

Verslag Raadscommissie Ad hoc: 20 februari 2017

Openbare zitting

Aanwezige leden: René De Becker, Maria Adriaensen, Francis Peeters, Melody Debaetselier, Tom Jespers, Jana Nevens, Stef Ryckmans, Mia Vandervelde, Roger Broos

Verontschuldigde leden: Julia De Coster, Ilse De Kée

Aanwezigen in het kader van het dossier:

- Dossier luchthaven: Chris Taes, Kristien Goeminne, leden van het schepencollege, Inge Hauspie Milieuambtenaar, Voor BAC: Piet De Munter, Carlos Nunen en Christel Vandenhouten
- Dossier Arbeidsreglement: Chris Taes, Sabine Ledens, leden van het schepencollege, Paul Lebrun secretaris, Elke Snoecx Celhoofd Personeel

Start vergadering: 19:00

Voorzitter René de Becker opent de vergadering en verwelkomt iedereen.

1 Dossier luchthaven

Burgemeester Chris Taes leidt de vergadering in door een aantal bezorgdheden van het bestuur voor te leggen aan de commissie:

- Waarom werd de verlenging van de landingsbaan 25L weerhouden, terwijl deze verlenging niet noodzakelijk is om de beoogde capaciteit uit het strategisch plan te kunnen realiseren? Welke andere argumenten spelen een rol bij deze beslissing?
- Welke initiatieven werden genomen om tot een federale vliegwet en geluidsnormen te komen?
- In het strategisch plan is er sprake van een zuidelijke ontsluiting. Waar loopt deze ontsluitingsweg precies? Hoe concreet zijn deze plannen?
- Waar zou het bedrijventerrein komen waarvan sprake is in het strategisch plan? Welk type activiteiten wenst men uit te bouwen op dit bijkomend bedrijventerrein en hoe zou de ontsluiting van dit gebied gerealiseerd worden?
- Er bestaat een heel groot scepsis tegenover het Forum 2040 dat de dialoog over het strategisch plan moet begeleiden? Kortenberg is bekommerd dat zij in het Forum onvoldoende worden vertegenwoordigd.

De heer Piet De Munter van BAC neemt het woord. Eind 2016 werd het strategisch plan 2040 openbaar gemaakt. Het plan werd opgesteld om tegemoet te komen aan de vraag van de omwonenden en de omliggende gemeenten om de opeenvolgende vergunningsaanvragen te kaderen in een lange termijnvisie voor de komende 25 jaar. Het plan is er nu gekomen, maar de eerste vergunningsprocedure om dit plan te realiseren komt er pas over een paar jaar. Op deze manier is er nog ruimte voor dialoog over de strategische visie en de lokale bekommernissen.

Het strategisch plan geeft krijtlijnen weer, maar is geen in detail uitgewerkt project, noch bestaan er concrete plannen op de dag van vandaag. De strategische visie 2040 vormt het beginpunt van een

brede en genuanceerde dialoog omdat er nood is aan een stabiel kader voor groei van de luchthaven rekening houdend met een goed evenwicht tussen economie en leefomgeving.

Het plan omvat een visie over 4 thema's: de basisactiviteit, namelijk de luchthaven zelf, de ontwikkeling van een zakencentrum rond de luchthaven, een logistiek platform en een luik intermodale HUB, met de bijhorende mobiliteitsproblematiek.

Om het reiscomfort voor het toenemend aantal reizigers te vergroten plant men de bouw van Pier A west. De kennisgevingsnota MER is voor dit project reeds opgemaakt. In een later stadium (omstreeks 2030) plant men eveneens de bouw van Pier C. Er is nu reeds een zakencentrum. Dit zou op dezelfde locatie behouden blijven. Van de 20.000 personen die tewerkgesteld worden op de luchthaven, werken 5.000 personen voor cargo. Deze activiteit zal ook in de toekomst verder ontwikkeld worden, gezien dit tegemoet komt aan de noden van de bedrijven rond de luchthaven. Een betere inplanting van de bestaande cargo regio dringt zich op want momenteel is er sprake van geen efficiënt ruimtegebruik. Via noordelijke richting is de ontsluiting gerealiseerd via de fly-over vanaf de E19. Via de E40 zou een bijkomende ontsluiting noodzakelijk zijn indien men de ring maximaal wenst te ontzien. Op dit ogenblik zijn er studies lopende om een mogelijke ontsluiting via de E40 te onderzoeken, maar er is nog geen tracé uitgetekend. De luchthaven moet zich verder ontwikkelen als intermodale HUB. Vandaag de dag komen 30% van de personen met het openbaar vervoer naar de luchthaven. Dit percentage wenst men op te trekken naar 50%, maar dan moet het aanbod aan openbaar vervoer tijdens de daluren verbeteren.

