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 | ontwerp | |
| datum vergadering | **14 juli 2011** | |
| aanwezig | Geert De Schutter | Vertegenwoordiger Provincie Antwerpen |
| | Tony Lesage | Vertegenwoordiger exploitant |
| | Frans Neyens | Vertegenwoordiger Gemeente Borsbeek |
| | Eddy Van Dyck | Vertegenwoordiger omwonenden Boechout |
| | Jeroen Truyens | Vertegenwoordiger Gemeente Boechout |
| | Wim Verbist | Luchthavencommandant |
| | Erika Verstrepen | Departement MOW – afdeling Luchthavenbeleid (voorzitter) |
| | Katleen Pittevils | Secretariaat |
| | Gert Geentjens | KULeuven |
| verontschuldigd | Sophie Velders | Adjunct-luchthavencommandant |
| | Marc Tobback | Vertegenwoordiger Stad Mortsel |
| | Ingrid Pira | Burgemeester Stad Mortsel |
| | Fernand Van Ginderen | Vertegenwoordiger ADOMA Antwerpen |
| | Jo Van de Woestijne | Stuurgroep Vliegend Vlaanderen |
| | Leo Vlaeymans | Burgemeester Borsbeek |
| | Wim Kerremans | Vertegenwoordiger Stad Antwerpen |
| kopie naar | / | |
| bijlagen bij verslag | | |
| volgende vergadering | 12 december om 19u30 | |
| verslaggever | Katleen Pittevils | |

## 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag van de vorige vergadering werd per e-mail goedgekeurd en verstuurd samen met de uittreksels van de beslissingen van gemeente Borsbeek en stad Mortsel. Nadien werd ook van gemeente Boechout een uittreksel van beslissing ontvangen.

Afspraken
- Wat betreft de telefonische klachtenontvangst wordt een opleiding voorzien.

- Het rapport van de geluidsmeting wordt door de heer Frans Neyens ter beschikking gesteld.
- De vertegenwoordiging van ADOMA werd na afloop van de vorige vergadering officieel bevestigd.

## 2. Toelichting geluidscontouren

De heer Gert Geentjens geeft toelichting bij het rapport van de geluidscontouren. Het aantal vliegbewegingen is in 2010 met 14% afgenomen ten opzichte van het jaar voordien. De grootste daling situeert zich bij de trainingsvluchten en lokale vluchten. Ook bij de lijnvluchten was er een kleine daling. Het aantal bewegingen van charters en kleine jets (ad hoc +3 ton) is licht toegenomen. Gemiddeld over het volledige jaar werd voor 79% van de bewegingen baan 29 gebruikt. Tussen de verschillende maanden zijn er wel verschillen (65% tot 96%).

De $L_{day}$-contour is breder richting Antwerpen omdat het hier vooral gaat om opstijgingen. In de richting van Borsbeek en Mortsel is de contour smaller omdat het hier vooral gaat om landingen. De contour is kleiner geworden ten opzichte van het voorgaande jaar omdat het gemiddeld aantal bewegingen per dag gedaald is van 151 in 2009 naar 127 in 2010. Zakenjets leveren de grootste bijdrage aan de geluidscontour. Het aantal bewegingen van zakenjets bleef eerder constant, waardoor er een beperkte afname is van de geluidscontour.

De $L_{evening}$-contour kende een kleine afname omdat in deze periode vooral veel landingen gebeuren en weinig opstijgingen. Het aantal bewegingen bleef ongeveer status quo. De $L_{night}$-contour omvat enkel vluchten tussen 6u30 en 7u en eventuele uitbreidingen van de openingsuren. Hierdoor ligt de contour bijna volledig op het luchthaventerrein.

Bijgevolg kent ook de $L_{DEN}$-contour, die een samenstelling is van $L_{day}$, $L_{evening}$ en $L_{night}$, een beperkte afname. De oppervlakte binnen de contour is afgenomen met ongeveer 5% van 138 ha in 2009 naar 131 ha in 2010. Aangezien het grootste deel van de afname in het verlengde van baan 29 gelegen is boven dichtbevolkt gebied, daalde het aantal inwoners binnen deze contour met ongeveer 12% van 3.501 in 2009 naar 3.086 in 2010.

Het aantal potentieel sterk gehinderden op basis van de $L_{DN}$-geluidscontour daalde van 371 in 2009 naar 315 in 2010 en blijft onder de grenswaarde van 548 uit het referentiejaar 2000.

De heer Neyens vraagt of het aantal sterk gehinderden gelijk staat met het aantal bewoners van een bepaald gebied. De heer Geentjens verduidelijkt dat inderdaad per statistische sector het aantal inwoners gekend is en dat het aantal inwoners binnen een geluidscontour berekend wordt aan de gemiddelde densiteit van die sector. De heer Neyens voegt hieraan toe dat op Fort III diverse scholen en verenigingen actief zijn. Deze personen zijn dagelijks aanwezig op het grondgebied en de gemeente beschouwt deze ook als gehinderden. Kunnen deze ook mee in rekening gebracht worden? De heer Geentjens zegt

dat de berekening van het aantal sterk gehinderden momenteel gebeurd op basis van bevolkingscijfers, zoals werd opgelegd.

