Goedgekeurd verslag van het vijfde milieuoverleg overeenkomstig de milieuvergunning d.d. 30 december 2004

Luchthaven Antwerpen, zaal "Jan Olieslagers", 18 juni 2007, 19u30 – 21u00.

Aanwezig:

- Paul Cattrysse, voorzitter
- Wim Verbist, vertegenwoordiger exploitant
- Katleen Pittevils, secretariaat
- Bert Leemans, vertegenwoordiger omwonenden Boechout
- Marc Tobback, vertegenwoordiger omwonenden Morstel
- Jo Van de Woestijne, deskundige (Stuurgroep Vliegend Vlaanderen)
- Tony Lesage, vertegenwoordiger exploitant
- Greet De Schutter, vertegenwoordigster provincie Antwerpen
- Gert Geentjens, geluidsdeskundige (maakt geen deel uit van de commissie)

Verontschuldigd:

- Eddy Cleirbaut, luchthavencommandant
- Prosper Slachmuylders, vertegenwoordiger stad Antwerpen
- Walter Verbruggen, vertegenwoordiger stad Antwerpen
- Frans Neyens, vertegenwoordiger gemeente Borsbeek
- Dirk Crollet, vertegenwoordiger gemeente Boechout

Agendapunten

1. Geluidssituatie: geluidscontouren 2006, rapport geluidsmeetnet 2006

1.1. Geluidscontouren 2006

De heer Geentjens (Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica) overloopt de resultaten van de geluidsberekening voor het jaar 2006. De belangrijkste elementen worden kort weergegeven. De heer Jan Caerels die in het verleden steeds de presentatie deed heeft het laboratorium verlaten.

De Luchthaven Antwerpen is een klasse 1-inrichting. Bij besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 werd het Vlarem aangepast om conform te zijn met de Europese richtlijn omgevingslawaai. Vier parameters worden berekend: L_{day}, $L_{evening}$, L_{night} en L_{den}. Deze laatste parameter is een gewogen gemiddelde over een volledig etmaal. Daarnaast wordt ook het aantal potentieel sterk gehinderden berekend. Enkele oude geluidsmaten, zoals L_{DN} zijn opgenomen om te kunnen vergelijken met de voorgaande jaren en omdat bepalingen uit de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning hierop steunen.

Voor de geluidscontouren zijn er drie beïnvloedende parameters: het aantal bewegingen, de verdeling van deze bewegingen over de verschillende toesteltypes en het baangebruik. In 2006 is het aantal bewegingen met 55.023 nagenoeg onveranderd ten opzichte van 2005 (54.871). Het baangebruik evolueerde voor baan 29 van 70% in 2005 naar 66% in 2006.

Verschuivingen in de vlootsamenstelling geven een verklaring voor de lichte toename van de geluidscontouren. Er werden immers meer bewegingen uitgevoerd door toestellen behorend tot de vier categorieën die de belangrijkste bijdragen leveren tot de geluidscontouren. Op een totaal van

150 bewegingen per dag, werden gemiddeld 30 vluchten per dag uitgevoerd met dergelijke toestellen.

Zowel voor de L_{day} als de $L_{evening}$ geluidscontour is er, aan beide zijden van de startbaan, een beperkte toename van minder dan 1 decibel. Dit verschil in geluidsniveau kan men bijna niet onderscheiden. De L_{night} geluidcontour is veel kleiner dan de L_{day} en $L_{evening}$ geluidscontour, wegens de sluiting van de luchthaven van 23u tot 6u30, en hierin is dan ook weinig verandering merkbaar ten opzichte van het voorgaande jaar. De heer Van de Woestijne vraagt of het effect van het geluidsniveau van 45 dB(A) overeenkomt met achtergrondlawaai. De heer Geentjens bevestigt dat dit geluidsniveau ongeveer overeenkomt. De heer Verbist merkt op dat er in de beschouwde periode wel vluchten zijn tussen 6u30 en 7u.

De L_{den} geluidscontour, die een gewogen gemiddelde is van L_{day}, $L_{evening}$ en L_{night} is ook langs beide zijden van de startbaan licht toegenomen. De L_{DN} geluidscontour vertoont een gelijkaardig beeld.

