



**Werkgroep rond de Impact van de
Luchthaven van Oostende op de
Omgeving**

WILOO vzw, Kruidenstraat 19, 8400 Oostende
Ondernemingsnummer 0.447.935.607
www.wiloo.be admin@wiloo.be

Bezwaarschrift met betrekking tot de bijstelling bijzondere voorwaarde training en aanscherpen uitzonderingen geluidsvoorwaarden van de omgevingsvergunning LEM Oostende-Brugge NV.

“OMV referentie: 2025116938

Projectnaam: LEM Oostende -Brugge NV – bijstelling voorwaarden uit de vergunning

de aanvraag omvat de bijstelling van 2 voorwaarden:

*** bijstelling 1 gaat over artikel 4 §1 4. Geluid - trainingsvluchten**

*** bijstelling 2 gaat over artikel 4 §1 5. Geluid - nachtvluchten**

Locatie: Luchthaven Oostende-Brugge

Bevoegde overheid: Departement Omgeving Vlaamse Overheid”

Het bestuur van de vzw WILOO heeft met belangstelling de motiveringsaanvraag gelezen van bovenvermelde aanvraag. We wensen hiertegen bezwaar in te dienen om volgende redenen:

1) Bezwaar met betrekking tot de trainingsvluchten.

De LEM Oostende-Brugge NV vraagt een verdubbeling van haar huidige toegestane aantal oefenvluchten met grote toestellen. Gesteld wordt dat de (milieu-)impact daarvan minimaal is. Dit toont aan hoezeer hun werkelijkheid kan verschillen van die van de omwonenden. Urenlang, soms zes uur lang, om de zes minuten, een zwaar vliegtuig boven woonwijken, scholen sturen, is zeer stressvol voor de omgeving. De luchthaven van Oostende is absoluut niet geschikt voor oefenvluchten met grote toestellen. Woonwijken en een Atheneum liggen op een paar honderd meter van de banen. Winkelcentra en een school met honderden leerlingen liggen vlak onder de banen (St-Andreas). En last but not least ligt er een Seveso-gebied in het verlengde van de baan 08.

De extra hinder die op sommige dagen zal plaats vinden is dan ook niet van die aard om de schoolprestaties te verhogen of om de reeds slechte luchtkwaliteit (ultra fijnstof, Nox-en, PAK's, ZZS-en) in de woonomgeving te verbeteren!

De beperking van de trainingsvluchten in de vorige 20-jarige milieuvergunning is er gekomen in 2016 op verzoek van de vzw WILOO. Ze werd gesteund door honderden omwonenden en er werd een totaal verbod geëist. De minister heeft toen ingegrepen. Nu een verviervoudiging vragen van de oefenvluchten, zonder zelfs maar een uur-, dag-, of maand aantallenbeperking, is het totale ontkennen en negeren van de gevolgen voor het milieu en omwonenden.

De aanvrager bewijst ook nergens de noodzaak voor een verviervoudiging, vorig jaar werden niet eens duizend bewegingen gehaald. Ook dit jaar niet. Waarschijnlijk kadert deze vraag dan binnen een marketings- en promotiedoel om de luchthaven zichtbaarder (belangrijker) en aantrekkelijker te maken. Het gaat immers helemaal niet goed met de uitbating van de luchthaven. Bijkomend belastinggeld/overheidssteun werd onlangs gevraagd.

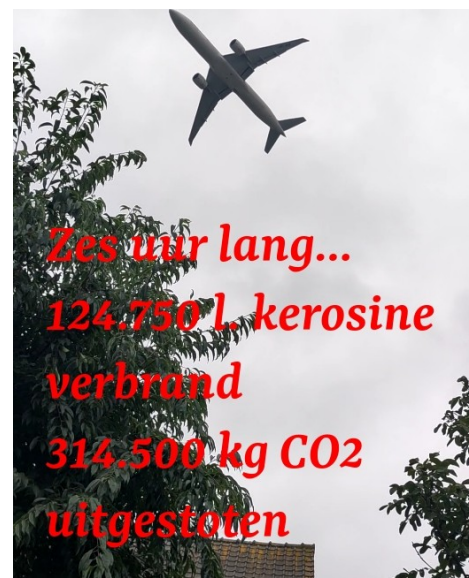
Economisch zijn deze vluchten van weinig belang, ze zijn bovendien schadelijk voor het lokaal toerisme! Nergens wordt de economische noodzaak in de aanvraag aangetoond.

