Goedgekeurd verslag van het negende milieuoverleg overeenkomstig de milieuvergunning d.d. 24 oktober 2008.

Luchthaven Antwerpen, zaal "Jan Olieslagers",
22 juni 2009, 19u30 – 21u30.

Aanwezig:

- Paul Cattrysse, voorzitter
- Wim Verbist, luchthavencommandant
- Katleen Pittevils, secretariaat
- Greet De Schutter, vertegenwoordigster provincie Antwerpen
- Marc Tobback, vertegenwoordiger Stad Mortsel
- Frans Neyens, vertegenwoordiger gemeente Borsbeek
- Tony Lesage, vertegenwoordiger exploitant
- Eddy Van Dyck, vertegenwoordiger omwonenden Boechout
- Leo Vlaeymans, burgemeester Borsbeek

Verontschuldigd:

- Jo Van de Woestijne, deskundige (Stuurgroep Vliegend Vlaanderen)
- Bram Van Ballaer, ADOMA (adviesraad voor duurzame ontwikkeling en milieu Antwerpen)
- Ria Van den Heuvel, vertegenwoordiger gemeente Boechout
- Jeroen Truyens, vertegenwoordiger gemeente Boechout
- Axel Polis, vertegenwoordiger district Berchem

Agendapunten

1. Toelichting bij het rapport van de geluidscontouren

Katleen Pittevils geeft toelichting bij het rapport van de geluidscontouren dat wordt rondgedeeld. De voornaamste factoren die de geluidscontouren beïnvloeden zijn het aantal vliegbewegingen en het baangebruik. Het aantal bewegingen is in 2008 toegenomen met 9% tot 56.072, ten opzichte van 51.023 bewegingen in 2007. Het baangebruik in 2008 is ongewijzigd ten opzichte van 2007. Voor 76% van de vliegbewegingen werd gebruik gemaakt van baan 29, en voor 24% van baan 11.

De L_{day}-geluidscontour in 2008 is licht verschoven ten opzichte van de contour in 2007, door verfijning van de vliegtuigtypes in het INM-model. De oppervlakte binnen de L_{day}-geluidscontour is gedaald met 5%, zodat het aantal inwoners binnen de contour daalde van 6.743 in 2007 naar 6.305 in 2008.

De oppervlakte binnen de $L_{evening}$-geluidscontour verkleinde met bijna 14% door een lichte daling van het aantal bewegingen in de betrokken tijdsperiode (19u-23u) en een verschuiving van de vlootsamenstelling. Er was een beperkte afname van de toesteltypes die in 2007 de grootste impact hadden op de geluidscontouren. Het

aantal inwoners binnen de $L_{evening}$-geluidscontour daalde van 6.207 in 2007 naar 5.206 in 2008.

Ook het aantal inwoners binnen de L_{night}-geluidscontour daalde, namelijk van 456 inwoners in 2007 naar 122 in 2008. Doordat de luchthaven gesloten is van 23u tot 6u30 betreft het hier een beperkt aantal bewegingen (6u30-7u).

De L_{DEN}-geluidscontour, die de samenstelling is van L_{day}, $L_{evening}$ en L_{night}, bleef ongeveer gelijk in het verlengde van baan 11 en werd kleiner in het verlengde van baan 29. De oppervlakte binnen deze contour daalde met 8%, zodat het aantal inwoners afnam met 15% van 5.025 in 2007 tot 42.70 in 2008. Aangezien de verkleining van de contour zich situeert in dichtbevolkt gebied, daalde het inwonersaantal sterker dan de oppervlakte binnen de contour.

Wat betreft het potentieel aantal sterk gehinderden op basis van L_{DN} blijft het aantal, 450, ruim onder de waarde van het jaar 2000 (548).

Er was een nauwe samenhang tussen de berekende waarden en het waargenomen geluidsniveau door het geluidsmeetnet.

De heer Tobback vraagt waarom er in 2008 minder hinder is (kleinere geluidscontouren) terwijl het aantal bewegingen gestegen is ten opzichte van 2007. Dit heeft te maken met de gebruikte toesteltypes. Vanaf oktober 2008 werden minder zakenvluchten (ad hoc +3 ton) uitgevoerd, die doorgaans voor een grote geluidsbelasting zorgen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de evolutie van het aantal bewegingen per type vlucht.

