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

Luchthaven Antwerpen, zaal "Jan Olieslagers",
14 december 2009, 19u30 – 20u15.

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
- Wim Kerremans, vertegenwoordiger Stad Antwerpen
- Bram van Ballaer, vertegenwoordiger ADOMA(adviesraad voor duurzame ontwikkeling en milieu Antwerpen)

Verontschuldigd:

- Jo Van de Woestijne, deskundige (Stuurgroep Vliegend Vlaanderen)
- Walter Verbruggen, vertegenwoordiger district Deurne
- Ria Van den Heuvel, vertegenwoordiger gemeente Boechout
- Jeroen Truyens, vertegenwoordiger gemeente Boechout

Agendapunten

Op vraag van de heer Jo Van de Woestijne wordt hij vertegenwoordigd door Tony Lesage, lid van Stuurgroep Vliegend Vlaanderen.

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

Katleen Pittevils geeft toelichting bij het klachtenregister. Sinds het milieuoverleg op 22 juni 2008 werden 61 klachten ontvangen, en 3 vragen om informatie. Het aantal klachten is gedaald ten opzichte van dezelfde periode 2008, waarin 77 klachten werden ontvangen.

Vijf klachten werden ontvangen bij de omliggende steden en gemeenten en voor behandeling overgemaakt aan de luchthaven. Het gaat hierbij om de gemeente Boechout (KL09-047, KL09-052, KL09-099 en KL09-101) en de stad Mortsel (KL09-060). De overige klachten (56) en 3 vragen om informatie werden rechtstreeks bij de luchthaven ingediend.

De klachten zijn afkomstig van 16 verschillende personen. Er was 1 klager met 29 klachten, 1 klager met 15 klachten, 1 klager met 7 klachten en 13 nieuwe klagers met elk 1 klacht. De klagers wonen

over het algemeen buiten de geluidscontour en klagen vooral over trainingsvluchten (45 klachten), die het minst bijdragen tot de geluidscontour maar door hun repetitief karakter als hinderlijk ervaren worden. De andere klachten betreffen lijnvluchten (7 klachten), algemene hinder (5), proefdraaien (3), verkeerslichten Krijgsbaan (2), helikopters (1) en geluidspatronen voor het afschrikken van vogels (1).

De heer Neyens vraagt waarom de verkeerslichten op de Krijgsbaan op rood gezet worden voor het landen van helikopters. Wim Verbist licht toe dat dit afhankelijk is van het gewicht van de helikopter en de gebruikte aanvliegroute. Er wordt aan de verkeersleiding gevraagd om dit zoveel mogelijk te beperken.

De heer Kerremans vraagt of er patroon is in de klachten van de nieuwe klagers, bijvoorbeeld gekoppeld aan een evenement. Katleen Pittevils licht toe dat de aard van de klachten van de nieuwe klagers niet verschilt van de bestaande klagers.

De heer Vlaeymans vraagt hoe een schriftelijk antwoord gegeven wordt op een klacht als er geen adres werd opgegeven (klachten KL09-084 en KL09-087). Katleen Pittevils verduidelijkt dat de meeste klachten per e-mail ontvangen worden en dan ook per e-mail een antwoord wordt gegeven. Schriftelijk antwoord kan dus zowel per brief als per e-mail betekenen, afhankelijk van hoe de klacht werd ingediend.

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

Sinds het vorige milieuoverleg waren er geen uitbreidingen van de openingsuren van de luchthaven.

3. Beheershervorming van de Luchthaven Antwerpen

Paul Cattrysse geeft een stand van zaken.

Als wettelijke basis van de nieuwe exploitatievorm geldt het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen (Belgisch Staatsblad van 22 oktober 2008), gewijzigd bij decreet van 8 mei 2009 (Belgisch Staatsblad van 8 juli 2009).

Het domein en de basisinfrastructuur blijven in handen van een publieke Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM), eigendom van het Vlaamse Gewest. De LOM zal verder instaan voor de uitbouw van de basisinfrastructuur.
De uitbating van de luchthaven zal toevertrouwd worden aan een Luchthavenexploitatiemaatschappij, een rechtspersoon van privaat recht, die zich uitsluitend richt op de exploitatie en de commercialisering van de luchthaven. Deze LEM betaalt een concessievergoeding aan de LOM voor het gebruik van de basisinfrastructuur.

De privé partner(s) zal/zullen gekozen worden op grond van een Europese mededingingsprocedure. Met het oog op de toewijzing wordt een selectie van kandidaten opgezet. De Vlaamse Regering heeft op 27 november het selectiedossier goedgekeurd. De oproep tot kandidaatstelling is op 9 december 2009 gepubliceerd in het Supplement bij het Publicatieblad van de Europese Unie en in het Bulletin der Aanbestedingen.

De concessieovereenkomst zal lopen over een periode van 25 jaar. In het kader van deze concessieovereenkomst zal de nieuwe Luchthavenexploitatiemaatschappij Antwerpen tevens tegen vergoeding en onder eigen verantwoordelijkheid de luchtvaartveiligheid en –beveiliging verzekeren en instaan voor de luchthavenbrandweer.

Kandidaturen worden ingewacht tot uiterlijk 29 januari 2010 bij de afdeling Luchthavenbeleid te Brussel. Nadien zullen de geselecteerde kandidaten een bestek ontvangen, op basis waarvan zij een offerte kunnen indienen.
Zij kunnen hun interesse betonen, hetzij voor de exploitatie van de luchthaven op zich, hetzij voor de exploitatie voor de luchthaven en voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein zoals omschreven in het GRUP Afbakening Grootstedelijk Gebied Antwerpen. Dit GRUP geeft ook aan welke ontwikkelingsmogelijkheden al dan niet zijn toegelaten.
Hieraan is ook de voorwaarde gekoppeld dat het Vlaamse Gewest tijdig de nodige initiatieven neemt om de mobiliteitseffecten van dit bedrijventerrein op te vangen. Het bestek wordt momenteel voorbereid.

Het spreekt vanzelf dat deze procedure nog enige tijd in beslag zal nemen.

Voor de luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem loopt een gelijkaardige procedure.

4. Realisatie van de veiligheidsstrook aan de baan 11

Na de stopzetting van de PPS-onderhandelingen in februari 2009 heeft de Vlaamse Regering beslist om de aanleg van de verplichte veiligheidsstrook en de omlegging van de R11 met een korte tunnel zelf te financieren. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) kreeg de opdracht om dit project te realiseren en zal hiertoe de nodige budgettaire middelen ontvangen.

Momenteel loopt de procedure voor het aanstellen van een studiebureau. Het is de bedoeling om dit project begin 2011 aan te besteden en uit te voeren tegen 23 februari 2013, datum opgelegd door het Directoraat-generaal Luchtvaart, in het kader van de certificatie van de luchthaven.

Bram Van Ballaer wijst er op dat de gevolgen van dit project op de waterhuishouding in het gebied in het kader van het plan-MER weinig diepgaand zijn onderzocht. Ook is niet geweten hoe de Fortloop in het project een plaats zal krijgen.

Paul Cattrysse antwoordt dat deze problemen moeten onderzocht worden in het kader van de uitwerking van het project. Hij zal de bijzondere aandacht van AWV hierop vestigen.

5. Volgende vergadering

De volgende vergadering zal doorgaan in de Jan Olieslagerszaal op maandag 14 juni 2010 om 19u30.