

II/061

uw brief van
uw kenmerk

ons kenmerk
vragen naar
of toestelnummer

bijlagen

Dir/ geluid/mvh/97-
Paul Paridaens
03/218.12.14

ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
departement Leefmilieu en Infrastructuur
administratie Wegen en Verkeer

VATUV
Aan mevrouw Hendrika De Vos - voorzitter
en de heer Eric Soenen - secretaris
Diksmuidelaan 85
2600 Berchem

datum 25 APR. 1997

Betreft: onderzoek naar mogelijk onaangepast luchtverkeer boven de Antwerpse regio.

afdeling Personenvervoer en Luchthavens
Internationale Luchthaven Antwerpen
2100 Antwerpen
tel. (03)218 12 11 - fax (03)218 12 16
rek. GKB 091-2226015-88
BTW nr. 248.211.419

geachte mevrouw, geachte heer,

Ingevolge onze gesprekken van 12 maart 1997 heeft de luchthavendirectie de dienst Verkeersleiding van de Regie der Luchtwegen verzocht om mogelijk onaangepast luchtverkeer te onderzoeken.

Deze dienst heeft een grondig onderzoek verricht inzake de afhandeling van het betreffende verkeer op en rondom de Internationale Luchthaven Antwerpen.

Het onderzoek is achtereenvolgend verricht in:

1. de "logboek"notities van de chef Verkeersleider van de Verkeersleidingsdienst van Antwerpen
2. het nazicht en de ondervraging van de chef verkeersleider over de toepassing van de meldingsplicht bij "incident reporting"
3. de vergelijking van de gecodeerde "flightstrip" - notities van de verkeersleiders van Antwerp Toren.
4. de opnames van de data en radarbeelden.

Tijdens deze onderzoeken werd nergens enige vorm van incident, dit is enig spoor van een lagere scheiding dan de reglementair voorgeschreven scheidingen binnen het algemeen verkeersleidingsgebied waargenomen.



NB:
gelieve
in het antwoord
de datum
en ons kenmerk
te vermelden

Voor de beschrijving hiervan verwijs ik naar het Koninklijk Besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen.

Anderzijds is het wellicht nuttig uw aandacht te vestigen op het soort reglementaire scheidingen die toepasbaar zijn op het luchtverkeer, zoals zich dat in de zone Antwerpen kan voordoen.

Voor het IFR-verkeer, dit is het verkeer dat zijn vlucht uitoefent op informatie verkregen van o.a. "barometer"-peilingen van de bepaling van hoogte, radio-peiling voor plaatsbepaling, opgelegde navigatie en landingen, en weersinformatie verkregen van de verkeersleiding.

VFR vluchten: voor dit laatste zijn de regels o.a. zeer afhankelijk van de verticale en horizontale zichtbaarheid ten overstaan van wolkenformaties, en worden de scheidingen toegepast in functie van het zien door de verkeersleider van de betrokken vliegtuigen en het zicht van de vliegtuigen onderling.

Tenslotte wil ik erop wijzen dat allerlei nauwkeurige data van vluchten, instrumentenwerking en correcte weergegevens essentieel zijn voor luchtverkeersevaluaties.

Uit de evolutie van het aantal bewegingen gedurende de laatste 6 jaar blijkt dat de beperkingen die sindsdien werden opgelegd en de verfijning van de routes, zowel bij het landen als opstijgen, ook resultaat hebben gehad.

De bewering dat honderden vliegtuigen per week-end circuleren in het luchtruim van de Internationale Luchthaven Antwerpen is onjuist.

De cijfers van de afgelopen weken zijn de volgende:

15 maart 1997	39 vluchtregistraties
16 maart 1997	40 vluchtregistraties
22 maart 1997	100 vluchtregistraties
23 maart 1997	55 vluchtregistraties
29 maart 1997	68 vluchtregistraties
30 maart 1997	77 vluchtregistraties
05 april 1997	30 vluchtregistraties
06 april 1997	89 vluchtregistraties
12 april 1997	81 vluchtregistraties
13 april 1997	81 vluchtregistraties

Hierbij wil ik opmerken dat tijdens de periode voor 1992 deze vluchtregistraties per week-end opliepen tot **570 bewegingen per dag** !

De bewering dat op dit vlak de geluidslast is toegenomen kunnen wij dan ook niet als ernstig weerhouden.



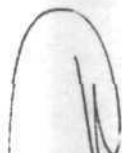
In oktober 1995 werd door de afdeling Wegenbouwkunde van het ministerie Vlaamse Gemeenschap een onderzoek naar de geluidsbelasting in de omgeving van de Internationale Luchthaven Antwerpen doorgevoerd, waarbij op 20 plaatsen in de omgeving metingen plaatsvonden.

Dit onderzoek leidde o.m. tot volgende vaststellingen:

- slechts in een beperkte zone rond de luchthaven kan het geluid van het vliegverkeer als dominant beschouwd worden.
- de hoogste waarden van het achtergrondlawaai komen van het wegverkeer meestal geven weg- en spoorweglawaai en niet het vliegtuiglawaai, de hoogste geluidspieken.

Het is echter onmogelijk om de beperkingen die u voorstelt zomaar door te voeren, aangezien deze in feite neerkomen op het volledig verbieden van de vliegopleiding en van de andere vormen van General Aviation, die op de Internationale Luchthaven Antwerpen een niet onbelangrijke economische activiteit en werkgelegenheid vertegenwoordigen.

U vindt als bijlage de resultaten van het onderzoek en de visual Approach Chart ICAO, weergegeven op een stadsplan van Antwerpen. Hierbij weze opgemerkt dat de verkeersleiding in alle omstandigheden en gezien de noodwendigheden van het luchtverkeer, maatregelen kon opleggen die afwijken van de opgelegde routes.



Paul Paridaens
luchthavencommandant