Vluchttype	**2007**	**2008**	**Evolutie 2007-2008**
Lijnvluchten	4.077	3.648	-11%
Chartervluchten	140	178	+27%
Ad hoc +3 ton	6.821	6.834	0%
Ad hoc -3 ton	12.010	12.863	+7%
Lokale vluchten	7.426	10.799	+45%
Trainingsvluchten	20.813	21.110	+1%
Andere vluchten	302	640	+112%
Totaal	*51.589*	*56.072*	*+9%*

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

Katleen Pittevils geeft toelichting bij het klachtenregister. Sinds het milieuoverleg op 8 december 2008 werden 36 klachten ontvangen, 1 melding en 2 vragen om informatie. Het aantal klachten is sterk gedaald ten opzichte van dezelfde periode 2007, waarin 70 klachten werden ontvangen.

Vier klachten werden ontvangen bij de omliggende steden en gemeenten en voor behandeling overgemaakt aan de luchthaven. Het gaat hierbij om de gemeente Boechout (KL09-009, KL09-013 en KL09-024) en de stad

Mortsel (KL09-016). De overige klachten (31), 1 melding en 2 vragen om informatie werden rechtstreeks bij de luchthaven ingediend.

De heren Vlaeymans en Neyens vragen om in het klachtenregister duidelijk aan te geven welke klachten via de gemeenten werden ontvangen. Dit zal in de toekomst ook gebeuren.

De klachten zijn afkomstig van 18 verschillende personen. Er was 1 klager met 20 klachten, 2 klagers met elk 2 klachten en 15 klagers met elk 1 klacht. De klagers wonen over het algemeen buiten de geluidscontour en klagen vooral over trainingsvluchten, die het minst bijdragen tot de geluidscontour maar door hun repetitief karakter als hinderlijk ervaren worden.

3. 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, telkens voor lijnvluchten. De luchthaven bleef hierdoor in totaal 3u en 36 minuten langer open.

Vijf van de zes uitbreidingen van de openingsuren waren voor VLM Airlines. De vlucht van Brussels Airlines op 18 mei 2009 was uitgeweken na een wilde staking bij de verkeersleiding op de luchthavens van Charleroi, Luik en Brussel. Om veiligheidsredenen werd de landing van dit toestel toegestaan.

4. Voorstel tot aanpassing van de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning van 24/10/2008: uitbreiding van de trainingsmogelijkheid van 19u tot 20u tijdens de periode van het winteruur.

De voorzitter deelt een toelichtende nota uit met een voorstel tot aanpassing van de bijzondere voorwaarde in de milieuvergunning van 24 oktober 2008 welke betrekking heeft op de trainingsvluchten. Deze aanpassing komt neer op de vraag om tijdens de periode van het winteruur (november tot en met maart) touch and go vluchten toe te laten tot 20 uur in plaats van 19 uur, met behoud van het verbod op zon- en feestdagen.
De luchthaven vraagt deze uitbreiding, op vraag van de vliegschool BAFA. Wim Verbist licht toe dat BAFA investeert in geluidsdempers en vliegsimulatoren – de 2^{e} werd zopas geleverd, mogelijk komt er ook een 3^{e} – en zo bijdraagt in het beperken van de hinder voor omwonenden.

De vliegschool op de luchthaven Antwerpen, die het grootste deel van de trainingsvluchten voor haar rekening neemt, gaf aan dat de sterke inkrimping van het aantal uren duisternis, vergeleken met de vorige milieuvergunning, tot gevolg heeft dat het aantal leerlingen dient beperkt. Het trainingsprogramma voorziet immers een verplicht aantal vlieguren bij duisternis, welke niet kunnen worden georganiseerd bij gebrek aan voldoende beschikbare uren. Men dient voor de wintermaanden rekening te houden met weersomstandigheden die van die aard zijn dat gedurende de helft van de avonden niet kan gevlogen worden.

