

Aan: Vlaams minister van Leefmilieu mevrouw Joke Schauvliege
Van: Milieuraad Stad Oostende
CC: Vlaams minister van Mobiliteit mevrouw Hilde Crevits
Federaal staatssecretaris voor Leefmilieu en Mobiliteit de heer Melchior Wathelet
DD: 28 maart 2012
Betreft: oefen- en opleidingsvluchten op de luchthaven Oostende-Brugge

Geachte Mevrouw,

Een van onze leden, de vzw WILOO (Werkgroep Impact Luchthaven Oostende op de Omgeving), wijst ons opnieuw op de problematiek van de oefenvluchten op de luchthaven van Oostende-Brugge.

Wij herinneren aan onze brief van 1 augustus 2005 gericht aan toenmalig Vlaams minister van Volksgezondheid mevrouw Inge Vervotte met daarin het verzoek tot beperking van oefenvluchten met grote toestellen in Oostende. We zijn dankbaar voor de oplossing die nadien werd gegeven door middel van bijkomende voorschriften in het Belgische AIP (Aeronautical Information Publication) (luchthavens/Oostende).

Als milieuraad van de Stad Oostende maken wij ons vandaag opnieuw zorgen.

Zes jaar terug betrof het vooral hinder door oefenvluchten met grote vliegtuigen, momenteel betreft het vooral hinder afkomstig van het toenemende aantal oefen- en opleidingsvluchten (met veel "Touch & Go's) van **Vlaamse vliegscholen** voor opleiding tot privaat- en/of lijnpiloot, of afkomstig van hinder door test- en opleidingsvluchten van **helikopterbedrijven**.

Om de hinder ten gevolge van het toenemende test- en opleidingsverkeer te beperken heeft de minister in de regio Antwerpen beperkingen opgelegd via de milieuvergunning voor de luchthaven van Deurne (1) en via het Belgische AIP (luchthavens/Deurne) (2). **In Oostende werd niets geregeld.** Het resultaat is dat gezien de strengere eisen in Antwerpen steeds meer opleidingen boven Oostends grondgebied gebeuren.

Onlangs heeft een Antwerpse luchtvaartschool een contract gewonnen voor opleiding van 200 Georgische piloten (3). Dit houdt zeer waarschijnlijk in dat ongeveer 4000 uur moet geoefend worden op een tweemotorig schroeftoestel, meestal van het type Diamond DA42 (4) met piekgeluiden tot +/- 90 dB bij opstijgen. De directeur van het bedrijf stelt in een persmededeling dat door de strenge normen in Antwerpen o.a. hij naar Oostende zal uitwijken!

Urenlange oefenvluchten, soms 's avonds en tijdens de weekends, zeker tijdens de lente- en zomermaanden, hebben een niet te onderschatten invloed op de leef- en woonkwaliteit van de luchthavenomwonenden te Oostende. Bepaalde woonwijken, **scholen**, campings en winkelcentra liggen **vlak onder** de aanvliegroutes of **extreem dicht** bij de startbanen. Sommige wijken liggen op een afstand van slechts 450 meter van de banen. De stad Oostende en de luchthaven zitten bijna letterlijk op mekaars schoot. Oostende is naar onze mening dan ook niet echt de meest geschikte plaats voor opleidings- en trainingsvluchten, zeker niet boven een stad met een belangrijke toeristische functie.

Wij vragen u dan ook beleefd om samen met uw collega's de hinder veroorzaakt door dit type oefenvluchten streng aan te pakken. De huidige regelgeving in Oostende is heel beperkt en betreft enkel straalvliegtuigen en toestellen boven 6 ton.

Meer bepaald vragen wij u de hinder veroorzaakt door opleidingsvluchten met kleinere toestellen en helikopters even streng te beperken als in Deurne door:

- a) de meest lawaaierige types (de tweemotorige toestellen) te behandelen als toestellen groter dan 6 ton
- b) een verbod op toestellen die meer dan 67 dB gecertificeerd lawaai produceren,
- c) een beperking en progressieve afbouw van het aantal bewegingen
- d) beperkingen qua tijd en duur, een verbod op oefeningen tijdens weekends.
- e) met betrekking tot veiligheid, een even sterke regelgeving qua toegestane simulaties boven onze woonwijken (vaak ook oorzaak van excessief lawaai).

Los van de milieuhinder c.q. gezondheids- en veiligheidsaspecten van dit soort luchtverkeer willen we ook opmerken dat, ondanks de strengere maatregelen (met zelfs een nachtsluiting), Deurne economisch beter scoort qua economische parameters. Rentabiliteit, werkgelegenheid, toegevoegde waarde, return on inv., enz. (bron NBB) is in Antwerpen hoger dan in Oostende. Bijgevolg zijn we van mening dat een verdere beperking van de oefenvluchten geen aanslag is op de economische rentabiliteit of mogelijkheden van de Oostendse luchthaven!

Met de meeste hoogachting
Namens de Milieuraad Oostende
de voorzitter
M. Wuestenbergs

(1) De beperkingen m.b.t. oefenvluchten in de milieuvergunning van Deurne:

"4. Trainingsvluchten

*Om de hinder voor omwonenden te beperken, mogen maximum twee toestellen gelijktijdig in circuit zijn. **Op werkdagen** (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur, lokale tijd. **Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (circuitvliegen) toegelaten.** Elke individuele touch-and-go wordt als vlucht beschouwd.*

Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:

- a) in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;*
- b) in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;*
- c) in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;*
- d) van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;*
- e) van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar;*
- f) vanaf **2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar.***

Voor het uitvoeren van touch-and-go vluchten (circuitvliegen) moeten de vliegtuigen met een toegelaten opstijgmassa (MTOW – maximum take off weight) kleiner dan 2000 kg vanaf 2009 uitgerust zijn met een

geluidsdemper en **een maximum geluidsniveau hebben van 76 dB(A), gecertificeerd door het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit.**"

(2) Beperkingen via het AIP Deurne:

"9 **TRAINING FLIGHTS**

a. **MIL JET ACFT** except TRANSPORT ACFT

Local training flights prohibited.

b. TRAINING FLIGHTS OPERATED BY **ACFT OF MORE THAN 50 t MTOW**

Prohibited unless prior permission from the airport authority.

c. TRAINING FLIGHTS

* Training flights are **allowed from 0800 to 1800** in summertime and from **0800 to 1900** in wintertime. **MAX**

two aircraft

for touch-and-go will be accepted **simultaneously**. **IFR and VFR training flights are not allowed on SUN and HOL.** This includes touch-and-go flights, stop-and-go flights and multiple approaches.

d. **HEL TRAINING**

* **MAX 4 circuits per HR.**

* Helicopter ground training prohibited unless prior permission has been obtained from the airport authority.

Ground

training may only take place at heli 2 spot.

e. TRAINING FLIGHTS WITHOUT FULL-STOP

Prohibited unless prior permission from the airport authority.

f. **SIMULATED ENGINE FAILURES**

Simulated engine failures after TKOF are **not allowed** when **RWY 29** is in use.

g. **SIMULATED FORCED LANDING**

Simulated forced landings are **not allowed** when **RWY 11** is in use."

(3) <http://www.gazetvanantwerpen.be/regio-antwerpen-stad/vliegschool-leidt-georgische-200-piloten-op.aspx>

(4) Opname Diamond DA 42 zie www.wiloo.be/DA-42_klein.wmv