

Dossiernummer: OMV_2023115874
Projectinhoudversie (PIV): V4
Inrichtingsnummer: 20171230-0006
Ondernemingsnummer exploitant: 0536.614.688

Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de nv LEM Oostende - Brugge voor de hernieuwing van de luchthaven gelegen te 8400 Oostende, Nieuwpoortsesteenweg.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGING)

De aanvraag gaat over de hernieuwing van de vergunning van de luchthaven in Oostende.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te 8400 Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 887:

- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Oorspronkelijke aanvraag (PIV3)

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
AFSCHAFFING voetwegen en buurtwegen	Slopen of verwijderen Infrastructuur	Het betreft de afschaffing van gemeentewegen

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit betreft, een hernieuwing van de bestaande vergunning, samen met een aantal wijzigingen en uitbreidingen van rubrieken horende bij de uitbating van een luchthaven. Deze veranderingen betreffen in hoofdzaak de actualisatie van de vergunningstoestand.

De aanvraag omvat de volgende rubrieken:

Rubriek	Aard	Omschrijving	Hoeveelheid eenheid	+
3.2.2°a)	Verandering	Afname van het lozingsdebiet van het geloosde huishoudelijk afvalwater met 29.794 m ³ /jaar	-29.794 m ³ /jaar	
3.4.1°a)	Hernieuwing	Lozen van bedrijfsafvalwater met een maximaal debiet van 1 m ³ /uur, 3 m ³ /dag en 286 m ³ /jaar	1 m ³ /uur	
6.4.1°	Verandering	Afname van de totale opslagcapaciteit brandstoffen en vloeibare brandstoffen met 1.478 l	-1.478 liter	
6.5.1°	Nieuw	Brandstofverdeelininstallatie met 1 verdeelslang	1 verdeelslang	
12.1.1.2°b)	Verandering	Schrappen van 1 noodgenerator + actualisatie van de vermogens. Het totaal elektrisch schijnbaar vermogen neemt af met 820 kVA	-820 kVA	
15.1.2°	Hernieuwing	Stalplaatsen voor 40 voertuigen	40 voertuigen	

15.2.	Verandering	Actualisatie van het aantal schouwputten en hefbruggen. Het totaal aantal neemt niet toe	3 stuks
15.4.2°a)	Verandering	Schrappen van 1 wasplaats. Het aantal voertuigen dat wordt gewassen per dag blijft onveranderd	7 motorvoertuigen en aanhangwagens/dag
16.3.2°b)	Verandering	Toename van de totaal geïnstalleerde drijfkracht met 546,45 kW	+ 546,45 kW
16.4.2°	Nieuw	Installatie voor vullen van ademluchtflessen voor de luchthavenbrandweer	1 installatie
17.3.1.1°	Nieuw	Opslag van explosieven onder de vorm van knalpatronen voor vogelafschrikking (dienst bird control) (GHS01)	30 kg
17.3.2.1.1.1°b)	Verandering	Uitbreiding met 1 bovengrondse tank van 4.950 l. Actualisatie van de inhoud van 1 tank. De totale opslagcapaciteit neemt toe met 4,081 ton	+4,081 ton
17.3.4.2°b)	Verandering	Afname van de totale opslagcapaciteit met 6,854 ton (GHS05)	-6,854 ton
17.4.	Verandering	Toename van de opslagcapaciteit gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen met 2.170 kg/l	2.170 liter
19.3.1°b)	Hernieuwing	Werkplaats met houtbewerkingsmachines	12,6 kW
29.5.2.1°b)	Hernieuwing	Werkplaats met metaalbewerkingsmachines	10,65 kW
31.1.2°b)	Verandering	Schrappen van 1 noodgenerator + actualisatie van de vermogens. Het totaal thermisch ingangsvermogen neemt toe met 705,96 kW	+ 705,96 kW
38.3.2°	Nieuw	Opslag van maximaal 2.400 knalpatronen en 2.500 hagelpatronen	30 kg pyrotechnische product
43.1.2°b)	Verandering	Toename met 3 stookinstallaties + actualisatie van de thermische ingangsvermogens. Het totaal thermisch ingangsvermogen neemt af met 1.092 kW _{th}	-1.092 kW
57.1.2°	Hernieuwing	Vliegveld bestaande uit: een start- en landingsbaan (26/08) van asfalt en beton met een lengte van 3.200 m, een breedte van 45 m (plus een strook van 2 x 7,5 m)	3.200 m
12.2.1	Niet langer van toepassing	15 H.S. transformatoren van: 11 x 250 kVA, 2 x 315 kVA, 1 x 800 kVA en 1 x 1.000 kVA	0
12.2.2	Niet langer van toepassing	1 H.S. transformator van 1.500 kVA	0

12.3.1	Niet langer van toepassing	Batterijmodules met een totaal elektrisch vermogen van 187.312 VAh	0
17.3.2.1.2.1°	Niet langer van toepassing	De opslag van 940 l kerosine in vaten en 60 l black vernis in bussen	0
17.3.6.2°b)	Niet langer van toepassing	De opslag van 9.944 kg schadelijke producten oxiderende (blusschuim: 6.944 kg in vaten, dooikorrels: 3.000 kg)	0
17.3.5.1°b)	Niet langer van toepassing	Opslag van maximaal 100 kg bestrijdingsmiddelen	0
61.2.1	Niet langer van toepassing	Opslag van maximaal 10.000 m ³ uitgegraven bodem (vroegere terrein aan de camping Kalkaert)	0

zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.2.2°a)	Lozen van huishoudelijk afvalwater met een maximaal debiet van 4.000 m ³ /jaar in de openbare riolering	4.000 m ³ /jaar	3
3.4.1°a)	Lozen van bedrijfsafvalwater met een maximaal debiet van 1 m ³ /uur, 3 m ³ /dag en 286 m ³ /jaar via een controleput en KWS-afscheider in de openbare riolering	1 m ³ /uur	3
6.4.1°	Opslag van 1.500 l oliën/afvalolie in vaten en bidons	1.500 liter	3
6.5.1°	Brandstofverdeelinstallatie met 1 verdeelslang	1 verdeelslang	3
12.1.1.2°b)	2 noodstroomgroepen met een elektrisch schijnbaar vermogen van 1 x 1.000 kVA en 1 x 500 kVA (totaal vermogen voor maar 50% in rekening te brengen gezien de installaties slechts minder dan 500 bedrijfsuren per jaar in exploitatie zijn)	750 kVA	2
15.1.2°	Stalplaatsen voor 40 voertuigen	40 voertuigen	2
15.2.	Werkplaats met 1 schouwput en 2 hefbruggen	3 stuks	3
15.4.2°a)	1 wasplaats voor het reinigen van maximaal 7 voertuigen/dag	7 motorvoertuigen en aanhangwagens/dag	3
16.3.2°b)	2 compressoren (1 x 7,5 kW en 1 x 5,5 kW) en airco's (721,33 kW)	734,33 kW	2
16.4.2°	Installatie voor het vullen van ademluchtflessen voor de luchthavenbrandweer	1 installatie	2
17.3.1.1°	Opslag van explosieven onder de vorm van knalpatronen voor vogelafschrikking (dienst bird control) (GHS01)	30 kg	3
17.3.2.1.1.1°b)	De opslag van gasolie in 2 ondergrondse houders van 1 x 10.500 l en 1 x 4.950 l en 1 bovengrondse houder van 4.950 l	16,993 ton	3

17.3.4.2°b)	De opslag van 3.090 kg corrosieve stoffen (GHS05)	3,09 ton	2
17.4.	De opslag van 5.000 kg/l gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen waaronder reinigingsproducten en onderhoudsproducten	5.000 liter	3
19.3.1°b)	Werkplaats met houtbewerkingsmachines	12,6 kW	3
29.5.2.1°b)	Een werkplaats met metaalbewerkingsmachines	10,65 kW	3
31.1.2°b)	2 noodgroepen bestaande uit dieselmotoren met een thermisch ingangsvermogen van 1 x 3.000 kW en 1 x 1.500 kW (totaal vermogen voor maar 50% in rekening te brengen gezien de installaties slechts minder dan 500 bedrijfsuren per jaar in exploitatie zijn)	2.250 kW	2
38.3.2°	Opslag van maximaal 2.400 knalpatronen en 2.500 hagelpatronen	30 kg pyrotechnische product	2
43.1.2°b)	6 stookinstallaties (4 x 600 kW _{th} , 1 x 145 kW _{th} en 1 x 71 kW _{th})	2.616 kW	2
57.1.2°	Vliegveld bestaande uit: een start- en landingsbaan (26/08) van asfalt en beton met een lengte van 3.200 m, een breedte van 45 m (plus een strook van 2 x 7,5 m)	3.200 m	1

Wijziging van de aanvraag (PIV4)

Op 2 september 2024 werd de aanvraag gewijzigd met het volgende:

- in antwoord op het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Kern Lucht) en van het Departement Zorg werd het finale voorstel van het monitoringsplan opgesteld en toegevoegd aan het dossier onder extra informatie ('Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924_.pdf').

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 4 september 2024 het wijzigingsverzoek aanvaard zonder de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek.

Voor de wijziging van de aanvraag is geen nieuw openbaar onderzoek vereist omdat:

- de wijziging geen afbreuk doet aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;
- de wijziging tegemoet komt aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend;
- de wijziging geen schending van de rechten van derden met zich meebrengt.

Deze wijziging wordt meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

REGELGEVEND KADER

De aanvraag wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningsdecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door de nv LEM Oostende – Brugge, Nieuwpoortsesteenweg 887, 8400 Oostende, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 12 oktober 2024 en vervuldigd op 16 februari 2024 en 10 april 2024.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 7 mei 2024.

De aanvraag valt onder punt 3 van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning:

“3° aanvragen met betrekking tot luchthavens met een start- of landingsbaan van 800 meter of meer, ingediend door de luchthavenuitbater of door met de luchthavenuitbater verbonden vennootschappen in de zin van artikel 11 van het wetboek van vennootschappen, door luchthavenontwikkelingsmaatschappijen, door Belgocontrol of door het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer”.

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen met betrekking tot een rubriek van de Vlaamse lijst, die volgens de gewone procedure en met advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie worden behandeld.

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 september 2024 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

GEMEENTEWEGEN

De aanvraag heeft betrekking op de opheffing van het tracé van de buurtweg/voetweg Sentier 26bis, Sentier 5, Chemin 6.1, Chemin 3.2, Chemin 3.1 en Chemin 2. De toestand op het terrein wijzigt niet.

Artikel 31 van Omgevingsvergunningsdecreet en artikel 47 van het Omgevingsvergunningsbesluit bepalen dat de gemeenteraad een uitspraak moet doen inzake de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg voorafgaand aan het verlenen van de vergunning.

Op 26 augustus 2024 heeft de gemeenteraad van de stad Oostende een beslissing genomen waarbij de opheffing van de buurtweg/voetweg Sentier 26bis, Sentier 5, Chemin 6.1, Chemin 3.2, Chemin 3.1 en Chemin 2 werd goedgekeurd zoals opgetekend in de bijgevoegde rooilijnplannen. In de gemeenteraadsbeslissing worden geen voorwaarden opgenomen.

Hierbij wordt opgemerkt dat de afschaffing van de buurtwegen in afdoende mate gemotiveerd werd in de gemeenteraadsbeslissing gelet op de achterhaalde functionaliteit, de bestaande luchthavenactiviteiten op het terrein en de planologische context. Het betreft in voorliggende situatie een administratieve procedure ter schrapping van de buurtwegen, die sedert aanzienlijke tijd niet meer in gebruik zijn gelet op de historische ontwikkelingen van de luchthaven.

Het afschaffen van buurtwegen an sich is echter geen stedenbouwkundige handeling en kan derhalve niet als dusdanig vergund worden. De gevraagde stedenbouwkundige handeling is bijgevolg zonder voorwerp. In voorliggende situatie is de aangeleverde gemeenteraadsbeslissing van de stad Oostende weliswaar afdoende om te besluiten dat, mits

afleveren van de omgevingsvergunning in voorliggende procedure, de afschaffing van de buurtwegen een voldongen feit is.

