

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1255
van **INGRID PIRA**
datum: 21 juni 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Luchthaven Antwerpen - Certificaten

In vergunningen voor en/of verslagen over de luchthaven van Deurne (Antwerpen) wordt dikwijls verwezen naar het behoud van het ICAO-certificaat van de luchthaven van Deurne of naar de verstrenge veiligheidsvoorschriften die dit certificaat met zich meebrengt, evenwel zonder enige verdere verduidelijking om welk type certificaat het gaat. Ik geef drie voorbeelden.

1. In het 'Plan-MER voor de realisatie van de R.E.S.A.' van 10 maart 2006 dat op 10 mei 2007 werd goedgekeurd klinkt het zo: "Nieuwe veiligheidsvoorschriften van de International Civil Aviation Organization (ICAO) voorzien dat aan het einde van de landingsbaan een uitloopstrook (een zogenaamde Runway End Safety Area of RESA) dient te worden voorzien voor vliegtuigen die bij start of landing in de problemen geraken. De eisen die worden opgelegd aan deze RESA worden alsmaar strenger. Om aan de meest recente eisen te voldoen, dient de RESA aan de zijde van de Krijgsbaan dringend uitgebreid te worden. Momenteel vormt de Krijgsbaan echter een onoverkomelijke hindernis."
2. In het akkoord van het Vlaamse Gewest met de gemeente Borsbeek met betrekking tot de niet-verlenging van de startbaan lees ik dit: "Het Vlaamse Gewest engageert zich formeel om de startbaan van de luchthaven niet te verlengen en huurt de gebruiksrechten van de bovengrond zolang de gemeente Borsbeek de uitvoering van de ICAO-reglementering zoals van toepassing verklaard door het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart toelaat met behoud van drempel-baan 29."
3. De beslissing ondertekend door toenmalig bevoegd minister Crevits op 24 oktober 2008 inzake de milieuvergunning van de luchthaven is hierover evenmin transparant: "Overwegende dat door de ICAO (International Civil Aviation Organisation) om veiligheidsredenen een aantal verplichtingen worden opgelegd; dat de landingsbaan gelegen is tussen de Krijgsbaan en de bewoning van het Antwerps stedelijk gebied; dat een 'runway end safety area (RESA)' wordt voorgeschreven aan beide kanten van de startbaan; dat de luchthaven reeds had moeten voldoen aan deze voorschriften; dat de luchthaven momenteel beschikt over een derogatie, wat inhoudt dat de luchthaven werkt onder een uitzonderingsregime, op voorwaarde dat de nodige maatregelen genomen worden om de RESA te realiseren; (...)."

De specifieke ICAO-reglementering (en de geldende versie ervan) waarnaar telkens wordt verwezen, wordt niet vermeld. Aangezien de toepasselijke ICAO-reglementering

uiteraard voor een groot gedeelte afhankelijk is van het soort certificaat dat men wil verwerven of behouden, ontstaat hierdoor onduidelijkheid.

Om deze en andere teksten in hun juiste context te kunnen plaatsen, is het belangrijk te weten en te duiden welke reglementering men juist bedoelde op het ogenblik van het opstellen van de teksten. Dat kan onder meer door de vermelding van het effectief bedoelde type certificaat en de vermelding van de op dat ogenblik geldende versie van de ICAO-normen.

In zijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 1615 van 24 juli 2017 was minister Weyts heel duidelijk: "De Luchthaven Antwerpen is een ICAO-gecertificeerde luchthaven met categorie 3C."

In het antwoord op schriftelijke vraag nr. 632 van 5 februari 2018 stelde de minister evenwel zonder nader te speciëren: "De Luchthaven Antwerpen verkreeg op 20 oktober 2017 het EASA-certificaat, dat voor onbepaalde duur geldig is." Ook hier wordt niet gespecificeerd om welk type EASA-certificaat en om welke versie van de EASA-regels het gaat.

Daarom had ik graag van de minister voor de periode vanaf het jaar 2003 (het jaar voor de milieuvergunningaanvraag van 24 februari 2004) tot op heden een antwoord op volgende vragen.

1. Welke types certificaten heeft de luchthaven van Deurne in die periode verkregen?
2. Wat is de exacte periode waarop de certificaten betrekking hadden, geldig waren of nog steeds zijn?
3. Wat zijn de exacte versies van de geldende ICAO- of EASA-normen met betrekking tot de RESA, de stopway/clearway en de runway strip, die geldig waren op het ogenblik van de toekenning van de certificaten?

