



Aan het College van Burgemeester
en Schepenen van en te Oostende
Stadhuis
Vindictivelaan 1
8400 Oostende

Kruidenstraat 19, 8400 Oostende

8 oktober 2015

Geachte heer Burgemeester,
Geachte leden van het Schepencollege,

Betreft: bezwaar tegen de aanvraag tot wijziging van de milieuvergunning van de **luchthaven Oostende-Brugge** door de NV LUCHTHAVEN EXPLOITATIE MAATSCHAPPIJ (LEM) OOSTENDE-BRUGGE, gevestigd Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende.
Uw aankondiging ref.: 710-03/15/551/97/17/HV

Hierbij wenst vzw WILOO bezwaar in te dienen tegen bovenvermelde aanvraag voor een versoepeling van de maximum toegelaten geluidspiek tijdens de nacht (23u-6u).

Uit onze berekeningen blijkt dat m.b.t. nachtvluchten het goedkeuren van de aanvraag zal leiden tot:
- het feitelijke wegvallen van elke geluidspiekbepanking **voor landende** vliegtuigen
- dat stokoude versies van vrachtvliegtuigen **weer mogen opstijgen**. Dit zou een enorme stap achteruit zijn in de woonkwaliteit rond de luchthaven. Sommige lawaaierige en sterk roet uitstotende ex-sovjet toestellen zoals van het type Antonov-12 en ook bepaalde oude lawaaierige versies van de Boeing 747 uit derdewereldlanden worden dan weer toegelaten. Zeer oude toestellen vergroten ook het risico op ongevallen.

Gevolgen van het weer toelaten van QC37:

BIJ LANDING 'S NACHTS

Voorbeeld	dB AP	$QC=10^{((dB\ APP-94)/10)}$	AP = APPROACH (landing)
toestel met QC37	109,7	37,0	
toestel met QC12	104,8	12,0	
verschil in dB	4,9	dB verschil => betekent 3 QC12 vliegtuigen die terzelfde tijd landen t.o.v. één QC 37 vliegtuig dit heeft de indruk van bijna een verdubbeling van het geluidspiekniveau Afschaffen van de QC12 grens betekent ook dat alle oude vrachttoestellen 's nacht weer mogen landen, Immers er is nooit een toestel met QC hoger dan 37 (bij landing in Oostende vastgesteld) => weer alle B742, DC10, DC8 enz. toegelaten	

BIJ OPSTIJGEN 'S NACHTS

Voorbeeld	dB TO	dB SL	$QC=10^{(((dB\ TO + dB\ SL)/2-85)/10)}$	TO = TAKE OFF (FLY OVER)/ SL = SIDE LEVEL (LATERAL)
toestel met QC37	102,4	99,0	37,0	
toestel met QC12	96,4	95,2	12,0	
verschil in dB	6,0	3,8	6 dB verschil => betekent 4 QC12 vliegtuigen die terzelfde tijd opstijgen t.o.v. één QC37 vliegtuig dit geeft de indruk van een verdubbeling van het geluidspiekniveau Afschaffen van de QC12 grens betekent dat ook heel veel oude vrachttoestellen 's nacht weer mogen opstijgen, Onder ander veel stokoude AN12's, oudere versies B747's en ouste versies MD11F!	

De LEM wist tijdens de onderhandelingen met de Vlaamse Overheid en bij aanvang van zijn uitbatingscontract einde 2014, dat de huidige waarde (QC-12) op 1 januari 2015 in voege trad. Tijdens een hoorzitting in het Vlaamse Parlement in 2014 over dit contract verklaarde de LEM zich aan de heersende milieuvergunning te zullen houden.

De LEM beweert in haar aanvraag dat de QC-12-norm een hypotheek vormt voor haar uitbating. **Nergens wordt dit gestaafd.** In Zaventem is 's nachts maximaal QC-8 toegelaten en de dagwaarde (QC-24) is er strenger dan wat de LEM 's nachts vraagt voor Oostende. Het belet Zaventem niet om als vrachtluchthaven te floreren. Op andere regionale luchthavens zoals Deurne en Charleroi heerst **een volledige nachtsluiting**. Dit belet luchthaven Charleroi niet om jaarlijks zes miljoen passagiers te halen. De luchthaven van Luik is 24/24 open maar daar werden hele wijken afgebroken zodat het niet langer een type luchthaven is die zeer dicht bij woonwijken ligt, wat in Oostende wel het geval is!

Dat een firma zoals ANA Aviation/Allied Air vorig jaar naar Luik/Bierset vertrok heeft niks met de Oostendse QC12- regel te maken. Ze opereert in Bierset met drie MD11F toestellen van de firma Western Global Air (WGN) (basis in Florida). Die toestellen zouden zonder aanpassing van de milieuvergunning perfect 's nachts ook in Oostende mogen landen en opstijgen.