TERMIJNVERLENGING

Gemeentewegen

Gezien de aanvraag betrekking heeft op de opheffing van het tracé van de buurtweg/voetweg Sentier 26bis, Sentier 5, Chemin 6.1, Chemin 3.2, Chemin 3.1 en Chemin 2 is hieraan een termijnverlenging gerelateerd.

Conform artikel 32, §2, van het Omgevingsvergunningsdecreet wordt de beslissingstermijn met 60 dagen verlengd.

OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek vond plaats van 30 mei 2024 tot en met 29 juni 2024 in de stad Oostende. Er werden 316 bezwaarschriften ingediend.

Een overzicht van de inhoud van de aangehaalde bezwaarargumenten, samen met een beoordeling van deze argumenten is opgenomen onder 'Bezwaren openbaar onderzoek', verder in dit document.

De informatievergadering vond plaats op 12 juni 2024.

ADVIEZEN

Het subadvies van 21 mei 2024 van de Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen aan het college van burgemeester en schepenen (CBS) van de stad Oostende is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 6 juni 2024 van de Middenkustpolder is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 3 juli 2024 van de VMM (Water – Lucht (industrie)) is voorwaardelijk gunstig.

Het ongunstig advies van 3 juli 2024 van het Departement Zorg werd aangepast naar een voorwaardelijk gunstig advies van 9 september 2024.

Het advies van het CBS van de stad Oostende is stilzwijgend gunstig. Op 21 juni 2024 werd wel een voorwaardelijk gunstig advies afgeleverd aan Team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving.

Het advies van 17 juli 2024 van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 31 juli 2024 van de VMM (Kern Lucht) is ongunstig. Na wijziging van de aanvraag wordt op 4 september 2024 een voorwaardelijk gunstig advies verleend.

Het geïntegreerde advies van 4 september 2024 van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Ruimte en Milieu) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig.

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 10 september 2024 gehoord en verklaarde hierbij het volgende:

- Er is in het voortraject steeds een constructief overleg geweest met de verschillende adviesinstanties;
- Men heeft een aantal opmerkingen en aandachtspunten op de uitgebrachte adviezen. Er wordt hiervoor ook verwezen naar de replieknota die op 9 september 2024 op het Omgevingsloket werd geladen;
- Met betrekking tot de vooropgestelde voorwaarden rond geluid, wordt gevraagd om de kwartaalberekening pas toe te passen wanneer deze een toegevoegde waarde heeft. Zo is dergelijke berekening pas nuttig zodra een bepaalde invulling van de geluidsruimte door de exploitatie is bereikt. Door de aanvrager wordt voorgesteld dat vanaf 80% invulling (2.386 potentieel sterk gehinderden in de L_{den} 55 dB(A) geluidscontour) deze kwartaalopvolging in voege treedt;
- De voorwaarden rond de trainingsvluchten lijken voornamelijk gebaseerd op het dossier van de luchthaven in Antwerpen. In de voorwaarden wordt het aantal vliegbewegingen voor trainingsvluchten voor toestellen van meer dan 6 ton beperkt tot maximaal 1.000 bewegingen per jaar. De aanvrager motiveert dat er op dit moment veel vraag is naar opleidingen en trainingsvluchten voor piloten in de algemene markt. Aangezien grote luchthaven gesatureerd raken, is de vraag voor trainingen de laatste jaren toegenomen op regionale luchthavens;
- Op basis van de vraag binnen de luchtvaartsector en de groei inzake bewegingen/activiteiten op de luchthaven Oostende - Brugge is er een sterke noodzaak om meer trainingen met grote toestellen te faciliteren. Het verschil in geluidsimpact werd berekend en ingeschat in scenario OB2bis+ en omvat 9 bijkomende sterk gehinderde personen (stijging van 2.982 naar 2.991). De impact van 2.000 trainingsbewegingen is hierdoor zeer beperkt. Er wordt gevraagd om de voorwaarde als volgt te formuleren: *"Het aantal vliegbewegingen voor trainingsvluchten voor toestellen van meer dan 6 ton is beperkt tot maximaal 2.000 bewegingen per jaar. De individuele toestellen beschikken over een maximale QC van 12. Militaire trainingsvluchten maken geen deel uit van de 2.000 bewegingen en zijn vrijgesteld van de individuele QC verplichtingen."* Daarnaast wordt ook gevraagd om de huidige voorwaarde te behouden waarbij het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit is voor trainingen beperkt is tot maximaal 4 in plaats van 2, zoals voorgesteld in het advies van de afdeling GOP van het Departement Omgeving. Verder vindt men een beperking voor de home based toestellen niet relevant, gezien de lengte van de runway en wegens het feit dat de trainingscircuits weinig omwonenden omvatten (deels overzee en deels landbouwzone). Dit wordt ook bevestigd door het Departement Zorg. Zij gaan akkoord met de voorwaarde dat home based toestellen mogen afwijken van de 76 dB. Inzake de trainingsvluchten wordt ook nog verwezen naar het opgeladen monitoringsplan waarbij er ook beperkte trainingsvluchten worden toegelaten in de avonduren. Tenslotte vindt men de beperking om tijdens juni, juli en augustus op zaterdag geen trainingen meer toe te laten na 14u niet noodzakelijk, aangezien het hier niet om een stedelijke omgeving zoals de luchthaven van Antwerpen gaat. De luchthaven wenst dan ook om deze voorwaarde niet te behouden. In overleg met Departement Zorg werd volgende voorwaarde opgenomen in het monitoringsplan: *"In juli en augustus worden geen trainingsvluchten toegelaten met toestellen van > 6 ton MTOW op zaterdag en worden de kleine toestellen (< 6 ton MTOW) enkel toegelaten tijdens de daguren (7u00 – 19u00 LT)."*
- Inzake nachtvluchten is men akkoord met de vooropgestelde voorwaarden, maar vraagt men wel om een uitzondering op te nemen voor niet-betalende humanitaire

vluchten, militaire vluchten en vluchten van algemeen belang. Voor dit type vluchten was de maximale QC-waarde tot op heden niet van toepassing;

- Met betrekking tot de locaties voor het proefdraaien, begrijpt men dat de locaties moeten opgenomen worden in de voorwaarden van de vergunning, maar vraagt men wel enige flexibiliteit. Zo wordt gevraagd om in de voorwaarden op te nemen dat tijdelijke uitzonderingen op de geselecteerde locaties mogelijk zijn na kennisgeving aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving met vermelding van de nieuwe locatie en de periode waarop de wijziging van toepassing is. Ook wordt gevraagd om de uren van de proefdraaisessies te behouden, waarbij (1) proefdraaien ten gevolge van gepland onderhoud aan heli's ingepland kan worden van maandag en met zaterdag tussen 9u en 18u (niet op feestdagen) en (2) proefdraaien van vliegtuigen toegestaan is tussen 7u00 en 23u00 (lokale tijd), zoals opgenomen in de AIP (uitzonderingen hierop zijn mogelijk, maar moeten aangevraagd worden bij de luchthaveninspecteur);
- In het advies van de afdeling GOP van het Departement Omgeving wordt als voorwaarde vooropgesteld dat de NO_x-bijdrage (emissies in ton/jaar) ter hoogte van apron 2 en van apron 1 tegen 2030 afgenomen is met minstens 80% ten opzichte van de in het project-MER berekende bijdrage volgens het scenario OB2bis+. Verder wordt gesteld dat er tegen 2030 geen NO_x-emissies meer zijn als gevolg van de GPU en dat uiterlijk 31 maart 2030 de actuele bijdrage op 1 januari 2030 bezorgd wordt (inclusief aannames en berekeningswijze conform de MER-berekening). De luchthaven kan niet akkoord gaan met deze voorwaarde omwille van een aantal redenen:
 1. In het monitoringsplan is er reeds een uitgebreide opvolging voorzien voor NO_x. Via een meetcampagne zal de evolutie van NO_x worden getoetst. De resultaten worden besproken en geëvalueerd in de monitoringscommissie. In het monitoringsplan is reeds opgenomen dat de Europese luchtkwaliteitsnormen niet overschreden mogen worden in de directe omgeving van de luchthaven. Indien dit toch zou gebeuren zal er een actieplan opgemaakt worden en voorgelegd worden aan de monitoringscommissie;
 2. Kwantificatiereductie: de ambitie om de NO_x-bijdrage ter hoogte van apron 1 en 2 te reduceren met 80% tegen 2030 is niet haalbaar en moet herzien worden naar een realistische doelstelling conform de meetcampagne die uitgevoerd zal worden in het kader van het monitoringsplan. Deze reductiedoelstelling kan maar worden becijferd na de beschikbaarheid van de emissiefactoren van de mogelijke nieuwe technologieën. Momenteel is er nog geen wetenschappelijke informatie beschikbaar, aangezien deze toestellen nog in ontwikkeling/onderzoeksfase zijn;
 3. Nieuwe technologieën: bepaalde technologieën zijn momenteel in onderzoek en voornamelijk gericht op passagierstoestellen. Een voorbeeld hiervan is de taxibot die enkel kan ingezet worden bij A320 en B737-MAX en bijgevolg niet voor heavy aircrafts waaronder vrachttoestellen vallen. Voor dit type toestellen zijn er nog geen gecertificeerde oplossingen beschikbaar. Het APU gebruik zal verminderd worden door de inzet van een PCA waardoor een deel van de APU-emissies kan gereduceerd worden. Maar voor bepaalde procedures zoals de opstart van de motoren van een toestel of temperatuur controle van specifieke vracht (pharma, levende dieren, perishables, bloemen,) staan de technologische ontwikkelingen nog niet ver genoeg en kan bijgevolg het APU gebruik niet drastisch verminderd worden, omdat de technologie niet beschikbaar is. Het is bijgevolg niet realistisch om een tijdslijn op te nemen voor technologieën die nog niet op de markt zijn. Bovendien moet het intern/extern elektriciteitsnet eventuele nieuwe technologieën eveneens kunnen faciliteren waarvoor bijkomende aanpassingen van onder andere

Fluvius en eventueel bijkomende hoogspanningscabines noodzakelijk zijn (hiervoor zijn eveneens vergunningen nodig);

4. GPU: de luchthaven gaat akkoord met de 100% reductie van de NO_x-emissies van de GPU's tegen 1 januari 2030.

Er wordt gevraagd om deze voorwaarde niet op te nemen en de NO_x-meetcampagnes van het toegevoegde monitoringsplan op te volgen en te evalueren ten aanzien van de Europese luchtkwaliteitsnormen in de monitoringcommissie. In deze monitoringscommissie kunnen nieuwe technologieën opgevolgd worden en actieplannen opgemaakt worden voor verdere implementatie;

- Inzake het gebruik van loodhoudend Avgas wordt gevraagd om de nultolerantie in lijn te brengen met de geldende wetgeving, tenzij een uitzondering wordt voorzien in de Reach wetgeving. Dus pas vanaf 1 mei 2025. Verder werd ook aan de exploitant van de luchthaven schriftelijk kenbaar gemaakt dat het toestel OO-MMM, dat ingezet wordt voor observatievluchten boven zee en de zeehavens, niet kan overschakelen op UL91, een mogelijk alternatief voor AVGAS 100LL. Dit betekent dat de vluchten voor deze verplichte Kustwacht-opdracht vanaf 2025 niet meer kunnen uitgevoerd worden vanuit de luchthaven Oostende - Brugge. Dit toestel zou pas vervangen worden in 2027. De luchthaven merkt hierbij op dat de luchthaven zelf geen baat heeft bij deze opdracht, men wenst dit enkel mee te geven;
- Er wordt nogmaals verwezen naar het monitoringsplan waarin alles beschreven staat qua monitoring, methodiek, actieplannen en dergelijke;
- In het advies van Departement Zorg worden heel wat aandachtspunten opgenomen. De luchthaven heeft kennisgenomen van deze aandachtspunten en zal in overleg met Departement Zorg bepalen aan welke aandachtspunten medewerking kan en zal verleend worden. Er wordt gevraagd om deze geen deel te laten uitmaken van de bijzondere voorwaarden. Een groot deel van deze aandachtspunten vallen namelijk ook niet onder de bevoegdheid van de luchthaven zelf.
- Tenslotte wordt gevraagd om de opgelegde overlegmomenten ofwel digitaal, ofwel fysiek te houden, omdat hybridevormen van overleg volgens de aanvrager minder geschikt zijn voor interactie.

