

VRIJDAG 30 NOVEMBER 2012
OVERLEGFORUM

Aanwezig :

Buffard Brigitte	Bruxelles Air Libre
Caluwaerts Luc	Sterrebeek 2000
De Clippel Maurits	DGTA-DGLV (Directoraat Generaal Luchtvaart)
de Foestraets Elisabeth	Gemeente / Commune Kraainem
De Potter Veronique	Bruxelles Air Libre (BAL)
De Spirlet Alexandre	Gemeente / Commune Schaerbeek
Dellisse Georges	IBGE- BIM (Brussels Instituut voor Milieubeheer)
Destreilles Yves	Ombudsdienst
Driesen Maarten	BELGOCONTROL
Durinckx Frank	DGTA- DGLV
Gouweloose Koen	BATA (Belgian Air Transport Association)
Hendrickx Tom	Brussels Airlines
Heroes Guy	Comité Haren
Hinderyckx Isabelle	Gemeente / Commune Terhulpen
Hocq Didier	BCS (Brussels Slot Coordination)
Jacobs Manu	ACMAB (Association of Cargo Managers in Belgium)
Kommatas	ACMAB
Laveyne Luc	Brussels Airport
Leclaire Anny	Gemeente / Commune Kraainem
Leclaire Michel	Survol de la Hulpe
Leclaire Michel	Gemeente / Commune Wezembeek-Oppem
Leonard Gregory	Gemeente / Commune Wavre
Loeckx Lut	Actiecomité Groot Herent
Mertens Marleen	Gemeente Grimbergen
Peeters Elisabeth	BELGOCONTROL
Petit Frederic	Gemeente / Commune Wezembeek-Oppem
Sohier Pierre	Kabinet Wathelet
Thaelemans M-J	Gemeente Meise
Torck Juan	Ombudsdienst
Touwaide Philippe	Cabinet Wathelet
Trappeniers Mia	Actiegroep Groot Bertem
Van Roy Tony	Werkgroep Leuven
Vandenhove Patrick	Groot Kortenbergh
Vermeiren Roger	Actie Noordrand

Begin Forum: 14u10.

→ De heer Torck van de Ombudsdienst wenst de aanwezigen welkom op het Overlegforum.

Hij geeft een Powerpoint uiteenzetting over:

- Het Preferentieel Baangebruik.

De heer Torck wijst op de dagtrack van het weekend op de vervanging van de Chabert-route door de Kanaal-route.

- De verschillende gebruikte deviatieschema's (cijfers inbegrepen) voor de periode JAN tot OCT 2012.

- De evolutie van het aantal dag en nachtbewegingen tussen 2001 en OCT 2012.

- De situatie van de quota counts sinds 25/10/2009, de mogelijke uitzonderingen, het aantal uitzonderingen in 2011.

- De evolutie (in %) van het baangebruik, de verdeling opstijgingen/landingen en dag/nacht, tussen 1997 en 2011.

- Het maandelijks baangebruik 2012 (tot en met OCT 2012), de verdeling opstijgingen/landingen en dag/nacht, en een vergelijking met de cijfers van 2011.

- Detail, per bakken, van het aantal gevlogen SIDS in OCT 2012.

- Verdeling van de 25L/R SIDS in OCT 2012, vergelijking met het jaar 2011.

- Detail, per baan, van de gevlogen SIDS 's nachts in 2012 (tot en met OCT)

- Detail van de verdeling per uur van de landingen (algemeen) en van de opstijgingen (algemeen en per specifieke route) in OCT 2012 met vergelijking van de piekuren op de verschillende routes.

- Situatie van de communicatie tussen de verschillende luchtvaartinstanties (TBAC, BELGOCONTROL, DGLV, Kabinet).

→ Mevrouw Mertens, burgemeester van de gemeente Grimbergen zegt dat de antwoorden die door de Ombudsdienst worden geleverd aan omwonenden (uit haar gemeente en aan de gemeente zelf) vrij complex zijn voor een leek.

De heer Touwaide zegt dat de complexiteit inderdaad soms moeilijk valt in te schatten.

De heer Torck zegt dat hieraan zal worden verholpen in de toekomst.

Mevrouw Mertens zegt dat de gemeente Grimbergen lang heeft moeten wachten op een antwoord op haar klacht.

De heer Touwaide zegt dat de Ombudsdienst, als het beroep doet op de dienst Inspectie van het DGLV, niet wordt geïnformeerd over lopende onderzoeken en soms de urgentie van het verschaffen van bepaalde informatie niet altijd kan inschatten.

