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	**4 juni 2012**	
aanwezig	Marc Tobback	Vertegenwoordiger Milieuraad Mortsel
	Fernand Van Ginderen	Vertegenwoordiger ADOMA
	Tony Lesage	Vertegenwoordiger exploitant
	Greet De Schutter	Vertegenwoordiger Provincie Antwerpen
	Wim Verbist	Luchthaven Antwerpen
	Erika Verstrepen	MOW – afdeling luchthavenbeleid (voorzitter)
	Katleen Pittevils	Luchthaven Antwerpen (secretariaat)
verontschuldigd	Bert Leemans	Vertegenwoordiger omwonenden Boechout
	Eddy Van Dyck	Vertegenwoordiger omwonenden Boechout
	Wim Kerremans	Vertegenwoordiger Stad Antwerpen
	Walter Verbruggen	Vertegenwoordiger district Deurne
	Frans Neyens	Vertegenwoordiger Gemeente Borsbeek
	Jeroen Truyens	Vertegenwoordiger Gemeente Boechout
kopie naar	/	
bijlagen bij verslag	Presentatie geluidscontouren	
volgende vergadering	3 december 2012	
verslaggever	Katleen Pittevils	

CONCEPT

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Er worden geen opmerking geformuleerd op het verslag van de vorige vergadering en het verslag wordt goedgekeurd.

Tijdens de vorige vergadering werd toegelicht dat het aanbestedingsdossier voor de tunnel onder de R11 binnen korte tijd gepubliceerd ging worden. Dit gebeurde begin

april 2012. Opening van de offertes is heden voorzien op 14 augustus 2012. Het is de bedoeling om dit jaar te starten met de werken aan de ondertunneling van de R11, maar wegens de complexiteit van het dossier vragen de aannemers meer tijd om hun offerte in te dienen. Als ze hiervoor meer tijd krijgen, zouden de selectie van de aannemer en het geven van het aanvangsbevel nog dit jaar kunnen gebeuren maar zullen de werken pas kunnen starten begin 2013 (na het winterverlet). Voor de veiligheid van de arbeiders zal de start- en landingsbaan tijdens de zomerperiode gedurende 4 maanden moeten worden ingekort. Dit zal beperkingen met zich meebrengen voor CityJet en de grotere jettoestellen, die afhankelijk van de weersomstandigheden vaker zullen moeten uitwijken.

Tijdens de vorige vergadering werd afgesproken dat er op de vergadering van december 2012 een analyse van de klachten zal besproken worden.

2. Toelichting geluidscontouren

De heer Gert Geentjens van het Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van de KULeuven geeft toelichting bij het rapport van de geluidscontouren. Geluidscontouren zijn lijnen die eenzelfde geluidsdrukniveau weergeven. Er worden 4 soorten contouren berekend: L_{day}, $L_{evening}$, L_{night} en L_{den}.

Factoren die invloed hebben op de evolutie van de geluidscontouren zijn het aantal bewegingen en het baangebruik. Het aantal bewegingen is in 2011 met 2% toegenomen ten opzichte van 2010. Deze toename van het aantal bewegingen is vooral een gevolg van een toename van het aantal ad hoc vluchten +3 ton (+12%) en van het aantal ad hoc vluchten -3 ton (+9%). De lijnvluchten stegen ook licht met 2%. De bewegingen van trainingsvluchten (-5%) en chartervluchten (-17%) namen af in 2011. Merk op dat de categorie charters maar 148 vluchten bevat voor 2011.

Het baangebruik wordt bepaald afhankelijk van de weersomstandigheden. In 2011 werd baan 29 gebruikt voor 68% van de bewegingen, terwijl 32% van de bewegingen op baan 11 gebeurden. In vergelijking met de voorgaande jaren (75-80%), werd baan 29 dus beduidend minder gebruikt.

De L_{day}-geluidscontour is aan beide zijden licht groter geworden door de toename van het aantal bewegingen met kleinere jettoestellen enerzijds en de toename van het aantal 2-propellertoestellen anderzijds. Door de verschuiving in het baangebruik is de toename van de contour in de richting van Borsbeek groter dan de toename in de richting van Antwerpen.

CONCEPT

De toename van de $L_{evening}$-geluidscontour is hoofdzakelijk te verklaren door de toename van het aantal bewegingen met kleinere jettoestellen. Opvallend is wel dat tijdens de avondperiode het aantal landingen merkbaar hoger is dan het aantal vertrekken (gemiddeld 8,4 landingen per dag in de avondperiode ten opzichte van 2,4 vertrekken). Hierdoor is de $L_{evening}$-geluidscontour smaller. Door de verschuiving in het baangebruik, dus meer landingen over de stad, is de contour meer toegenomen in de richting van Antwerpen dan in de richting van Borsbeek.