Het advies van 10 september 2024 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig.

HISTORIEK

De volgende vergunningen voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit zijn gekend:

Overheid ⁽¹⁾	Referentie	Datum besluit	Vervaldatum	Voorwerp
Deputatie	35013/152/1/A/4	19/10/2004	19/10/2024	Verder exploiteren en veranderen van een luchthaven, waarbij de vergunning geweigerd wordt voor het aantal bewegingen dat hoger ligt dan wat onder artikel 4 bij de bijzondere voorwaarden is vermeld
MB	AMV/93220/1008	25/04/2005	19/10/2024	Aanpassing van bijzondere voorwaarden uit besluit deputatie van 19/10/2004

Overheid ⁽¹⁾	Referentie	Datum besluit	Vervaldatum	Voorwerp
Deputatie	35013/152/1/W/1	29/11/2007	19/10/2024	Aanvullen van de vergunningsvoorwaarden inzake geluid
Deputatie	35013/152/1/W/2	21/02/2008	19/10/2024	Ambtshalve wijziging voorwaarden inzake vergaderfrequentie van de overlegcommissie
MB	AMV/9322 0/1014	02/04/2008	19/10/2024	Bevestiging besluit deputatie van 29/11/2007
Deputatie	35013/152/1/M/3	09/07/2009	19/10/2024	Aktename van de verandering van een vliegveld
Deputatie	35013/152/1/W/3	01/04/2010	19/10/2024	Wijziging bijzondere voorwaarde met betrekking tot luchtemissies
Deputatie	35013/152/1/W/4	01/04/2010	19/10/2024	Wijziging bijzondere voorwaarde met betrekking tot afwatering
Deputatie	35013/152/2/M/1	20/03/2014	-	Aktename van de overname van de nv LEM Oostende-Brugge tegenover DAB Internationale Luchthaven Oostende
Deputatie	35013/152/1/W/5	23/10/2014	19/10/2024	Wijziging bijzondere voorwaarde met betrekking tot afwatering
Deputatie	35013/152/2/W/1	21/12/2015	19/10/2024	Wijziging bijzondere voorwaarden met betrekking tot geluidsquota
Deputatie	35013/152/2/W/2	21/12/2015	19/10/2024	Wijziging bijzondere voorwaarden met betrekking tot trainingsvluchten
MB	AMV/9322 0/1015/B	05/10/2016	19/10/2024	Bevestiging besluit deputatie 35013/152/2/W/1 van 21/12/2015. Vernietigd bij arrest Raad van State nummer 242.876 van 08/11/2018
MB	AMV/9322 0/1016/B	05/10/2016	19/10/2024	Wijziging besluit deputatie 35013/152/2/W/2 van 21/12/2015 met een aantal bijzondere voorwaarden
Deputatie	35013/152/2/W/3	09/02/2017	19/10/2024	Ambtshalve wijziging bijzondere voorwaarde uit de vergunning van 19/10/2004
MB	OMV/2017 011636	29/05/2018	19/10/2024	Bijstelling bijzondere voorwaarden met betrekking tot afwatering
MB	AMV/9322 0/1019/B	18/01/2019	19/10/2024	Bevestiging besluit deputatie 35013/152/2/W/1 van 21/12/2015
MB	OMV/2018 140453	18/04/2019	19/10/2024	Bijstelling bijzondere voorwaarde met betrekking tot afsluiters afwatering
MB	OMV/2020 038880	23/07/2020	19/10/2024	Bijstelling bijzondere voorwaarde met betrekking tot de termijn voor monitoring en beoordeling NO _x , VOS en geur
MB	AMV/0009 3220/1021	21/04/2023	19/10/2024	Ministerieel besluit na arrest van de Raad van State over het beroep aangetekend tegen het besluit 35013/152/2/W/1 van de deputatie van 21/12/2015 waar enerzijds de vraag tot wijziging/aanvullen van de vergunningsvoorwaarden van de

Overheid ⁽¹⁾	Referentie	Datum besluit	Vervaldatum	Voorwerp
				inrichting gedeeltelijk wordt ingewilligd en anderzijds ambtshalve de vergunningsvoorwaarden van de inrichting worden gewijzigd

⁽¹⁾ MB = besluit bevoegde Vlaamse minister

Naar aanleiding van het voorwerp van voorliggende aanvraag voor wat betreft het stedenbouwkundig luik (afschaffing buurtweg/voetweg) zijn geen relevante bouwvergunningen, stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen van toepassing.

BESCHRIJVING OMGEVING

De aanvraag is gelegen ten zuidwesten van het centrumgedeelte van de stad Oostende op de site van de luchthaven. De onmiddellijke omgeving wordt gekenmerkt door luchthaven gerelateerde infrastructuur. Woonentiteiten in de omgeving bevinden zich voornamelijk ten noorden van de luchthavensite. Zuidelijk bevindt zich een open ruimte gericht op landbouwgebruik. Ten westen, richting Middelkerke, is een zone gelegen gericht op handelsactiviteiten, wat ook het geval is in het oosten, langs de Torhoutsesteenweg.

Wegen:

De aanvraag is gelegen aan de gewestweg Nieuwpoortsesteenweg N318.

Waterlopen:

De aanvraag is gelegen in het afwateringsgebied van de waterloop Zijdeling (WO.11.3.2) en de Albertusgeleed (WN.6.12), beide van 2^{de} categorie. Percelen met betrekking tot het project zijn aangrenzend gelegen aan de bovenvermelde waterloop.

Natuur:

Ten noorden/noordoosten van de luchthaven op een afstand van circa 200 m bevindt zich het habitatrichtlijngebied 'Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin' (BE2500001). De dichtstbijzijnde VEN-gebieden 'De Middenkust', 'De Puidebroeiken (Middelkerke)' en 'De Historische Polders van Oostende' bevinden zich op respectievelijk circa 30 m ten noorden, circa 2,6 km ten zuidwesten en circa 2,6 km ten zuidoosten van de site.

Op een afstand van meer dan 3 km ten oosten van de site bevindt zich het gebied 'Polders' (BE2500002). Het natuurgebied 'Keygnaert' ligt op een afstand van circa 4 km en op circa 5,2 km ten oosten ligt het natuurgebied 'Zwaanhoek'.

In de Noordzee, op een afstand van >1 km ten noorden is de speciale beschermingszone voor vogels gelegen (SBZ 2).

Onroerend Erfgoed:

De site van de luchthaven is opgenomen als het vastgesteld bouwkundig erfgoed 'Internationale Luchthaven van Oostende'. Verder bevinden er zich geen beschermde monumenten, archeologische sites en dorps- of stadsgezichten op de site.

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Oostende – Middenkust', vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 januari 1977, en wijziging (Algemeen), vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001, deels gelegen in een zone voor bestaande luchtvaartterreinen, deels in een zone voor luchthavengebonden bedrijventerrein en deels in agrarisch gebied met overdruk reservatiegebied.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 11.4.1 + 18.7.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, en artikel 9 van de aanvullende voorschriften van het gewijzigd gewestplan. Deze voorschriften luiden als volgt:

"Artikel 11.4.1.

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

Artikel 18.7.3.

De reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken, ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden.

Artikel 9.

Luchthaven gebonden bedrijven

Dit gebied is uitsluitend bestemd voor aan een luchthaven gebonden bedrijvigheid zoals koerierbedrijven (luchtvaart), cargobehandeling en catering, en voor bepaalde vormen van toeleveringsbedrijven en bijkomende kantoren ten behoeve van de in de zone gevestigde bedrijvigheid.

Er wordt een bufferzone aangelegd aan de grens met de omliggende gebieden waarvan de bestemming niet verenigbaar is met de ontwikkeling van het bedrijventerrein. In deze bufferzone worden geen handelingen en werken toegelaten die afbreuk doen aan de bufferfunctie, of aan de bestemming en/of de ruimtelijke kwaliteiten van het aangrenzend gebied."

Volgens artikel 4.10.1 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen zijn geen specifieke voorschriften van toepassing voor de zone bestaande luchtvaartterreinen.

De aanvraag is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 15 mei 2009 gelegen binnen de afbakeningslijn regionaalstedelijk gebied (artikel 1) en bouwvrij Luchthavengebied (artikel 9).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

“Artikel 1. Afbakeningslijn regionaalstedelijk gebied

De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het regionaalstedelijk gebied Oostende.

Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen.

Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.

Artikel 9. Bouwvrij Luchthavengebied

Dit gebied is bestemd voor de exploitatie van de regionale luchthaven van Oostende. Enkel ondersteunende activiteiten in functie van de exploitatie van de luchthaven zijn toegelaten.

Wegwerkzaamheden in functie van de aanleg van de rotonde op de Torhoutsesteenweg zijn toegelaten.

In dit gebied geldt om veiligheidsredenen een absoluut bouwverbod met uitzondering van wegwerkzaamheden in functie van de aanleg van een rotonde op de Torhoutsesteenweg.”

De aanvraag is gelegen in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) ‘Solitaire vakantiewoningen - Brugge-Oostende’, vastgesteld bij besluit van de provincieraad van 5 juni 2015. Rekening houdend met de aard van de aanvraag is dit PRUP niet van toepassing.

De aanvraag is niet gelegen binnen een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, noch binnen een plan van aanleg, noch binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-vervallen verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Artikel 7.4.5 van de VCRO stelt dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg vervangen, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt.

De aanvraag moet beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van:

- het gewestplan voor het merendeel van de aanvraag. Het betreft de overeenstemming met de bestemmingszones zoals vermeld in artikel 4.10.1 (de bestaande luchtvaartterreinen) en artikel 9 (luchthavengebonden bedrijventerrein) van het gewijzigd gewestplan;
- het GRUP voor wat betreft de zonering gelegen in artikel 9 (Bouwvrij Luchthavengebied). Het betreffende artikel vervangt, voor wat betreft de elementen van voorliggende aanvraag, de gewestplanbestemmingen woongebied en landschappelijk waardevol agrarisch gebied.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende gewestelijke verordeningen:

- het besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater, tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2010 tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is en tot opheffing van het

besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (verder de 'Hemelwaterverordening van 2023');

- het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid.

Op de aanvraag zijn geen relevante gemeentelijke of provinciale bouw- en stedenbouwkundige verordeningen van toepassing.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage I van het project-MER-besluit, meer bepaald rubriek *"8. Aanleg van vliegvelden (2) met een start -en landingsbaan van ten minste 2.100 meter."*

Het project-MER van 27 mei 2024 werd door het Team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving op 2 september 2024 (PR 3523) goedgekeurd:

"2. Inhoudelijke toetsing van het project-MER

2.1. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2,1 ° DABM

Het team van deskundigen dat het MER-rapport heeft opgemaakt, is gewijzigd t.o.v. de aanmeldingsbeslissing van Team Omgevingseffecten. Een erkend MER-deskundige klimaat werd toegevoegd aan het team van deskundigen en de erkend MER-deskundige geluid Guy Putzeys werd vervangen door erkend MER-deskundige geluid Sven Loridan. Het Team Omgevingseffecten gaat akkoord met het gewijzigd team van deskundigen dat het MER-rapport heeft opgemaakt.

