

## **Goedgekeurd verslag van het zevende milieuoverleg overeenkomstig de milieuvergunning d.d. 30 december 2004**

**Luchthaven Antwerpen, zaal "Jan Olieslagers", 16 juni 2008, 19u30 - 22u00.**

### **Aanwezig:**

- Paul Cattrysse, voorzitter
- Eddy Cleirbaut, luchthavencommandant
- Wim Verbist, adjunct-luchthavencommandant
- Katleen Pittevels, secretariaat
- Wim Kerremans, vertegenwoordiger Stad Antwerpen
- Jeroen Truyens, vertegenwoordiger gemeente Boechout
- Greet De Schutter, vertegenwoordigster provincie Antwerpen
- Van Dyck Eddy, vertegenwoordiger omwonenden Boechout
- Erik Mertens, vertegenwoordiger omwonenden Morstel (ter vervanging Marc Tobback)
- Frans Neyens, vertegenwoordiger gemeente Borsbeek
- Vic Peetermans, vertegenwoordiger gemeente Borsbeek
- Tony Lesage, vertegenwoordiger exploitant
- Gert Geentjens, KULeuven (maakt geen deel uit van de commissie)
- Jo Van de Woestijne, deskundige (Stuurgroep Vliegend Vlaanderen)

### **Verontschuldigd:**

- Leo Vlaeymans, burgemeester Borsbeek
- Axel Polis, vertegenwoordiger district Berchem

### **Agendapunten**

#### *1. Klacht Gemeente Borsbeek in verband met Stampe Fly-In*

Schepen Vic Peetermans licht de klacht toe van de Gemeente Borsbeek in verband met de vluchten van een toestel van het type Spitfire tijdens de Stampe Fly-In op 3 en 4 mei 2008. Dergelijke kunstvluchten waarbij steile hellingen en duikvluchten gemaakt worden, zijn gevaarlijk in de nabijheid van sportvelden.

De heer Paul Cattrysse geeft toelichting bij de term kunstvluchten. In het Koninklijk besluit tot vaststelling van de vliegverkeersregelen van 15 september 1994 worden kunstvluchten als volgt gedefinieerd: "door een luchtvaartuig bewust uitgevoerde bewegingen die een plotse wijziging van de stand, een abnormale positie of een abnormale snelheidsverandering omvatten" (p.6). Dergelijke acrobatievluchten zijn al 10 jaar niet meer toegelaten op de Luchthaven Antwerpen.

Uit onderzoek is gebleken dat het vluchtprogramma is uitgevoerd met in achtname van de veiligheidsnormen van de RAF, de verzekeringsmaatschappij en de fabrikant.

#### *2. Voorstelling van het rapport van de geluidscontouren en het geluidsmeeetnet door Gert Geentjens (KULeuven).*

De heer Gert Geentjens geeft toelichting bij het rapport van de geluidscontouren en het geluidsmeeetnet. Er werden in 2007 meer bewegingen uitgevoerd door lijnvluchten en ad-hoc vluchten +3 ton (ook wel zakenvluchten genoemd) en minder bewegingen door lokale vluchten en trainingsvluchten. De verschuiving van de geluidscontouren richting stad is vooral te wijten aan het gewijzigd baangebruik. Voor 76% van de bewegingen werd baan 29 gebruikt;

voor 24% van de bewegingen baan 11. Er werden geen grote wijzigingen vastgesteld in de vlootsamenstelling.

De heer Wim Kerremans oppert dat de meteogegevens ook bijgehouden kunnen worden indien deze zo bepalend zijn voor het baangebruik. De heer Eddy Cleirbaut licht toe dat niet alleen de windrichting bepalend is, maar ook de zichtbaarheid. Bij windstil weer, zal overwegend baan 29 gekozen worden omdat hier het Instrument Landing System (ILS) beschikbaar is. Bij Low Visibility Procedure (LVP) verplicht het Directoraat-generaal Luchtvaart op te stijgen boven de stad zolang de ontbrekende RESA niet is aangelegd.

De oppervlakte binnen de geluidscontouren blijft nagenoeg ongewijzigd. Door de verschuiving richting stad, boven dichtbevolkt gebied, stijgt het aantal inwoners binnen de geluidscontouren. Het aantal inwoners binnen de  $L_{DN}$ -contour bedraagt 3621 en overschrijdt de maximaal toegelaten waarde van 2000 (3455). Het aantal inwoners binnen de  $L_{Aeg, dag}$ -contour bedraagt 5440 en benadert de waarde van 2000(5468).

De activiteitsgraag van de meetposten van het geluidsmetnet is zeer goed. Meetpost 2 had nog problemen in januari. De berekende geluidscontouren komen goed overeen met de resultaten van het meetnet.

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

Mevrouw Katleen Pittevils geeft toelichting bij het klachtenregister. Sinds het milieuoverleg op 10 december 2007 werden 70 klachten ontvangen waarvan 1 persoonlijk, 13 telefonisch en 57 schriftelijk.

