Vlaamse overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Luchthavenbeleid
Koning Albert II-laan 20 bus 2,
1000 Brussel
Tel. 02 553 78 11 – Fax 02 553 78 65
luchthavenbeleid@vlaanderen.be

Verslag

Milieuoverleg Luchthaven Antwerpen

status	**ontwerp**	
datum vergadering	**11 juni 2014**	
aanwezig	Erika Vertrepen	MOW-afd luchthavenbeleid (voorzitter)
	Wim Kerremans	Milieutoezicht Stad Antwerpen
	Bert Leemans	Boechout
	Mik Renders	Schepen Milieu Gemeente Boechout
	Johan Van Hoof	Gemeenteraadslid Boechout
	Tom Verboven	Gemeenteraadslid Borsbeek
	Fernand Van Ginderen	Vertegenwoordiger ADOMA
	Marc Tobback	Milieuraad Mortsel
	Tony Lesage	Vertegenwoordiger exploitant
	Diane Haelwaeters	Milieuinspectie
	Veerle Wiercx	Milieuinspectie
	Greet De Schutter	Provincie Antwerpen
	Wim Verbist	Luchthaven Antwerpen
	Katleen Pittevils	Luchthaven Antwerpen
	Christ Glorieux	KULeuven – Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica
verontschuldigd	Sophie Velders	Luchthaven Antwerpen
	Annelies Verlee	Grontmij
	Jo Van de Woestijne	Stuurgroep Vliegend Vlaanderen
	Peter Vindevogel	Gemeentebestuur Borsbeek
	An Bakelants	Districtsschepen Berchem
kopie naar	/	
bijlagen bij verslag	Rapport geluidscontouren	
volgende vergadering	16 december 2014	
verslaggever	Katleen Pittevils	

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Er worden geen opmerkingen geformuleerd op het verslag van de vorige vergadering en het verslag wordt goedgekeurd.

2. Stand van zaken beheershervorming

Op 19 juli 2013 werd de concessie gegund aan de LEM. Op 6 juni 2014 werd de LOM opgericht. De opstartprocedure van de LOM-LEM beheersstructuur duurt evenwel langer dan gepland. Zodra alle procedures doorlopen zijn, kan de LEM van start gaan. De noodzakelijke stappen voor de overdracht van de milieuvergunning werden reeds genomen.

3. Toelichting geluidscontouren 2013

(zie bijgevoegd rapport en presentatie)

De heer Christ Glorieux geeft toelichting bij het rapport van de berekening van de geluidscontouren voor het jaar 2013 uitgevoerd door het Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van de KULeuven. De jaarlijkse berekening van deze geluidscontouren wordt opgelegd door de milieuvergunning van de Luchthaven Antwerpen.

Belangrijke factoren die de geluidscontouren kunnen beïnvloeden zijn het baangebruik, de gebruikte vliegtuigtypes en het aantal vliegtuigbewegingen. De daling van het aantal vliegtuigbewegingen met 8% heeft ervoor gezorgd dat de geluidscontouren kleiner geworden zijn in 2013 ten opzichte van 2012. Doordat baan 29 minder in gebruik was, van 76% in 2012 naar 67% in 2013, komt deze vermindering vooral tot uiting aan de westzijde van de luchthaven.

Bij de contouren tijdens de dag (7u-19u) is een sterke afname merkbaar. De avondcontouren (19u-23u) verschuiven licht in westwaartse richting door de wijziging in het baangebruik en doordat het aantal landingen in de avondperiode hoger is dan het aantal vertrekken. De nachtcontour (23u-6u) bevindt zich bijna volledig binnen het luchthaventerrein omdat de luchthaven in deze periode slechts een halfuur open is (6u30-7u). Het aantal potentieel sterk gehinderden is aanzienlijk

gedaald met 11%. Deze cijfers zijn de laagste sinds de start van deze rapportering in 2000. Naarmate de trafiek op de luchthaven terug aantrekt zullen deze cijfers terug stijgen. Door de inspanningen van de sector worden vliegtuigtypes wel steeds minder luidruchtig.

Helikopters moeten de aanvliegroute van de vliegtuigen volgen. Hun geluid wordt op eenzelfde manier behandeld dan dat van vliegtuigen.

De rapporten m.b.t. de geluidscontouren worden uitgedeeld ter vergadering. Deze bevatten evenwel nog een foutieve verwijzing (oost/west). Een digitale versie van het definitieve rapport wordt nagestuurd.

4. Bespreking klachtenregister

(zie verspreide presentatie)

Het aantal klachten tijdens de eerste jaarhelft is gedaald van 29 in 2013 naar 12 in 2014. Gemiddeld werd er per klager één klacht ingediend. De klacht over nachtvluchten had te maken met een vliegtuig van/naar Brussels Airport.

5. Uitbreiding openingsuren

(overzicht statistiek zie verspreide presentatie)

In de eerste helft van 2014 waren er 3 uitbreidingen van de openingsuren voor lijnvluchten met vertraging. Dit is in lijn met vorige jaren.

6. Varia

- ### Impact ondertunneling Krijgsbaan op vluchten

De luchtvaartmaatschappijen passen hun toestellen en vluchten aan aan de beperkingen, zodat niet alle 'uitwijkingen' geregistreerd kunnen worden. Uit de gegevens van Belgocontrol blijkt dat er toch een aanzienlijk aantal toestellen hun vluchtplan wijzigen tijdens de vlucht naar Antwerpen. Uit de eigen databank van de luchthaven blijkt tevens dat er meer missed approaches zijn dan onder normale omstandigheden. Beiden zijn te verklaren door de combinatie van een verkorte landingsbaan, slechte zichtbaarheid en/of een natte landingsbaan en de afkoppeling

van het instrument landingssysteem waardoor de piloten hier geen gebruik van kunnen maken en op zicht moeten landen.

- ### Oefening brandweer

Recent werd op de Luchthaven Antwerpen een oefening gehouden waarbij een brand in een loods werd gesimuleerd. Om de 2 jaar wordt dergelijke globale inzetoefening gedaan. Doordat de waterleiding op de luchthaven te weinig druk geeft, zijn we aangewezen op watertransporten en daar ging deze oefening over. Bij de aanleg van de tunnel worden 2 ondergrondse waterreservoirs voorzien om te gebruiken bij een brand in de tunnel of op de luchthaven.

7. Datum volgend overleg

De datum voor het volgende milieuoverleg wordt vastgelegd op 16 december 2014 om 19.30 uur in vergaderzaal Jan Olieslagers.