

Bezwaarschrift met betrekking tot

OMV referentie: 2023115874
Projectnaam: LEM Oostende – Brugge NV – Hervergunning
Locatie: Luchthaven Oostende
Bevoegde overheid: Omgeving Vlaanderen

Het bestuur van de vzw WILOO heeft met belangstelling de motiveringsaanvraag gelezen voor het opnieuw vergunnen van de luchthaven van Oostende vanaf eind 2024. Het leest als een sprookjesboek. We wensen bezwaar in te dienen tegen bovenvermelde aanvraag om volgende redenen:

1) (Maatschappelijk) “Nut en Noodzaak” van de luchthaven:

De aanvrager verwijst naar het jongste MKBA (Ecorys 5 juli 2022) en kiest voor het scenario OB2bis+. In alle talen wordt gezwegen over het scenario OB5 (sluiting), een scenario dat nochtans als maatschappelijk het interessantst naar voren kwam in de Ecorys studie. Het sluitingsscenario werd ook niet meegenomen in het bij de aanvraag horend MER, wat eigenlijk niet kan.

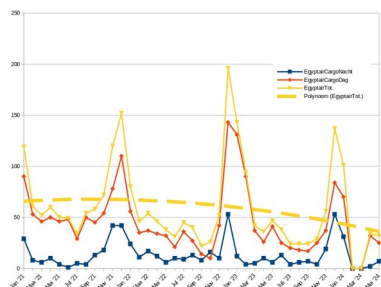
De luchthaven is altijd verlieslatend geweest, zelfs na tien jaar privatisering. Een privatisering die weinig verandering bracht in haar rendement. Jaarlijks kost de luchthaven gemiddeld nog steeds zo'n €22 miljoen aan de belastingbetaler (infrastructuur + uitbating).

De huidige structuur van de luchthaven van Oostende is ontstaan eind jaren 1970 met de verlenging van de startbaan richting de stad. Dat was een enorme flater qua ruimtelijk beleid, vooral op conto van toenmalig CVP minister Piers. Hoogmoed, ijdelheid en grandeur speelde. Het doet denken aan de tijd van de eerste aanleg van spoorwegen in Europa. In Zwitserland bijv. wou iedere edelman een station bij zijn kasteel. In de jaren '70 moest Oostende een grote internationale luchthaven op de stoep.

Vanaf de jaren 1980 zat de stad Oostende bijgevolg ingesloten door de luchthaven. Het ruimtelijk wanbeleid besliste niettemin om nieuwe verkavelingen en bouw van woningen toe te laten op een paar honderd meter van het verlengde van de startbanen.

Zolang er geen verkeer was, was er niks aan de hand. Met de val van de muur in 1989 en de komst van Russische Ilyushins brak de (lawaa)ihel los, en kwam er een opstand van de omwonenden.

Met de voorliggende aanvraag dreigt de geschiedenis zich te herhalen. OB2bis+ toelaten bij QC12 en het recht om zo maar eventjes 7.120 mensen potentieel sterk te hinderen (PSG = Potentieel Sterk Gehinderden) zal veel ongenoegen en protest creëren naar de beleidsmakers in de toekomst. In 2023 waren er **slechts een honderdtal PSG**. Vanaf 2025 7.120 PSG toelaten is vragen om ellende. De huidige 2.700 PSG, toegekend in 2004, waren dat ook. Gelukkig is de luchthaven er nooit in geslaagd die ruimte te gebruiken.



De geschiedenis van de afgelopen 50 jaar leest ook als een “Boulevard of Broken Dreams”, een komen en gaan van maatschappijen met veel faillissementen.