→ De heer Touwaide zegt dat de Ombudsdienst toegang heeft tot een onvolledige ACMET-versie speciaal aangepast voor de Ombudsdienst. Hij wijst op het feit dat BELGOCONTROL blijkbaar niet heeft begrepen dat het Kabinet gevraagd heeft dat de volledige ACMET-versie ter beschikking moest worden gesteld van de Ombudsdienst. De heer Touwaide zegt dat er geen sprake kan zijn van een vertrouwelijkheidclausule die zou worden ondertekend door de Ombudsdienst wat de toegang tot ACMET betreft.

→ De heer Touwaide zegt dat Brussels Airlines op 03 december 2012 een deel van haar vloot zal vernieuwen. Een 19-tal vliegtuigen van het type Avro en Boeing 737 zal worden vervangen door A319 en A320.

→ De heer Touwaide wijst op het feit dat de Ombudsdienst een plaats zal krijgen in het Instituut voor Lawaaihinder dat normaal in 2014 het licht moet zien.

→ Mevrouw de Foestraets, schepene van de gemeente Kraainem, vraagt of de instructie van 26 augustus 2003 werd ingetrokken.

De Heer Touwaide bevestigt dat het terugtrekken van de instructie op 15 maart 2012 werd aangevraagd door Staatssecretaris Wathélet aan Belgocontrol dat hierop geen gevolg gaf. Dit betekent dat de instructie nog steeds van toepassing is.

Mevrouw de Foestraets stelt volgende vragen:

- Wat zijn de termijnen voor de toepassing van de regeerakkoorden?
- Hoe zit het met de transparantie van de gegevens die het baangebruik verklaren, waarom beschikken de omwonenden er niet over?
- Wanneer vindt in de AIP de publicatie van de nieuwe routes van baan 20 plaats?
- Wanneer kan men de toepassing van regeerakkoorden over de windnormen verwachten?
- Kan het klachtensysteem voor de omwonenden vereenvoudigd worden door het opsturen van een mail naar de Ombudsdienst (zonder het formulier in te vullen)?

De heer Touwaide zegt dat aanpassingen van de routes vanaf baan 20 effectief zal zijn vanaf 13 december 2012, dat de informatie pas in het bezit is van de Ombudsdienst en dat deze hierover zal kunnen communiceren.

De heer Torck zegt dat het gebruik van het formulier het opstellen van de statistieken vergemakkelijkt, maar dat klachten via mail, indien hiervan geen misbruik wordt gemaakt, ook kunnen.

→ De heer Calluwaert vraagt wat er juist gaat veranderen vanaf midden december in het routegebruik, meer specifiek wat betreft de CIV route vanaf baan 20, en of hierbij door de S-bocht het centrum van Sterrebeek niet extra belast zal worden.

De heer Touwaide antwoordt dat het centrum iets meer hinder zal krijgen maar dat er een betere verdeling is ten opzichte van de zone Boesberg en de Hippodroomlaan.

→ Mevrouw Buffard van Brussel Air Libre vraagt hoe het zit met het voorstel om de routes richting de bakens SOPOK, ROUSY en PITES aan te passen en met toename van de afdraaihoogte en het ontwijken van het baken van Huldenberg.

De heer Touwaide antwoordt dat de bocht naar links op 1700 voet zal worden behouden wegens veiligheidsproblemen met de luchthaven van Beauvechain en dat er met een radiaal zal worden gewerkt. Wat de datum van toepassing betreft zegt hij dat het de militairen zijn die de situatie blokkeren ondanks het feit dat de koude oorlog voorbij is en dat het wachten is op hun goedkeuring.

→ De heer Leclaire, schepene van Wezembeek-Oppem van Survol de La Hulpe zegt dat bij het verhogen van de afdraaihoogte van de bocht naar links van 1700 naar 2200 voet QNH vanaf baan 25R men de marge van de hoogte vermeerdert ten opzichte van de CTR (Control Zone) van Beauvechain. Hij vraagt in hoeverre de militairen dus betrokken zijn door de wijziging van de procedure?

Het antwoord is dat een ongebruikt deel van de CTR van Beauvechain zich ten Oosten van het hoofddeel van de CTR bevindt.

→ De heer Leclaire vraagt waarom voor het vastleggen van de bocht naar links van de banen 25 en 20 eerder werd gekozen voor een hoogte (QNH) en niet voor een afstand (VOR/DME) om het punt van de bocht naar links vast te leggen? Of voor een combinatie van beide (dubbele voorwaarde).

De heer Sohier van het Kabinet antwoordt dat een dubbele voorwaarde gebaseerd op de hoogte van de bocht en de VOR/DME afstand (afstand ten opzichte van een baken) inderdaad zou toelaten het veiligheidsprobleem op te lossen dat wordt gecreëerd door de scheidingsafstand van de luchtvaartuigen die elkaar volgen en 2 routes vliegen.

