

Uit de bijlage bij de resultaten van deze meetcampagne wordt per dag aangegeven welke geluidsgebeurtenissen zich voordeden in deze betrokken periode met precieze datum, uur, duur en geluidsniveau uitgedrukt in SEL (dB(A)), in LA_{max} (dB(A)) en in Leq (dB(A))¹.

Uit deze metingen blijkt voldoende dat de problematiek van geluidshinder ernstig is en erkend wordt.

16.

Tevens zorgen de vliegtuigen die boven de woning van verzoeker vliegen voor een aanzienlijke luchtvervuiling en voor een verhoging van fijn stof in de onmiddellijke nabijheid van verzoeker.

2. Ten gronde

17.

De bestreden beslissing is in strijd met het standstillbeginsel, welk rechtsbeginsel onder meer voortvloeit uit het door artikel 23, 4° van de Grondwet beschermde recht op de bescherming van een gezond leefmilieu.

18.

Artikel 1.2.1, §§ 2-3 van het Vlaams Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid luidt tevens als volgt:

“§ 2. Op basis van een afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten streeft het milieubeleid naar een hoog beschermingsniveau. Het berust onder meer op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden, het standstillbeginsel en het beginsel dat de vervuiler betaalt.

§3. De in § 1 en § 2 bepaalde doelstellingen en beginselen moeten in het bepalen en uitvoeren van het beleid van het Vlaamse Gewest op andere gebieden worden geïntegreerd. Bij de uitvoering van het beleid wordt rekening gehouden met de sociaal-economische aspecten, de internationale dimensie en de beschikbare wetenschappelijke en technische gegevens.”

19.

Zo verwijst de bestreden beslissing naar de milieuvergunning verleend door de deputatie op 19 oktober 2004 en de aanvulling van deze milieuvergunning met enkele bijzondere voorwaarde in beroep door de minister op 24 april 2005.

¹ LA_{max} in (dB(A)): dit is het maximum geluidsdruk niveau dat wordt gemeten ogenblikkelijk als zich een geluidsgebeurtenis voordoet.

SEL: dit is het geluidblootstellingsniveau ofwel Sound Exposure Level: m.a.w. het constante geluidsdruk niveau van een geluidsgebeurtenis.

Op basis van de gemeten SEL-waarde per gebeurtenis worden een aantal grootheden afgeleid nl.

LA_{eq}, 06-23: dit is het equivalente geluidsdruk niveau tijdens de dagperiode;

LA_{eq}, 23-06uur: dit is het equivalente geluidsdruk niveau tijdens de nachtperiode;

LDN: het dag-nachtniveau over 24 uur waarbij de nachtelijke geluidsniveaus met 10 dB(A) verhoogd zijn.

In deze milieuvergunningbeslissingen werd een maximum toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbeweging opgelegd tijdens de nachtelijke uren, namelijk van 23:00 uur tot 6:00 uur.

20.

Het beperken van de geluidshoeveelheid 's nachts is uitermate belangrijk gelet op het feit dat de betrokken luchthaven zich vlakbij dichtbevolkt gebied bevindt.

Er werd immers reeds aangetoond dat de nachtrust van omwonenden van een luchthaven wordt verstoord door luidruchtige overvliegende vliegtuigen en dat dit nadelige gevolgen heeft voor hun gezondheid.

21.

Op het moment van het aannemen van de initiële milieuvergunning, werd er een spreiding opgenomen van deze maximale normen inzake geluidshoeveelheid per vliegbeweging, teneinde de sector over de loop van 10 jaar toe te laten zich stelselmatig aan te passen.

Vanaf 1 januari 2015 zou de maximale geluidshoeveelheid per vliegbewegingen dan ook slechts 12 mogen bedragen.

Hoewel destijds werd erkend dat een maximale geluidshoeveelheid per vliegbewegingen van 12 noodzakelijk was teneinde de hinder voor de omwonenden en voor het leefmilieu op een redelijke wijze te beperken, werd er dus rekening gehouden met de zogenaamde 'economische belangen'.

22.

De bestreden beslissing die toelaat dat na 1 januari 2015 een maximale geluidshoeveelheid van 26 wordt toegelaten bij 180 vliegbewegingen per jaar, maakt een aanzienlijke vermindering uit van de bescherming van het leefmilieu en van de omwonenden.

Er kan niet voldoende worden benadrukt dat het de nachtelijke uren betreffen, waarbij de bescherming tegen geluidsoverlast extra belangrijk is.

De bestreden beslissing oordeelt ten onrechte dat de bijzondere vergunningsvoorwaarden zo is opgesteld dat zij een standstill garandeert ten opzichte van de initieel verleende vergunning, namelijk door de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid gedurende de nacht te beperken.

