Ontwerpverslag van het vierde milieuoverleg overeenkomstig de milieuvergunning d.d. 30 december 2004

Luchthaven Antwerpen, zaal "Jan Olieslagers", 11 december 2006, 19u30 – 20u30.

Aanwezig:
- Paul Cattrysse, hoofdadviseur Algemeen Beleid, voorzitter
- Eddy Cleirbaut, luchthavencommandant
- Jef Denil, vertegenwoordiger Gemeente Borsbeek
- Tony Lesage, vertegenwoordiger exploitant
- Katleen Pittevils, vertegenwoordigster exploitant, verslaggeefster
- Joseph Radart, vertegenwoordiger stad Antwerpen
- Marc Tobback, vertegenwoordiger omwonenden Morstel
- Jo Van de Woestijne, deskundige (Stuurgroep Vliegend Vlaanderen)
- Eddy Van Dyck, vertegenwoordiger omwonenden Boechout

Verontschuldigd:
Jo Maes

Agendapunten

1. Bespreking van het klachtenregister en het gegeven gevolg aan de klachten.

Katleen Pittevils geeft een overzicht van de ontvangen klachten sinds het vorige milieuoverleg d.d. 12 juni 2006. De klachteninventaris heeft betrekking op de klachten t.e.m. 30 november 2006.

Tijdens deze periode werden in totaal 18 klachten ontvangen. 16 Klachten betreffen geluidshinder, 1 klacht betreft vlieghoogte en 1 klacht betreft zowel geluid als hoogte. De klachten zijn afkomstig van 12 melders, waarbij 10 melders elk één klacht formuleerden, de overige twee melders respectievelijk 2 en 6 klachten. De algemene tendens in het aantal klachten is dalend: 35 in 2006 (tot 30/11), in vergelijking met 41 voor gans 2005.

Daarna wordt verder ingegaan op specifieke klachten.

In verband met de klachten op 8 juli over de training van een C-130 van het Belgische Leger, merkt de heer Van Dyck op dat er meer klachten waren dan de 4 die geregistreerd werden in het klachtenregister. Meerdere klagers toonden zich ontevreden over de reactie dat het te druk was om al deze klachten te noteren. De luchthavencommandant verduidelijkt dat het noteren van klachten niet de kerntaak is van de ontvangende dienst. De luchthavencommandant bevestigt dat dit toestel niet geland is en enkel gebruik heeft gemaakt van het luchtruim, niet van de luchthaven.

De heer Radart vraagt of de klachten in verband met sportvliegtuigen typisch zijn voor de zomerperiode. De luchthavencommandant verduidelijkt dat dit in veel gevallen gaat over trainingsvluchten en dat dit een terugkerend probleem is.

De heer Tobback merkt op dat in veel gevallen geen verder gevolg wordt gegeven na registratie van een klacht. De luchthavencommandant geeft aan dat bepaalde klagers enkel wensen dat hun klacht genoteerd wordt. Wanneer een antwoord gewenst is, kunnen ze dit expliciet aangeven.

2. Bespreking van het overzicht van de uitzonderlijke uitgevoerde nachtvluchten.

De luchthavencommandant bespreekt het overzicht van de uitzonderlijk uitgevoerde nachtvluchten. Het betreft telkens vluchten van VLM Airlines die later aankomen. Conform de milieuvergunning mogen deze vluchten nog afgehandeld worden aangezien ze voorzien waren met landing om 22u30.

De heer Tobback vraagt of hierover klachten zijn geweest. Katleen Pittevils verduidelijkt dat enkel een klacht ontvangen werd over de vertraagde vlucht van 19 juli. De heer Lesage merkt op dat deze in het klachtenregister geregistreerd werd op datum van 20 juli. De voorzitter geeft aan dat dit de datum van registratie is, aangezien de klager niemand meer heeft kunnen bereiken na sluitingsuur. De heer Lesage vraagt om duidelijker te noteren waar de klacht over gaat.

De voorzitter rondt deze agendapunten af met de mededeling dat een samenvatting zal gepubliceerd worden in het jaarverslag 2006. Omdat globaal gezien minder bewegingen werden uitgevoerd, is er ook minder reden tot klagen. De heer Lesage merkt op dat in Schiphol het aantal bewegingen daalde terwijl de klachten stegen. Om een klacht te kunnen indienen moeten de kanalen gekend zijn. De heer Tobback repliceert dat de gemeente Mortsel regelmatig het telefoonnummer publiceert waarop klachten ingediend worden.

3. Varia

De heer Denil geeft aan dat er veel klachten zijn in verband met de signalisatie (verkeerslichten) op de Krijgsbaan en het langdurig en veelvuldig ophouden van het wegverkeer. Zelfs voor trainingsvluchten wordt nu het verkeer stilgelegd, terwijl dit vroeger niet het geval was.

De voorzitter begrijpt deze klachten en verduidelijkt dat het verkeer nu stilgelegd wordt voor alle landingen en voor het vertrek van toestellen boven 2 ton. De verkeerslichten worden dus vaker op rood gezet en werden ook verder uit elkaar geplaatst. De luchthavencommandant geeft aan dat dit een gevolg is van het ontbreken van een veiligheidszone.