In tegenstelling tot wat de aanvrager beweert, is er ook helemaal geen nood aan opleidingsvluchten in Oostende. Die kunnen veel beter en perfect plaats vinden op nabije luchthavens zonder omwonenden, zoals bijvoorbeeld deze van Vatry (Reims). Deze Franse luchthaven is daarvoor beter uitgerust en veiliger door zijn langere banen! En dit zonder omwonenden, winkelcentra, scholen. KLM / Air France zijn er de laatste tijd vaak te zien. Toelating vragen voor oefenvluchten met grote toestellen (als commercieel lokmiddel) in Oostende is totaal onaanvaardbaar.

D17 f, Σ, =

	A	B	C	D	E	F
1				- 1,3 ton NOx-en		
2		Select distance unit for City pair distance		- 34,2 kg kankerverw. koolwaterstoffen		
3		Kilometer		- 136 kg CO		
4				- 1,7 kg Black Carbon		
5				Boven scholen, woonwijken, winkelcentra, enz.		
6		Total Nb of flights		Total Estimated fuel	Total Estimated CO2	
7		55		84.865	267.325	
8		Input parameters		= 106.000 liter kerosine		
9	ICAO Aircraft Type Designator	City pair flown distance	Nb of flights	Add 95km(51NM)	Estimated Fuel (Kg)	Estimated CO2 (Kg)
10	a333	32	55	N	84.865	267.325

Training A333 SWISS (HB-JHM) op 8 januari 2025 Oostende



training SWISS B777 (HN-JNB) 5 september 2024 Oostende

2) Bezwaar met betrekking tot geluid nachtluchten

a) In de voorliggende aanvraag werd geen aandacht besteed aan de extra uitstoot van ultrafijn stof (UFP) en andere zeer zorgwekkende stoffen die zal plaats vinden! We weten dat grote (en zelfs modernere) vrachtoestellen enorm veel ultrafijn stof uitstoten.

Zie: <https://www.trouw.nl/duurzaamheid-economie/kankerverwekkende-uitstoot-door-luchtvaart-is-gigantisch-minister-zint-op-maatregelen~bfc52120/> en <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/01/10/als-een-boeing-747-opstijgt-komt-even-veel-fijnstof-vrij-als-uit-een-miljoen-vrachtwagensnrc-checkt-a1587736>

Ultrafijn stof dringt zeer diep in de bloedbaan door en is kankerverwekkend.

Metingen werden in Oostende nog niet gedaan! Enkel wat theoretische extrapolaties.

Voor de wijken **Raversijde en Nieuwe Koers** liggen, door de overheersende Z en ZW winden, in de volle besmettingszone van UFP. Daar zien we bijv. dat, hoewel de gemiddelde leeftijd in het centrum van Oostende hoger is dan in Raversijde, er lagere sterftcijfers zijn dan in Raversijde.

De wijk Stene, die niet onder de rookpluim van de luchthaven ligt, heeft dan weer veel lagere sterftcijfers dan de wijk Nieuwe Koers, hoewel de gemiddelde leeftijd er niet zoveel verschilt (bron: "Uw provincie in cijfers"). Dit alles is reden voor nauwkeurig onderzoek, wat tot nu toe niet is gebeurd. Epidemiologisch onderzoek werd nog niet gedaan. Het toelaten van oude roetuitstotende vrachtoestellen 's nachts zou een toename betekenen van schadelijke stoffen in de omgeving (zie ook figuur hierboven) en betekent dan ook op lange termijn een kans op een potentiële toename van kanker in de vermelde wijken. Het voorzorgsprincipe wordt met de voorliggende vergunningsaanvraag weer eens in de prullenmand gegooid.

b) Wanneer deze QC12 'uitzonderingen' worden toegestaan, is de kans zeer groot dat de uitzondering de regel zal worden.

Omdat de LEM Oostende-Brugge ondanks alle beloftes in het verleden er na één jaar niet in slaagt om maatschappijen met (iets) stillere moderne vliegtuigen aan te trekken, probeert ze nu (weer) om oude knarren te lokken. Dit terwijl we nu al overdag oude vliegende schoorstenen, zoals de 60-jaar oude AN12's (Stage II) toestellen en oude lawaaierige turboprop toestellen zien verschijnen.

De aanvraag is vooral gericht naar nachtelijke toelating voor andere (stok)oude types vrachtvliegtuigen versie B744 enz. In principe wordt ook de B742 dan mogelijk want er staat geen maximum QC in de aanvraag! Ook een Antonov 124 (bijv. de UR-82008 met QC-dep 86! en QC-arr 11,5) wordt dan in principe mogelijk (laatst gezien in Oostende in 2021).

