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	goedgekeurd	
datum vergadering	**28 juni 2010**	
aanwezig	Geert De Schutter	Vertegenwoordiger Provincie Antwerpen
	Gert Geentjens	KUL
	Tony Lesage	Vertegenwoordiger exploitant
	Frans Neyens	Vertegenwoordiger Gemeente Borsbeek
	Marc Tobback	Vertegenwoordiger stad Mortsel
	Eddy Van Dyck	Vertegenwoordiger omwonenden Boechout
	Wim Van Halen	Departement MOW – afdeling Luchthavenbeleid
	Wim Verbist	Luchthavencommandant
	Erika Verstrepen	Departement MOW – afdeling Luchthavenbeleid (voorzitter)
afwezig	Wim Kerremans	Vertegenwoordiger Stad Antwerpen
	Bram Van Ballaer	Vertegenwoordiger ADOMA
	Jo Van de Woestijne	Stuurgroep Vliegend Vlaanderen
	Walter Verbruggen	Vertegenwoordiger district Deurne
	Leo Vlaeymans	Burgemeester Borsbeek
kopie naar	/	
bijlagen bij verslag	Presentatie m.b.t. de geluidscontouren en het geluidsmeetnet	
volgende vergadering	6 december 2010 om 19u30	
verslaggever	Wim Van Halen	

1. Voorstelling nieuwe voorzitter

Mevr. Verstrepen zal voortaan het milieuoverleg voorzitten. Zij volgt dhr. Cattrysse op als afdelingshoofd van de afdeling Luchthavenbeleid.

2. Presentatie resultaat geluidsmeetnet 2009 + overzicht geluidscontouren

Dhr. Geentjens geeft een overzicht van de geluidscontouren en de resultaten van het geluidsmeetnet in 2009 (zie presentatie in bijlage).

De geluidscontouren worden berekend conform de VLAREM-wetgeving en de bepalingen in de milieuvergunning. Dhr. Geentjens verstrekt meer uitleg over:

- de parameters die gebruikt worden bij de berekening;
- de vier soorten geluidscontouren (L_{DEN} L_{Day} $L_{Evening}$ L_{Night}).

Ondanks een stijging van het aantal bewegingen is er een afname van de geluidscontour, zowel aan de oostelijke als aan de westelijke zijde van het vliegveld.
De toename van het aantal bewegingen situeert zich namelijk vooral bij de “lokale vluchten” (kleine toestellen), terwijl er een daling is bij de vluchten “ad hoc +3 ton”, die meer lawaai maken.
De verplichting tot het gebruik van geluidsdempers bij trainingstoestellen heeft mogelijk een positieve impact op het waargenomen geluid, maar dit kan niet verwerkt worden in het INM-model, dat slechts een beperkt types kleine vliegtuigen aanbiedt (het model is vooral ontwikkeld voor luchthavens met grote vliegtuigen).

De oppervlakte binnen de DB(55) contouren is gedaald met ongeveer 15%. Doordat de bevolkingsdichtheid groter is aan het einde van de contouren, daalt het aantal inwoners binnen de DB(55)-contouren hierdoor sterk. Het aantal potentieel sterk gehinderden is eveneens sterk afgenomen.

Momenteel zit de luchthaven ver onder de referentiewaarden die opgelegd werden in de milieuvergunning. Een kleine stijging van de grootte van de contouren kan echter onmiddellijk een groot effect hebben op het aantal inwoners binnen de contouren, waardoor de grenzen van de milieuvergunning snel bereikt kunnen worden.

In 2009 werd, t.o.v. 2008, meer gebruik gemaakt van baan 29, dit door de klimatologische omstandigheden.

Dhr. Tobback vraagt de reden waarom het aantal “lokale vluchten” toeneemt.
Dhr. Verbist verklaart dat er zich een aantal bedrijven (o.a. Freeflight) hebben gevestigd op de luchthaven die doopvluchten e.d. aanbieden. Het aantal helikoptervluchten, die ook onder “lokale vluchten” worden gerekend, is ook gestegen t.g.v. de stijging in populariteit van foto-opdrachten, controleopdrachten, …. Het is niet zo dat “trainingsvluchten” zich eventueel als “lokale vlucht” zouden registreren, temeer daar de tarieven voor een “lokale vlucht” sterk hoger zijn dan deze voor een “trainingsvlucht”.

Dhr. Neyens merkt op dat er gerefereerd wordt naar bevolkingsgegevens uit 2000, terwijl er ondertussen nieuwe bewoners zijn binnen de contouren.

Dhr. Tobback verduidelijkt dat de milieuvergunning m.b.t. het in aanmerking te nemen aantal inwoners een referentiejaar heeft vastgelegd, m.n. het jaar 2000, waaraan de actuele geluidsgegevens worden getoetst. Dit daar de luchthaven zelf geen vat heeft op het bevolkingsaantal in de omgeving van de luchthaven. Door te werken met een referentiejaar kan duidelijk gemaakt worden welke de inspanningen de luchthaven zelf levert m.b.t. de geluidsbelasting.

Dhr. Geentjens legt kort de werking van het geluidsmeetnet uit. Algemeen kan gesteld worden dat uit de resultaten van het geluidsmeetnet een toename blijkt van het aantal evenementen in de klasse 70-75 DB (kleine vliegtuigen), en een lichte afname van de hogere klassen. Mogelijk is dit het gevolg van de plaatsing van geluidsdempers op toestellen voor trainingsvluchten. Verder komen de meetresultaten vrij goed overeen met de resultaten van het model.