We merken op dat zelfs het 32 jaar oude A300F vrachttoestel van Egyptair Cargo, met registratie SU-GAC, geen enkel probleem heeft met de QC-12-grens. Egyptair Cargo stoot met zijn oude A300F vrachttoestellen op geen enkele grens.

Dat het vrachtverkeer de laatste jaren zeer sterk daalde heeft niets te maken met geluidspiekregels maar alles met economische omstandigheden en het faillissement van twee vrachtluchtvaartmaatschappijen (MK Airlines en World Airlines).

Het feit dat er de jongste jaren minder overlast c.q. minder klachten waren heeft bijgevolg niets te maken met het in voege treden van 'strengere' geluidsnormen. **De LEM geeft geen enkel voorbeeld van een maatschappij die afhaakt(e) op de QC-12-regel!**

We merken ook op dat de door de luchthavenuitbater aangevoerde QC-cijfers in het verleden niet altijd betrouwbaar bleken. We verwijzen hiervoor naar documenten van de Overlegcommissie Luchthaven Oostende kaderend binnen de milieuvergunning waarin de stad Oostende een aantal vertegenwoordigers heeft. Zo hadden bepaalde vrachttoestellen in een verslag van 2011 een QC-waarde 12,3 en kregen ze in 2012 plots een QC-waarde 11,9.

Berekening QC voor de toestellen die tussen 23 en 04
Periode 1/1/2011 t/m 30/12/2011
(de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende
(de QCmax per vliegbeweging tussen 23 en 06 uur bedraagt tot 31/12/21)

type	immat	DEP	QC opstijging	
			QCD/toestel	QCD totaal
A306	SUGAS	1	9,9	9,9
A306	SUGAY	3	9,9	29,7
A30B	SUGAC	4	11,1	44,4
B734	CNRPC	1	4,2	4,2
B737	OOJAR	2	2,1	4,2
B737	OOJAS	1	2,1	2,1
B738	OOJAF	7	3,5	24,5
B738	OOJAX	1	3,6	3,6
B738	OOVAC	1	3,6	3,6
B738	PHHZW	1	2	2
B744	N491EV	8	8,7	69,6
B744	TFAMI	1	30,3	30,3
BN2P	OOMMM	1	1	1
CL60	S5ADD	1	1	1
MD11	N275WA	2	11,9	23,8
MD11	N380WA	18	12,3	221,4
MD11	N382WA	5	12,3	61,5
MD11	N383WA	9	12,3	110,7
MD11	N384WA	4	11,1	44,4
SE34	SPMRB	1	1	1

Berekening QC voor de toestellen die tussen 23 en 06 u
Periode 1/1/2012 t/m 30/12/2012
(de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende
(de QCmax per vliegbeweging tussen 23 en 06 uur bedraagt tot 31/12/20)

type	immat	DEP	QC opstijging	
			QCD/toestel	QCD totaal
PC12	OOGEE	1	1	1
A306	SUGAS	7	9,9	69,3
	SUGAY	6	9,9	59,4
A30B	SUGAC	5	11,1	55,5
MD11	N274WA	1	11,9	11,9
	N275WA	4	11,9	47,6
	N276WA	3	11,9	35,7
	N380WA	43	12,3	528,9
	N381WA	8	11,9	95,2
	N382WA	31	11,9	368,9
	N383WA	2	11,9	23,8
	N384WA	3	11,1	33,3
	OHLGD	24	11,7	280,8
	OHNGA	13	11,9	154,7
	IOONHU	1	1	1

Deze plotse wijzigingen hebben zich wel vaker voorgedaan. Wij vragen dan ook dat de berekening van QC-waarden, aan de hand van gegevens uit de boorddocumenten van vliegtuigen, niet door de LEM zelf worden gedaan maar door de bevoegde luchtvaartdienst van de federale overheid (BCAA) FOD Mobiliteit. Of door de FOD worden gehomologeerd.

De LEM vraagt tot einde 2019 niet minder dan 540 nachtelijke bewegingen (gemiddeld anderhalve per nacht) met QCmax. = 37 en vanaf 2020 niet minder dan **een permanente toestemming** voor 360 bewegingen (gemiddeld één per nacht). De spreiding is echter niet bepaald. **Concentraties zijn mogelijk**. Niets beperkt dat deze zeer lawaaierige bewegingen met piekgeluiden tot 100 dBA (65 à 70 dBA slaapkamerniveau) intens samenvallen met blok-, vakantieperiodes, tijdens toeristisch drukke weken/maanden, tijdens weekends of zelfs met zon- en feestdagen. Dit is absoluut ontoelaatbaar.