Denk ook verder aan de vrachtvliegtuigen van:

- Western Global Airlines (militair) die meestal komt met stokoude MD11F's (al dan niet net onder QC-dep 12) (laatst is er een UPS MD11F gecrasht in de VS door metaalmoeheid).
- National Airlines (militair) met oude B744's, die zien we niet vaak.
- Aerotranscargo (met vijf stokoude toestellen), die vloog vroeger veel van OST naar Libië (en leeg terug),
- Mesk AIR met slechts één B744! Een dubieuze firma, basis in V.A.E. (moet er nog zand zijn?) met de 9H-MSK. Een toestel van 31 jaar oud.

Veel van die toestellen worden/werden ook gebruikt voor militaire vrachten tussen VS basissen, of voor (dubieuze) vluchten (met soms paarden a/b) naar Libië (of parkieten, zie bijv het HLN art. van woensdag 15 april '15 op pag. 4 waarin deze vogels vermeld worden). En laat dat laatste nu een mooi middel zijn om van de uitzondering de regel te maken. Altijd zal er op de Libie-vluchten wel een parkiet of een paard aan boord zijn om de uitzondering te kunnen verantwoorden.

Wij willen dan ook keihard bezwaar maken tegen deze gevraagde uitzondering.

QC12 en het zeer ruim toegelaten aantal nachtvluchten in de huidige vergunning zijn nu reeds zeer belastend. Alle vergelijkbare regionale luchthavens in Europa (denk aan Maastricht enz.) zijn 's nachts gesloten! Zijn Oostendenaars tweederangsburgers?

Zo ja voor welk hoger (algemeen belang) doel? Bonen en aardbeien invliegen 's nachts voor de Engelse markt? Parkieten voor Libië? Strandvakantieisjes en privéjetreisjes voor een elite? Zijn die van openbaar nut zoals bijv. De Lijn? We denken van niet. Daar willen we onze nachtrust en onze gezondheid niet voor opofferen!

c) Deze uitzondering werd in het verleden reeds twee maal gevraagd door de LEM Oostende-Brugge NV en telkens vernietigd door de Raad van State.

Zie hiervoor de arresten van de Raad van State.

2021: A R R E S T nr. 252.223 van 25 november 2021 in de zaak A. 227.655/VII-40.511 en

2018: A R R E S T nr. 242.876 van 8 november 2018 in de zaak A. 220.938/VII-39.858.

Graag zouden wij voor meer uitleg gehoord worden door de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie (GOVC).

Hoogachtend,

Luchthaven Oostende genoemd als draaischijf voor smokkel naar Libië

«Wapens verstopt tussen parkieten»

De luchthaven van Oostende doet haar reputatie van smokkelaarshol weer alle eer aan. Om de 14 dagen vertrekt er een vliegtuig naar Libië. VN-inspecteurs stooten al op aanwijzingen dat die wapens vervoeren. Bronnen in Libië bevestigden ons dat er vorige week nog wapens zijn overgevologen.

• GUY VAN VLIJEDEN •

In Libië woedt er een verbeten burgeroorlog. Die speelt zich af tussen de gewapende groepen die destijds succesvol hebben samengespannen tegen dictator Khadafi. De internationaal erkende regering is uitgeweken naar het oostelijke Tobroek, terwijl hoofdstad Tripoli en kuststad Misurata in handen zijn van de Dageraad-beweging. Dat is een coalitie van min of meer genatigde islamisten, waarin de Moslimbroederschap een hoofdrol speelt. En dan zijn er ook nog moslimextremisten, zoals de terreurgroep IS, die vechten tegen al de rest.

Om de toestand niet erger te maken, handhaven de Verenigde Naties het wapenembargo dat al onder Khadafi ingesteld was. Geen enkele van de strijdende partijen mag daardoor wapens krijgen uit het buitenland. Maar een expertenpanel van de VN heeft vastgesteld dat het embargo aan de lopende band wordt geschonden. En dat zou dus ook vanuit Oostende gebeuren, nagenoeg de enige Europese luchthaven vanwaar nog vluchten naar Libië vertrekken.