De heer Van Dyck waardeert het feit dat dit voorstel vooraf aan het milieuoverleg wordt voorgelegd. Hij stipt aan dat de vergunningverlener de beperking tot 19 uur heeft ingevoerd omwille van het algemeen beginsel van VLAREM dat gedurende de avond, die aanvangt om 19 uur, luidruchtige activiteiten dienen beperkt. Het geluid van trainingsvluchten wordt ook binnen de woning waargenomen.

De heer Tobback deelt als standpunt mee dat een nieuwe uitbreiding van het aantal toegelaten trainingsuren niet zal aanvaard worden, hoogstens een voorstel waarbij een uitbreiding gecompenseerd wordt door een even grote beperking op een ander moment, zodat het totaal aantal uren niet wijzigt.

Burgemeester Vlaeymans stipt aan dat de vraag van de exploitant in feite onontvankelijk is omdat nog een procedure tegen de nieuwe vergunning lopende is, wegens het niet opstellen van een MER. De voorzitter zal zich hierover informeren en deze informatie meedelen aan de leden van het milieuoverleg.
De heer Vlaeymans stelt ook dat voor elke beweging die over het Fort komt, het wegverkeer op de Krijgsbaan dient opgehouden. Ook dit is een vorm van hinder. Hij vraagt of het mogelijk is een tweede drempel op de landingsbaan te voorzien, zodat de vliegtuigen hoog genoeg boven de Krijgsbaan binnenkomen, zodat een oponthoud van het wegverkeer niet meer hoeft.
De heer Verbist antwoordt dat in het verleden een tweede drempel aanwezig was, maar dat deze in het kader van de certificatie werd opgeheven omdat hij niet reglementair is.

Mevrouw De Schutter wijst er op dat de bijzondere voorwaarden inzake trainingsvluchten gedurende de avond werden gewijzigd op grond van bepaalde overwegingen. Bij een eventuele vraag tot aanpassing dienen deze overwegingen goed te worden besproken. Daarnaast kan ook gewezen worden op de inspanningen die werden gedaan om de hinder van trainingsvluchten te beperken, ook op het vlak van de opgelegde geluidsbeperking (maximum 76 dBA). De heer Van Dyck merkt hierbij aan dat de vergunningverlener bij de overwegingen in de beperking tot 19u, de gedane inspanningen op het vlak van geluidsbeperkingen al mee in overweging heeft genomen, daar zij opgelegd waren, zodat het voorstel tot uitbreiding in feite niet aanvaardbaar is.
Zij stipt ook aan dat de wijziging door de minister van Leefmilieu dient beslist, vermits het ook de minister van Leefmilieu was die de bijzondere voorwaarden van de Bestendige Deputatie heeft aangepast en de milieuvergunning van 24 oktober 2008 heeft toegekend.

De heer Vlaeymans stipt aan dat de gemeente Borsbeek niet in beroep gegaan is tegen deze vergunning omwille van de voordelen die er aan verbonden waren, in het bijzonder het verbod van touch and go vluchten op zon- en feestdagen.

Na de vergadering werd nog volgende informatie bekomen:
Bij arrest nr. 192.260 van 8 april 2009 heeft de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, de vordering tot schorsing van de milieuvergunning, ingesteld door Ben Air Flight Academy verworpen. Ook het verzoek tot tussenkomst van de vzw Verlenging Nooit werd afgewezen. De tussenkomst van de vereniging werd niet ontvankelijk

verklaard. De vereniging heeft geen verzoek tot voortzetting ingediend. Het verzoek tot vernietiging dat de vereniging zelf heeft ingediend is wel ontvankelijk verklaard en in behandeling genomen.