Graag met vermelding van de door elke vermelde versie van de normen verplichte maatvoering van RESA, stopway/clearway en runway strip zowel voor RWY29 als voor RWY11.

Graag ook met opgave van de maatvoering van RESA, stopway/clearway en runway strip zowel voor RWY29 als voor RWY11 die overeenkomstig de opgegeven certificaten van 2003 tot op heden bestonden of nog bestaan.

ANTWOORD

op vraag nr. 1255 van 21 juni 2018

van **INGRID PIRA**

1-2. Het KB van 27 januari 2004 tot wijziging van het KB van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, bepaalt in artikel 1 dat een certificatie wordt uitgereikt door de directeur-generaal van het Directoraat-Generaal Luchtvaart voor luchtvaarterreinen die openstaan voor internationaal luchtverkeer en een baan hebben van minstens 1200 meter.

In uitvoering van dit KB werd op 15 december 2006 aan de DAB Luchthaven Antwerpen een ICAO-certificaat toegekend voor een luchthaven van categorie 3C. Sindsdien werden door het Directoraat-Generaal Luchtvaart volgende certificaten toegekend:

- De DAB Luchthaven Antwerpen verkreeg op 15 december 2006 het ICAO-certificaat voor een luchthaven van categorie 3C. Dit certificaat was geldig tot 15 december 2008.
 - De DAB Luchthaven Antwerpen verkreeg op 6 april 2009 het ICAO-certificaat voor een luchthaven van categorie 3C. Dit certificaat was geldig tot 10 april 2010.
 - De DAB Luchthaven Antwerpen verkreeg op 19 maart 2010 het ICAO-certificaat voor een luchthaven van categorie 3C. Dit certificaat was geldig tot 10 april 2013.
 - De DAB Luchthaven Antwerpen verkreeg op 8 april 2013 het ICAO-certificaat voor een luchthaven van categorie 3C. Dit certificaat was geldig voor onbepaalde duur.
 - De LEM Antwerpen verkreeg op 1 september 2014 het ICAO-certificaat voor een luchthaven van categorie 3C. Dit certificaat was geldig voor onbepaalde duur.
 - De LEM Antwerpen verkreeg op 20 oktober 2017 het EASA-certificaat voor een luchthaven van categorie 3C. Dit certificaat is geldig voor onbepaalde duur.
3. Het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) beoordeelt of een luchthaven voldoet aan de eisen die worden gesteld door de Europese en Internationale regelgeving, dit is niet de bevoegdheid van de luchthavenexploitant, noch van het Vlaamse Gewest. Het DGLV kan hierbij afwijkingen toestaan (zo werd in het verleden bijvoorbeeld een derogatie verleend in afwachting van de aanleg van de RESA) en correctieve maatregelen opleggen.

Met betrekking tot de RESA, de runway strip en de stopway/clearway zijn de EASA-normen identiek aan de ICAO-normen. De Luchthaven Antwerpen voldoet aan de opgelegde normen. Met name:

	Wat?	Afmetingen verplicht door ICAO en EASA	Afmetingen LH Antwerpen
RESA	De RESA (Runway End Safety Area) is een veiligheidszone (in gras) in het verlengde van de baan aanliggend aan de runway strip die bestemd is om het risico op materiele schade te beperken wanneer een vliegtuig te vroeg landt of voorbij het uiteinde van de baan rijdt.	Breedte: 2x de breedte van de runway Lengte: 90m, aanbevolen 240m	Breedte: 90 m (= 2x de breedte van de runway) Lengte: 90 m
Runway strip	De strip is een obstakelvrije veiligheidszone (in gras) rondom de baan. Deze zone is bestemd om het risico op materiele schade te beperken wanneer een vliegtuig naast of voorbij het uiteinde van de baan rijdt.	Breedte: 150m aan beide zijden van de centerline van de baan Lengte: 60 m voorbij het einde van de baan	Breedte: 150m aan beide zijden van de centerline van de baan Lengte: 60m voorbij het einde van de baan
Stopway/Clear way	De clearway is een welbepaald (verhard) gebied dat niet tot de baan behoort maar dat een toestel kan gebruiken bij take-off (niet bij landing).	Een stopway/clear way is niet verplicht.	Op baan 29 is er een clearway van 8m aanwezig. Deze 8m wordt dus niet gebruikt als startbaan. Baan 29 heeft een lengte van 1502m (i.p.v. oorspronkelijk 1510m).