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	**7 december 2010**	
aanwezig	Geert De Schutter	Vertegenwoordiger Provincie Antwerpen
	Tony Lesage	Vertegenwoordiger exploitant
	Frans Neyens	Vertegenwoordiger Gemeente Borsbeek
	Leo Vlaeymans	Burgemeester Borsbeek
	Marc Tobback	Vertegenwoordiger Stad Mortsel
	Ingrid Pira	Burgemeester Stad Mortsel
	Eddy Van Dyck	Vertegenwoordiger omwonenden Boechout
	Fernand Van Ginderen	Vertegenwoordiger ADOMA Antwerpen
	Jo Van de Woestijne	Stuurgroep Vliegend Vlaanderen
	Wim Van Halen	Departement MOW – afdeling Luchthavenbeleid
	Piet Moons	BOIC
	Wim Verbist	Luchthavencommandant
	Sophie Velders	Adjunct-luchthavencommandant
	Erika Verstrepen	Departement MOW – afdeling Luchthavenbeleid (voorzitter)
	Katleen Pittevils	Secretariaat
afwezig	Wim Kerremans	Vertegenwoordiger Stad Antwerpen
kopie naar	/	
bijlagen bij verslag	Uittreksel beslissingen Borsbeek en Mortsel	
volgende vergadering	20 juni 2011 om 19u30	
verslaggever	Katleen Pittevils	

1. Olympische Spelen Londen 2012

De heer Piet Moons, Marketing Directeur van het Belgisch Olympisch en Interfederaal Comité (BOIC), geeft verduidelijking bij de vraag om landende vliegtuigen toe te laten na 23u. Het BOIC ontvangt veel vragen van ouders van atleten, verantwoordelijken van sportclubs, trainers,… om 1 dag heen-en-terug naar de Olympische Spelen te kunnen reizen. Het BOIC wil zoveel mogelijk personen de kans geven om de Spelen te bezoeken. Het is van 1948 geleden

dat de Spelen zo dicht bij België georganiseerd werden. De Olympische Spelen worden in Londen georganiseerd van 27 juli tot en met 12 augustus 2012.

De competities van de meeste sporttakken eindigen om 17u, maar bij tennis en atletiek is het einde van de competitie voorzien om 22u à 22u30. Hierdoor is het voor bezoekers moeilijk om dezelfde dag terug te keren. Het BOIC contacteerde daarom onder andere Eurostar en de Luchthaven Antwerpen om de mogelijkheden te bespreken om bezoekers terug te brengen. De heer Van Ginderen vraagt of de ferrymaatschappijen al gecontacteerd werden. De heer Moons licht toe dat deze nog niet gecontacteerd werden omdat de reistijd per ferry langer is en een bijkomende verplaatsing nodig is van de kust naar de locatie van de Olympische Spelen. De luchthaven London City Airport is gelegen vlakbij de hal waar de belangrijke competities, bijvoorbeeld judo, plaatsvinden.

De heer Lesage vraagt of er elke dag competities zijn die pas om 22u à 22u30 eindigen. De heer Moons verduidelijkt dat deze competities plaatsvinden tussen 28 juli en 6 augustus voor tennis en tussen 3 augustus en 11 augustus voor atletiek. De heer Tobback merkt op dat er bij tennis geen vast einduur is. De heer Moons licht toe dat er een veiligheidsmarge in de timing is ingebouwd.

Mevrouw De Schutter vraagt of de luchthaven de hele nacht zou moeten openblijven of kunnen enkele uren extra volstaan. De heer Moons zegt dat, rekening houdend met het einduur van de competities, het tijdsverschil en de kostprijs, de vluchten zouden kunnen landen tussen 2u en 4u ’s nachts. Het zou gaan om 2 à 3 vluchten per dag. Mevrouw De Schutter vervolgt dat dit niet mogelijk is binnen de huidige milieuvergunning (bijzondere voorwaarden §3, eerste streepje). Een wijziging van de voorwaarden kan aangevraagd worden volgens artikel 45 van het VLAREM. De periode gedurende dewelke een afwijking gevraagd wordt, kan worden opgegeven. De procedure neemt een 4-tal maanden in beslag.

De heer Tobback vraagt of de luchtvaartmaatschappij CityJet bereid is deze vluchten uit te voeren. De heer Moons antwoordt dat er nog geen concrete gesprekken zijn met CityJet. De heer Van Ginderen vraagt of de Luchthaven Oostende werd gecontacteerd. De heer Moons zegt dat er nog geen contact was met de luchthaven en dat een gesprek met de Stad Oostende gepland is eind januari 2011. De heer Lesage verduidelijkt dat er op de Luchthaven Oostende geen luchtvaartmaatschappijen actief zijn die lijnvluchten uitvoeren. De kostprijs zal dan ook hoger liggen omdat een leeg vliegtuig ter plaatse gebracht zou moeten worden om daar passagiers aan boord te brengen. Wim Verbist vult aan dat bovendien maar een beperkt aantal luchtvaartmaatschappijen op London City Airport kunnen en mogen landen.