Brussels Airport is na de haven van Antwerpen, de grootste economische groeipool in België. De luchthaven is belangrijk voor de "hoofdstad van Europa", de internationale instellingen en organisaties, net als voor de hotels, restaurants en musea van ons land. Het vrachtvervoer is onlosmakelijk verbonden met het passagiersvervoer. Ongeveer 30% van de goederen vliegt mee met passagiersvluchten. BAC wenst de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk gebruiken en wilt eveneens blijven voldoen aan de verwachte vraag naar (piek-)capaciteit. Om die doelstelling te realiseren zal BAC op termijn aanpassingen aanbrengen aan verschillende elementen van de infrastructuur.

De komende 20 jaar houdt men rekening met een jaarlijkse groei van 2,5% per jaar. Hierdoor zou men tegen 2040 uitkomen op 315.000 vliegbewegingen (voor het transporteren van 40 miljoen passagiers en 925.000 ton cargo) per jaar. In 2000 tijdens de hoogdagen van Sabena, telde men op Zaventem 326.000 vliegbewegingen (voor het transporteren van 21 miljoen passagiers en 690.000 ton cargo). De groei in aantal passagiers en hoeveelheid vracht wil men realiseren dank zij efficiënte en economisch rendabele inzet van moderne en stillere vliegtuigen.

Om deze doelstelling te halen moet men de piekcapaciteit verhogen en een gelijke capaciteit verzekeren ongeacht de weersomstandigheden. Met de huidige infrastructuur haalt men een piekcapaciteit van 74 bewegingen/uur. Momenteel heeft men te weinig capaciteit om aan de vraag te voldoen. Tegen 2040 zou een piekcapaciteit van 93 bewegingen/uur moeten gehaald worden.

Het huidige baangebruik laat een capaciteit van 74 bewegingen/uur toe in normale weersomstandigheden waarbij er 2 banen gebruikt worden om te landen (25L en 25R) en 1 baan om te vertrekken (25R). 85% van de tijd worden de banen 25L en 25R gebruikt. Bij ongunstige weersomstandigheden daalt deze capaciteit met 30% naar 50 bewegingen/uur door het gebruik van de gekruiste banen. Er wordt dan gebruik gemaakt van baan 01 voor de landingen en van de 07R (en occasioneel 07L) voor vertrekken.

Om de beoogde capaciteitsverhoging te realiseren worden verschillende opties voor het toekomstige baangebruik onderzocht:

- Optimalisatie van het huidig baangebruik
- Infrastructuraanpassingen waarbij optie A bestaat het verlengen van de taxiweg over de hele lengte van de baan 25L. Deze verandering laat een efficiëntere oplijning toe van de vliegtuigen bij opstijging op 25L, het gelijktijdig gebruik van 25L en 25R in normale weersomstandigheden en hierdoor is de baan sneller vrij bij het landen op 07R. Door deze aanpassing bekomt men een piekcapaciteit van 93 bewegingen/uur in normale weersomstandigheden en 84 bewegingen/uur in ongunstige weersomstandigheden. Optie B bestaat uit de verlenging van baan 25L/07R met +/- 900m en de taxiweg over de hele lengte van de baan 25L. Deze verandering laat een efficiëntere oplijning van de vliegtuigen toe op 25L, het gelijktijdig gebruik van 25L en 25R in normale weersomstandigheden en hierdoor is de baan sneller vrij bij het landen op 07R. Door deze aanpassing bekomt men een piekcapaciteit van 93 bewegingen/uur in normale weersomstandigheden en 84 bewegingen/uur in ongunstige weersomstandigheden. In optie B zal bij normale weersomstandigheden het verlengde deel enkel gebruikt worden voor het opstijgen. Hierdoor bereiken de vliegtuigen een grotere hoogte bij het verlaten van de baan en wordt Zaventem dorp overvlogen op een hoogte van 1200 ft i.p.v. 700 ft. In slechte weersomstandigheden zal het verlengde deel enkel gebruikt worden voor landingen. Optie A en optie B resulteren in dezelfde capaciteitsverhoging. Optie A heeft een kleinere impact op het grondgebruik, maar treft meer omwonenden dan optie B. Optie B heeft een veel grotere impact op het grondgebruik, maar minder voor omwonenden.