5. PPS Luchthaven Antwerpen (toegevoegd agendapunt).

De heer Tobback vraagt naar de jongste ontwikkelingen inzake de PPS en de omlegging van de R11.
De voorzitter antwoordt dat de Participatiemaatschappij Vlaanderen de onderhandelingen met het consortium voor de oprichting van een PPS in februari 2009 formeel heeft stopgezet. Deze stopzetting houdt verband met de algemene economische crisis en de crisis op de financiële markten.
Als gevolg daarvan heeft de Vlaamse Regering beslist om het project van de omlegging van de R11 en de aanleg van de veiligheidsstrook zelf te realiseren en te financieren. Vlaams minister Crevits gaf aan het agentschap Wegen en Verkeer de opdracht om dit project uit te voeren.
De heer Vlaeymans heeft vastgesteld dat het project, ingevolge een brief van federaal staatssecretaris voor Mobiliteit, de h. Etienne Schouppe, waarmee een bijkomend uitstel van 4 jaar werd verleend voor de realisatie van de veiligheidsstrook, en dit tot 23 februari 2013, ook een wijziging heeft ondergaan. De Staatssecretaris heeft immers gevraagd om het dak op de ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur die bij de omlegging van de R11 voorzien wordt, nu al aan te brengen om zodoende de ICAO-aanbevolen RESA van 240m lang en 150m breed te kunnen realiseren nog vóór dit eventueel ICAO-verplichting wordt. Deze vraag sluit aan bij het algemeen principe dat, bij ingrepen in de infrastructuur, men zoveel mogelijk moet trachten om ook de aanbevelingen te realiseren.

De voorzitter licht toe dat uit de verdere studie nog een tweede, louter technische reden is gebleken om de beperkte tunnel nu reeds te realiseren: gelet op de hoge stand van het grondwater is het nodig het dieper gelegen weggedeelte voldoende zwaar te maken, om te vermijden dat dit weggedeelte zou gaan schuiven.
Bovendien heeft de studie die aan de basis lag van de raming opgesteld in opdracht van het Consortium uitgewezen dat de onmiddellijke uitvoering van een tunnel veel goedkoper zou uitvallen dan te werken met een open uitgraving in eerste fase en een intunneling in tweede fase.
Het zou hier gaan om een tunnel van 180 m, daar waar in het concept ‘tunnel in Krijgsbaan’ een tunnel van 350 m overwogen werd.
Het ligt niet in de bedoeling om onmiddellijk de volledige RESA aan te leggen. De RESA zou beperkt blijven tot de gronden waarvoor de onteigeningsprocedure loopt.

Inmiddels gaf Vlaams minister Hilde Crevits aan het Agentschap Wegen en Verkeer de opdracht om dit project verder uit te werken en te realiseren met financiële middelen die het gewest aan het Agentschap zal ter beschikking stellen, zodat het project binnen de gestelde tijd kan verwezenlijkt worden.

De heer burgemeester Vlaeymans betreurt dat van de brief van Staatssecretaris Schouppe, hoewel daterend van 21 januari 2009, geen

melding is gemaakt tijdens de procedure tot goedkeuring van het GRUP R11-omleiding luchthaven Antwerpen. Deze brief zou zeker het advies van de gemeente Borsbeek beïnvloed hebben.

Hij stelt dat het omleggingsalternatief uiteindelijk nadeliger is dan het oorspronkelijk project met een tunnel in de as van de Krijgsbaan, omwille van het feit dat de omleggingstunnel vlak aan het Fort-domein grenst en op het terrein, in de omgeving van de tunnel, een niveauverschil zal ontstaan t.a.v. het huidige landschap.

De voorzitter antwoordt dat in het plan-MER dat op 10 mei 2007 werd goedgekeurd, deze tracévariante met omlegging en korte tunnel onderzocht werd, en aanvaardbaar werd geacht mits milderende maatregelen.

Na de vergadering werd nog volgende informatie ingewonnen:
Dit GRUP werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering na advies van de Raad van State op 20 maart 2009. Het openbaar onderzoek vond plaats van 21 augustus 2008 tot en met 19 oktober 2008, de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening gaf advies op 13 januari 2009 en de Vlaamse Regering besliste op 6 februari 2009 om het advies van de Raad van State in te winnen.

6. Varia

De heer Neyens vraagt een oplossing voor de signalisatie aan de naderingsverlichting. De heer Verbist licht toe dat aan de aannemer gevraagd werd om de nadar weg te nemen en de beugels rood te schilderen, hetgeen intussen gebeurde.

7. Volgende vergadering

De volgende vergadering zal doorgaan in de Jan Olieslagerszaal op maandag 14 december 2009 om 19u30.