

Verslag raadscommissie Ad-Hoc en IGS van 25 september 2013

Openbare zitting:

Aanwezige leden: Koen Van Roey (Voorzitter), René De Becker, Julia De Coster, Erwin Cleopater, Tom Jespers, Katrijn Willems en Mia Vandevelde (leden raadscommissie)
Marinus Van Greuningen (leden raadscommissie met raadgevende stem)

Verontschuldigde leden: Melody Debaetselier

Afwezige leden: Roger Broos en Jana Nevens

Aanwezigen in het kader van het dossier :

Chris Taes burgemeester, Kristien Goeminne schepen
Jan Van Der Cruysse woordvoerder BAC en 2 collega's

Start vergadering 20:00 uur

Onderwerp : Luchthaven Brussel Nationaal: 'minder hinder' plan

Voorzitter de heer Koen Van Roey opent de vergadering en verwelkomt iedereen. De vergadering wordt voorafgegaan door een algemene toelichting van BAC over de werking van de luchthaven, met cijfergegevens over het aantal bewegingen, de toekomstvisie en – plannen en een korte toelichting van de geluidscontouren. Daarna wordt het bestaande 'minder hinder'-plan d.d. 29 juni 2009 besproken.

Ieder raadslid heeft een informatiebundel ontvangen met het oorspronkelijke 'minder hinder'-plan d.d. 6 juni 2007, het aangepaste 'minder hinder'-plan d.d. 29 juni 2009, een plan van de luchthaven en een toelichting betreffende het baangebruik op Brussel-Nationaal door de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Al deze documenten worden in bijlage aan dit verslag toegevoegd.

De vertegenwoordigers van BAC geven hun toelichting aan de hand van een ppt-presentatie. De presentatie werd opgevraagd en zal doorgestuurd worden naar de raadsleden zodra deze voor handen is.

Jaarlijks wordt de BRUtrends uitgebracht met statistieken over de activiteiten op en rond de luchthaven van Brussel. Hierin staan gedetailleerde cijfergegevens over de bewegingen op de luchthaven, passagiers, cargo, transport, politie- en douaneaangelegenheden, profiel van de passagier en tewerkstelling. De meest recente gegevens kan men raadplegen via <http://www.brusselsairport.be/nl/corporate/statistics/>. Dit cijfermateriaal werd kort toegelicht.

De baan waar Kortenberg rechtstreeks hinder van ondervindt, is de 07R/25L. Deze baan wordt bij voorkeur (85% van de tijd (als de weerssituatie dit toelaat)) als landingsbaan gebruikt. De 07L/25R is de voornaamste opstijgbaan. Luchthaven Brussel Nationaal vervoert zo een 19 miljoen passagiers per jaar en zorgt voor een tewerkstelling van 18.000 directe en 20.000 indirecte jobs.

Er werden 2 grote infrastructuurwerken gepland: de bouw van een connector gebouw (zodanig dat de passagiers bovengronds van pier B naar pier A kunnen gaan) en de bouw van pier A west. De bouw van het connector gebouw zal hoogst waarschijnlijk afgerond zijn in maart 2014. De bouw van pier A west is voor onbepaalde tijd uitgesteld gezien de tegenvallende groei resultaten van de activiteit op de luchthaven.

De impact van de luchthaven op het milieu (milieu- en energiebeleid, energie, lucht, afval, geluid, mobiliteit, water en bodem) wordt jaarlijks gepubliceerd in een milieurapport en kan geraadpleegd worden op http://www.brusselsairport.be/nl/env/year_report/ .

BAC is een mobiliteitsvisie aan het uitwerken voor de passagiers en het eigen personeel. 80% van het personeel komt met de eigen wagen naar het werk. De mobiliteitsvisie omvat onder meer de bouw van 4 nieuwe tramlijnen van het buitengebied naar de luchthaven, een extra rechtstreekse weg van de E40 naar de luchthaven en een betere dienstregeling van het openbaar vervoer in en rond de luchthaven. Al deze ideeën maken deel uit van de lange termijn visieplanning, maar zijn nog absoluut niet concreet uitgewerkt.