In de bestreden beslissing wordt echter geen rekening gehouden met het feit dat een belangrijk element van de geluidsoverlast het gevolg is van de hoeveelheid geluid van een één vliegbeweging. Door de luidruchtigere vrachtvliegtuigen ($QC_{max} 26$) ook na 2015 's nachts te laten overvliegen, worden mensen uit hun slaap gewekt die bij het overvliegen van de modernere vrachtvliegtuigen ($QC_{max} 12$) zouden hebben kunnen doorslapen.

Deze vermindering van bescherming wordt hoegenaamd niet beperkt door de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid te beperken.

Daarenboven valt niet te verantwoorden dat in het kader van enige economische belangen een dergelijke toelating van vermindering van bescherming van het leefmilieu tot stand komt.

Er wordt hoegenaamd niet aangetoond dat het voor het economisch belang van de luchthaven noodzakelijk is dat deze vliegbewegingen worden toegelaten. Er blijkt dat moderne vrachtvliegtuigen perfect in staat zijn om zich te houden aan de initieel bepaalde maxima inzake hoeveelheid geluid per vliegbewegingen.

Daarenboven dient de markt zich aan te passen aan de maatregelen ter bescherming van het milieu en niet andersom. De transportbedrijven die hebben geïnvesteerd in moderne en milieuvriendelijke vliegtuigen, worden door deze beslissing benadeeld en de maatschappijen die hieromtrent geen investeringen hebben gedaan en blijven vliegen met vervuilende vliegtuigen, worden beloond.

23.

De sector heeft daarenboven 10 jaar de tijd gehad om zich aan te passen aan de noodzakelijk geachte milieunormen. Het is dan ook onbegrijpelijk dat, op basis van de argumentatie dat een aantal maatschappijen die werken met verouderde en minder milieubewuste vliegtuigen zouden moeten worden aangetrokken, belangrijke normen ter bescherming van het leefmilieu worden verminderd.

24.

Teneinde eventuele economische belangen te bevorderen, dient in het kader van de standstill verplichting en van het voorzorgsbeginsel immers te worden gestreefd naar economisch bevorderende maatregelen die geen afbreuk uitmaken op de normen ter bescherming van het leefmilieu.

De argumentatie inzake de concurrentiepositie ten opzichte van andere luchthavens, waar er minder strenge normen ter bescherming van het leefmilieu bestaan, maakt een ongeoorloofde 'race tot the bottom' mogelijk. Milieubeschermingsmaatregelen gaan immers meestal hand in hand met grotere investeringen, zodat het zogenaamd beschermen van de concurrentiepositie van een luchthaven, uiteindelijk elke beschermingsnorm van het leefmilieu zal kunnen aantasten.

25.

De argumentatie inzake de economische belangen blijkt daarenboven niet te kloppen, zoals reeds werd aangehaald door verzoekers op de vergadering van de provinciale milieuvergunningscommissie.

Immers, de luchthavens van Deurne en Charleroi, zijn 's nachts gesloten. Het is voor deze luchthavens blijkbaar wel mogelijk om te concurreren zonder nachtelijke en hinderende vliegbewegingen.

De omwonenden van de luchthaven van Oostende worden dan ook ten onrechte minder beschermd tegen de nachtelijke geluidsoverlast van de naastgelegen luchthaven dan de twee hoger vernoemde kleine en gelijkaardige luchthavens.

Minstens dient te worden vastgesteld dat, gelet op de nachtelijke sluiting van de luchthavens van Deurne en Charleroi, afdoende is aangetoond dat de nachtelijke vluchten niet noodzakelijk zijn voor de economische belangen. Laat staan dat *in casu* de nachtelijke vluchten met hoge geluidshinder per vliegbewegingen noodzakelijk zouden zijn, zodat er een schending voorligt van het standstillbeginsel.

26.

ARGUMENTATIE1. Verklaring van de minister in het Vlaamse parlement over het uitbatingscontract met SA EGIS

Op 10 oktober 2013 werd in de commissie mobiliteit van het Vlaamse parlement een voorstelling/bespreking gevoerd van het nieuwe uitbatingscontract tussen de Vlaamse Overheid en de private Franse firma "SA EGIS". Het verslag hiervan heeft als titel "*Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Marcel Buelens, CEO regionale luchthavens, over de regionale luchthavens*". Tijdens de bespreking verklaarde minister Hilde Crevits, in aanwezigheid van talrijke parlementsleden en van de heer Jean-Paul Desgranges projectleider EGIS België en de nieuwe Oostendse luchthavendirecteur de heer Marcel Buelens, het volgende:

*"Voor de ontwikkeling van de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen zijn er ook engagementen voor een exploitatie voor een termijn van 25 jaar. Er is dus ook een exploitatierisico genomen, met een duidelijk groeiscenario **binnen de milieuvergunning**. Een concessievergoeding is minimaal gewaarborgd, en er is een verhoging van de maatschappelijk toegevoegde waarde van de regionale luchthavens."* (commissie verslag 10 oktober 2013).

http://www.wiloo.be/bezoek_Vlaams_parlement.htm

De geluidsnormen nu terugdraaien betekent een afbreuk aan deze verklaringen in het Vlaamse Parlement.