Aangezien de luchthaven gesloten is van 23u tot 6u30 is het aantal bewegingen in de nachtperiode zeer beperkt en valt de L_{night}-geluidscontour nagenoeg volledig binnen het luchthaventerrein. Deze contour is kleiner in 2011 dan in 2010.

Door de toename van de L_{day}- en $L_{evening}$-geluidscontouren in het jaar 2011 ten opzichte van 2010, is ook de L_{den}-geluidscontour groter geworden en dit aan beide zijden van de luchthaven.

Het aantal inwoners binnen de L_{DN} en de $L_{Aeq,dag}$ contour van 55 dB(A) en het aantal potentieel sterk gehinderden op basis van de L_{DN}-geluidscontouren worden berekend omdat deze, zoals bepaald in de milieuvergunning van de luchthaven, de waarden van 2000 niet mogen overschrijden. Zoals blijkt uit onderstaande tabel wordt voldaan aan alle drie deze voorwaarden.

	2000	2011
Inwoners binnen L_{DN} contour van 55 dB(A)	3455	2592
Inwoners binnen $L_{Aeq,dag}$ contour van 55 dB(A)	5468	4311
Aantal potentieel sterk gehinderden	548	376

De vergelijking tussen de berekende geluidscontouren en het meetnet toont voor 2011 een zeer goede overeenkomst.

Pagina 27 van het rapport over de geluidscontouren geeft informatie m.b.t. de betrouwbaarheid van de meetposten. Meetpost 2 was in 2011 gedurende 2 maanden buiten dienst en heeft daardoor een activiteitsgraad van 79%. De andere 3 meetposten hebben een activiteitsgraad boven 99,7%. Voor meetpost 1 werden in januari geen events gekoppeld aan de radardata wegens een probleem met de tijdsklok.

De meetposten staan opgesteld op 4m hoogte en registreren geluidsevents zodra gedurende 10 seconden een bepaalde drempelwaarde overschreden wordt. Deze events worden dan gekoppeld aan de radargegevens van de vluchten. Events die

CONCEPT

langer dan 75 seconden duren worden niet gekoppeld omdat het overvliegen van een vliegtuig niet zo lang hoorbaar blijft en dit geluid dus doorgaans een andere oorsprong heeft (bv. trein).

Mevrouw De Schutter vraagt of de berekening van de geluidscontouren een goede manier is om de situatie rond de luchthaven op te volgen. De heer Geentjens antwoordt bevestigend want de contouren geven duidelijk aan wat er gebeurt. We zien de contouren bijvoorbeeld verschuiven in functie van baangebruik en vloot-samenstelling. Bovendien zijn er ook weinig andere methoden beschikbaar.

3. Bespreking klachtenregister

(zie verspreide presentatie)

Het merendeel van de klachten blijkt afkomstig van nieuwe klagers. Dit zijn mogelijk personen die recent in de omgeving van de luchthaven zijn komen wonen. Nieuwe klagers krijgen steeds uitvoerige toelichting.

De klachten over de website hebben betrekking op het gedurende lange periode niet beschikbaar zijn van de informatie over vertrekkende en landende vluchten. De klacht die als aanduiding “nachtvluchten” kreeg, heeft betrekking op overvliegende vliegtuigen tijdens de nachtelijke sluiting van de Luchthaven Antwerpen. Dergelijk overvliegend verkeer kan ’s nachts lager over de luchthaven vliegen dan overdag.

4. Uitbreiding openingsuren

(overzicht statistiek zie verspreide presentatie)

In de eerste jaarhelft van 2012 was er 1 uitbreiding van de openingsuren voor een lijnvlucht met vertraging die landde om 23u15.

5. Varia

De heer Van Ginderen vraagt of er aanloopsteun werd verleend in het verleden. Dit gebeurde voor de route naar Manchester die in 2006 werd opgestart. De aanloopsteun werd eveneens aangevraagd, maar niet toegekend, voor de route naar Frankfurt die in 2009 werd gestart maar

CONCEPT

vroegtijdig werd stopgezet. Het verlenen van aanloopsteun is niet mogelijk voor routes waar een HST-verbinding bestaat.

6. Datum volgend overleg

De datum voor het volgende milieuoverleg wordt vastgelegd op maandag 3 december 2012, 19.30 uur.

CONCEPT