2.2. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 2° DABM

Het project-MER voldoet aan het scopingsadvies van 07/04/2023. Onder meer de volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

- *De projectbeschrijving, de verschillende scenario's en de huidige milieuruimte werden verduidelijkt.*
- *Het overzicht van de verschillende vliegtuigtypes en de verwachte evolutie van de groei in de tijd werd aangevuld.*
- *De verduurzaming van de luchthaven werd besproken in het MER.*
- *De onduidelijkheden wat betreft de modal split werden aangevuld.*
- *Er werd gevraagd om het project te toetsen aan de Vlaamse doelstelling wat betreft de daling van het aantal gereden voertuigkilometers. Dit werd niet opgenomen in het MER. De milderende maatregelen van mobiliteit zullen hier echter toe bijdragen. Dit vraagt geen aanpassingen of zal de conclusies niet wijzigen.*
- *De verschillende geluidsbronnen werden beoordeeld. Er werd ook inzicht gegeven in de geluidspieken via de uitgevoerde geluidsmetingen.*
- *De impact van de relevante pollutanten, zoals NO₂, fijn stof, benzeen, naftaleen, lood, formaldehyde en UFP werd onderzocht in de discipline lucht en mens-gezondheid.*
- *In discipline geluid wordt getoetst aan de bepalingen uit Vlarem. Vlarem II geeft aan welke geluidscontouren minstens weergegeven moeten worden en vraagt ook om het aantal potentieel sterk gehinderden per geluidszone en per gemeente weer te geven op basis van de formules opgenomen in Vlarem. Deze formules verschillen van de huidige dosiseffectrelatie van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De toetsing aan de*

WHOadvieswaarden en het aantal potentieel ernstig gehinderden en slaapverstoorden volgens de meest recente dosis-responsrelatie vanuit de WHO wordt in de discipline mens-gezondheid uitgevoerd.

- *De methodologie voor de beoordeling in de discipline mobiliteit werd verduidelijkt; een sensitiviteitstoets werd toegevoegd.*
- *De passende beoordeling, verscherpte natuurtoets en soortentoets werden uitgewerkt in de discipline biodiversiteit en in bijlage.*
- *De lichthindereffecten werden meegenomen in het MER.*
- *De verontreiniging met PFAS werd besproken.*

2.3. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 3° DABM

Het project-MER is kwaliteitsvol uitgewerkt en het bevat alle relevante onderdelen conform artikel 4.3.7. van DABM.

Onder meer de volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing:

- *Het nulalternatief is de situatie zonder hervergunning, wat overeenkomt met het sluitingsscenario. Dit werd niet weerhouden als redelijk alternatief aangezien het niet voldoet aan de doelstelling van het project, namelijk de exploitatie van de luchthaven. Het nulalternatief stemt in het MER echter wel overeen met de referentiesituatie, namelijk de situatie waarbij de luchthaven niet in exploitatie is.*
- *Het locatiealternatief, namelijk de herlokalisatie van de luchthaven wordt niet als een redelijk alternatief beschouwd. Dit wordt gemotiveerd in het MER.*
- *Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de vergunningsplichtige activiteit, het plan of programma geen betekenisvolle aantasting impliceert voor de instandhoudingsdoelstellingen van de speciale beschermingszone. Het Agentschap voor Natuur en Bos verklaart zich akkoord met de conclusies uit de passende beoordeling. De passende beoordeling wordt gunstig geadviseerd.*

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat het project geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN veroorzaakt. Het is hierbij wel belangrijk dat de aanvraag ook voldoet aan het Luchtbeleidsplan. ANB verwijst hiervoor naar de adviezen van de Afdeling GOP en de VMM.

De soortenbeschermingsprogramma's voor kamsalamander en weidevogels overlappen met het projectgebied. De aard van de activiteiten zijn niet van die aard dat een effect op kamsalamander wordt verwacht, mits rekening wordt gehouden met de milderende maatregelen ivm de plaatsing van de zonnepanelen. Voor vogels is verstoring relevant. De bijdrage tot het omgevingsgeluid stoort de aanwezige populaties ter hoogte van en rondom het projectgebied niet dermate dat deze zich niet meer kunnen ontwikkelen en er wordt geen impact op de doelstelling van soortenbeschermingsprogramma's verwacht.

2.4. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 4° DABM

Het project-MER werd afgetoetst aan de ontvangen opmerkingen en adviezen van het publiek en de geraadpleegde adviesinstanties. Hier volgt een beknopte analyse van de ontvangen informatie:

Het Team Omgevingseffecten vroeg advies op het MER aan Departement Omgeving - Team Leefomgevingskwaliteit, Departement Zorg, Departement MOW, Agentschap Natuur en Bos, Agentschap Wegen en Verkeer, Onroerend Erfgoed, OVAM, VMM lucht, VMM water, FOD Mobiliteit & Verkeer, gemeente Middelkerke, stad Oostende, provincie West-Vlaanderen. Er kwam heden reactie van Agentschap Natuur en Bos, Agentschap Wegen en Verkeer, Departement Zorg, VMM lucht, VMM water, Onroerend Erfgoed, OVAM, gemeente Middelkerke, provincie West-Vlaanderen.

Tijdens het openbaar onderzoek werden er 316 bezwaren geformuleerd. Reacties van onderstaande aard worden als niet relevant beschouwd voor het project-MER:

- *reacties die uitsluitend een persoonlijk standpunt inhouden over de wenselijkheid van het project;*
- *reacties die geen deel uitmaken van de decretaal vereiste elementen van een project-MER (vb. kostenbatenanalyse, waardevermindering of –vermeerdering van onroerend goed per perceel, persoonlijke voorkeuren van omwonenden, ...);*
- *reacties die gaan over procedurele aspecten buiten deze project-MER procedure;*
- *reacties die betrekking hebben op zaken buiten de scope van het project-MER.*

Onder meer volgende overwegingen speelden een rol bij de toetsing en de analyse van adviezen en bezwaren:

- *Verschillende adviesinstanties verlenen een gunstig advies of hebben geen opmerkingen met betrekking tot het project-MER.*
- *Voor het advies van het Agentschap voor Natuur en Bos wordt verwezen naar deel 2.3 van deze beslissing.*
- *VMM-lucht heeft nog verschillende opmerkingen:*
 - *VMM vraagt om te toetsen aan de doelstelling wat betreft de daling van het aantal gereden voertuigkilometers. Dit werd reeds besproken in deel 2.2 van deze beslissing.*
 - *De verwachte groei van passagiers en vliegverkeer 2019-2040 werd opgenomen in deel 1.2.5 van het MER.*
 - *Wat betreft het aantal parkeerplaatsen en de voorziene modal split, wordt in het MER de impact ingeschat op basis van de huidige actuele modal split. In hoofdstuk XII van het MER wordt monitoring van het gebruik van de autoparkeerplaatsen en de modal shift bij het personeel voorgesteld. Dit wordt ook bevestigd in het monitoringplan, toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag. De luchthaven zal de doelstellingen van Vervoerregio Oostende mee ondersteunen aan de hand van een duurzaam mobiliteitsbeleid.*
 - *In het MER werd de impactscore niet enkel meegenomen ter hoogte van de receptorpunten. Per impactscore wordt zowel de oppervlakte als het aantal adressen weergegeven. Voor NOx liggen er binnen de contour van impactscore 3 geen publiek toegankelijke plaatsen (enkel de luchthaven zelf) en geen bewoning. Ook de figuren in bijlage geven een duidelijk beeld van de impact. In het MER ontbreekt een tabel die een duidelijke opdeling geeft van de emissies voor de verschillende scenario's per pollutant per activiteit (LTO-cyclus, APU, GPU, offroad, ...). De verdeling van de emissies, verandert echter niets aan de beoordeling. Alle emissies werden meegenomen en beoordeeld.*
 - *Wat betreft het modelleren van de LTO-cyclus kan verduidelijkt worden dat deze in verschillende stappen werd opgedeeld. De taxi-emissies werden als oppervlaktebron meegenomen aan de Aprons, dichtst bij de bewoning, de andere emissies werden als trapsgewijze lijnbronnen gemodelleerd volgens de stijgingspercentages van de vliegtuigen.*
 - *De impact van enkele voorgestelde milderende maatregelen werd doorgerekend in het MER. Voor de andere voorgestelde milderende maatregelen wordt via monitoring voorgesteld om het effect op te volgen en indien de vooropgestelde doelstellingen niet behaald worden een actieplan op te maken.*
 - *De verschillende aannames uit het MER worden duidelijk opgelijst als doelstellingen in het hoofdstuk postmonitoring in het MER. De voorstellen tot*

postmonitoring/evaluatie werden verder uitgewerkt in het monitoringsplan. VMM bevestigt de nood tot monitoren van de aannames en milderende maatregelen uit het MER, het opvolgen van emissies van verschillende bronnen, het monitoren van de luchtkwaliteit (zowel voor klassieke luchtpolluenten als zorgwekkende stoffen en UFP) via een screeningscampagne en het monitoren van de bezetting van de parkeerplaatsen en de modal shift. Dit wordt meegenomen in het MER en in het monitoringsplan toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag.

- *Ook Departement Zorg heeft nog verschillende opmerkingen, bezorgdheden en aandachtspunten:*
 - *Departement Zorg haalt enkele onzorgvuldigheden uit de tekst: op p. IX.225 moet sprake zijn van scenario OB2bis+ in plaats van AB2bis+; op p. IX.227 wordt een percentage van 30,62% van het studiegebied opgegeven als woongebied in plaats van het eerdere correcte percentage, namelijk 17,92%; in tabel IX.82 moet een waarde 0,18 staan in plaats van 5,6 bij het kankerrisico; in bijlage M1 werd voor scenario OB3bis+ de bijdrage voor PM_{2.5} foutief berekend, namelijk te worst case: voor APU op apron 1 werd 270 kg PM/jaar ingegeven in plaats van 188 kg PM/jaar en op apron 2 ook 270 kg PM/jaar in plaats van 106 kg PM/jaar; in bijlage M1 ontbreken de meldingen van klachten, deze kunnen echter teruggevonden worden in het Vlaams Bemiddelingsboek. Deze elementen hebben geen impact op de beoordeling van de milieueffecten.*
 - *op p. IX.228 is sprake van een kleiner studiegebied dan in bijlage M2. Dit betreft een verschil tussen de chemische en fysische stressoren. In het MER werd het studiegebied steeds groot genoeg genomen.*
 - *Departement Zorg vraagt waarom de stressor black carbon, die bij lucht onderzocht werd, niet meegenomen werd in de discipline mens-gezondheid. Voor black carbon is er echter geen WHO-richtlijn of GAW. In het monitoringsplan wordt een meetcampagne voorgesteld om deze parameter verder in kaart te brengen.*
 - *Het MER baseert zich op de GAW voor jaargemiddelde van 10 µg/m³ voor PM_{2.5} (WHO, 2005) en 20 µg/m³ voor PM₁₀ (WHO, 2005), en 20 µg/m³ voor NO₂ (ANSES 2013), 50µg/m³ voor SO₂ en een daggemiddelde van 7mg/m³ voor CO die tot voor kort als GAW beschouwd werden. Deze waarden zijn ondertussen herzien op basis van een update van de Air Quality Guidelines (2021). Departement Zorg vraagt om in het MER naar alle nieuwe GAW te verwijzen en geeft aan dat er optioneel voor gekozen kan worden om de resultaten te bespreken in het licht van de nieuwe GAW. In het MER ontbreekt de verwijzing en optionele bespreking van de nieuwe GAW. Dit zal echter geen impact hebben op de beoordeling in het MER.*
 - *Voor naftaleen wenst departement Zorg er op te wijzen dat hier een diepteanalyse voor werd uitgevoerd waarbij het voorstel voor richtwaarde naftaleen binnenmilieu (niet-carcinogene effecten) 3 µg/m³ onderbouwd werd. In het MER werd met een hogere GAW voor niet-carcinogene effecten gerekend. Deze waarde werd afgeleid volgens het standaard selectieprotocol door de deskundige mens-gezondheid aangezien de diepteanalyse waarnaar departement Zorg verwijst niet publiek beschikbaar is. Indien er getoetst wordt aan GAW van 3 µg/m³, dan wordt er ter hoogte van receptorpunt 6 en 10 een score -1 bekomen en ter hoogte van de overige punten een score 0, uitgaande van een achtergrondwaarde < 80% van de GAW (2,4 µg/m³). Dit wijzigt de score van de effectbeoordeling maar zal niet leiden tot een noodzaak voor meer milderende maatregelen.*