De ontwikkeling van de vrachtruimte aan de Rolbaanstraat is nooit gelukt, loods en stonden er soms 10 jaar leeg en een nieuwe (Versluys logistics NV) loods staat al weer een jaar leeg. Een drietal jaar terug kwam een Chinese firma (Hongyuan Group) met veel bombarie en vertrok na een week. Qatar Cargo, dat in het MER wordt aangehaald is in werkelijkheid al een jaar geleden vertrokken. Alternatieve ontwikkelingspogingen zoals met vliegtuigafbraak en

recyclagebedrijf Aerocircular liepen op een sisser uit. Aerocircular kwam, bouwde en ging failliet. De langst aanwezige afhandelaar Aviapartner Ostend NV ging bijna failliet en ligt nog steeds aan het Brussels infuus. Dit jaar kondigt zich voor de luchthaven weer aan als een periode met desastreuze cijfers. Slechts incidenteel is er historisch een toename van de vracht (bijv. Covid, humanitaire rampen enz.). De enige vaste klant Egyptair Cargo vertoont nu ook een neergang (zie figuur). Qua passagierstrafiek slaagt de luchthaven er maar in om één klant te behouden, nl. TUI. Ryanair kwam en vertrok en tamelijk recent kwam een Russische firma en ook deze vertrok. En dit in 30 jaar tijd.

De poging om in-bound toerisme naar onze kunststeden via luchthaven Oostende te stimuleren is grandioos mislukt. Een speciale met dit doel opgerichte provinciale vzw "Toeristische Ontsluiting" is reeds lang opgedoekt. Op kosten van de belastingbetaler geplaatste reclame op bussen in Barcelona bracht geen soelaas. De vzw werd opgedoekt. Nog steeds zijn 95% van de passagiers die met TUI in Oostende vliegen lokale passagiers die naar Spaanse costa's vertrekken. Eigenlijk faciliteert de luchthaven hiermee buitenlands toerisme ten koste van de lokale sector, een effect dat niet in het MKBA werd gewogen.

De **structurele nadelen** van de luchthaven die we in 2012 reeds verwoordden in een interview met de Brugse Stadsoproep (te beluisteren op www.wiloo.be/WILOO2006VIL.mp3), gelden nog steeds nl.:

- veel te ver gelegen van de industriële centra
- geen symbiose met passagiersvluchten mogelijk (belly freight)
- geen voldoende capture area (ligging vlak aan zee)
- (duurdere) kerosine moet aangevoerd worden met tankwagens vanuit Frankrijk (geen pipe line aanvoer zoals bijv. te Luik).
- doorvoer van perishable goods naar het VK wordt twijfelachtig met de voorziene heropening Manston (Kent) airport.

Conclusie: luchthaven Oostende is weinig kansrijk, kostelijk oversized, structureel zwaar onderbenut, ook qua benutting (work load) van het personeel. Dit zal zeer waarschijnlijk zo blijven. Veel beter dan krampachtig vasthouden aan Vlaams-nationale symboliek c.q een medicijn aan subsidies en toekennen van extreme milieuruimte als commercieel lokmiddel, zou het sluitingsscenario OB5 een goed alternatief zijn. Alle passagierstrafiek kan middels een goede spoorverbinding makkelijk opgevangen worden in Zaventem en het beetje vracht kan overgebracht worden naar Luik. Wij raden de Vlaamse overheid dan ook aan verder te kijken dan de eigen postzegel, en qua grote infrastructuur, zoals deze van luchthavens, samen te werken over de regiogrenzen heen en zodoende veel efficiënter om te springen met milieuruimte en belastingsgeld.

Gezien de demografische en de maatschappelijke evoluties in de arbeidsmarkt, zal omschakeling en tewerkstelling van het personeel geen enkel probleem zijn. De noden in o.m. de zorg- en onderwijssector zijn enorm. Daar kan maatschappelijk veel meer resultaat gecreëerd worden dan dan met het subsidiëren van out-bound vakantievliegreesjes voor een kleine markt.

