitstulping in de zee (kant Middelkerke).

L_{DEN}

Er is ook een globale afname van de contouren met 19%.

Hetzelfde kan gesteld worden voor wat betreft de oude parameter L_{DN} , zoals vroeger bepaald in de Vlarem uitgezonderd de lob ten gevolge van de landingen op baan 08.

Wat betreft het aantal potentieel sterk gehinderden kan er voor de parameter L_{DN} vastgesteld worden dat er een afname is tot 403 inwoners. (713 in 2009). Dit is een afname met 44%.

Dit werd berekend met de bevolkingsgegevens van 1 januari 2001 zoals opgelegd in de bijzondere voorwaarde van de vergunning. In de milieuvergunning werd een maximum opgelegd van 2700 potentieel sterk gehinderden.

In het rapport wordt echter ook telkens rekening gehouden met de meest recente bevolkingsgegevens.

Op basis van bevolkingsgegevens van 1 januari 2008 bedraagt het aantal potentieel gehinderden 401.

Voor de parameter L_{DEN} wordt een afname van het aantal potentieel sterk gehinderden vastgesteld van 30% ten opzichte van het jaar 2009.

Het aantal potentieel sterk gehinderden bereikte voor het jaar 2010 het laagste niveau sinds het jaar 2000.

Overeenkomst berekeningen -metingen

Wat betreft de 4 geluidsmetposten merkt de heer G. Geentjens nog op dat er een zeer goede overeenkomst is tussen de berekende waarde en de gemeten waarde. Een afwijking van 2 dB(A) is aanvaardbaar.

Enkel voor meetpost 4 is de afwijking net geen 2 dB(A).

De heren E. Louwie en G. Dufour merken op dat er rond meetpost 4 te Middelkerke grote werken bezig zijn. Vanaf vroeg in de morgen zijn er al vrachtwagens die aan- en afrijden. De milieuambtenaar de heer E. Louwie deelt mee dat er geen klachten gekend zijn. De werken zullen nog duren tot half 2011.

Geluidsmetnet

De heer G. Geentjens verduidelijkt het begrip geluidsevent.

De meetposten hebben goed gewerkt namelijk meer dan 98%.

De heer Geentjens licht de verdeling per L_{Amax} -klasse – NMT1 toe.

Hieruit blijkt dat er vooral een toename is van toestellen met een lager L_{Amax} -klasse. Het zijn de hogere klassen die bepalend zijn voor de geluidscontouren.

De heer D. Coghe vraagt of er gegevens gekend zijn van het gemiddeld achtergrondlawaai. De heer G. Geentjens deelt mee dat voor alle meetposten het omgevingslawaai gekend is. Dit staat vermeld in het rapport.

5. Toelichting geurstudie

Deze geurstudie werd aan alle leden voor de vergadering bezorgd. Mevrouw I. Bilsen licht de studie toe. (presentatie zie bijlage 4).

Vragen?

De heer J. Denecker:

In de samenvatting wordt vermeld dat tengevolge van de doorgevoerde maatregelen, de geurwaarnemingspercentages, de hinderpercentages, de stankhinderindices en de gemiddelde VOS concentraties laag zijn in vergelijking met de waarden die in 2003 gemeten werden.

Bij deze maatregelen wordt onder andere het vermijden van vliegtypes met hoge geuremissies, het beperken van stilstanden op het platform, het beperken van het gebruik van APU's, de optimalisatie van de keuze van de plaats van de geurveroorzakende activiteiten en van de vliegtuigbewegingen op de grond, het aanleggen van een buffer, ... Dit zijn geen maatregelen die de luchthaven actief heeft uitgevoerd. Er zijn bepaalde ogenblikken (na uitvoering van de studie) nog oude toestellen toegekomen. De luchthaven heeft geen actief beleid gevoerd om deze toestellen te weigeren.

Mevrouw I Bilsen deelt mee dat zij hebben vastgesteld dat deze types niet meer voor komen.

De heer J. Denecker:

Ook niet alle milderende maatregelen van de studie van 2003 werden uitgevoerd. Dit is nochtans verplicht. In puntje f van de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning staat het volgende vermeld: " alle milderende maatregelen moeten uitgevoerd worden". Onder andere het aanleggen van buffers kon eigenlijk perfect uitgevoerd worden. Enkele percelen in de omgeving van de luchthaven staan onder voogdij van de Vlaamse Regering, die ook uitbater is van de luchthaven. De luchthaven neemt geen initiatief om bufferzones te voorzien.

De heer G. Vanspauwen deelt mee dat er plannen zijn om een extra groengordel aan te leggen. De bomen zullen aangeplant worden in het najaar. Het plan werd opgesteld in overleg met de stad.

Volgens de heer G. Vanspauwen bevestigt de studie wat er de laatste jaren werd waargenomen. In 2003 was er inderdaad af en toe erge geurhinder. Dit wordt nu objectief vastgesteld in het rapport. Op basis van dit onderzoek blijkt dat de luchthaven goed bezig is en hij benadrukt nogmaals dat er geen actief beleid gevoerd wordt om oude toestellen toe te laten. Er is inderdaad een natuurlijke evolutie naar minder hinderlijke toestellen.

Vragen de heer J. Denecker in verband met de geurdagboeken?