Jaarlijks wordt een geluidsrapport en geluidscontouren gemaakt die kunnen geraadpleegd worden op <http://www.brusselsairport.be/nl/env/> . Voor de opmaak van de geluidscontouren wordt het geluid van de overlast tijdens de avond (L_{evening} : 19u-23u) en de nacht (L_{night} : 23u-7u) zwaarder doorgerekend dan het geluid tijdens de dag periode (L_{day} : 7u-19u). Om de L_{den} te berekenen wordt de bij de $L_{\text{evening}} + 5\text{dB}$ en bij de $L_{\text{night}} + 10\text{dB}$ geteld. De operationele dag periode loopt van 6u-23u en de nacht periode van 23u-6u. Dit betekent dat de operationele dag en nacht periode van de luchthaven niet samenvalt met de dag, avond en nacht periode zoals gedefinieerd in de Vlarem wetgeving en zoals gebruikt wordt voor de opmaak van de geluidscontouren. De geluidscontouren worden door een erkend, onafhankelijk studie bureau opgesteld volgens het INM rekenmodel. Er staan 2 meetstation op het grondgebied van Kortenberg.

Het aantal bewegingen op de luchthaven telde in het jaar 2000 nog 325.000 per jaar. Met het faillissement van Sabena is dit aantal bewegingen zeer drastisch gedaald. Vorig jaar in 2012 telde men 223.431 bewegingen op de luchthaven wat nog steeds een heel stuk minder is dan in 2000. De bezettingsgraad van de vliegtuigen is wel sterk gestegen in de loop der jaren.

Conform de milieuvergunning van Brussels Airport van 2004 zijn er maximaal 16.000 slots voor nachtvluchten voorzien, waarvan 5.000 voor vertrek. Momenteel worden deze slots niet opgebruikt. Ongeveer 2/3 van de vertrekken gebeuren tussen 6u en 7u 's morgens.

Het preferentieel baangebruikschema is vertrekken vanop de 25R/07L en landen op de 25L/07R. Op zaterdag en zondag is het preferentieel baangebruik als volgt: vertrekken vanop de 25R/07L of 02/20 en landen op de 25R/07L of 25L/07R. 85% van de tijd wordt dit schema gehandhaafd. Wanneer de meteorologische omstandigheden het niet toelaten wordt vertrokken vanop de 25L/07R en dan wordt Kortenberg overvlogen op een hoogte van 2.3 km. Dit jaar is er uitzonderlijk veel oostenwind geweest, waardoor er dubbel zoveel gebruik is gemaakt van de alternatieve configuratie van stijgen en landen.

Mia Vandervelde en Henk Cuypers (van Decibel 25L) vroegen een toelichting over de aangekondigde wijziging van de windnormen. De nieuwe windnormen lijken minder streng te zijn waardoor het preferentieel baangebruik langer zal kunnen gebruikt worden alvorens te moeten overstappen op het alternatief baangebruik. De vertegenwoordigers van BAC konden over de nieuwe windnormen geen tekst en uitleg geven gezien zij die zelf wel al hadden gevraagd aan de bevoegde minister, maar tot dusver nog niet hadden ontvangen. De burgemeester, Chris Taes, heeft tot 3 maal toe tevergeefs tekst en uitleg gevraagd aan minister Whatelet. Conform het Koninklijk Besluit van 15 maart 2002, is het de ombudsdienst die bevoegd is om de vragen en klachten van omwonenden te beantwoorden en hen te informeren wat het baangebruik op Brussel-Nationaal betreft. Bij monde van Juan Torck,

ombudsman bij de ombudsdienst heeft de burgemeester de gevraagde informatie gekregen (zie bijlage). Deze informatie werd overhandigd aan de vertegenwoordigers van BAC en aan de bewonersgroep Decibel 25L.

Bijkomend uitte Mia Vandervelde haar bekommernis over de veiligheid op de luchthaven, wanneer deze windnormen minder streng zouden worden. De nieuwe windnormen zouden er gekomen zijn na een grondige studie. BAC heeft deze studie opgevraagd, maar nog niet ontvangen.