2) Onafhankelijkheid MER

De vzw WILOO heeft grote bedenkingen met betrekking tot de onafhankelijkheid van de opstellers van het MER. Het is nl. de aanvrager die de studie financiert. Uitvoerders hebben er belang bij zo creatief mogelijk met cijfers en pen om te springen en zaken te verbloemen om bij een volgende opdracht niet uit de gunst te vallen. Dergelijk fenomeen van belangvermenging zagen we bijv. ook ten tijde van de grote bankencrisis in 2008, waarbij revisoren duidelijk de opdrachtgever niet ongunstig wilden stemmen. In casu van dit MER speelt het bureau TO70, dat ook jaarlijkse opdrachten voor de LEM uitvoert, een belangrijke rol.

Om belangvermenging te vermijden zouden dergelijke opdrachten, met immens belang voor mens en milieu, beter verplicht toegekend worden (of onder begeleiding staan) van universiteiten.

3) (Noodzaak) Trainingsvluchten

De aanvrager vraagt een verdubbeling van het aantal toegelaten oefenvluchten met grote toestellen. In het MER wordt de impact daarvan geminimaliseerd. Het toont aan hoezeer de werkelijkheid van het MER kan verschillen van die van de omwonenden.

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 hinder die er urenlang (om de zes à zeven minuten) zou plaats vinden is niet van die aard om bijv. de schoolprestaties te verhogen of het recht op een gezonde woonomgeving te waarborgen. De huidige beperking is er gekomen in 2016 op verzoek van de vzw WILOO. Ze werd gesteund door honderden omwonenden en er werd een totaal verbod geëist. Dan nu om een verdubbeling vragen van de oefenvluchten, zonder zelfs maar een uur-, dag-, of maand aantallenbeperking, is het totale ontkennen en negeren van de gevolgen voor milieu en omwonenden.

Te meer omdat dergelijke oefenvluchten perfect plaats kunnen vinden op luchthavens zonder omwonenden, zoals bijv. het perfect uitgeruste, en met langere baan, op de luchthaven van Vatry (Reims) waar bijv. de Belgische (vracht)firma ASL Airlines Belgium zijn trainingen doet.

Toelating vragen voor oefenvluchten met grote toestellen (als commercieel lokmiddel) is totaal onaanvaardbaar.

4) Luchtkwaliteit en gezondheid

In het voorliggend MER werd weinig aandacht besteed aan ultrafijn stof (UFP). Niettemin weten we dat vooral modernere vrachttoestellen 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-ee-boeing-747-opstijgt-komt-even-veel-fijnstof-vrij-als-uit-ee-miljoen-vrachtwagensnrc-checkt-a1587736>

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

Metingen werden in Oostende 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 sterftecijfers zijn dan in Raversijde. De wijk Stene, die niet onder de rookpluim van de luchthaven ligt, heeft dan weer veel lagere sterftecijfers 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 een scenario OB2bis+ met een enorme toename aan vrachtluchten betekent dan ook op lange termijn een

Bevolking - wijken						Legenda
	totaal aantal inwoners volgens Rijksregister [aantal] [2023]	geboorten per 1.000 inwoners [%] [2022]	sterfgevallen per 1.000 inwoners [%] [2022]	gemiddelde leeftijd [aantal] [2023]	officiële statistiek van het aantal inwoners [aantal] [2023]	
Centrum	15.500	6,3	19,4	54,7	15.430	Veel hoger
Konterdam - Meiboom	6.831	7,8	10,9	43,0	6.814	Lager
Mariakerke - Nieuwe Koers	12.197	8,6	14,9	47,1	12.157	Hoger
Raversijde	1.547	4,6	22,3	51,6	1.551	Veel hoger
Stene	10.388	9,2	8,3	43,2	10.379	Lager
Vuurtoren	6.362	9,0	13,0	44,6	6.335	Lager
Westerkwartier - Vlaams PL...	16.139	11,8	18,3	44,9	16.048	Hoger
Zandvoorde	3.416	9,1	5,9	41,1	3.419	Lager
Onbekend	23			27,3	42	Lager

kans op een potentiële toename van kanker in de vermelde wijken. Het voorzorgsprincipe wordt met de voorliggende vergunningsaanvraag in de prullenmand gegooid.