Zowel voor optie A als optie B moeten woningen en bedrijven onteigend worden om geluidswallen te kunnen bouwen.

Voor optie B moeten minder woningen en bedrijven onteigend worden, maar is er een veel groter ruimtebeslag. Theoretische berekeningen wijzen uit dat het grondlawaai zal toenemen met 1 à 4 dB.

De strategische visie wordt nu voorgesteld omdat BAC de omwonenden wilt informeren en betrekken bij deze toekomstplannen omdat ze de mening toegedaan zijn dat de plannen kunnen verbeterd en verfijnd worden door een constructieve dialoog met alle betrokken actoren. Om een gebalanceerde groei, met oog voor zowel de economische als sociale impact mogelijk te maken, is een stabiel juridisch kader nodig. Slechts op die manier kan men de continue onzekerheid bij omwonenden en voor de uitbaters van de luchthaven weg nemen. Om de constructieve dialoog over dit plan op te starten, organiseert BAC een overlegplatform: Forum 2040. Dit forum beoogt een open, genuanceerde en transparante dialoog rekening houdend met socio-economische aspecten van de luchthavenontwikkeling en met oog voor een evenwicht tussen economische waarden en de omgeving.

Tot zover de toelichting van BAC. De commissieleden krijgen de mogelijkheid om vragen te stellen. Mia Van de Velde vraagt zich af als er geen betere verdeling tussen de lasten en de lusten zou moeten komen tussen de verschillende gewesten en als het probleem al niet grotendeels zou opgelost zijn indien het Brussels gewest zich schappelijker zou opstellen? Het grondlawaai wordt als een zeer groot probleem ervaren. Is de vermelde geluidsstijging van 1 à 4 dB met of zonder geluidswallen? Komt er een proefdraailoods? Door de verkeerstoename draagt men extra bij tot de klimaatopwarming. Welke compenserende maatregelen voorziet BAC om de klimaatopwarming tegen te gaan? Hoe zullen het aantal nachtvluchten evolueren?

BAC stelt dat de starre houding van het Brussels Gewest betreffende de geluidsnormen een probleem is dat nu moet worden aangepakt. Het strategisch plan geeft een antwoord op noden die zich stellen op middellange en lange termijn en biedt geen antwoord op problemen die zich nu stellen. Optie A en B heeft niets te maken met de problematiek geluidsnormen van Brussel. Optie A en B blijven, ongeacht wat er met Brussel afgesproken is/wordt.

De stijging van grondlawaai wordt verwacht met 1 à 4 dB na de bouw van geluidswallen. Er is een groot verschil tussen 1 à 4 dB. De positie van de geluidswal is nog niet nauwkeurig bepaald dus de stijging van het aantal dB's kan nog niet nauwkeurig bepaald worden. Specialisten zullen in het Forum de nodige toelichting komen geven.

Om de klimaatimpact tot een minimum te beperken neemt BAC een aantal maatregelen: zo gebruikt BAC zelf elektrische bussen voor de verplaatsingen op het luchthaven terrein, er is een waterzuiveringsstation gebouwd, er worden financiële incentives gegeven aan luchtvaartmaatschappijen die met stillere vliegtuigen vliegen,... Het strategisch plan werd uitgewerkt door BAC, maar het zijn de regio's die beslissen.

Stef Rijckmans maakte de opmerking dat er eigenlijk niets nieuws in het plan staat. Wat mobiliteit betreft is de fly-over aan de E19 en Brucargo is al gerealiseerd en de ontsluiting via de E40 wordt nog bestudeerd. Bereikbaarheid is cruciaal en de luchthaven heeft een competitief nadeel zolang er geen oplossing gevonden is voor het mobiliteitsplan. Op zich kan men opteren om van de luchthaven een draaischijf te maken voor verschillende openbaar vervoersvormen of kan men het vervoer maximaal omleiden via de E19 en de E40 om zo de Brusselse ring maximaal ontzien.