- *Wat betreft NMVOS werd in discipline mens-gezondheid de relevantie van verschillende parameters onderzocht als chemische stressor. Enkel benzeen werd geselecteerd als relevante chemische stressor. Dit werd gemotiveerd en onderbouwd in het MER.*
- *Departement Zorg vraagt verduidelijking over de modellering van de geplande situatie. Zoals in het MER werd aangegeven, werd voor de bepaling van de emissies in de geplande situatie, het aantal vluchten voor prognosejaar 2040 genomen (maximale groei van het scenario).*
- *Bijlage M1 toont de aftoetsing aan de GAW. Indien de stressor ook een kankerrisico heeft, werd ook hieraan getoetst. De waarde in de tabel kan dan vergeleken worden met het kankerrisico dat voor de relevante stressoren bovenaan de tabel wordt weergegeven.*
- *In de discipline mens-gezondheid werden het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden doorgerekend met de verschillende geplande bewegingen voor de verschillende scenario's zoals in hoofdstuk I wordt aangegeven.*
- *Wat betreft de milderende maatregelen sluit de deskundige mens-gezondheid zich aan bij de milderende maatregelen vanuit de discipline lucht en geluid en trillingen. In het monitoringsplan, gebaseerd op hoofdstuk XII van het MER, worden deze maatregelen en de effecten van deze maatregelen opgevolgd ook in kader van mens-gezondheid.*
- *Departement Zorg acht het noodzakelijk dat de milieugebruiksruimte ambitieuzer wordt en meer bepaald dat de vlootvernieuwingen niet enkel een groei van de exploitatie toelaten maar eveneens zorgen voor een systematische vermindering van de geluidshinder voor omwonenden. In het MER (hoofdstuk XII) en in het monitoringsplan wordt voorgesteld om het aantal ernstig gehinderden en aantal ernstig slaapverstoorden op te volgen en zo nodig te koppelen aan een actieplan.*
- *Departement Zorg betreurt de vooropgestelde groei in bewegingen die vooral plaatsvinden tijdens de avond en de nachtperiode, die door de WHO beschouwd worden als kritischere periodes met betrekking tot geluidshinder o.w.v. de effecten op slaapverstoring. In het kader hiervan lijkt het volgens Departement Zorg aangewezen dat de groei in het totaal aantal bewegingen bij voorkeur moet bewerkstelligd worden door in de eerste plaats een grotere groei in aantal bewegingen (incl. per uur) te voorzien overdag, in de tweede plaats in de vroege avonduren (19u-21u), dan de late avonduren (21u-23u) en als laatste pas tijdens de nacht (23u – 7u). Verhoudingsgewijs moet men dus streven naar een groter aantal bewegingen per uur overdag (7- 19u) ten opzichte van de avond (19u-23u) en het laagste aantal bewegingen per uur tijdens de nachtperiode (23u-7u). Het aantal bewegingen per uur in de vroege ochtend (6-7u) en de late avond (21-23u) mag niet hoger liggen dan overdag (7u-23u) of vroege avond (19u-21u). Ook wijst Departement Zorg op het belang om trainingsvluchten vooral in de minder kritische dagperiode te programmeren vanwege hun extra hinderlijke karakter. In het monitoringsplan wordt aan deze opmerkingen tegemoetgekomen door het voorstel tot beperken van de avond- en nachtbewegingen.*
- *Departement Zorg geeft aan dat kortstondige piekgeluiden, vooral in de nacht, een belangrijke indicator kunnen zijn voor wakker worden en fysiologische veranderingen en vraagt dan ook om frequentiecontouren op te nemen voor de geluidspieken. Via metingen werd inzicht gegeven in de geluidspieken. In hoofdstuk XII van het MER en daaruit afgeleid het monitoringsplan, wordt voorgesteld om jaarlijks de frequentiecontouren te berekenen (oppervlakte en*

- aantal inwoners) van overschrijdingen voor 60 dB(A) en 70 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode.
- De inplanting van de SAR-basis met helihaven brengt veel bezorgdheden van de omwonenden met zich mee. In het MER werd de komst van SAR-basis als een ontwikkelingsscenario opgenomen met de gegevens die voor handen waren. De helibasis van defensie zal een eigen vergunningstraject volgen inclusief MER voor de impactbepaling van de activiteiten. Daarnaast wordt in het monitoringsplan voorgesteld om het aantal bewegingen, klachten en mobiele geluidsmetingen bij klachten te rapporteren en op te volgen.
 - Departement Zorg is van mening dat post-evaluatie op meerdere vlakken nodig zal zijn zoals geur, geluidshinder, luchtmissies, evoluties vlootvernieuwing, Deze postevaluatie werd uitgewerkt in deel XII van het MER en in het monitoringsplan dat werd toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag.
 - Op vlak van mobiliteit benadrukt departement Zorg het belang van het STOP principe. Hiervoor zal de bezetting van de parkeerplaatsen en de modal shift gemonitord worden en waar nodig bijgestuurd.
 - Wat betreft klimaatadaptatie kan aangegeven worden dat de luchthaven de operaties aanpast aan de (extreme) weersomstandigheden. Deze procedures zijn opgenomen in het vlieghandboek van de luchthaven.
- Opmerkingen van vanuit de bezwaren, aanvullend aan de reeds besproken elementen:
- Wat betreft de concrete timing van de verduurzaming en vergroening van de luchthaven wordt in het MER aangegeven dat de elektrificatie GPU en PCA voorzien is tegen 2030. Het carbon managementplan voorziet een reductie van 30% CO₂ tegen 2030 (t.o.v. 2019) en net zero tegen 2050.
 - De onafhankelijkheid van de deskundigen wordt in vraag gesteld. Het MER werd opgesteld door een team van onafhankelijke erkende MER-deskundigen en een onafhankelijke erkende MER-coördinator. Gedurende het m.e.r.-proces bewaakte Team Omgevingseffecten mee de kwaliteit, wetenschappelijke onderbouwing en onafhankelijkheid van de milieubeoordeling.
 - Vanuit verschillende bezwaren komt de vraag een beperking van de groei, naar minder hinder en meer maatregelen. In het MER werden verschillende groeiscenario's onderzocht die in lijn liggen met de doelstelling van het project namelijk het verder optimaliseren en ontwikkelen van de luchthavenactiviteiten. Vanuit de milderende maatregelen en het monitoringsplan worden concrete maatregelen opgenomen om de hinder te beperken.
 - Als referentiejaar wordt 2019 vooropgesteld aangezien dit een representatief jaar is voor de vluchtgegevens (precorona). Dit wordt gemotiveerd in het MER.
 - Wat betreft de kwaliteit van de data werd een zo correct mogelijke beoordeling van de verschillende scenario's uitgevoerd. Waar mogelijk baseert het MER zich op meetgegevens (luchtmissies, geluidsemissies, ... voor het referentiejaar). Een impactbepaling voor de toekomst gaat uit van aannames. In het MER wordt monitoring van verschillende aannames voorgesteld.
 - Nieuwe verhardingen zijn geen onderdeel van dit project. In de ontwikkelingsscenario's kan dit wel het geval zijn. Dit werd besproken in het MER. De impact van de extra verharding van de nieuwe brandweerkazerne werd onderzocht in het vergunningsdossier en de impact van de verharding van de SAR-basis zal onderzocht worden in het MER voor de SAR-basis.
 - Wat betreft bodemverontreiniging worden de uitgevoerde bodemonderzoeken opgelijst. Voor PFAS gelden er voor een zone rond de luchthaven no regret-maatregelen. In het MER wordt ook duidelijk aangegeven dat bij grondverzet of

bemaling de nodige maatregelen genomen zullen worden om rechtstreekse blootstelling en verspreiding van de verontreiniging te vermijden. De richtlijnen uitgewerkt door OVAM zullen gevolgd worden.

- *De impact van de huidige en geplande verkeersstromen werd voldoende onderzocht en correct beoordeeld in de discipline mobiliteit conform het richtlijnenboek mobiliteit. Het extra gegenereerd vrachtverkeer werd mee in beschouwing genomen. De kwetsbare locaties, waaronder de nabijgelegen scholen werden meegenomen als kwetsbare locaties in de discipline mens.*
- *Wat betreft geurhinder wordt in het MER voorgesteld om deze stressor blijvend te monitoren en te beoordelen en indien nodig extra maatregelen te nemen.*
- *De keuze van de vluchtroutes en verdeling van het baangebruik en eventuele optimalisaties zijn geen onderdeel van het MER. Dit is een federale bevoegdheid. In de verschillende scenario's wordt gerekend met het behoud van de huidige vluchtroutes en baangebruik.*
- *Wat betreft het ontbreken van soorten werden door de MER-deskundige alle relevante soorten besproken in het MER op basis van alle beschikbare informatie, inventarisaties en eigen terreinonderzoek.*
- *De Kalkaert wordt genoemd als een bron voor hergebruik van oppervlaktewater. De nodige analyses zullen hiervoor uitgevoerd worden.*
- *De erkend MER-deskundige klimaat heeft abstractie gemaakt van de niet-CO₂emissies voor dit project gezien het beperkt aantal bewegingen in vergelijking met de grotere luchthavens, waardoor de mogelijke impact de beoordeling niet zal wijzigen.*
- *De impact van de CO₂-emissies werd in alle relevantie disciplines in het MER besproken.*
- *De uitstoot van NO_x, SO_x, benzeen, fijn stof (PM₁₀) en UFP werd ingeschat en de bijdrage tot immissie in de omgeving werd berekend en getoetst aan de gezondheidkundige advieswaarde (GAW) die bij opstelling van het MER van toepassing waren. De GAW voor elk van de parameters werd bepaald door VITO via een diepteanalyse. Daarbij wordt rekening gehouden met de gezondheidsproblemen die elk van de parameters kunnen veroorzaken. Enkel wetenschappelijke publicaties worden daarbij in overweging genomen cfr. het keuzenprotocol voor het selecteren van gezondheidkundige advieswaarden. Dit is zo voorgeschreven in het richtlijnenstelsel mens-gezondheid. In het MER en het monitoringsplan wordt voorgesteld om deze parameters te monitoren.*
- *De uitgevoerde luchtmodellering beperkt zich conform het richtlijnenstelsel tot de LTO-cyclus van de vliegtuigbewegingen (tot op een hoogte van 3000 voet). Voor de berekening van de pollutantconcentraties aan de grond is de bijdrage van de emissies boven 3000 voet namelijk verwaarloosbaar.*
- *Vanaf 2022 worden de jaarlijkse geluidsberekeningen uitgevoerd met Echo, een nieuw model, in plaats van INM. Met Echo worden de berekeningen uitgevoerd volgens de methodologie vermeld in ECAC Doc. 29 4e editie. Vanwege de overgang naar een nieuwe rekenmethode voor luchtvaartgeluid, werden de resultaten van beide modellen vergeleken om zo nieuwe drempelwaarden voor te stellen.*

2.5. Toetsing aan artikel 4.3.8 §2, 5° DABM

Niet van toepassing. Er worden geen grensoverschrijdende effecten verwacht.

Op basis van bovenstaande analyse van de ontvangen informatie, concludeert het Team Omgevingseffecten dat de ontvangen informatie geen aanleiding geeft tot aanpassing van het project-MER en de informatie geen aanleiding geeft tot andere conclusies inzake milieueffecten.

3. *Goedkeuring van het project-MER*

Op basis van de bovenstaande toetsing keurt het Team Omgevingseffecten het voorliggende project-MER goed.”

BEOORDELING

Activiteiten

De internationale luchthaven Oostende – Brugge is gelegen aan de Nieuwpoortsesteenweg 887 in Oostende. De luchthaven heeft een totale oppervlakte van 292 ha, waarvan 280 ha aan ‘airside’, en is gelegen op het grondgebied van de stad Oostende. De luchthaven is eigendom van het Vlaamse Gewest. De luchthaven heeft een start- en landingsbaan van 3.200 m met een NO-ZW-oriëntatie (26/08 genaamd).