Bovendien zal de enorme toename aan uitstoot van ultrafijn stof bij het scenario OB2bis+ niet enkel ziekmakend zijn voor de omgeving, maar ook voor de arbeiders op de platformen van de luchthaven (https://www.npostart.nl/zembla/09-12-2021/BV_101405038). Dit wordt niet gewogen in het MER. Ook al zijn er voorlopig geen duidelijke (EU) normen met betrekking tot deze vorm van pollutie, vrezen we dat met OB2bis+ we in de toekomst te maken krijgen met de bevestiging van een nieuwe versie van een soort Asbest of PFAS problematiek. Men sterft er niet meteen van maar de ramp die PFAS pas na lange jaren aan het licht bracht zou toch aan het denken moeten zetten rond het toelaten van ultrafijn stof door (vracht)vliegtuigmotoren zo dicht bij woonzones, scholen enz.

5) Berekeningen/omzetting/toelating "Potentieel Sterk Gehinderden" (PSG)

Even terug in de tijd om een idee te geven wat 2.700 PSG betekent los van de in het MER 'theoretische' beschouwingen hierover.

De jaren (lang voor de privatisering) 1997-98-99 waren topjaren op vrachtgebied en **de commotie bij de omwonenden was navenant even hoog**. In 1998 waren er immers zo'n 3860 PSG (LDN)! Daarom werd dit bij de start in het jaar 2000 van de vierjarige milieuvergunning afgeleverd door minister Vera Dua teruggebracht tot max. 1314 PEG. Een aantal dat een jaar later werd overschreden en aanleiding was voor een bijna veroordeling van de (DAB) uitbater bij het Hof van Beroep te Gent, ware het niet dat de huidige vergunning er in 2004 aankwam.

In 2004 bij de start van de huidige en nu aflopende vergunning werd beslist het aantal PSG te verminderen met 30% van het aantal in 1998 nl. 2.700. Een serieuze verhoging in vgl. met 2000. Die werd dan ook aangevochten bij de Raad van State wegens veel te hoog gezien de commotie in de jaren '90. Dit alles om de ernst van 2700 PSG aan te tonen.

Gelukkig voor de omwonenden heeft de luchthaven economisch nooit zijn enorme milieuruimte van 2.700 PSG kunnen ontwikkelen of zelfs maar in de verte enigszins kunnen benaderen. De vracht bedroeg in 2023 zo'n 33.000 ton of zo'n 70% van dit in 1990. Het aantal PSG in 2023 bedroeg dan ook **slechts 83** (LDN / inw. 2001). Het is momenteel dan ook relatief rustig in de omgeving en dat moet zo blijven. Een aantal van 2700 PSG, **of dat nu met moderne of met oudere toestellen is, maakt niet uit, 2700 = 2700** en zoals uit bovenstaande historisch blijkt, onleefbaar.

Helaas stellen we vast dat door bureau TO70 in het huidige MER, met naar onze mening "truken van de foor" en een onnavolgbaar rekenmodel (wettelijk?), 2700 PSG als equivalent werd omgerekend tot 7.120 PSG (LDEN)! Plots zijn 2700 groene appels gelijk aan 7.120 rode appels. Wij hebben sterke twijfels over de gehanteerde rekenmethode en dit los van het initieel reeds absurde getal van 2700 PSG! **Het bureau TO70 ging bovendien in Schiphol reeds in de fout bij haar berekeningen**, zie hiervoor <https://schipholwatch.nl/2023/01/28/vijftien-jaar-lang-100-000-vluchten-teveel-gedoogd-op-schiphol/>.