2. Reële effecten van hogere piekgeluiden tot een QC 26 voor omwonenden in aanvliegroute

Verzoeker vzw WILOO meet al jarenlang de geluidspieken afkomstig van het vliegverkeer in Oostende. Deze metingen worden



gedaan in een slaapkamer van een 20 jaar oude, zeer goed geïsoleerde villa (5 cm polystyreen spouwisolatie, 10 cm dakisolatie, overal dubbel glas) gelegen in de as van de landingsroute en op een afstand van 1,2 km van de drempel van baan 26. De slaapkamer bevindt zich op het eerste verdiep, alle vensters zijn tijdens de metingen dicht alsook de ventilatieopeningen. De metingen gebeuren met een semiprofessioneel toestel dat frequent wordt gekalibreerd en in de positie geplaatst wordt zoals deze van het hoofd van een slapende persoon. Zie foto's.



Om **los van theoretische beschouwingen** de hinder door piekgeluiden **aanschouwelijk te maken** geven we hieronder een vergelijkende meetgrafiek van een landing op 2 februari 2016 van een 'stil' Egyptisch cargotoestel de **SU-GAC**, een 32 jaar oude Airbus type A300F (A30B) met **QC-landing van 'slechts' 6,9** en dit in vergelijking met een stofzuiger Miele S5211 die op twee meter afstand van het meettoestel stond, en die in drie verschillende zuigkrachtstanden kort werd aan- en uitgezet na de passage van het vliegtuig.

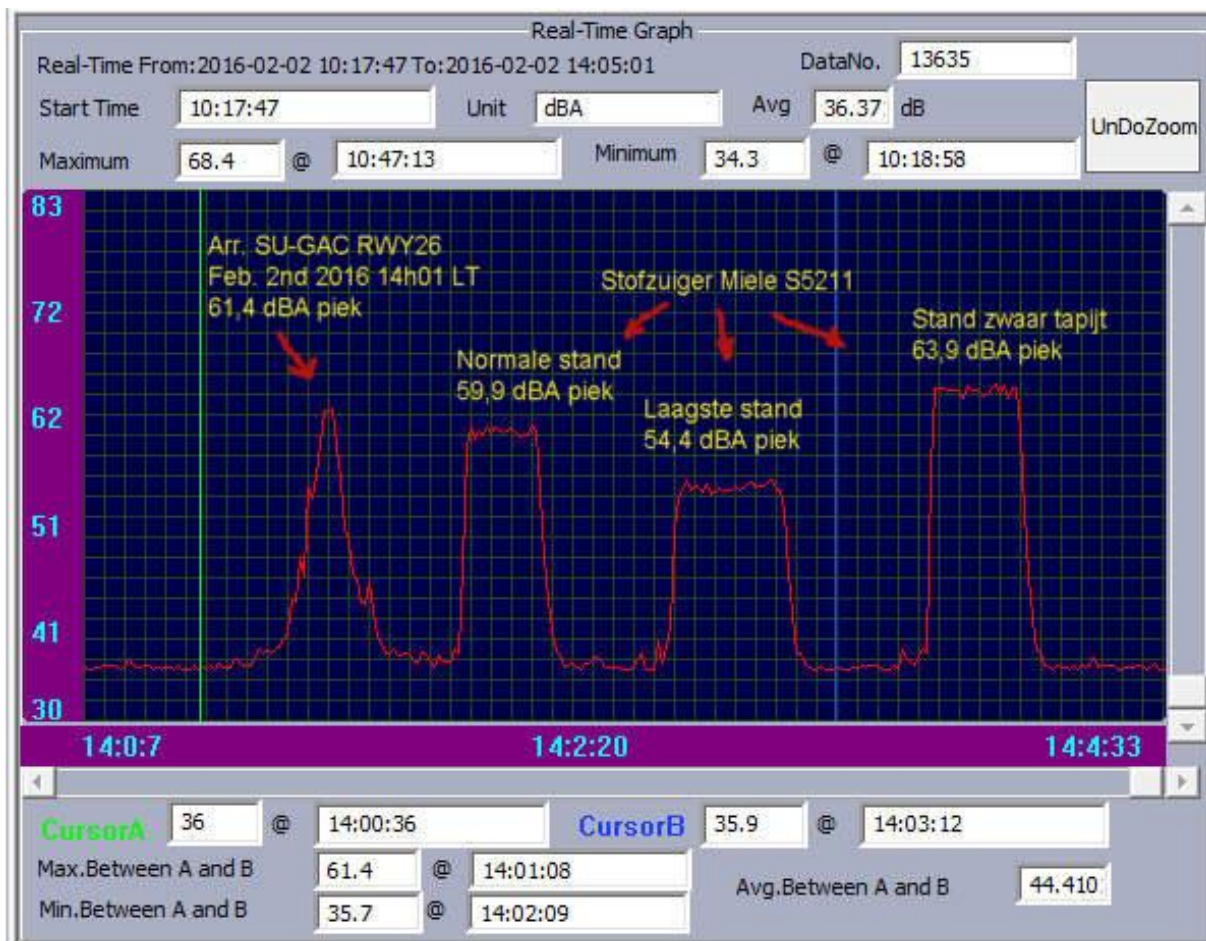
Tijdens het jaar 2015 werd bij landing de SU-GAC **67 keer gemeten**,



