



**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

Oostende, 31/07/2026

Betreft: Bezwaarschrift LEM Oostende -Brugge NV - Hervergunning (2023115874)

Geachte,

Hierbij wil Wiloo vzw bezwaar indienen bij de hervergunningsaanvraag van de LEM Oostende - Brugge NV voor de uitbating van de internationale luchthaven van Oostende-Brugge (ref. 2023115874).

De omgevingsvergunning voor de luchthaven van Oostende (OMV_2023115874) werd in april 2026 vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvvB). De procedure bij de RvvB kwam er op vraag van Wiloo vzw en Bond Beter Leefmilieu (BBL). Wiloo vzw en BBL zijn dus duidelijk betrokken partijen in deze vergunningsbeslissing.

Wij verwijzen naar ons bezwaarschrift van 27 juni 2024. Zie hieronder. De hierin geuite bezwaren blijven behouden. De halvering van de gevraagde vrachtbewegingen betekent nog steeds een te grote milieubelasting voor omwonenden.

De aanvraag gaat uit van een milieuruimte van 2700 potentieel sterk gehinderden uit oude omgevingsvergunning. In het MER werd dit getal omgerekend met een nieuw ECHO model op basis van actuelere bewonersdata zonder rekening te houden met tweedeverblijvers naar 7.120. Deze 'milieuruimte' werd 'getoetst' aan het OB2-bis+ scenario. Er zou geen overschrijding zijn.

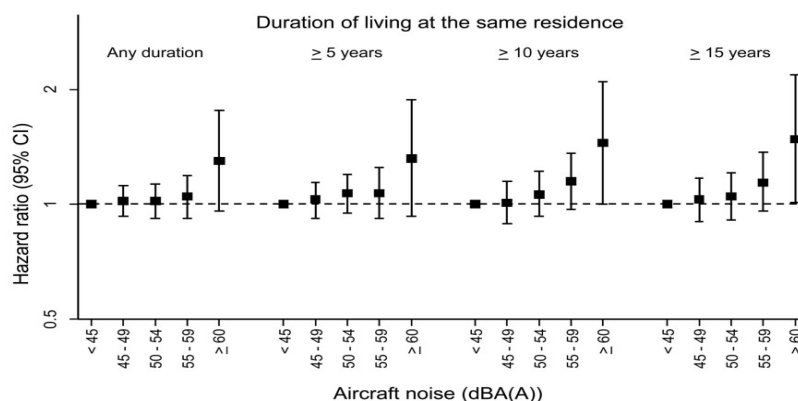
Vooreerst moet gesteld dat de 2700-keuze **louter arbitrair is**. Erger is dat de in het MER gebruikte rekenmethode van de geluidscontouren en daaruit de potentieel sterk gehinderden (PSG) geen weergave brengt van de reële milieubelasting. De geluidscontourberekeningen in het ECHO model houden bijv. geen rekening met het grondlawaai en ook niet met slaapverstoring door geluidspieken afkomstig van grondlawaai.

Bovendien wordt bij de berekening van de dosis/effect relatie voor het bepalen van de PSG gebruik gemaakt van een curve (Miedema 2000) gebaseerd op een simpele subjectieve bevraging! Dergelijke enquêtes kennen we uit de sociologie. Exact wetenschappelijk zijn ze niet.

Dat de geluidscontouren geen maat zijn voor geluidsbelasting werd tijdens de jongste milieuoverlegcommissie (OLO van 22 oktober 2025) uit goede bron bevestigd door TO70 het bureau dat de jaarlijkse geluidscontouren en de PSG berekent voor de luchthaven. Volgens TO70 is het jaarlijkse rapport geen goede maat voor hinder. Het dient enkel om evoluties te kunnen volgen en niet om een absolute belasting of ruimte te bepalen!

De reële hinder/schade kan wel berekend worden maar werd niet gedaan in het MER!

Een grote Zwitserse studie "**Aircraft Noise, Air Pollution, and Mortality From Myocardial Infarction**" (*) (LDN contouren), die 5 jaar lang 4,7 miljoen omwonenden van boven de 30 jaar rond luchthavens in Zwitserland volgde, kwam tot deze dosis/effect relatie:



De 2700 PSG in de vorige vergunning, waar de aanvraag naar verwijst om de milieuruimte te bepalen, hadden volgende context (bij LDN):

- 16.374 omwonenden bij 3.677 PSG binnen de 55 dBA (en hoger) contour in het jaar 1998!
- 6.648 omwonenden bij 1314 PSG binnen de 55 dBA (en hoger) contour in het jaar 2000!

Bron: MER 03/07814/PV maart 2004.

Voor 2700 PSG (vertaald naar 7.120 PSG in de aanvraag) zal het het aantal omwonenden binnen die contour (en hoger) meer dan 10.000 personen betreffen!

Dit kan vertaald worden naar oversterfte door hartinfarcten.

Met deze Zwitserse methodiek kan veel beter in kaart gebracht worden wat de reële gevolgen zullen zijn voor omwonenden indien deze hervergunningsaanvraag wordt goedgekeurd.

Wij vragen dat Departement Zorg, die over mortaliteitscijfers op stads- en wijkniveau beschikt, om vooraf de oversterfte door Myocardial Infarction bij omwonenden te berekenen in het scenario OB2-bis-up. Zonder deze berekening is deze hervergunningsaanvraag niet aanvaardbaar.

De risico's voor veel oversterfte wegen sowieso niet op tegen het zeer beperkte (en niet openbaar) nut van een overbodige luchthaven. Een luchthaven die veel geld kost aan de belastingbetaler (zo'n €20 miljoen/jaar), enkel dient voor out-bound plezierreisjes naar zonnige stranden en voor het zwaar milieubelastende transport van aardbeien en bonen (hoofdzakelijk naar het Verenigd Koninkrijk). Niet echt een kerntaak van de Vlaamse Overheid.

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

Zie ook ons initieel bezwaarschrift van 27 juni 2024 punt 5.