Ten slotte willen wij wijzen op een document opgesteld door gezondheidseconoom professor Lieven Annemans (UG) met als conclusie: *"In conclusie, onze berekeningen geven aan dat de negatieve gezondheidseffecten ten gevolge van slaapverstoring bij +/- 2900 personen leiden tot een belangrijke economische kost, met name 4,4 Miljoen Euro aan directe medische kosten en 10,4 Miljoen Euro aan indirecte kosten. Het totaal van beide bedraagt 14,8 Miljoen Euro"*. Een bedrag dat de uitbater straks cadeau krijgt van de Vlaamse Regering? Het document wordt in bijlage meegestuurd.

Uit een grootschalige Zwitserse studie blijkt dat wie langdurig onder een hoog gemiddeld geluidsniveau leeft veel kans heeft op sterfte door myocardiaal infarct (MI)

[https://www.wiloo.be/AircraftNoise_Epidemiology21\(6\)_november_2010\(2\).pdf](https://www.wiloo.be/AircraftNoise_Epidemiology21(6)_november_2010(2).pdf)

Een effect dat niet gewogen werd in het MER.

6) Moderne toestellen

13-07-23	06:57	CVK7027	URCNR	56 jaar oud / QCd 12.3!
05-07-23	23:12	CVK7070	URCNR	56 jaar oud / QCd 12.3!
07-07-23	03:44	CVK7074	URCNR	56 jaar oud / QCd 12.3!
09-07-23	06:04	CVK7081	URCNR	56 jaar oud / QCd 12.3!
11-07-23	01:52	CVK7081	URCNR	56 jaar oud / QCd 12.3!
09-07-23	05:57	CVK7080	URCBG	56 jaar oud / Qca < 12
29-06-23	01:27	VKA115	URCQD	43 jaar oud
05-07-23	00:26	VKA171	URCQD	43 jaar oud
10-07-23	23:36	VKA1711	URCQD	43 jaar oud
01-08-23	23:50	000000	000000	43-jaar-oud
22-08-23	23:30	000000	000000	43-jaar-oud
29-08-23	06:00	000000	000000	43-jaar-oud
29-08-23	05:49	000000	000000	43-jaar-oud
06-09-23	05:55	000000	000000	43-jaar-oud
06-09-23	06:51	000000	000000	43-jaar-oud
12-07-23	03:46	BID22C	DCCCC	41 jaar oud
11-01-23	01:35	VKA113	URCQV	40j oud
12-01-23	01:31	VKA113	URCQV	40j oud
15-01-23	23:15	VKA113	URCQV	40j oud
17-01-23	01:10	VKA113	URCQV	40j oud
29-06-23	03:40	VKA167	URCQV	40 jaar oud
07-07-23	05:20	VKA173	URCQV	40 jaar oud
08-07-23	00:05	VKA175	URCQV	40 jaar oud
01-12-23	02:49	MTL874C	YLRAE	38j oud

In haar motiveringsnota stelt de aanvrager (heel summier) te zullen streven naar toekomstige operaties met moderne (passagiers)toestellen. Over vrachttoestellen is ze veel 'stiller'.

Tijdens de afgelopen 20 jaar hoorden we dit sprookje al vaker. Zo waren er in 2023 nog steeds zo'n 130 nachtelijke bewegingen met vrachttoestellen van meer dan 30 jaar oud (zie figuur). De oudste was zelfs 56 jaar oud en zeer (grond)lawaaiig ondanks hun zogezegd 'lage' QC-waarde. Deze toestellen zijn meestal turboprop-toestellen met een vervelend snerpend schroefgeluid bij taxiën en die in periodes ad hoc 's nachts vliegen op Oostende voor "just in time" leveringen voor de auto-industrie. Het betreft

vaak goedkope Oost-Europese maatschappijen met goedkope bemanning, vergelijkbaar met wat er in het wegtransport gebeurt. Deze toestellen produceren veel nachtelijke hinder, meestal geconcentreerd in bepaalde periodes van het jaar.