Mevrouw Pira vraagt of een eventuele uitbreiding van de openingsuren in het kader van de Olympische Spelen 2012 geen aanleiding kan zijn voor gelijkaardige aanvragen voor andere evenementen. De heer Van de Woestijne antwoordt dat het een eenmalig evenement is. Bovendien is het niet omdat we het een kans geven dat het ook effectief zal doorgaan. De heer Moons bevestigt dat ook London City Airport en CityJet bereid gevonden dienen te worden om

mee te werken. De heer Verbist vult aan dat de luchtvaartmaatschappij ook de kosten zal moeten dragen voor het open houden van de luchthaven.

De heer Tobback acht het niet wenselijk dat de luchthaven langer open zou blijven voor buitenlandse toeristen die in Antwerpen op hotel komen en waarvoor extra vluchten in gelegd worden om de Olympische Spelen te bezoeken. De heer Moons reageert dat dit niet de bedoeling is, maar wel om het op één dag over-en-weer reizen van Vlaamse geïnteresseerden mogelijk te maken. De heer Neyens uit zijn bezorgdheid dat de omwonenden een tijdelijke uitbreiding van de openingsuren van de luchthaven niet zullen appreciëren. De heer Van Dyck is ook geen voorstander van het initiatief. In het geval dat men de procedure overweegt, zullen zeker beperkingen ingebouwd moeten worden. De heer Van de Woestijne verduidelijkt dat landende vliegtuigen minder geluid produceren dan opstijgende vliegtuigen.

De heer Moons zal contact opnemen met de luchtvaartmaatschappij CityJet om dit dossier te bespreken.

2. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Er zijn geen opmerkingen bij het verslag van de vorige vergadering. Het verslag wordt goedgekeurd.

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

Mevrouw Pittevils geeft toelichting bij het klachtenregister. Tijdens de tweede jaarhelft van 2010 was er een daling van het aantal klachten ten opzichte van dezelfde periode in 2009. De meeste klachten worden rechtstreeks van de burger ontvangen (31 + 1 melding).

Negen klachten bereikten de luchthaven via de gemeenten, 2 via de Vlaamse ombudsdienst en 1 via de Vlaamse overheid. Er werden klachten ontvangen van 20 personen: 1 klager met 16 klachten, 1 klager met 9 klachten en 18 klagers met telkens 1 klacht. De meeste klachten hebben betrekking op trainingsvluchten. Drie klachten werden door de klager aangeduid als hinder door trainingsvluchten en als dusdanig geregistreerd, maar bleken na onderzoek te gaan om (1) het afbreken van een landing, (2) luchtfotografie, en (3) maritieme milieutechnische controle.

De heer Vlaeymans maakt zich bekend als de indiener van klacht KL10-057 op 1 september 2010. Hij is ontevreden over de telefonische behandeling van deze klacht. Het dienstdoend personeelslid gaat in discussie in plaats van de klacht te noteren. Mevrouw Verstrepen stelt voor om de procedure bij telefonische ontvangst van klachten na te kijken.

Mevrouw Pira vraagt of er klachten zijn in verband met de verkeerslichten op de Krijgsbaan. Mevrouw Pittevils antwoordt dat dergelijke klachten in het verleden ontvangen werden, maar niet tijdens de tweede jaarhelft 2010.

Er wordt opgemerkt dat er in het rondgedeelde register ook andere klachten vermeld worden, bijvoorbeeld in verband met taalgebruik of onkruid. De heer Verbist verduidelijkt dat de luchthaven wettelijk verplicht is alle ontvangen klachten te registeren en te behandelen. De vergadering geeft aan dat het volstaat om een overzicht beschikbaar te stellen dat enkel de milieuklachten bevat.

4. Bespreking van het overzicht van de uitzonderlijke uitgevoerde nachtvluchten

Mevrouw Pittevils overloopt het overzicht van de uitzonderlijk uitgevoerde nachtvluchten tot en met november 2010. Er waren in de tweede jaarhelft 5 uitbreidingen van de openingsuren, telkens voor lijnvluchten. De luchthaven bleef per uitbreiding tussen de 10 en 35 minuten langer open. De heer Verbist vult aan dat er in de maand december tot op heden 2 uitbreidingen waren voor lijnvluchten en 1 voor een medische vlucht.