De luchthaven Oostende – Brugge beschikt over een LOM-LEM managementstructuur. Hierbij staat de Franse groep EGIS in voor de commerciële uitbating van de luchthaven (LEM), de overheid LOM Vlaanderen (LOM) is verantwoordelijk voor de basisinfrastructuur. Dit impliceert dat de LOM instaat voor het beheer, het groot onderhoud en de duurzame ontwikkeling van basisinfrastructuur ten behoeve van de LEM (EGIS), die instaat voor de commerciële uitbating ervan.

Het betreft een luchthaven voor nationaal, lokaal en internationaal luchtverkeer voor passagiers (geregelde- en privévluchten), goederentransport (luchtvracht) en opleidingen. In de huidige rol functioneert de luchthaven Oostende - Brugge voornamelijk als passagiersluchthaven voor toeristisch passagiersverkeer. Tevens is de luchthaven volledig uitgerust als regionale cargo-luchthaven, en vervult ze een rol inzake de opleiding van piloten en luchtvaarttechnici.

Aanvraag (inclusief wijzigingen)

De huidige basismilieuvergunning van 19 oktober 2004 werd verleend voor een termijn van 20 jaar (tot 19 oktober 2024) voor de uitbating van een luchthaven voor nationaal, lokaal en internationaal luchtverkeer voor passagiers, goederentransport en voor opleiding. Het voorwerp van de aanvraag betreft een hernieuwing van de vergunning (of verdere exploitatie van de ingedeelde inrichtingen of activiteiten). Daarnaast wenst de aanvrager ook de luchthavenactiviteiten verder te optimaliseren en ontwikkelen binnen de randvoorwaarden van de huidige milieuvergunning.

Het voorwerp van de aanvraag betreft in hoofdzaak een hernieuwing van de luchthavenactiviteiten, waarbij eveneens een actualisatie van de vergunningstoestand wordt beoogd, met onder meer een CLP-omzetting en actualisatie van een aantal rubrieken.

De aanvraag omvat geen fysieke uitbreiding, dat wil zeggen geen uitbreiding van de terreinen van de luchthaven, geen verlenging van de start- en landingsbaan, echter wel een betere benutting en optimalisatie van de bestaande infrastructuur. Door een betere benutting van de infrastructuur heeft de luchthaven immers nog groeicapaciteit. Dit werd geanalyseerd in het goedgekeurde project-MER.

De aanvraag voorziet eveneens in de opheffing van bestaande buurtwegen op de luchthavensite. Het betreft Sentier 26bis, Sentier 5, Chemin 6.1, Chemin 3.2, Chemin 3.1 en Chemin 2. De toestand op het terrein wijzigt niet. Het afschaffen van buurtwegen an sich is echter geen stedenbouwkundige handeling en kan derhalve niet als dusdanig vergund worden. De

gevraagde stedenbouwkundige handeling is bijgevolg zonder voorwerp. De gunstige gemeenteraadsbeslissing van de stad Oostende is echter afdoende om te besluiten dat, mits afleveren van de omgevingsvergunning in voorliggende procedure, de afschaffing van de buurtwegen een voldongen feit is.

Op 2 september 2024 werd een nieuwe projectinhoudversie (PIV4) opgeladen, waarbij een monitoringsplan werd toegevoegd aan het dossier ('Monitoringsplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924.pdf').

Visienota 2040

De Visienota 2040 omtrent de Vlaamse regionale luchthavens 2040 geeft vorm aan de Vlaamse regionale luchthavenstrategie met het oog op de toekomst van onder meer de luchthaven van Oostende - Brugge. Vlaanderen is overtuigd van het economisch belang van de luchthaven, en wenst deze ook in de toekomst duurzaam te verankeren. De Luchthaven Oostende - Brugge kan volgens de visienota verder inzetten op de groei van de cargo-markt. De groei van de luchthaven kan worden gekaderd binnen de grenzen van de huidige milieuvergunning. Er is met name nog een zeer ruime marge voor bijkomende groei binnen de geluidsruimte van de huidige milieuvergunning. Het aantal potentieel ernstig gehinderden voor geluid ligt in de huidige situatie namelijk veel lager dan het maximumaantal volgens de bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden. De LEM Oostende - Brugge moet focussen op de ontwikkeling van passagierstrafiek om zo maximale baten voor de samenleving te genereren. De groei van het cargo-segment kan ook tot een netto-baat voor de samenleving leiden, indien wordt ingezet op nabijheid. Een duurzame transitie naar een groenere luchthaven is hierbij cruciaal.

In het project-MER zijn er in kader van deze groeicapaciteit voor deze luchthaven twee groeiscenario's onderzocht, genoemd OB2 en OB3. Deze scenario's (prognose 2040) zijn geselecteerd uit een set van 5 toekomstscenario's, zoals vastgesteld in het kader van de uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en strategische visie voor de Vlaamse regionale luchthavens (eindrapport 5 juli 2022). Deze prognosesenario's worden afgezet tegen het referentiescenario dat de actuele situatie weerspiegelt, daarbij is gekozen voor het jaar 2019.

In het scenario OB2 wordt uitgegaan van een optimistische groei per jaar, binnen de huidige geluidsruimte (gebaseerd op de bijzondere voorwaarden in de milieuvergunning). Het aantal vliegbewegingen in 2040 stijgt met 40% en het aantal passagiers met 52% ten opzichte van 2019. Er is hierbij ook een sterke stijging van het cargovolume verondersteld, namelijk een toename van 15 keer het volume van 2019. Het aantal trainingsvluchten staat in dit scenario op 13.062 bewegingen.

In het scenario OB3 wordt uitgegaan van een basisgroei binnen de milieuruimte. Het aantal vliegbewegingen in 2040 stijgt met 22%, het aantal passagiers met 38% ten opzichte van 2019. Er is een sterke stijging van het cargovolume verondersteld, namelijk een toename van 12 keer het volume van 2019. Het aantal trainingsvluchten staat in dit scenario op 11.770 bewegingen.

Volgens de Visienota van de Vlaamse Overheid blijven de drie Vlaamse regionale luchthavens belangrijk voor het aanbieden van voldoende capaciteit voor trainingsvluchten.

Het aantal bewegingen voor trainingsvluchten vooropgesteld in de scenario's in de MKBA is volgens de LEM Oostende - Brugge onvoldoende en wijkt af van de huidige vergunde hoeveelheid. In samenspraak met de Vlaamse overheid werd het aantal trainingsbewegingen dat initieel was voorzien in het MKBA naar boven bijgesteld om zo het maximaal aantal bewegingen van 20.000 te behouden. Dit is het aantal bewegingen dat in de huidige vergunning is opgenomen en dat ook de Vlaamse Overheid wenst te behouden. Binnen het project-MER wordt dan ook verder rekening gehouden met optimaal aanbieden van

trainingsruimte van 20.000 bewegingen op jaarbasis. Dit resulteert in een scenario OB2bis en OB3bis

Deze scenario's kwamen tot stand in onderling overleg met Departement Mobiliteit en Openbare werken (MOW). Hierbij werd ook door MOW bevestigd dat het objectief was om het huidige aantal trainingsbewegingen van 20.000 ook te voorzien in de geplande situaties van 2040. Luchthaven Oostende - Brugge en Luchthaven Antwerpen zijn de enige twee luchthavens waar bepaalde opleidingsmodules kunnen uitgevoerd worden zoals onder andere IFR-trainingen. Vandaar dat het belangrijk is om het maximaal aantal bewegingen te behouden op 20.000, zodat er steeds kan voldaan worden aan de vraag naar trainingsvluchten en de instroom van nieuwe piloten. Bovendien maakt dit ook deel uit van de concessieovereenkomst LEM/LOM. Hierin is opgenomen dat de luchthaven trainingsbewegingen moet faciliteren en ook aanzienlijke kortingen toekennen.

In het scenario OB2bis (OB3bis) wordt uitgegaan van 20.0000 trainingsbewegingen per jaar (= huidige vergunning, waarvan maximaal 1.000 voor vliegtuigen van meer dan 6 ton) in plaats van 13.062 bewegingen). Het aantal trainingsbewegingen volgens het MKBA bedroeg 16.000 per jaar. Het scenario OB2bis+ (OB3bis+) verschilt van het scenario OB2bis doordat er in plaats van 1.000 bewegingen met vliegtuigen van meer dan 6 ton nu 2.000 bewegingen met vliegtuigen van meer dan 6 ton worden meegenomen.

In de milieubeoordeling van het project-MER werd onderzocht of de exploitatie volgens die scenario's binnen de randvoorwaarden van de huidige milieuvergunning kan gebeuren en/of er hiertoe eventueel milderende maatregelen moeten worden vooropgesteld. Aangezien de voorkeur van de aanvrager uitgaat naar het optimistisch groeiscenario OB2bis+, werd dit scenario in elke discipline in detail uitgewerkt.

In de scenario's wordt een realistische aanname gemaakt voor autonome vlootvernieuwing van de vliegtuigen. De vlootvernieuwing waarmee rekening werd gehouden betreffen een verschuiving van de lijnvliegtuigen naar zuinigere E-toestellen. Deze shift werd reeds in 2023 gerealiseerd en is bijgevolg een zekere aanname van vlootvernieuwing. Elektrificatie of andere verschuivingen die nog niet zeker zijn, werden niet opgenomen in de geplande situaties. Op deze manier worden de effecten niet onderschat.

Onderstaande tabel (I-9) uit het project-MER geeft de verschillende scenario's in detail weer in vergelijking met het gekozen referentiejaar 2019 (2020 en 2021 zijn niet representatief gezien Covid-2019).

Tabel I-9: Aantal bewegingen, passagiers en ton vracht voor de toekomstige scenario's OB2/OB2bis en OB3/OB3bis in 2040¹³ en vergelijking met 2019

Type vlucht	Referentie 2019	Scenario OB2 (2040)	Scenario OB2bis (2040)	Scenario OB2bis+ (2040)	Scenario OB3 (2040)	Scenario OB3bis (2040)
Lijnvlucht	2.993	3.345	3.345	3.345	3.084	3.084
Charter	503	/	/	/	/	/
Zakenvlucht	3.284	3.871	3.871	3.871	3.358	3.358
Trainingsvlucht	10.919	13.062	20.000	20.000	11.770	20.000
> 6 ton	80	1.000	1.000	2.000	1.000	1.000
< 6 ton	10.839	12.062	19.000	18.000	10.770	19.000
Vrachtlucht	873	9.378	9.378	9.378	6.423	6.423
Andere ¹⁴	6.889	6.242	6.242	6.242	6.508	6.508
Totaal	25.461	35.898	42.836	42.836	31.143	39.373
Aantal passagiers	457.423	695.303	695.303	695.303	634.095	634.381
Aantal ton vracht	24.757	386.451	386.451	386.451	302.381	302.381

In 2019 waren er volgens de statistische gegevens van de luchthaven Oostende - Brugge 25.461 bewegingen van en naar de luchthaven (één 'touch and go' operatie wordt hierbij als twee bewegingen geteld), waarbij 457.423 passagiers en 24.757 ton vracht werd vervoerd. Volgens scenario OB2bis(+) wordt een evolutie verwacht naar 42.836 bewegingen, 695.303 passagiers, en 386.451 ton vracht in 2040.

In 2019 waren er 2.993 lijnvluchten en 3.284 zakenvluchten, en 503 chartervluchten. Er wordt een zeer lichte toename naar 2040 verwacht tot 3.345 en 3.871 vluchten voor respectievelijk de lijn -en zakenvluchten. De chartervluchten verdwijnen in 2040. De trainingsvluchten waarvan er 10.919 waren in 2019 zullen toenemen naar 20.000 in 2040. De vrachtluchten, waarvan er 873 waren in 2019, 2.278 in 2022 en 2.055 in 2023, worden vooropgesteld om verder toe te nemen naar 9.378 in 2040.