Bij de vorige studie waren er 60 kandidaten die een geurdagboek bijhielden, nu maar 29 waarvan er 6 zijn afgehaakt. Zijn de resultaten dan wel vergelijkbaar? Het is ook opvallend dat in de zone waar vroeger de meeste hinder werd vastgesteld, er 6 kandidaten zijn weggevallen.

Mevrouw I Bilsen deelt mee dat de methode die gehanteerd wordt hetzelfde is als voor alle geurstudies die uitgevoerd worden. Het feit dat enkele kandidaten hebben afgehaakt is niet de verantwoordelijkheid van haar. De omwonenden werden maandelijks gecontacteerd met de vraag hun gegevens te bezorgen.

Voorliggende studie is beperkt tot 500 m rond de luchthaven conform de opgelegde bijzondere voorwaarde. In 2003 was deze straal ongeveer 3 km.

De heer J. Denecker merkt op dat in 1 straat geen enkel persoon werd gecontacteerd. De mensen hebben hem dit komen zeggen.

Hij deelt ook mee dat hij niet alle mensen in deze straat zelf gecontacteerd heeft.

Ook de periode waarin de studie werd uitgevoerd is niet dezelfde als in 2003. In 2003 werd er in de maand april het onderzoek uitgevoerd. Vorig jaar was dit gedurende de zomer. Er is dan minder vrachtverkeer.

Volgens de heer G. Vanspauwen is er een piek van de cargo in december. Maar er is zeker een absolute piek van vluchten in de zomer.

Het dient toch nog eens aangehaald dat er veel minder geurhinder is dan vroeger. Er werden ook geen klachten ingediend met betrekking tot geurhinder.

De heer J. Dereu is directe omwonende van de luchthaven en bevestigt dit.

In verband met de bijkomende waarnemingen merkt de heer J. Denecker op dat van de 1027 waarnemingen er 807 afkomstig waren van 4 personen en deze hebben telkens geen geur waargenomen. Bij de 220 andere waarnemingen is er wel waarnemingen van geur.

Mevrouw I. Bilsen bevestigt deze vaststellingen en deelt ook mee dat in de studie het volgende wordt vermeld:

" Bij de interpretatie van de resultaten de figuren moet erop gewezen worden dat de verschillende deelnemers hun geurdagboeken op verschillende ogenblikken invulden. Ook hebben enkele deelnemers bij de waarneming waarbij het opstijgen, landen of overvliegen van den vliegtuig genoteerd werd, maar geen geur aanwezig was, alle vliegbewegingen in rekening gebracht."

De resultaten geven wel een beeld van de intensiteit van de geurwaarnemingen.

De heer K. Mergaert deelt mee dat wat hij hier hoort nogal ver gaat. Het VITO is door de overheid erkende deskundige en de onafhankelijkheid, deskundigheid en neutraliteit van het VITO kan dan ook niet zomaar in vraag worden gesteld.

De heer J. Denecker vraagt om officieel in het verslag op te nemen dat hij niet akkoord gaat met de studie om volgende redenen:

1. Er werden waarnemingen genoteerd als er geen vliegtuigen waren
2. De vrijwilligers zijn niet gekend?
3. De deelnemers van de vorige keer werden niet of onvoldoende gecontacteerd.
4. De bevindingen worden gebaseerd op 4 personen (recordhouders) die de meeste waarnemingen hebben genoteerd met een eigenaardig resultaat. Deze waarnemingen zijn doorslaggevend voor de conclusie.

De heer D. Coghe vraagt zich af of de stofdeeltjes gemeten werden. Volgens hem is er meer gevaar van de stoffen die niet voor geur zorgen. Wat niet wordt waargenomen kan soms meer toxisch zijn? Zou dit niet verder onderzocht kunnen worden?

Voorliggende studie heeft enkel betrekking op VOS en geur. Een andere studie werd niet opgelegd.

De heer J. Denecker vraagt naar de kostprijs van de studie.

De voorzitter is van oordeel dat die vraag buiten het bestek van deze overlegcommissie valt.

6. Varia

dakpanenschade

Sinds de vorige vergadering zijn er geen gevallen bijgekomen.

Groenzone

In verband met het aanleggen van groen/bufferzones wenst de heer J. Dereu nog het volgende mededelen. De luchthaven zelf kan in zones waarvan zij geen eigenaar is geen bufferzones of groenzones aanleggen. Het College van Burgemeester en Schepenen zal een groenzone aanleggen maar is nog geen eigenaar van de gronden. De eigenaar wenst niet te verkopen. Er zijn stappen ondernomen om deze eigenaar te onteigenen.

De oefenrenbaan is eigendom van de VLM en is niet bebosbaar vermits er een bufferbekken aanwezig is die zorgt voor de afwatering van hemelwater. Deze kan niet verwijderd worden. Daarenboven is er een BPA die stelt dat er geen hoogstammige bomen mogen geplaatst worden vermits deze vogels aantrekt die de veiligheid van de vliegtuigen in het gedrang kunnen brengen.

7. Volgende vergadering

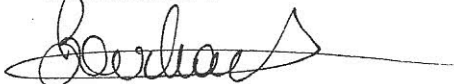
De volgende overlegvergadering wordt voorzien op maandag 24/10/2010 om 18u.

De voorzitter sluit de vergadering af omstreeks 19.50 uur.

Oostende 2/5/2011

De secretaris

B. Bouckaert



De voorzitter

K. Dewulf