19 vluchten

Die vluchten worden georganiseerd door 'Global Aviation and Services Group', een Libisch bedrijf. Dat mag haar eigen vliegtuigen niet in Oostende laten landen omdat het op de EU-lijst

van onveilig geachte luchtvaartmaatschappijen staat. Daarom worden toestellen gecharterd van twee onderaannemers: het in Pakistaanse handen verkerende 'AHS Air International' en 'Aerotranscargo', gevestigd in Moldavië. Die hebben sinds september al zeker 19 vluchten vanuit Oostende naar Tripoli en Misurata verzorgd met drie verschillende Boeing's. Toen AHS met die vluchten begon, heette het nog 'Rayyan Air'. Maar die naam veranderde nadat de Verenigde Staten dat bedrijf ook al op een zwarte lijst hadden gezet. Een lijst van luchtvaartmaatschappijen die zich bezondigen



Zaakvoerder Abdussalam Ibrahim Aradi lijkt een brave ondernemer, maar zijn

rechterhand heeft banden met tal van militieën en wapenhandelaren tot in Egypte en in Irak

aan verboden wapentrafiek, om precies te zijn. In het geval van 'Rayyan Air' ging het om leveringen aan de Syrische dictator Bashar Al-Assad. En ook de opdrachtgever van de vluchten uit Oostende, Global Aviation, is al op illegaal transport van wapens betrap — zo staat in het rapport van de VN-experts. Dat gebeurde in 2013, toen het bedrijf vijftienduizend pistolen en vijf miljoen stuks munitie vanuit de Verenigde Arabische Emiraten overvlog naar Libië. Zaakvoerder Abdussalam Ibrahim Aradi lijkt een brave ondernemer. Op Facebook geeft hij enkel blijk van zijn passie voor de luchtvaart en oude Landroverjeeps. Maar zijn medewerker die er altijd bij is wanneer er een toestel uit Oostende landt en dan de foto's maakt waarmee Aradi zijn diensten aanprijst, toont op datzelfde Facebook banden met tal van militieën en zelfs wapenhandelaren tot in Egypte en Irak.

Eén controle

Het zijn dus op zijn zachtst gezegd dubieuze bedrijven die Oostende met Libië linken. Daarmee is nog niet gezegd dat er ook wapens vertrekken vanop het West-Vlaamse vliegveld. De VN-experten kregen daar in september 2014 wel een melding van binnen. Maar tot bewijzen kwamen ze niet. «Op een aantal van de vrachtbrieven stonden verdachte items vermeld», stelt het rapport. «De Belgische autoriteiten antwoorden ons van de vluchten te weten en geen verboden goederen vastgesteld te hebben in het ene vliegtuig dat gecontroleerd werd.»

Of er na die ene controle nog inspecties verricht zijn op de toch wel gevoelige luchtbrug, kon ons gisteren niemand zeggen. Maar volgens bronnen in Libië heeft de Belgische douane de wapentrafiek alleszins niet tegengehouden. «Wij weten dat er vorige week, op 7 april, een lading met munitie en draagbaar luchtafweergeschut in het

Volgens 'Global Aviation' worden vooral medicamenten en levende dieren van Oostende naar Libië overgevologen.



vliegtuig uit Oostende zat», klinkt het daar. «Dat toestel is geland in Misurata en de wapens waren bestemd voor strijders van de Dageraad-beweging in die stad.» De bewering komt van medestanders van de internationaal erkende Libische regering — de vijand van Dageraad dus. Ze valt onmogelijk te verifiëren, maar de bronnen stippen wel aan dat 'Global Aviation' sterke familiale banden met hun tegenstrever heeft. «Een broer van de zaakvoerder is immers een kopstuk van de Moslimbroederschap, de ruggengraat van de Dageraad-coalitie.» Dat die link verdenkingen wekt, deed 'Global Aviation' onlangs nog met klem ontkennen dat die broer, Abdul Razak Aradi, iets te maken heeft met het bedrijf. Volgens 'Global Aviation' worden er voornamelijk medicamenten en levende dieren vanuit Oostende naar Libië

Het is onbegrijpelijk dat elke vlucht volgestouwd wordt met dieren, terwijl levensnoodzakelijke

dingen niet tot in het land geraken

BRON IN LIBIË



vervoerd. Foto's van de transporten die het bedrijf op Facebook post, tonen inderdaad kooien vol met exotische vogels, pluimvee, geiten en herten — tot zelfs paarden toe. «Het is onbegrijpelijk dat elke vlucht vanuit Oostende volgestouwd wordt met kanaries en parkieten, terwijl er nog amper vervoermiddelen zijn voor levensnoodzakelijke dingen», zo klinkt het in Libië. «Tenzij die dieren dienen om iets anders te verbergen, natuurlijk.»

OOSTENDE

De vliegtuigen landen naar verluidt steevast in gebied dat in handen is van de Dageraad-beweging.

Tripoli • Misurata
Libië