Om de groei in het aantal vrachtluchten te kunnen realiseren, zullen er op de luchthaven bijkomende opslagruimten moeten voorzien worden. Hiervoor werden reeds concessies verleend aan de groep Versluys om het terrein verder te ontwikkelen (groep Versluys voorziet in de toekomst de bouw van 3 nieuwe loodsen voor opslag cargo = ontwikkelingsscenario in het project-MER, valt buiten de scope van deze aanvraag). In de actuele situatie worden de vrachtluchten deels op apron 1 en apron 2 afgehandeld. In de toekomst, na realisatie van het project van de groep Versluys, zullen alle cargo-activiteiten van de luchthaven afgehandeld worden op apron 1.

Er kan akkoord gegaan worden met het vooropgestelde scenario OB2bis(+). Dit mits het naleven van de opgelegde voorwaarden in de vergunning en het opgenomen monitoringsplan (zie ook de verdere bespreking in onderstaande beoordeling). Het volgend maximaal aantal vluchten conform scenario OB2bis(+) (prognose 2040) uit het project-MER (PR 3523) worden als referentie gebruikt in de diverse doorberekeningen. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning:

Totaal aantal bewegingen	42.836
Aantal bewegingen lijnvluchten	3.345
Aantal bewegingen zakenvluchten	3.871

Aantal bewegingen trainingsvluchten	20.000
Aantal bewegingen vrachtluchten	9.378
Aantal bewegingen andere vluchten	6.242

Aangezien de in het project-MER doorgerkende scenario's doorgerkend zijn op basis van prognoses tot 2040, er een vergunning van onbepaalde duur aangevraagd wordt en er technologische vooruitgang en gewijzigde inzichten zullen zijn in de toekomst, wordt als voorwaarde in de vergunning opgenomen om ten laatste 1 januari 2040 een nieuwe toetsing van de diverse milieucompartimenten, opgesteld door een MER-deskundige, aan te leveren. Dit onderzoek moet tevens een voorstel tot bijkomende en/of aanscherping van milderende maatregelen bevatten, inclusief timing waarbinnen deze uitgevoerd kunnen worden. Het voorstel tot onderzoek van de verschillende disciplines wordt voorgelegd aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving, de VMM (Water – Lucht (industrie)), het Departement Zorg en het CBS van Oostende en Middelkerke. Dit onderzoeksvoorstel en het finale onderzoeksrapport worden besproken op de monitoringscommissie. Het finale onderzoeksrapport wordt eveneens bezorgd aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving, de VMM (Water – Lucht (industrie)), het Departement Zorg en het CBS van Oostende en Middelkerke.

Geluid en trillingen

Geluid is een belangrijke hinderbron met betrekking tot luchtverkeer en luchthavens. De directe geluidshinder ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven Oostende - Brugge kan opgedeeld worden in grondgeluid (geluid van alle operationele activiteiten aan de grond inclusief taxiën alsook het geluid van de vast opgestelde technische installaties) en luchtgeluid (alle geluid afkomstig van vliegtuigen tijdens de vlucht vanaf het opstijgen tot het landen).

Om het huidige omgevingsgeluid rondom de luchthaven te kennen zijn er op 5 locaties continue immissiemetingen uitgevoerd: de woonzones in Raversijde, Mariakerke, Stene en Middelkerke. Meetpunt 1 is gelegen ter hoogte van het meest nabijgelegen woongebied ten westen van de luchthaven te Middelkerke. Meetpunten 2 en 3 situeren zich ten noorden van het luchthaventerrein binnen de woongebieden van Raversijde en Nieuwe Koerswijk (Mariakerke). Meetpunt 4 ligt ten oosten in Stene en meetpunt 5 ligt ten zuiden in de meest nabij gelegen woning in agrarisch gebied.

Met behulp van bemanning van de meetpost en audio-opnames wordt bovendien een mogelijk verband tussen de gemeten geluidsniveaus en de specifieke piekgeluidsniveaus (uitgedrukt in $L_{Aeq,1s}$) van de activiteiten op de luchthaven en het lawaai afkomstig van wegverkeer en woonactiviteiten bepaald.

Rondom de luchthaven beschikt de aanvrager ook over een geluidsmetnet dat op 4 locaties de geluidsniveaus van de vluchten meet.

Luchtgeluid

Het luchtgeluid omvat alle geluid afkomstig van vliegtuigen tijdens de vlucht vanaf het opstijgen tot het landen.

Impact luchtgeluid op gezondheid

Ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden

De WHO heeft richtlijnen met betrekking tot geluidshinder opgesteld voor beleidsmakers in de Europese regio (WHO, 2018, Environmental Noise Guidelines for the European Region). Deze WHO-richtlijn adviseert sterk om de geluidshinder door vliegverkeer te reduceren tot $L_{den} = 45$ dB en $L_{night} = 40$ dB (= GAW's geluidshinder door vliegverkeer volgens MER-richtlijnen mensgezondheid), omdat geluidshinder door vliegverkeer boven deze waarden voor L_{den} en L_{night}

geassocieerd zijn met respectievelijk negatieve gezondheidseffecten (voor waarden boven $L_{den} = 45\text{dB}$) en negatieve effecten op slaap (voor waarden boven $L_{night} = 40\text{ dB}$). De WHO schuift deze twee grenswaarden naar voor als GAW: enerzijds de $L_{den} 45\text{ dB(A)}$ en anderzijds de $L_{night} 40\text{ dB(A)}$, overeenkomend met circa 10% ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden volgens de dosis-effectrelaties van de WHO. Er wordt aanbevolen om passende maatregelen te nemen om geluidsblootstelling ten gevolge van vliegtuiggeluid te verlagen voor bevolking die blootgesteld wordt aan niveau's boven, (1) een jaargemiddelde geluidbelasting tot 45 dB(A) L_{den} en/of (2) een jaargemiddelde geluidbelasting in de nacht tot 40 dB(A) L_{night} .

Op basis van de geluidsmodellering van het vliegtuiggeluid werd in het milieueffectenrapport (PRMER 3523) het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden bepaald:

Het aantal ernstig gehinderden zal stijgen met een factor 2,5 van 7.125 ernstig gehinderden in 2019 naar 17.568 ernstig gehinderden in 2040 volgens het gewenste scenario OB2bis+:

"In 2019 waren er in totaal 7.125 ernstig gehinderden volgens de WHO-formule voor $L_{den} > 45\text{dB(A)}$, waarvan 4034 ernstig gehinderden wonen in de contour 45-50 dB(A), 2654 in de contour 50-55dB(A), 430 in de contour 55-60 dB(A), en 7 in de contour 60-65 dB(A). Het merendeel hiervan, 5969 ernstig gehinderden wonen in Oostende, 1149 in Middelkerke en 6 in Bredene.

In 2040 zal dit aantal volgens het gewenste groeiscenario OB2bis+ stijgen met een factor 2,5 naar een totaal van 17.568 ernstig gehinderden, waarvan 5.039 in de contour 45-50dB(A) wonen, 6044 in de contour 50-55dB(A) en 4.441 in de contour 55-60 dB(A), 1842 in de contour 60-65dB(A), 201 in de contour 65-70dB(A). De ernstig gehinderden wonen in de gemeenten (aantal) van groot naar klein: Oostende (12.776), Middelkerke (3462), Bredene (878), Nieuwpoort (269), Zuienkerke (77), Jabbeke (59), Oudenburg (24), De Haan (17), Gistel (3)."

Het aantal ernstig slaapverstoorden zal stijgen met een factor 2,6 van 4.160 ernstig slaapverstoorden in 2019 naar 10.908 ernstig slaapverstoorden in 2040 volgens het gewenste scenario OB2bis+:

"In 2019 waren er 4.160 ernstig slaapverstoorden, waarvan 3.096 ernstig slaapverstoorden wonen in de contour $L_{night} = 40-45\text{dB(A)}$, 1.027 in de contour $L_{night} 45-50\text{ dB(A)}$ en 36 in de contour $L_{night} = 50-55\text{dB(A)}$. Het gaat om inwoners van Oostende (3387), en Middelkerke (773).

In 2040 zal dit aantal volgens het gewenste groeiscenario OB2bis+ stijgen met een factor 2,6 naar een totaal van 10.908 ernstig slaapverstoorden, waarvan 3.903 slaapverstoorden wonen in de contour $L_{night} = 40-45\text{dB(A)}$, 4.062 slaapverstoorden in de contour $L_{night} = 45-50\text{ dB(A)}$, 2.132 in de contour 50-55dB(A) en 772 in de contour $L_{night} = 55-60\text{dB(A)}$ (enkel Oostende en Middelkerke) en 39 in de contour $L_{night} = 60-65\text{dB(A)}$ (Oostende). De zwaarst getroffen gemeenten zijn in hoofdzaak Oostende (8.100 ernstig slaapverstoorden), en Middelkerke (2.189 ernstig slaapverstoorden), daarnaast gaat het ook om inwoners van Bredene (544), en heel erg beperkt inwoners van Zuienkerke (30), Jabbeke (17), De Haan (10), Oudenburg (10), Nieuwpoort (7), Gistel (2). Voor de basis groeiscenario's OB3(bis) werd er een totaal van 10.873 ernstig slaapverstoorden berekend."

Door de geplande groeiscenario's zal er een sterke stijging zijn van het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden. Het is daarom zeer belangrijk dat deze geluidscontouren jaarlijks gemonitord worden, met gezondheidskundige beoordeling door toetsing aan de WHO-richtlijn en gekoppeld aan een actieplan met bijkomende maatregelen wanneer de resultaten uit het project-MER niet bevestigd kunnen worden in de realiteit.

Het debat over de aanvaardbaarheid vertrekt vanuit de WHO-richtlijn waarbij een nulimpact onhaalbaar zal zijn. In die jaarlijkse monitoring wordt dan ook best een toetsing opgenomen aan de hand van een risicoladder, of tussentijdse drempels die gelieerd zijn aan gezondheidsimpact (cf. concept interim-target uit de WHO-AQGs).

Nachtvluchten

WHO, 2009 (Night Noise Guidelines) omschrijft dat studies hebben uitgewezen dat volwassenen een gemiddelde van 7,5 uur in bed doorbrengen en de gemiddelde duur van de slaap slechts iets korter is. Persoonlijke factoren zorgen voor een variatie in duur van de slaap en begin-einde van de slaap. Een duur van 8 uur wordt daarom gezien als een minimum, waar 50% van de populatie mee beschermd wordt. Op zondagen wordt er consistent 1 uur langer geslapen om slaapschuld in te halen. In hetzelfde rapport van WHO, 2009 (Night Noise Guidelines) worden (jonge) kinderen aangeduid als kwetsbare groep voor slaapverstoring door geluidshinder in de nacht, omdat ze meer slaap nodig hebben. Daarnaast zijn ook ouderen, zwangere vrouwen en mensen met minder goede gezondheid kwetsbare groepen omdat hun slaap meer gefragmenteerd wordt en ze daardoor kwetsbaarder zijn voor slaapverstoring. Hierbij wordt opgemerkt dat kinderen vaak ook al voor de nachtperiode, tijdens de avondperiode (19 uur - 23 uur) naar bed gaan. Kinderen zullen dus vooral ook kwetsbare groep vormen voor geluidshinder in de avond (19 uur - 23 uur).

Zowel de avond- en de nachtperiode zijn beide kritische periodes waar geluidshinder dus een belangrijke groep van kwetsbare populaties, zoals kinderen, kan treffen. Geluidsbeperingen in deze periodes zijn bijgevolg noodzakelijk om deze kwetsbare groepen te beschermen.

Voor de geluidsberekeningen heeft men conform de WHO-richtlijnen (en nu ook in VLAREM opgenomen, zie artikel 5.57.1.2. van titel II van het VLAREM) in de bepaling van L_{den} en L_{night} , de periode van 23 uur - 7 uur gedefinieerd als nacht en heeft men deze periode (en, in slechts iets mindere mate, de avond van 19u00 - 23u00) als een kritischere periode beschouwd met betrekking tot gezondheidseffecten door geluidshinder, gezien geluidshinder in deze periode(n) gepaard kan gaan met slaapverstoring, wat op zijn beurt geassocieerd wordt met negatieve gezondheidseffecten en een vermindering van quality of life (WHO, 2009, Night Noise Guidelines for EU). Het is aangewezen dat deze grenzen voor de avond (19 uur - 23 uur) en de nachtperiode (23 uur - 7 uur) gerespecteerd kunnen worden.