De simulaties die door Belgocontrol werden uitgevoerd tonen aan dat de veiligheid niet wordt verzekerd bij normale verkeersstroom op de luchthaven met de hoogte van de bocht als enige parameter voor de scheidingsafstand.

Er werd dus gevraagd een 2^e parameter in te voeren die verband houdt met de afstand van de bocht berekend t.o.v. een baken (VOR/DME).

Het was de bedoeling voor de laagste vlucht een maximale afstand vast te leggen die door het vliegtuig wordt gevlogen en anderzijds een minimale afstand (> dan de eerste afstand) voor de hoogste vlucht.

Dit had het toepassen van dit deel van de beslissing van de Ministerraad van 26/02/2010 mogelijk gemaakt.

Jammer genoeg werd deze technische aanpassing geweigerd door de dienst die instaat voor de routebeschrijvingen bij Belgocontrol. Die dienst houdt voor dat routebeschrijvingen onder "dubbele voorwaarde" om veiligheidsredenen niet kunnen worden uitgevoerd.

→ De heer Leclaire vraagt waarom de windnormen op de banen 25 en 20 te willen beperken terwijl die banen segmenten zijn van rechten die elk 2 richtingen bevatten (banen 07 en 02).

De heer Touwaide antwoordt dat het een politieke wil is zich enkel met de prioritaire banen bezig te willen houden.

→ De heer Leclaire vraagt wat er zal gebeuren de dag dat de wind buiten de voorziene normen zal zitten? Waarmee wordt bedoeld, buiten des assen 02/07L/07R en de voorziene richtingen (20°-90° x-wind) = 104° en (25R+90° x-wind=340°). Met andere woorden, in de sector 341°/103° behalve de richtingen 014°, 065° en 070°.

De heer Touwaide antwoordt dat men dan voor een groot probleem zal staan dat zou kunnen leiden tot de sluiting van de luchthaven.

→ De heer Leclaire vraagt hoe het zit met de installatie van een ILS op baan 07L om de procedures VOR/DME op baan 07R en VOR op baan 07L te vervangen?

De heer Touwaide zegt dat dit buiten de politieke akkoorden van 2008 en 2010 valt.

→ De heer Heroes haalt de situatie van Haren aan en de wijzigingen van Chabert naar de Kanaal-route. Hij stelt zich de vraag of de situatie verbeterd is voor Haren.

De heer Touwaide zegt dat de vliegtuigen op de Kanaalroute niet over het centrum van Haren vliegen maar over het Infrabel depot, en daarna over het Vormingstation van Schaerbeek en de verbrandingsoven van Neder-over-Heembeek.

→ De heer Vermeiren stelt een vraag over de juistheid van de tracks van Belgocontrol. De heer Torck geeft het woord aan mevrouw Peeters van Belgocontrol die antwoordt dat hun radargegevens een precisie halen van 100m. De gegevens worden via TBAC (The Brussels Airport Company) naar de Ombudsdienst gestuurd.

De heer Touwaide antwoordt dat de radartracks juist zijn en dat voor hem de waarneming van een bewoner bedrieglijk kan zijn.

Hij zegt dat men van op het plateau nabij de Mankevosstraat in Meise héél ver kan zien en de vliegtuigen van ver kan waarnemen.

De heer Touwaide zegt dat het systeem van de tracks verbeterd is, maar dat de kwaliteit van de achtergrond op de tracks er niet op is vooruit gegaan.

→ De heer Vermeiren maakt, op basis van het feit dat de vliegtuigen waarneembaar zijn en ook ver buiten de as van de vlucht hinder geven, een opmerking over de overlapping van de verschillende vertrekroutes in de Noordrand. Een overlapping van hinder die aldus de heer Vermeiren bevestigd wordt door foothprints van vliegtuigen die tot 6 km breed zijn.

De heer Touwaide geeft uitleg over de vier verschillende routes in de Noordrand.

→ Iemand vraagt waarom de Ombudsdienst op haar internetsite geen informatie kan verschaffen over de geluidsmeters.

De heer Touwaide zegt dat dit niet mogelijk is omdat alles wat sonometers betreft een Regionale bevoegdheid is.

→ Iemand vraagt hoe het zit met de uitzonderingen op de Quota count, uitzonderingen waar geen eindlimiet voor geldt. Het betreft dus uitzondering 3 (Avondbeperking bij DEP) en uitzondering 5 (nachtbeperving bij ARR)

De heer Touwaide antwoordt dat deze mogelijke uitzonderingen zullen blijven bestaan.

Einde Forum: 16u30.