De burgemeester, Chris Taes, stelt dat het strategisch plan een bedrijfseconomische evolutie schetst, maar dat de leefbaarheid voor de omwonenden zoek is. De discussie mag zich niet beperken tot louter kiezen tussen optie A of B, maar ook andere mogelijkheden moeten bespreekbaar zijn die een minder nefaste impact hebben op de leefbaarheid van de omwonenden.

Tom Jaspers is bezorgd over de waardevermindering van de eigendommen in het getroffen gebied. Wie gaat deze planschade compenseren? Als het Brussels gewest vast houdt aan de huidige geluidsnormen, welke impact zal dit dan hebben voor ons? Het Brusselse gewest zal maximaal vermeden worden, waardoor er dan anders gevlogen worden. De vliegroutes zijn echter geen bevoegdheid van Belgocontrol, noch BAC, maar van de federale regering.

Francis Peeters merkt op dat indien Vlaanderen dezelfde houding aanneemt dan het Brussels gewest, dan kan er gewoon niet meer gevlogen worden.

Mia van de Velde vraagt zich af waar men zich op gebaseerd heeft om te stellen dat de tewerkstelling zal verhogen in de toekomst. BAC heeft zich gebaseerd op cijfers van de nationale bank en op de tewerkstelling op de ons omliggende luchthavens. Mevrouw van de Velde vraagt zich ook af hoe de gezondheid van de omwonenden zal evolueren door de uitbreidingsplannen. BAC heeft op vrijwillige basis een milieu impactstudie uitgevoerd, maar de gezondheidsimpact is daar niet mee in opgenomen. De gezondheidsimpact zal wel opgenomen worden in de MER studie en zal eveneens verder uitgediept worden in het Forum 2040. In parallel met het Forum 2040 is BAC bereid om in de gemeente over bepaalde specifieke milieutopics toelichting te komen geven.

Tijdens de presentatie is er sprake van een toename in grondgeluid ten gevolge van de verlenging van 25 L tussen de 1 à 4 dB. Mia Brumagne zou graag weten als het nu 1 dB zal zijn of 4 dB, want dat is een groot verschil. Mevrouw Vandenhouten kan daar nog niet op antwoorden omdat de toename van het grondgeluid afhangt van de concrete situatie en deze is momenteel nog niet gekend.

Schepen Bart Nevens is de mening toegedaan dat men eerst de huidige problemen moet aanpakken alvorens men met een strategisch plan uitwerkt. De inwoners van Kortenberg hebben weinig vertrouwen in BAC. De huidige Brusselse geluidsnormen zijn minder streng dan de normen van de WHO. De Brusselse geluidsnormen moeten minder streng worden. Het voortdurend verschuiven van de vliegroutes brengt een enorme rechtsonzekerheid met zich mee. Al deze problemen moeten eerst aangepakt worden alvorens men nieuwe problemen gaat creëren met de uitwerking van dit strategisch plan. Het bevoordelen van stille vliegtuigen, een waterzuivering, connector gebouw klimaatzuinig,... dit zijn allemaal lovenswaardige initiatieven, maar nog steeds is er geen globaal, geïntegreerd beeld van de impact van de werking van de luchthaven in kaart gebracht. Pas als klaarheid is over al deze aspecten kan men nadenken over een strategisch plan. De vraag is echter, als het draagkracht van de omgeving mogelijk nu reeds is overstegen.

Kristien Goeminne vraagt zich af als de provincie en de lokale besturen eveneens in het Forum zullen vertegenwoordigd zijn. Dit zal inderdaad zo zijn.