De heer Van Dyck vraagt waartoe de meetposten dienen aangezien de geluidscontouren berekend worden. De heer Geentjens verduidelijkt dat de informatie van de meetposten gebruikt wordt om te vergelijken met de geluidscontour.

Meetposten 2, 3 en 4 hadden een activiteitsgraad van 99% in 2010 en meetpost 1 had een activiteitsgraad van 92,6% omdat deze door een defect aan de batterij is uitgevallen vanaf 6 december 2010. De meetposten registreren geluidsevents boven een bepaalde drempel. In 2010 gebeurde er een betere toewijzing van de geluidsevents aan het vliegverkeer dan in 2009. In de lagere geluidscategorie is er een afname van het aantal geluidsevents die verklaard wordt door de afname van het aantal trainingsvluchten. In de hogere geluidscategorie is er eerder een een status quo door het gelijkblijvend aantal bewegingen van de zakenjets. In 2009 was meetpost 3 een tijd defect en werd hersteld. Daardoor lijkt het aantal geluidsevents in 2010 toegenomen.

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

Mevrouw Pittevils geeft toelichting bij het klachtenregister. Tijdens de eerste jaarhelft van 2011 was het aantal klachten stabiel ten opzichte van dezelfde periode in 2010. De meeste klachten worden rechtstreeks van de burger ontvangen (37 + 2 vragen om informatie).

Twee klachten bereikten de luchthaven via de gemeenten. Er werden klachten ontvangen van 14 personen: 1 klager met 25 klachten, 1 klager met 3 klachten, 1 klager met 2 klachten en 11 klagers met telkens 1 klacht. De meeste klachten hebben betrekking op trainingsvluchten en kleine toestellen.

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

Mevrouw Pittevils overloopt het overzicht van de uitzonderlijk uitgevoerde nachtvluchten. Er waren in de eerste jaarhelft slechts 3 uitbreidingen van de openingsuren, telkens voor lijnvluchten. De luchthaven bleef per uitbreiding tussen de 7 en 35 minuten langer open.

## 5. Rondvraag

De heer Neyens stelt de leden van de vergadering een exemplaar ter beschikking van het akoestisch onderzoek dat werd uitgevoerd in oktober 2010. Aan de luchthaven werd de vraag gesteld om het geluidscertificaat te bekomen van de betrokken vliegtuigen. De heer Neyens is ontstemd dat hij zich tot de beroepscommissie Openbaarheid van Bestuur heeft moeten richten om de gevraagde documenten te bekomen.

Mevrouw Verstrepen verduidelijkt dat deze vraag al via de beroepscommissie en de milieuinspectie werd ontvangen terwijl de oorspronkelijke aanvraag nog behandeld werd. De heer Verbist vult aan dat het Directoraat-generaal Luchtvaart, de instantie die de geluidscerficaten aflevert, deze niet zomaar ter beschikking stelt aan derden.

Mevrouw De Schutter vraagt of de uitspraak van de beroepscommissie specifiek is of het om een principebeslissing gaat. Mevrouw Verstrepen antwoordt dat de uitspraak over een concreet geval gaat. Mevrouw De Schutter vraagt of dergelijke situatie in toekomst dan opnieuw moet voorgelegd worden. Mevrouw Verstrepen vervolgt dat dit niet nodig is. Er kan rekening gehouden worden met deze uitspraak en de documenten kunnen overgemaakt worden.

De heer Van Dyck merkt op dat er weinig te beginnen is tegen sommige toestellen die veel lawaai maken. Aan wie kan dit doorgegeven worden? Bij een brommer kan bijvoorbeeld de politie gebeld worden. Mevrouw Verstrepen zegt dat de milieuinspectie dit kan onderzoeken.

De heer Verbist licht toe dat oudere toestellen, bijvoorbeeld het toestel dat gebruikt wordt voor inspecties boven de Noordzee, meer lawaai maken. Dit geldt ook voor de historische toestellen. Volgens de heer Lesage kan er ook sprake zijn van een “pilotenfout”. Indien de piloot de pas van de propeller vergeet te verzetten, blijft de propeller veel toeren doen en meer lawaai maken dan nodig. Na de vergadering is gebleken dat het betrokken toestel niet beschikt over een veranderbare schroef-pas en de geluidsproductie hierdoor niet beïnvloed kan worden.

De heer Geentjens verduidelijkt dat de meetomstandigheden in een laboratorium, zoals voor het geluidscertificaat, en in real life, zoals in het gevoerde onderzoek, niet vergeleken kunnen worden. Er zijn immers teveel verschillen: weersomstandigheden, afstand tot de geluidsbron, en dergelijke. Het geluidscertificaat van een vliegtuig wordt enkel herzien bij wijzigingen aan de motor en/of propeller.

## 6. Datum volgende vergadering

De volgende vergadering zal plaatsvinden op maandag 12 december 2011, om 19u30.