De heer Van Dyck vraagt waarom dit nu nodig is en vroeger niet. De voorzitter geeft aan dat er vroeger een mildere interpretatie was. In het kader van de certificatie wordt alles bovendien strenger opgevolgd. De heer Lesage voegt hieraan toe dat juridisch gezien een ongeval met een klein toestel niet minder erg is dan een ongeval met een groot toestel.

De heer Van Dyck vraagt wie de beslissing heeft genomen omtrent deze maatregelen. De luchthavencommandant geeft aan dat dit gebeurde door Belgocontrol. Gezien het ontbreken van de RESA, werden ook camera’s geplaatst op de verkeerslichten.

De heer Van Dyck merkt op dat de verkeerslichten soms al op rood staan, terwijl een vliegtuig de bocht van het circuit nog moet nemen. De luchthavencommandant repliceert dat de verkeerslichten bediend worden door Belgocontrol. De voorzitter voegt hieraan toe dat een definitieve oplossing in de maak is, namelijk de tunnel of omlegging van de Krijgsbaan. In beide gevallen is er geen oponthoud meer van het verkeer.

De heer Van Dyck vraag of de drempel kan verlegd worden in functie van het toestel. De luchthavencommandant antwoordt dat ICAO één drempel oplegt. De heer Lesage voegt hieraan toe dat een vertrek kan toegestaan worden op een intersectie en verwijst hierbij naar Oostende waar de landingsbaan zo’n 3km

bedraagt. Deze procedure is echter niet aangewezen op korte landingsbanen zoals in Antwerpen.

De heer Van Dyck vraagt wie de verkeerslichten bedient. De voorzitter herhaalt dat dit gebeurt door Belgocontrol. De heer Lesage geeft aan dat treinen zelf de nodige signalisatie in werking kunnen stellen en dat dit ook toepasbaar is bij vliegtuigen. De heer Tobback repliceert dat op die manier kan vermeden worden dat de verkeerslichten te lang op rood blijven staan. De voorzitter vraagt aan de luchthavendirectie om dit voorstel met Belgocontrol te overleggen.

Op vraag van de heer Denil geeft de voorzitter verdere toelichting bij de uiteindelijke oplossing, namelijk de tunnel. De opmaak van het Plan-MER zal in principe klaar zijn tegen eind januari 2007. Dit Plan-MER bevat 3 elementen. Ten eerste worden 3 alternatieven vergeleken als oplossing voor de Krijgsbaan: (1) een tunnel, (2) een kleine omlegging, en (3) een grote omlegging door het Fort III. Dit laatste alternatief is ondertussen zo goed als uitgesloten. Een tweede luik in de Plan-MER is de inrichting van een bedrijvenzone. Het derde aspect betreft de realisatie van een business plan waarbij het passagiersaantal zal toenemen tot 600.000 per jaar. Dit dient samen gezien te worden met een daling van het aantal trainingsvluchten, zoals nu al door de milieuvergunning opgelegd.

Na afronding van het Plan-MER is er maximum 2 maanden tijd voor de conformverklaring. Daarna zal de Vlaamse Regering een keuze maken en eveneens een financiering opstellen. Dit kan een PPS zijn of een andere constructie. Vervolgens dient een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opgemaakt te worden, wat 8 maanden in beslag neemt. Ondertussen kan de gekozen oplossing verder uitgewerkt worden. Nadien volgt een aanbesteding en de bouwaanvraag. De vooropgestelde datum voor het aanwezig zijn van de veiligheidszone is eind februari 2009.

De heer Van Dyck suggereert dat een automatische bediening van de verkeerslichten door vliegtuigen dan nog haalbaar is. De heer Tobback merkt echter op dat het verkeer dan nog langer zal moeten worden stilgelegd omdat dit dient te gebeuren aan de outermarker. De luchthavencommandant voegt hieraan toe dat deze afstand veel te kort is voor jets. Bedoeling van de verkeerslichten is dat de betrokken zone volledig vrij is van verkeer, zowel auto’s als fietsers, wanneer het toestel nadert. Een studie werd uitgevoerd om te bepalen wanneer en hoe lang de lichten op rood gezet dienen te worden. De voorzitter geeft aan dat er nu langer rood nodig is omdat de betrokken zone groter is.

De heer Van Dyck vraagt waarom de verkeerslichten verder uit elkaar geplaatst werden. De luchthavencommandant repliceert dat de verkeerslichten zelf ook geen obstakels mogen zijn.

De heer Van Dyck vraagt hoe de bezetting van de 3 nieuwe vluchten naar Manchester is. De luchthavencommandant verduidelijkt dat er momenteel 2 vluchten zijn en dat de bezetting groeit. De heer Lesage voegt hieraan toe dat de nieuwe verbinding werd ingelegd omdat heel wat passagiers uit Antwerpen in London City overstapten naar Manchester. Dit blijkt een goede beslissing, want ondanks het feit dat er weinig publiciteit wordt gevoerd, groeit het aantal passagiers. Er is dan ook sprake om naar 3 vluchten per dag te gaan.

4. Agenda en datum van de volgende vergadering

De volgende vergadering zal doorgaan in de Jan Olieslagerszaal op maandag 18 juni 2007 om 19u30. De geluidscontouren zullen voorgesteld worden.