Dat de aanvrager nu belooft moderne toestellen te zullen aantrekken kunnen we moeilijk ernstig nemen. Hier horen serieuze regels te worden opgelegd. **Een nachtverbod op aanvliegen met**

toestellen ouder dan 20 jaar zou pas echt zekerheid bieden.

Wat het bereiken van CO2 neutraliteit en klimaatdoelen in de toekomst met nog te bouwen/ontwerpen moderne vliegtuigen op SAF betreft, zoals vermeld in de motiveringsnota, verwijzen we graag naar het hierover gepubliceerde werk van de journalist Christopher de Bellaigue "Flying Green" (<https://www.penguinrandomhouse.com/books/736328/flying-green-by-christopher-de-bellaigue/>). Alle sprookjes worden hierin op een rijtje gezet, inclusief deze van de aanvrager.

7) Vliegroutes / PRS

De aanvrager voorziet in punt 8.3 en 8.3.1 van zijn motiveringsnota een aantal operationele maatregelen voor bestrijding van de geluidshinder zoals aangepaste vliegroutes en het PRS. Het PRS-systeem is er gekomen **op initiatief van vzw WILOO in 2012**. De toepassing ervan was altijd problematisch. In 2023 waren er zo'n 100 overtredingen (zie figuur, meer details/data zijn verkrijgbaar op verzoek). Bij navraag om verantwoording van afwijkingen van het PRS in het AIP werden wij door alle luchthaven- en (federale) luchtvaartdiensten voortdurend genegeerd. Barwin-data kregen we niet. Steeds werd door de uitbater verwezen naar de autonomie van Skeyes en van de piloot. Verzoeken om overleg bij de federale dienst mobiliteit werden de laatste legislatuur niet gehonoreerd.

Wij willen bijgevolg als omwonenden niet langer beloftevolle sprookjes maar keiharde garanties, en in geval van niet naleving van het AIP uitleg van het waarom van de afwijkingen. De kans daartoe met vrijwillige beloftes van de uitbater is helaas nihil, gezien hun houding in punt 9. Wat betreft vliegroutes zijn wij al jaren vragende partij. Zo zou volgens het "Berlijn" model, vliegtuigen bij opstijgen richting oosten (net als naar het westen) snel een verplichte bocht kunnen maken naar rechts om de stad Oostende te vermijden. Overvliegen van woonwijken door General Aviation toestellen zou makkelijk (gezien de zeer lange baan) kunnen vermeden worden (net als in Veurne / Sint Truiden). Helaas hebben we ook hier nooit een luisterend oor gevonden. De kans dat de uitbater nu vrijwillig aan de slag zal gaan, in overleg met de federale overheid, lijkt ons eveneens een sprookje. De federale overheid moet de keiharde vliegeregels opleggen.

8) Overlegcomités

De aanvrager stelt in punt 12.4.1 van zijn motivering:

"12.4.1.3. Samenstelling

Onder het voorzitterschap van de luchthavenexploitant zullen volgende partijen deelnemen
Afvaaarding vanuit de gemeente met betrekking tot buurtbewoners:

- Maximaal 2 buurtbewoners per gemeente.
- Er moet steeds 1 van de 2 afgevaardigden aanwezig zijn.
- De buurtbewoners mogen niet aangesloten zijn bij een actiegroep (pro of contra)"

Hier wil de aanvrager duidelijk kritische stemmen buiten de deur houden!

Het is onaanvaardbaar dat de uitbater bepaalt waaraan omwonenden moeten voldoen om zitting te hebben in de voorgestelde "Environment Group".

9) Eeuwigdurende vergunning

Het door ons betwiste MER werd opgemaakt met een reikwijdte tot 2040. De vergunning kan dan ook niet verder gaan dan 2040.

Deze lijst met bezwaren is niet limitatief, nieuwe kunnen eventueel voorgelegd worden bij het bevoegde beroepsorgaan na het verlenen van de vergunning van de minister.

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