De LEM verwijst naar de werkgelegenheid en de potenties van de luchthaven. Nergens wordt die stelling onderbouwd. Dertig jaar lang worden deze verhalen door allerlei instanties gebracht, nooit werden ze gerealiseerd. De Oostendse luchthaven heeft zowat de laagste kostendekkingsgraad van alle Belgische luchthavens en is er slechter aan toe dan bijv. vervoersmaatschappij (van openbaar nut) De Lijn. Zonder dat daar een reële noodzaak voor publieke dienstverlening tegenover staat. De jaarverslagen van de NV LEM Oostende-Brugge periode 2013 en 2014 wijzen op een zwaar negatief eigen vermogen en een groot verlies. Dat de luchthaven rendabel zal worden met een beetje extra vracht door toepassing van minder strenge milieuvorwaarden is totaal irrealistisch. Zelfs luchthavens met veel meer vracht zoals bijv. de geprivatiseerde luchthaven van Beek (Maastricht – NL, 100.000 ton/jaar) ging vorig jaar failliet. Een luchthaven zoals Charleroi (BSCA) met 6 miljoen passagiers maakt op zichzelf geen winst. BSCA is feitelijk een doorsturen, dank zij lage concessievergoeding, van belastinggeld (vanuit het Waalse SOWAER) naar Italiaanse aandeelhouders. Europa stak hier onlangs een stokje voor. Ook de luchthaven van Oostende, waarvoor de LEM momenteel totaal geen concessievergoeding betaalt, en daarboven zeer veel cadeaus krijgt van de Vlaamse Overheid zoals gratis veiligheidsdiensten, **zal door Europa terugfloten worden**.

De bewering door de LEM dat het ecologisch veel verantwoord is om vis via Oostende te vershippen klopt aan geen kant. Los van het feit dat visinvoer uit soms ook verafgelegen zwakke derdewereldlanden, zonder sociale en ecologische spelregels, absoluut niet duurzaam is, **gaat de LEM voorbij aan het feit dat er terugvracht nodig is**. De LEM bewijst haar stelling met betrekking tot vershippen West-Vlaamse machineonderdelen niet. Momenteel zijn er ook exportbeperking van fruit, groenten en vlees naar Rusland. Oostende ligt niet in het centrum van industriële productie en noodzaakt hierbij extra wegvrachtvervoer dat anders via beter gelegen luchthavens zou vertrekken. Waar is de winst?

De LEM beweert dat passagiersgroei goed is voor de werkgelegenheid. Niemand weet echter wat de toenemende passagiersflux betekent voor het lokaal toerisme. Cijfers over inkomende buitenlandse toeristen worden niet opgegeven. Dat passagiersverkeer via de luchthaven van Oostende goed is voor de lokale toeristische economie staat helemaal niet vast, het is eerder een stimulans voor de Vlaming om steeds meer naar het buitenland te trekken dan omgekeerd buitenlanders naar Vlaanderen. De kans dat de luchthaven per saldo nadelig is voor de totale lokale werkgelegenheid is zeer groot. Het werd niet onderzocht. Niet op provinciaal en niet op Vlaams niveau.

De LEM zal meer en goedkopere kerosine voorzien. De aanvoer door middel van **tankwagens** gaat volledig voorbij aan **de enorme milieubelasting van deze wijze van aanvoer**. In tijden van opwarming van de aarde kan dit tellen. Het is ook economisch inefficiënt.

De bewering dat er “vrachtpotenties” liggen via de opkomende e-commerce wordt door veel bronnen in de vakpers van de luchtvrachtsector in twijfel getrokken. De enkel-vracht-cargomaatschappijen, die meestal op vaste bestemmingen vliegen, staan overal onder druk, zelfs op grote luchthavens. Vele maatschappijen stoten hun vrachtvloot af en investeren in een nieuwe generatie passagierstoestellen met steeds grotere “belly hold” vrachtcapaciteit. **E-commerce vereist heel gevarieerde flexibele en dynamische wegen via snelle vrachtinteracties met passagierstoestellen**, een mogelijkheid die **in Oostende totaal ontbreekt**. De LEM heeft slechts één passagiersklant (Jetairfly). Er is geen enkele symbiose mogelijk met betrekking tot vrachtvervoer.

Hopelijk heeft het college van burgemeester en schepenen begrip voor onze bezwaren en opmerkingen en volgt een negatief advies aan de West-Vlaamse deputatie met betrekking tot hierboven genoemde aanvraag van de LEM.

Voor VZW WILOO

Bestuurslid

Jacques Denecker