

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 298

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 18 november 2014

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Luchthaven Deurne - Veiligheidszone startbaan

De luchthaven van Deurne heeft een startbaan met een theoretische lengte van 1.510 meter en een breedte van 45 meter [Airport consortium Antwerpen (2006), Plan-Milieueffectenrapport voor de realisatie van de RESA voor de luchthaven van Antwerpen (...)]. Hiermee valt de luchthaven binnen categorie 3 van de door het ICAO (International Civil Aviation Organization) opgelegde standaarden. De opstijgafstand bedraagt immers meer dan 1.200 meter maar is korter dan 1.800 meter.

De indeling van deze categorieën heeft ook invloed op de opgelegde RESA (Runway End Safety Area). Deze moet minimum 90 meter zijn, maar aanbevolen wordt voor een categorie 3 startbaan dat deze 240 meter bedraagt aan beide zijden [ICAO (2013), Reassessment of Safety Standards for Runway End Safety Area]. Deze RESA op het einde van een start- of landingsstrook dient ervoor om voor opstijgende of landende vliegtuigen die in de problemen komen in een hindernisvrije uitloop te voorzien. Deze zones dienen niet verhard te worden maar wel over voldoende draagkracht te beschikken.

De aanbeveling van de ICAO wordt een verplichting bij werken aan de startbaan, in het geval van de luchthaven van Deurne met de vertunneling van de Krijgsbaan. De nieuwe, grotere RESA van de luchthaven van Deurne is ondertussen aangelegd, overdekt met aarde, bovenop het tunneldak van de Krijgsbaan.

1. Daar de RESA onverhard is:
 - a) zijn er naast budgettaire nog andere redenen om de RESA niet te verharden;
 - b) welke voordelen, bv. inzake veiligheid of omgeving, heeft een verharde RESA?
2. Heeft de minister plannen om de RESA te verharden en bijbehorende keerlus aan te leggen?
 - a) Zo ja, over welke termijn kan dit worden gerealiseerd?
 - b) Heeft de minister zicht op de budgettaire impact van zo'n verharding?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 298 van 18 november 2014

van **ANNICK DE RIDDER**

1. a) Enerzijds werd er met de Gemeente Borsbeek op 19 januari 2006 een overeenkomst afgesloten waarin, onder artikel 15, staat bepaald: " Het Vlaamse Gewest zal de noodzakelijke draagkracht aan de RESA kant Borsbeek uitvoeren via een groene inrichting zoals grasdallen om aldus het uitzicht van een grasveld te bewaren." Anderzijds vergt een verharde RESA een stedenbouwkundige vergunning. Tot slot dienen dergelijke werken te worden afgestemd met de LEM Antwerpen, zoals voorzien in de "Concessieovereenkomst van openbare dienst voor de commerciële uitbating van de luchthaven Antwerpen".

b) De voor- en nadelen van een verharde RESA zijn nog niet onderzocht.
2. Er zijn momenteel geen plannen om een verharde RESA en een keerlus aan te leggen.