Vanuit het publiek kwamen volgende vragen en opmerkingen:

- Eerst moet men werk maken van het optimaliseren van de huidige infrastructuur alvorens men verder gaat uitbreiden.
- Het luchtvaartverkeer kent momenteel een ochtend- en avondpiek. Het is belangrijk dat men het gebruik doorheen de volledige dag probeert te optimaliseren. Op die manier optimaliseert men de huidige capaciteit want meer ruimte-inname is niet realistisch.
- Is er al nagedacht over een goede samenwerking met andere Belgische luchthavens?
- Optie A en B zijn nodig om de piekcapaciteiten op te vangen. Waarom wordt er niet nagedacht aan alternatieven voor de korte afstandsvluchten? BAC heeft 3 jaar na elkaar de Thalys gesubsidieerd om deze tot aan de luchthaven te krijgen. BAC is vragende partij om alternatieven mee uit te werken.

Het business model achter de strategische visie houdt rekening met 16.000 nachtvluchten en een piekperiode tussen 7:30 u en 10:30 u en 17:30 u en 20:30 u. Vrachtvervoer zal behouden blijven. Dankzij het toevoegen van cargo aan passagiersvluchten, kunnen de vluchten rendabel zijn. Het segmenteren van vluchten is achterhaald. Tegenwoordig bestaat 25% van de passagiers van Ryanair uit business passagiers.

- De E 40 en de lokale gewestwegen rond de luchthaven zitten nu al vol, er moet een structurele oplossing komen.
- Oudere vliegtuigen worden vervangen door nieuwe, stillere modellen. Hoe snel zullen we het effect merken van het gebruik van deze stillere vliegtuigen?

Vanaf 2025 zullen we het effect merken.

- Het forum zal uiteindelijk bestaan uit 60 deelnemers. Hoe zullen deze deelnemers gekozen worden uit al de kandidaturen? Hoe zal men zorgen voor een billijke verdeling van alle belangengroepen? De selectiecriteria staan nergens gepubliceerd.

BAC bevestigt dat het Forum representatief moet samengesteld zijn en dat dialoog noodzakelijk is om draagvlak te creëren.

Meer samenwerking met andere luchthavens zou een negatieve impact hebben op de tewerkstelling in Zaventem.

De samenwerking met een grote speler als Lufthansa is dat deze partner de financiële draagkracht heeft om de vloot te vernieuwen met stillere toestellen. Er is een afbouwplan voor luidruchtige vliegtuigen. Tegen 2025 zullen we daar het effect van merken.

Voor pier A-west werd een Mer kennisgevingsnota opgemaakt. Het is de bedoeling om het strategisch plan verder uit te werken volgens de procedure van de complexe projecten. Het is de bedoeling om in het Forum een draagvlak te creëren voor dit complex project.

De vragen die tijdens de raadscommissie niet konden worden beantwoord, zou BAC nadien schriftelijk beantwoorden.

2 Dossier arbeidsreglement

De voorzitter geeft het woord aan Sabine Ledens, schepen van Personeel.

Schepen Ledens licht toe dat de huidige arbeidsreglementen van zowel gemeente als OCMW op elkaar werden afgestemd zodat er eenzelfde versie beschikbaar zou zijn voor beide besturen.

Daarnaast was het nodig om een algemene update te maken als gevolg van gewijzigde wetgeving en moesten er nog een aantal onderdelen toegevoegd worden.

De belangrijkste wijzigingen en toegevoegde onderdelen worden toegelicht door schepen Ledens:

- Voorschriften inzake neutraliteit
- Nevenactiviteit
- Aanvraagmodaliteiten jaarlijkse vakantie
- Werkonbekwaamheid
- Voorschriften inzake veiligheid en hygiëne
- Rookbeleid
- Alcohol/drugsmisbruik
- Gedragscode communicatie
- Reglement werktijden
- Uurroosters
- Kledingreglement

De leden van de commissie krijgen hierna de gelegenheid om vragen te stellen:

De leden hebben geen specifieke opmerkingen over het reglement. Raadslid Broos stelt voor om bij art. 28 EHBO toe te voegen waar de recent aangekochte AED-toestellen, de andere leden kunnen hiermee akkoord gaan.

Einde: Omstreeks 22:30 u dankt de voorzitter iedereen voor zijn aanwezigheid en deskundige uitleg en sluit hij de vergadering.

De verslaggever:

- Dossier luchthaven: Inge Hauspie, Milieuambtenaar
- Dossier Arbeidsreglement: Elke Snoecx, Celhoofd Personeel