Meetpost 3 van het geluidsmeetnet heeft een half jaar stilgelegen wegens onderhoudswerken.

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

Dhr. Verbist geeft aan dat de 'regelmatige klagers' instaan voor 50% van de klachten. Er zijn beduidend minder klachten dan voorgaande jaren. De oorzaak hiervan is onduidelijk (afname trainingsvluchten, geluidsdempers, minder businessjets, aswolk, …). Ook het feit dat Katleen Pittevils (klachtenbehandelaar) met moederschapsverlof is, heeft mogelijk een impact, al worden alle binnenkomende klachten op de mailbox van Katleen gecheckt.

Dhr. Tobback vraagt of de klagers tevreden zijn met het verstrekte antwoord.
Dhr. Verbist geeft aan dat dit varieert, soms blijken de antwoorden te technisch (gebruik van afkortingen, …). De nodige aandacht gaat uit naar het verstrekken van kwaliteitsvolle algemeen begrijpbare antwoorden.

Dhr. Tobback merkt op dat de klachten m.b.t. de verkeerslichten op de Krijgsbaan niet zijn opgenomen in dit register. Er wordt opgemerkt dat deze lichten soms op rood springen zonder dat er een vliegtuig land of opstijgt.
Dhr. Verbist geeft aan dat deze klachten niet opgenomen worden in het register, maar wel behandeld in overleg met Belgocontrol op zoek naar een optimale lichtenregeling voor weg- en autoverkeer. In de gewijzigde milieuvergunning werd tevens de verplichting opgelegd dat de luchthaven in overleg met Belgocontrol en het DGLV een rapport moet opstellen betreffende het mobiliteitsprobleem veroorzaakt door de verkeerslichten. Het overleg hieromtrent wordt in juli opgestart. De resultaten van het overleg komen aan bod op het volgende milieuvergunningsoverleg.
De vergaderleden stellen voor om in het kader van dit overleg na te gaan of er voor de lichtenbediening een verschil kan gemaakt worden tussen IFR / VFR vluchten, kleine vliegtuigen, helikopters, …

Dhr. Van Dyck vraagt of de luchthaven kan controleren of de trainingstoestellen effectief met een geluidsdemper vliegen. Zeer recent zou er nl. een vliegtuig overgevlogen zijn dat zee veel lawaai maakte.
Dhr. Verbist antwoordt dat het een administratieve controle betreft: het papieren dossier en het geluidscertificaat worden nagekeken, de vliegtuigen zelf worden niet gecontroleerd.
Dhr. Lesage geeft aan dat het mogelijk is dat een vliegtuig zeer veel lawaai maakt als de piloot vergeet zijn spoed (vergelijkbaar met de 'versnellingen' bij auto's) aan te passen. Het vliegtuig maakt dan zeer veel lawaai naar de omgeving toe, maar zelf hoort de piloot dit lawaai niet.

4. Bespreking van het overzicht van de uitzonderlijke uitgevoerde nachtvluchten

Dhr. Verbist licht toe dat in de periode van december 2009 tot mei 2010 vijf vluchten plaats vonden buiten de openingsuren van de luchthaven. Het betreft 1 medische vlucht en 4 lijnvluchten. De luchthaven is hierdoor in 2010 in totaal ongeveer 2 uur langer open gebleven dan normaal.

5. Bespreking gewijzigde milieuvergunning

Op 18 maart 2010 nam de deputatie van de provincieraad het besluit tot wijziging van de milieuvergunning. Dhr. Verbist overloopt de wijzigingen in de milieuvergunning:

- Gedurende de winterperiode zijn trainingsvluchten mogelijk tot 20u i.p.v. tot 19u;
- Er dient een rapport opgemaakt te worden m.b.t. het mobiliteitsprobleem op de Krijgsbaan (zie hoger);
- De term 'circulatievliegen' werd aangepast.

6. Stand van zaken beheershervorming Luchthaven Antwerpen

Mevr. Verstrepen geeft aan dat één kandidaat geselecteerd is, met name Egis Projects NV. Op 16 september 2010 dient de kandidaat zijn offerte in te dienen, waarna onderhandelingen zullen opgestart worden.

Dhr. De Schutter vraagt voor hoe lang de exploitatie van de luchthaven in concessie gegeven wordt.
Dhr. Van Halen antwoordt dat een periode van 25 jaar voorzien is in het bestek.

7. Varia en rondvraag

Dhr. Tobback vraagt naar de stand van zaken van de omleiding van de R11.
Mevr. Verstrepen geeft aan dat het Agentschap Wegen en Verkeer trekker is van dit project, dat begin 2011 aanbesteed zal worden, zodat een tijdige reali-

satie (februari 2013) kan gebeuren. De budgettaire middelen zijn op de begroting van het Vlaams Gewest voorzien.
Dhr. Neyens vermeldt dat er een klacht loopt tegen het GRUP bij de Raad van State, en dat op 25 juni 2010 beslist werd dat de drie kamers zich gezamenlijk over het dossier moeten buigen. Voorlopig is hier dus nog geen uitspraak. De uitspraak in het kader van de ingediende klacht kan invloed hebben op de realisatie van het project.

8. Datum volgende vergadering

De volgende vergadering zal plaatsvinden op maandag 6 december 2010, om 19u30.

9. Acties

De leden van het milieuoverleg worden verzocht hun adresgegevens te bezorgen aan Wim Van Halen (*wim.vanhalen@mow.vlaanderen.be*) zodat de uitnodigingen voortaan ook schriftelijk kunnen verstuurd worden.