5. Opvolging vorig overleg: resultaten overleg Belgocontrol verkeerslichten Krijgsbaan

De heer Verbist licht toe dat op 17 september 2010 de verslagen van de vergaderingen van de luchthavendirectie met Belgocontrol en het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) overgemaakt werden aan de Bestendige Deputatie van de Provincie Antwerpen, in overeenstemming met de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning. In het kader van het gevoerde overleg werden verschillende oplossingsmogelijkheden bekeken. Het toegekende luchthavencertificaat stelt dat er een veiligheidsstrook (RESA) moet aangelegd worden. In september 2010 besloot de Vlaamse Regering hiervoor de R11 in een tunnel aan te leggen, waardoor de verkeerslichten op de Krijgsbaan verdwijnen. De conclusie van het overleg is dat de huidige procedure behouden dient te blijven tot de tunnel aangelegd is.

De noodzaak van de verkeerslichten wordt aangetoond door het incident op 11 oktober 2010 waar bij een onderbroken start een toestel tot stilstand kwam op het einde van de startbaan ter hoogte van de prikkeldraadversperring aan de Krijgsbaan. De heer Van Dyck vraagt wat de oorzaak was van dit incident. De heer Verbist licht toe dat dit te wijten zou zijn aan een slechte verdeling van het gewicht in het toestel. Het onderzoeksrapport zal beschikbaar gesteld worden via de website van het DGLV.

Mevrouw Pira vraagt of de duurtijd van de roodlichtfase volgens procedure verloopt. Wim Verbist beaamt dit, en verduidelijkt dat de verkeerslichten verplaatst zijn geweest naar aanleiding van de audit in 2005. De reden hiervoor is dat de verkeerslichten in de vroegere situatie (150m van elkaar) de veiligheidsvlakken rondom de luchthaven doorsneden. De verkeerslichten werden daarom verplaatst tot waar ze deze veiligheidsvlakken niet langer doorsnijden, zodat ze nu op een afstand van 450m van elkaar staan. Hierdoor is meer tijd nodig om de ruimte tussen de verkeerslichten vrij te maken van auto's én fietsers.

De heer Vlaeymans vraagt welk verder gevolg hieraan zal worden gegeven om het mobiliteitsprobleem op te lossen. Mevrouw De Schutter verduidelijkt dat de procedure voorzien in de milieuvergunning wordt gevolgd: de verslagen worden aan de vernoemde partijen bezorgd, die hun evaluatie ervan kunnen bezorgen aan de vergunningverlenende overheid. De heer Lesage kaart aan dat ongevallen vaak worden veroorzaakt door afwijkende procedures. Dit kan een verklaring zijn waarom het DGLV geen afwijking van de geldende procedures wil toestaan. Ook een apart licht voor fietsers (die meer tijd nodig hebben om de gevarenzone te kruisen) lijkt daarom niet aangewezen.

Mevrouw Verstrepen herhaalt dat de ondertunneling van de Krijgsbaan het probleem van de files verhelpt door het wegnemen van de verkeerslichten. Ze wijst er wel op dat de aanleg van de tunnel op zich ook hinder zal veroorzaken. De aanleiding tot het opleggen van deze bijkomende bijzondere voorwaarde is de uitbreiding van de periode waarbinnen trainingsvluchten toegelaten zijn met 1u zolang het winteruur van kracht is. De heer Vlaeymans is van mening dat deze uitbreiding met 1u per dag dan ook had kunnen wachten tot de RESA en tunnel aangelegd waren. De heer Vlaeymans heeft geen bezwaar dat de verkeerslichten op rood gezet worden voor commerciële vluchten, maar ergert zich aan de trainingsvluchten.

De heer Verbist licht toe dat de verkeerslichten op rood gezet worden voor trainingsvluchten over Borsbeek bij landing en niet bij vertrek. Zelfs bij kleine toestellen die over Borsbeek landen met downwind is er een kans op aanvaring indien op dat moment een oplegger van 4m hoogte zou voorbijrijden. De heer Verbist vervolgt dat de trainingsvluchten ver onder het toegelaten aantal bewegingen blijven. Bovendien wordt er gezocht naar een ander vliegveld voor de touch-and-go vluchten zodat enkel de trainingsvluchten op instrumenten op de Luchthaven Antwerpen blijven.