De oppervlakte binnen de geluidscontouren is met ongeveer 10% toegenomen in 2006 ten opzichte van 2005. Omdat de toename richting Antwerpen zich in dichtbevolkt gebied situeert is hier meer dan 10% toename in het aantal inwoners binnen de geluidscontouren. Het aantal potentieel sterk gehinderden, op basis van de L_{DN} geluidscontour van 55dB(A), is gestegen van 373 in 2005 naar 453 in 2006 en bereikt hiermee bijna het niveau van het jaar 2004.

1.2. Rapport geluidsmeetnet 2006

Vier meetposten in het verlengde van de startbaan registreren geluidsniveaus. Door eventanalyse en koppeling met de radargegevens van Belgocontrol kan geluid worden toegewezen aan vliegtuigen. De meetposten 1, 3 en 4 functioneerden goed met activiteitsgraden van ruim 99%. Meetpost 2 viel begin mei 2006 uit door een stroompanne wegens werken op het Fort III in de omgeving van de meetpost.

In de grafieken geeft de volledige kolom het aantal geregistreerde events aan. De blauwe deelkolom geeft aan hoeveel events hiervan konden gekoppeld worden aan vliegtuigen. Voor meetpost 1 werd een probleem met het koppelingsalgoritme opgelost, waardoor het koppelingspercentage is toegenomen van 63% naar 81%. Ook meetposten 3 en 4 hebben een goede koppeling. Meetpost 2 heeft een koppelingspercentage van 67%, maar door de stroompanne ontbreken gegevens over een periode van 6 maanden.

Mevrouw Greet De Schutter vraagt hoe het ontbreken van gegevens door dergelijke stroompanne in de toekomst kan vermeden worden. De heer Geentjens antwoordt dat afspraken gemaakt werden om elke 3 maanden een controle te doen op de geregistreerde gegevens.

Bij de vergelijking van de resultaten van het meetnet en de berekening van de geluidscontouren is er een zeer goede overeenkomst voor meetpunten 1, 2 en 3. Voor meetpunt 4 is de gemeten waarde eerder te laag in vergelijking met de berekeningen.

Wat betreft nachtevents, werden er 30 vluchten vastgesteld. Hierbij gaat het meestal om een vliegtuig van VLM Airlines dat later binnenkomt. Op 28 november 2006 werd om 4u30 op alle vier de meetposten een vliegtuig geregistreerd. Gezien het type, uur en registratie op alle meetposten wordt geconcludeerd dat het gaat om een overvliegend vliegtuig. Uit nazicht van de gegevens door de heer Geentjens blijkt dat het gaat om een landing van een Airbus 300 op baan 20 van Brussels Airport. Het toestel kwam uit

westelijke richting en vloog op een hoogte van ongeveer 3500 voet boven de Luchthaven Antwerpen.

De heer Geentjens formuleert als conclusie dat er een lichte toename is van de geluidscontouren, door een verschuiving van de vluchttypes. Het potentieel aantal sterk gehinderden blijft binnen de normen, maar het is raadzaam om de verdere evolutie op te volgen.

2. Nieuwe afgevaardigden gemeenten

De gemeente Boechout heeft volgende nieuwe leden aangesteld voor de milieuoverlegcommissie: de heer Dirk Crollet, met als plaatsvervanger de heer Bart De Clerck, en mevrouw Ria Van Den Heuvel, met als plaatsvervanger mevrouw Greet Claessens. Voor de gemeente Mortsel komt de heer Bob De Richter in de plaats van Paul Van Dyck. De gemeente Borsbeek wordt vertegenwoordigd door de heer Frans Neyens, die de heer Jef Denil vervangt.

De verontschuldigingen van de heer Neyens en de heer Crollet werden na de vergadering ontvangen.

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

Mevrouw Katleen Pittevils geeft toelichting bij het klachtenregister. Tijdens de eerste jaarhelft werden 28 klachten ontvangen waarvan 6 telefonisch en 22 schriftelijk, afkomstig van 10 personen.