Verder werd gevraagd hoe een baanwissel in de praktijk gebeurt en als deze geen mogelijk gevaarlijke situatie met zich meebrengt. BAC verduidelijkte dat een baanwissel steeds 30 minuten op voorhand wordt voorbereid door de luchtverkeersleiding en bijgevolg geen gevaarlijke situaties met zich meebrengt. Het is enkel in geval van een plots onweer dat die periode van 30 minuten niet kan gerespecteerd worden.

Verder wenste men eveneens te weten hoe de concurrentiepositie van Zaventem zich verhoudt tot de luchthaven van Charleroi? De luchthaven van Charleroi wordt zwaar gesubsidieerd en momenteel loopt er een onderzoek als deze betoelaging wel gerechtvaardigd is.

Vervolgens werd het huidige 'minder hinder' plan punt voor punt besproken.

- 1) Het aantal slots voor de nachtperiode is momenteel geplafonneerd op 16.000. Punt 1 moet aangepast worden met de vermelding dat het huidige aantal slots voor de nacht zeker niet mag verhoogd worden.
- 2) Blijft behouden
- 3) Blijft behouden, gezien het besluit voor de beboeting wel degelijk bestaat, maar er werden tot dusver nog geen uitvoeringsbesluiten gemaakt.
- 4) Blijft behouden, de bekommernis blijft. Volgens BAC is de verlenging van de startbaan 25L niet meer aan de orde. Luchthaven Zaventem mikt niet op het marktsegment om de zeer grote vliegtuigen te ontvangen, zij zien meer heil in de kleinere type vliegtuigen met een hogere bezettingsgraad en die naast passagiers, ook een deel cargo vervoeren.
- 5) Mag geschrapt worden.
- 6) De betere samenwerking met andere luchthavens blijft belangrijk, maar 'met het oog op een betere spreiding van cargo' mag geschrapt worden.
- 7) Blijft behouden
- 8) Blijft behouden
- 9) Moet vervangen worden door: 'Het zo geluidsarm mogelijk inrichten van de proefdraaiplaats en verder beperken van grondlawaai.'
Het proefdraaien gebeurt momenteel op een vaste afgesproken plaats conform de milieuvergunning van 2004. Deze plaats werd in samenspraak met milieu-inspectie bepaald. De vliegtuigen moeten tijdens het proefdraaien met hun neus in de wind staan, waardoor de uitlaat van de motoren in de richting van Steenokkerzeel wijst. Er is momenteel geen loods en het proefdraaien mag niet 's nachts gebeuren.
- 10) Blijft behouden. Er werden reeds zeer grote inspanningen geleverd om de milieu-impact van de luchthavenactiviteit te beperken. Zo bevoorraadt de luchthaven de vliegtuigen van elektriciteit zodanig dat ze niet hun eigen installatie moeten laten werken om elektriciteit te genereren. De bodemverontreiniging wordt systematisch gesaneerd wanneer er werken worden uitgevoerd op het terrein en alle nodige maatregelen werden genomen zodanig dat er geen nieuwe bodemverontreiniging

optreedt. Alle afvalwater vanuit de gebouwen, de vliegtuigen, de tarmac, ... wordt allemaal afgeleid naar een waterzuiveringsstation.

11) Blijft behouden

12) Blijft behouden. Het nieuwe globale visieplan over de toekomst van de luchthaven zou moeten getoetst worden aan het bestaande MER. Momenteel is BAC in overleg met de MER dienst om na te gaan hoe men in de toekomst de milieu effecten van de luchthaven zal bestuderen.

Een samenwerking met de buurgemeenten is niet voor de hand liggend omdat iedere gemeente zijn eigen noden heeft die eigen zijn aan de ligging van de desbetreffende gemeente ten opzichte van de landings- en opstijgbanen. De buurgemeenten werken wel nauw samen in de luchthavencommissie en de gemeenteraadsbeslissing van het aangepaste 'minder hinder' plan zal ook naar de buurgemeenten worden gestuurd.

Op vraag van Henk Cuypers zal ook het Vlaams en Federaal Parlement een afschrift van het nieuwe 'minder hinder' plan ontvangen.

Het aangepaste 'minder hinder' plan zal voorgelegd worden ter goedkeuring aan de gemeenteraad van 4 november 2013.

De voorzitter sluit de vergadering omstreeks 22u15.

De verslaggever

Inge Hauspie