De heer Vlaeymans vraagt hoe de beperking op het geluidsniveau van touch-and-go trainingsvluchten van maximum 76 dB(A) gecontroleerd wordt. De heer Verbist licht toe dat van elk opleidingstoestel een geluidsattest, afgeleverd door het DGLV, ingediend moet worden bij de luchthaven alvorens trainingsvluchten kunnen uitgevoerd worden met dat toestel. Deze beperking vertaalt zich in een daling van het aantal trainingsbewegingen. Het maximum geluidsniveau is enkel vereist voor trainingsvluchten; andere toestellen, bijvoorbeeld het toestel van het type Britten Norman dat wordt gebruikt voor maritieme milieutechnische controle, zijn hieraan niet gebonden. De heer Van de Woestijne vult aan dat er niet getwijfeld hoeft te worden aan het geluidsniveau op het afgeleverde certificaat. Vliegtuigen hebben een geluidsdemper met ijking; het is niet mogelijk om hier een andere uitlaat op te zetten zoals bij motorfietsen.

De heer Vlaeymans heeft in dit verband een controle laten uitvoeren en bij de metingen werden waarden tot 91 dB(A) vastgesteld. Het verslag van deze controle zal overgemaakt worden aan de luchthaven. De heer Van de Woestijne verduidelijkt dat hiervoor de officiële meetmethode gebruikt moet worden. Geluidscertificaten werden ingevoerd vanaf 1973-1974. Oudere vliegtuigen beschikken daarom niet over een certificaat. De heer Verbist voegt hieraan toe dat het model ter bepaling van de geluidscontouren uitgaat van de attesten van

de vliegtuigconstructeurs. De berekende contouren worden getoetst aan de resultaten van het meetnet en zijn in goede overeenstemming. De heer Tobback suggereert dat het zeer interessant zou zijn om de metingen van Borsbeek naast deze van het geluidsmeetnet te leggen. De heer Van Dyck vraagt of er toestellen geweigerd worden omwille van te grote geluidsbelasting. De heer Verbist bevestigt dat oudere types zakenjets geweigerd worden op basis van de huidige internationale reglementering. Historische toestellen zoals de Spitfire en Mustang vallen echter buiten deze reglementering.

6. Stand van zaken aanleg RESA en beheershervorming Luchthaven Antwerpen

Mevrouw Verstrepen geeft toelichting. De RESA en tunnel onder de Krijgsbaan zijn voorzien om aangelegd te zijn tegen uiterlijk februari 2013. Dit vormt enerzijds een oplossing voor de veiligheid van het vliegverkeer en komt anderzijds de mobiliteit op de R11 ten goede. Mevrouw Pira vraagt of er 2 x 1 rijstrook of 2 x 2 rijstroken aangelegd zullen worden. Mevrouw Verstrepen antwoordt dat dit bekeken wordt in het hele dossier van de R11. Waarschijnlijk zal het gaan om 2 x 2 rijstroken. De heer Tobback vraagt of een nieuw RUP nodig is. Mevrouw Verstrepen licht toe dat na de vernietiging en intrekking van het RUP voor de omlegging teruggevallen kan worden op het gewestplan voor de realisatie van de tunnel.

Wat betreft de beheershervorming van de luchthaven kan mevrouw Verstrepen melden dat er 1 offerte werd ingediend. Deze wordt nu onderzocht samen met de ingediende offertes voor de luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem. Daarna worden de onderhandelingen met de betrokken kandidaat opgestart. Mevrouw De Schutter vraagt welke timing voorzien is voor de verdere procedure. Mevrouw Verstrepen antwoordt dat een ontwerp van timing opgemaakt is en verder wordt geoptimaliseerd. Na de onderhandelingsfase kan de kandidaat een best-and-final offer indienen.

7. Varia en rondvraag

Mevrouw Pira vraagt of het klopt dat Ikea interesse zou hebben in het bedrijventerrein. De luchthavendirectie is hiervan niet op de hoogte.

De heer Neyens verwijst naar een brief van de luchthavendirectie aan de Gemeente Borsbeek in verband met het snoeien van de bomen op het Fort 3. De milieuambtenaar vraagt gepaste apparatuur om deze snoeiwerken te kunnen uitvoeren. Dit punt zal verder worden behandeld op het technisch overleg tussen de luchthaven en Borsbeek begin 2011.

De heer Van Ginderen meldt dat hij in te toekomst ADOMA zal vertegenwoordigen en vraagt om de documenten rechtstreeks te ontvangen. Ook wenst hij te weten waar statistieken over de luchthaven kunnen geconsulteerd worden. Mevrouw Pittevils antwoordt dat na een schriftelijke melding van het mandaat van de heer Van Ginderen door ADOMA de documenten rechtstreeks aan hem bezorgd kunnen worden en duidt dat de statistieken maandelijks aangevuld

worden op de website van de luchthaven (*www.luchthavenantwerpen.be*) in de rubriek “Over ons – statistieken”.

8. Datum volgende vergadering

De volgende vergadering zal plaatsvinden op maandag 20 juni 2011, om 19u30.