De klachten worden ingedeeld naar de aard van klacht:
- Vliegen op lage hoogte: 1 klacht
- Geluidsoverlast: 25 klachten
- Niet volgen circuit: 1 klacht
- Andere: 4 klachten

De klachten zijn als volgt verdeeld over de verschillende melders:
- Melder 3: 15 klachten
- Melder 1: 3 klachten
- Melders 6,9: 2 klachten
- Overige 6 klachten van telkens verschillende melders

Vervolgens worden de klachten één voor één toegelicht aan de hand van het overzicht uit het klachtenregister waarvan de leden een kopie ontvingen.

De heer Leemans merkt op dat bij klacht 28 “geen” als gegeven gevolg genoteerd werd. Mevrouw Pittevils verduidelijkt dat de melder in dit geval geen verder gevolg vroeg of verwachtte en dat het noteren van de klacht voldoende was. De vermelding zal worden vervangen door “klacht genoteerd”.

Bij de beschrijving van de bron van de hinder komen termen voor zoals: sportvliegtuigjes, trainingen, trainingstoestellen. De heer Verbist verduidelijkt dat elke vlucht een code heeft en eenzelfde toestel kan verschillende vluchttypes uitvoeren. De heer Cattrysse vult aan dat de benaming sportvluchten niet meer voorkomst in de statistieken. Er wordt niet gevraagd naar het verplaatsingsmotief, maar een onderscheid gemaakt tussen +3 ton en -3 ton. De benaming van de bron van de hinder zal aangepast worden, ook in het voorliggende overzicht van het klachtenregister, tegen de volgende vergadering in december 2007.

De heer Lesage vraagt welke informatie aan de melder wordt overgemaakt bij klachten over trainingsvluchten. Mevrouw Pittevils verduidelijkt dat het hierbij gaat om aantal vertrekken en aantal landingen binnen de bepaalde

tijdspanne waarover een klacht wordt geformuleerd. Er wordt niet vermeld door welke maatschappij deze vluchten werden uitgevoerd.

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

Mevrouw Pittevils licht kort de uitbreiding van de openingsuren toe. Tijdens de eerste jaarhelft waren er 6 uitbreidingen, meestal voor vluchten van VLM Airlines. In totaal gaat het om een uitbreiding van de openingsuren met 1u10.

5. Varia

Mevrouw Greet De Schutter informeert naar de situatie Krijgsbaan. De heer Paul Cattrysse geeft hierover een stand van zaken. Ongeveer een jaar geleden werd een vergelijkende studie gestart met betrekking tot het oorspronkelijke voorstel van ondertunneling en 2 alternatieven die werden ontwikkeld.

Alternatief 1 voorzag in een lange omleiding van de Krijgsbaan tot achter de aan te leggen veiligheidsstrook van 240m. Alternatief 2 betreft een korte omleiding tot achter de veiligheidsstrook van 90m. Dit tweede alternatief kent belangrijke voordelen.

De aanleg kan immers gebeuren in 2 fasen. De omleiding kan verlaagd aangelegd worden (1,5-2m). Later kan dan een kleine helling aangelegd worden over de weg, zodat deze in een tunnel loopt. Bovendien worden de kosten gespreid in de tijd. Ook is er geen effect op het habitatgebied voor vleermuizen. Het grondverzet zal beperkt zijn vooral in de eerste fase, maar moet nog verder onderzocht worden. Het fietspad blijft gelijkgronds naast de omleiding.

Het RUP zou na de zomer aan de Vlaamse Regering kunnen voorgelegd worden voor voorlopige vaststelling, waarna het openbaar onderzoek van start kan gaan. Eind 2007 kan dan de bouwvergunning aangevraagd worden. Intussen wordt het project technisch verder uitgewerkt.

De financiering wordt door de Participatie Maatschappij Vlaanderen opnieuw onderhandeld met het consortium en de regionale partners omdat het principeakkoord hieromtrent verviel in 2005. Aangezien de kost van de omleiding + tunnel lager zal zijn dan initieel voorzien, kan het bedrijventerrein mogelijk ook kleiner zijn. Dit zal echter in een afzonderlijk RUP opgenomen worden.

De landbouwgronden binnen de omleiding zullen aangekocht worden. Het OCMW Antwerpen is als eigenaar hiertoe bereid.

6. Agenda en datum van de volgende vergadering

De volgende vergadering zal doorgaan in de Jan Olieslagerszaal op maandag 10 december 2007 om 19u30.