Wegens het grote aantal worden de klachten niet één voor één toegelicht. De leden ontvingen een volledig overzicht uit het klachtenregister. De meeste klachten (67) hebben betrekking op geluid; 1 houdt verband met de circuits voor training; 6 klachten werden ontvangen met betrekking tot vlieghoogtes; 3 klachten over vluchten na 23u en 4 andere klachten. Sommige klachten hebben betrekking op meerdere onderwerpen zodat het totaal groter is dan het aantal klachten.

De klachten zijn afkomstig van 28 verschillende personen. Er was 1 klager met 37 klachten, 1 klager met 5 klachten, 4 klagers met elk 2 klachten en 22 klagers met elk 1 klacht. Het aantal klagers neemt toe, mede doordat de klachtenprocedure beter gekend is. Deze staat duidelijk beschreven op de website van de luchthaven. De klagers wonen over het algemeen buiten de geluidscontour en klagen vooral over trainingsvluchten, die het minst bijdragen tot de geluidscontour maar door hun repetitief karakter als hinderlijk omschreven worden.

De heer Eddy Cleirbaut geeft toelichting bij de klachten in verband met landbouwmachines. Maaiwerken in de onmiddellijke omgeving van de start- en landingsbaan kunnen niet uitgevoerd worden tijdens de openingsuren van de luchthaven en worden daarom 's nachts uitgevoerd. De luchthaven streeft ernaar de nachtelijke maaibeurten maximaal te beperken.

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

Mevrouw Pittevils licht kort de uitbreiding van de openingsuren toe. Tijdens de eerste jaarhelft waren er 3 uitbreidingen, telkens voor lijnvluchten.

### *5. Klacht 26 april 2008: opstijging jet-toestel om 22u (Erik Soenen)*

Drie klachten werden ontvangen in verband met de opstijging van een Gulfstream 2 toestel op 26 april om 22u. Het toestel steeg op binnen de openingsuren van de luchthaven.

*6. Vernietiging milieuvergunning en ontbreken MER exploitatie luchthaven - hoe verder? (Erik Mertens, Stad Mortsel)*

Na de vernietiging van de milieuvergunning van december 2004 door de Raad van State, herleeft de milieuvergunning die in juni 2004 door de Bestendige Deputatie werd afgeleverd. Dit wordt in een brief aan de luchthaven betwist door de Gemeente Borsbeek. Het antwoord hierop van Vlaams minister van leefmilieu, Hilde Crevits, wordt bijgevoegd aan het verslag.

Greet Deschutter voegt toe dat de minister 5 maanden tijd heeft om zich terug uit te spreken over het beroep dat werd aangetekend tegen de milieuvergunning van de Bestendige Deputatie. De heer Paul Cattrysse licht toe dat er niet zo veel verschil is tussen beide milieuvergunningen.

*7. Verhogen circuithoogte van 1000 ft naar 1200 ft in de nabijheid van de luchthaven (voorstel overlegcommissie luchthaven 28/4/2004) - stand van zaken wegens aantal klachten inzake laagvliegende toestellen ? (Erik Mertens, Stad Mortsel)*

De circuithoogtes vallen onder de bevoegdheid van Belgocontrol. Dit kan echter niet zomaar omdat overvliegend verkeer dan ook moet verhoogd worden. Jo Van de Woestijne licht toe dat om circuits te vliegen op grotere hoogte, er meer power, en dus ook meer geluid, nodig is om de klim te maken terwijl het aantal decibels op 1000ft en 1200ft quasi gelijk is.

*8. Problematiek van geluidshinder door groot aantal recreatieve vluchten door particuliere eigenaars in zonnige weekends - past dit binnen het businessplan van een internationale zakenluchthaven (afbouw touringvluchten voorzien in milieuvergunning bestendige deputatie) (Erik Mertens, Stad Mortsel)*

Tijdens zonnige weekends is er veel overlast van recreatieve vluchten en/of trainingsvluchten. De heer Eddy Cleirbaut geeft toelichting. Voor de leerling-piloten is het belangrijk dat ze kunnen trainen op een reële luchthaven met navigatiemiddelen (o.a. ILS) die niet beschikbaar zijn op kleine vliegvelden. Leerling-piloten die full-time werken om hun opleiding te betalen, kunnen enkel tijdens het weekend trainen. De uren waartussen getraind kan worden in het weekend zijn reeds begrensd tot 9-12u en 14-18u. Verdere afschaffing, bijvoorbeeld van trainingsvluchten op zondag, leidt tot een verspreiding van deze vluchten naar andere dagen. Ook wordt de subjectieve hinder waargenomen in andere gebieden dan waar de geluidscontouren doen vermoeden. De heer Eddy Van Dyck merkt op dat hierbij het geluidsverschil van belang is. Indien er veel achtergrondlawaai is in een bepaalde omgeving, komen er minder klachten over trainingsvluchten dan wanneer er weinig achtergrondlawaai is.

*9. Datum van de volgende vergadering*

De volgende vergadering zal doorgaan in de Jan Olieslagerszaal op maandag 8 december 2008 om 19u30.