de gemiddelde piekwaarde was **63 dBA**. De meting die hier in de grafiek wordt getoond lag onder het gemiddelde, namelijk 61,4 dBA.

Op de grafiek zien we dat het cargotoestel SU-GAC duidelijk meer lawaai maakt dan de stofzuiger in normale stand en dat zijn gemiddelde jaarpiek even hoog is als de stofzuiger in hoogste stand (zwaar tapijt).

Het (om de nacht) (gemiddeld bij 180 bewegingen) weer toelaten van een hogere QC-waarde dan twaalf, tot namelijk 26, betekent (door de gemeten gemiddelde waarde van het cargovliegtuig SU-GAC met QC-landing van **6,9** als basis te nemen) dat er zich opnieuw geluidspieken van



bijna 70 dBA ($63 + 5,76$) zullen voordoen in de slaapkamers van veel omwonenden!

180 keer per jaar een maximum QC-waarde van 26 toelaten betekent bijgevolg een vergunning om 180 keer per jaar **'s nacht een stofzuiger op volle kracht aan te zetten midden de slaapkamers** van omwonenden in de buurt van de luchthaven.

Het resultaat hiervan is 's nachts sterke slaapverstoring en extra wekmomenten bij duizenden mensen, wat dan weer gezondheidseffecten heeft, o.a. bloeddrukverhoging en voortijdig hartfalen, zoals door zeer veel studies is aangetoond. Zie verder hieronder.

Uit het EU-document "Good practice guide on noise exposure and potential health effects"
(ISSN 1725-2237 EEA Technical report No 11/2010)

- According to ground based measurements, the relation between SEL and L_{Amax} for aircraft noise is: $SEL = 23.9 + 0.81 * L_{Amax}$.

- Reported awakening: experimental and sociological evidence shows that people awake between 1 and 2 times per night. These awakenings may be defined as reported, conscious, remembered or confirmed awakenings depending from the setting. **Any increase in awakenings is therefore to be taken seriously.** As sleep is so important, the organism tends to suppress awakenings. This is the reason why the occurrence remains low even at high noise levels. The Night Noise Guidelines for Europe (WHO) provides this relation between reported awakenings and noise level:

Percentage of noise-induced awakenings = $-0.564 + 1.909 * 10^{-4} * (SEL_{inside})^2$

Uit de SU-GAC metingen leiden we af dat een QC-waarde van 26 op slaapkamerniveau een L_{Amax} 68,76 dBA waarde betekent.

De afgeleide SEL-waarde wordt dan door de formule $23,9 + 081 * 68,76 = 79,6$ dBA.

Dit resulteert voor de omwonenden in een extra ontwakeningspercentage van 36 procent en is bijgevolg ontoelaatbaar.

27.

Ik verzoek u dan ook, omwille van de hierboven vermelde bezwaren, de beslissing van de Deputatie Provincie West-Vlaanderen genomen op 21 december 2015 te hervormen.

Mag ik u aldus verzoeken een negatieve beslissing te nemen en over te gaan tot de weigering van de aanvraag tot wijziging van de milieuvergunningsvoorwaarden vanwege LEM Oostende-Brugge NV.

Mag ik u vragen mij en cliënten uit te nodigen op de hoorzitting, waarvoor bijzondere dank.

Met de meeste hoogachting,

Johan Verstraeten