Bij de vooropgestelde groei van het aantal bewegingen in de toekomstige scenario's wordt verhoudingsgewijs vooral in de avond-, de nachtperiode, en in de vroege ochtend een zeer sterke opmars van het aantal bewegingen beoogd. Waar er in 2019 in de nacht tussen 23u00 en 6u00 nog 698 bewegingen volstonden, worden dit in 2040 2.940 bewegingen voor scenario OB2 en 2.920 voor de scenario's OB2bis en OB3(bis), dus omgerekend 8 bewegingen per nacht. De grootste stijging zal plaatsvinden tussen 6u00 en 7u00, waar het aantal bewegingen zal toenemen van 558 bewegingen naar 3.902 bewegingen voor OB3(bis) en 3.940 bewegingen voor OB2(bis), waardoor tijdens dit vroege uur (6u00 en 7u00) omgerekend per dag van 1,5 beweging in 2019 naar afgerond 11 bewegingen zal gaan in 2040.

Ook in de avond (19u00 - 23u00) is er een forse toename van het aantal bewegingen. In 2019 waren dit 2.523 bewegingen, of een gemiddelde van 6,9 (afgerond 7) bewegingen per dag tussen 19u00 en 23u00. In 2040 zal dit aantal stijgen afhankelijk van het scenario naar 4.949 bewegingen (OB3), 6.800 bewegingen (OB2), 7841 bewegingen (OB2bis), wat neerkomt op 13,5 bewegingen (OB3), 18,6 bewegingen (OB2) of 21 bewegingen (OB2bis) per dag tussen 19u00 en 23u00, of afgerond tussen 3 of maximaal 5 bewegingen per uur per dag tussen 19u00 - 23u00.

Samengenomen zullen de bewegingen in de nacht (23u00 - 7u00) van 1.256 bewegingen in 2019 stijgen naar 6.822 of 6.860 bewegingen in 2040, wat neerkomt op een gemiddelde van 3,4 bewegingen per nacht in 2019 naar 19 bewegingen per nacht in 2040.

Een opsplitsing van het soort vluchten toont aan dat de toename van het aantal bewegingen in de nacht vooral een toename van het aantal bewegingen van de vrachtluchten (van 176

naar 3.650 bewegingen: +3.474 bewegingen) en de lijnvluchten (van 874 naar 2.920 bewegingen: +2046 bewegingen) omvat, waarvan 100% van de lijnvluchten (en ook alle 290 zakenvluchten) tussen 6u00 en 7u00 zullen plaatsvinden, terwijl 80% van de vrachtluchten tussen 23u00 en 6u00 zal plaatsvinden en 20% tussen 6u00 en 7u00.

De toename van het aantal bewegingen in de avond omvat vooral een toename van het aantal bewegingen van de vrachtluchten (van 113 naar 1.386 of 2.864 bewegingen) en de trainingsvluchten (voornamelijk in de bis scenario's: van 1.223 bewegingen naar 3.000 bewegingen) en zakenvluchten (van 265 naar 755 of 871 bewegingen):

In het kader hiervan is het aangewezen dat de groei in het totaal aantal bewegingen bij voorkeur moet bewerkstelligd worden door in de eerste plaats een grotere groei in aantal bewegingen (inclusief per uur) te voorzien overdag, in de tweede plaats in de vroege avonduren (19u00 - 21u00), dan de late avonduren (21u00 - 23u00) en als laatste pas tijdens de nacht (23u00 - 7u00). Ondanks dat de luchthaven aan de zee ligt, ligt er toch een woonzone naast deze luchthaven.

Piekgeluiden

Ook piekgeluiden (L_{Amax}) kunnen specifieke effecten hebben die verschillen van de uitgemiddelde geluidsniveaus (L_{den} en L_{night}) en zijn daarom in het kader van de luchthavenactiviteiten ook belangrijk om te monitoren. Vooral in de nacht kunnen bijvoorbeeld kortstondige piekgeluiden, L_{Amax} , een belangrijke indicator zijn voor wakker worden en fysiologische veranderingen. Er bestaat hierover nog geen WHO-richtlijn, maar in een rapport wordt door het WHO wel het belang aangegeven.

Het is aangewezen dat de frequentiecontouren jaarlijks bepaald worden voor 60 dB(A) en 70 dB(A) voor de dag (7u00 - 19u00), avond (19u00 - 23u00) en nacht (23u00 - 7u00), met een aanduiding van de eigenlijke frequenties waarbij 60 en 70 dB(A) overschreden worden in de verschillende periodes en eveneens met aanduiding van de maximale geluidspieken (L_{Amax}) die waargenomen worden (in afwachting van verdere internationale (WHO-) richtlijnen).

Geluidscontouren

De luchthaven zet zich in om de geluidsimpact van haar activiteiten op de lokale omgeving te minimaliseren. Een eerste stap is het in kaart brengen van de geluidsimpact van de luchthaven. Op basis van metingen op de meetpunten worden de specifieke geluidsniveaus ten gevolge van luchtverkeersgeluid weergegeven, deze tonen de momentane geluidsverhogingen die de luchtactiviteiten veroorzaken, maar deze moeten niet getoetst worden aan de vigerende geluidsnormen. Wat betreft het luchtgeluid is er heden geen normeringkader op Vlaams niveau met specifieke drempelwaarden of grenswaarden in verband met de toegestane geluidimmissieniveaus. Er moeten wel geluidscontouren worden opgesteld voor de geluidsbelastingsindicatoren L_{day} , $L_{evening}$, L_{night} en L_{den} conform artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM.

Voor de actuele situatie en voor de geplande scenario's (OB2 en OB3 met varianten) werden de geluidscontouren modelmatig berekend: met het INM versie7.0b-model (tot en met 2021, door KUL) en met het model Echo (door bureau To70) (sinds 2021).

De berekeningen gebeuren op basis van de vluchtgegevens van een volledig jaar, dit per vliegtuigtype voor de verschillende vliegroutes (landen en stijgen) en dit voor de verschillende etmaalperiodes (dag, avond en nacht). Het project-MER berekent de geluidscontouren in stappen van 5 dB(A) en dit voor de geluidsbelastingsindicatoren L_{day} , $L_{evening}$, L_{night} en L_{den} .

Het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de verschillende L_{den} -contourzones moet bepaald worden op basis van de blootstelling-effectrelatie die in het VLAREM is opgenomen, gebaseerd op Miedema 2000.

In de huidige vergunning is als drempelwaarde vastgelegd dat het aantal potentieel sterk gehinderden nooit meer mag bedragen dan 2.700 (70% van het aantal van 1998), waarbij rekening wordt gehouden met de bevolkingsgegevens van 2001.

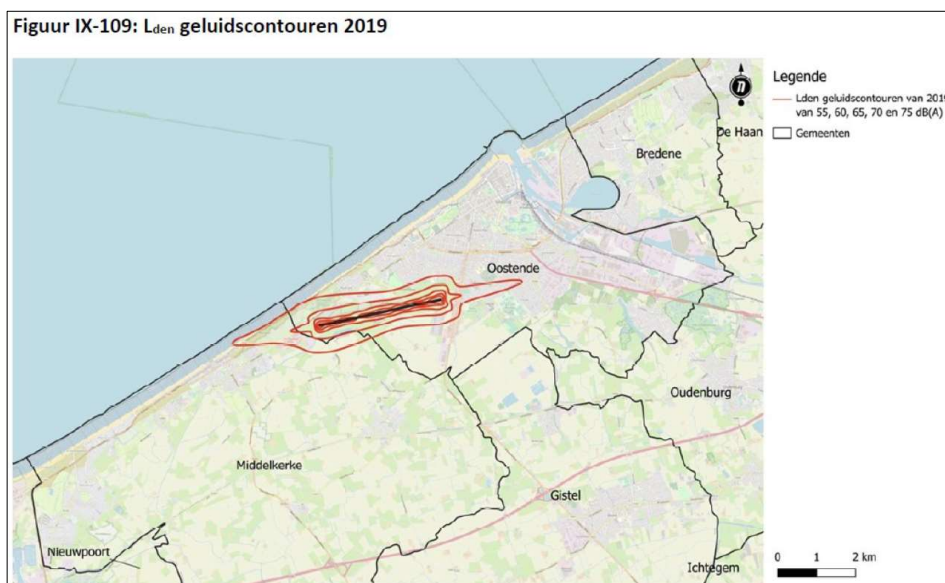
Vanwege de overgang naar een nieuwe rekenmethode voor het luchtvaartgeluid is deze drempelwaarde zoals opgenomen in de huidige vergunning, niet zomaar te gebruiken om de geluidsgebruiksruimte te evalueren en is een correctie nodig die in het project-MER is uitgewerkt. Het project-MER raadt aan om de nieuwe drempelwaarden te baseren op de L_{den} -geluidscontour van 55 dB(A). De L_{den} -geluidbelasting kent een straffactor van +10 dB toe aan de nachtvluchten daarbij inbegrepen vluchten tussen 06u00 en 07u00 (L_{den} beschouwt deze periode als de dagperiode).

In een eerste stap om tot een nieuwe drempelwaarde te komen wordt op basis van het INM-model de geluidbelasting in stappen telkens berekend totdat de huidige drempelwaarde (2.700 personen) is bereikt om zo tot een opschalingsfactor in dB te komen, in casu is een opschaling van +10,0 dB nodig. Om de drempelwaarde te bepalen is de L_{den} -geluidscontour voor 2019, berekend met Echo, opgeschaald met 10 dB (resultaat uit vorige stap).

Het project-MER stelt als nieuwe drempelwaarde voor het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de L_{den} -geluidscontour van 55 dB(A) 7.120 voor. Het aantal potentieel sterk gehinderden is bepaald aan de hand van het meest recente bevolkingsbestand van 1 januari 2022.

Er wordt hierbij opgemerkt dat deze berekening van een nieuwe drempelwaarde enkel relevant is in zoverre naar aanleiding van deze hernieuwing analoog als voor de lopende vergunning, een evenwaardig maximaal toelaatbaar aantal potentieel sterk gehinderden zou worden vastgelegd.

De actuele geluidsbelasting als gevolg van het luchtgeluid werd met het berekeningsprogramma Echo berekend voor het jaar 2019 (representatief jaar) en dit voor de diverse periodes (dag, avond, nacht). De L_{den} -contour is een maat voor de globale geluidsbelasting en wordt in onderstaande figuur uit het project-MER weergegeven.



Het totaal aantal potentieel sterk gehinderden binnen de L_{den} -contour van 55 dB(A) op basis van de bevolkingsgegevens van 2022 bedroeg 181 voor het jaar 2019, dit is zeer ruim onder de voorgestelde drempelwaarde van 7.120 (2,5% van de gebruiksruimte is slechts ingevuld).

Op het luchthaventerrein zijn ook de activiteiten van Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV) gevestigd. De helikopterbewegingen als gevolg van deze activiteiten zijn relatief beperkt in vergelijking met het totale aantal. De geluidsbelasting van de helikoptervluchten wordt mee in rekening gebracht door hun geluidsbijdrage te extrapoleren vanuit die bekomen voor de rest van de vloot.

Voor de berekeningen van de geplande scenario's voor het jaar 2040 is er uitgegaan van onveranderd baangebruik en quasi gelijke verdeling van de bewegingen over de periodes dag/avond/ nacht.

Het hoofdstuk geluid in het project-MER beschrijft de scenario's als volgt:

"In scenario OB2 wordt uitgegaan van een optimistische groei per jaar, binnen de huidige milieuruimte. Het aantal vliegbewegingen in 2030 stijgt met 17%, het aantal passagiers met 22%. Er is een relatief sterke stijging van het cargovolume in 2023 verondersteld, nl. een toename van 12 keer het volume van 2019.

In scenario OB3 wordt uitgegaan van een basis groei binnen de milieuruimte. Het aantal vliegbewegingen in 2030 stijgt met 9,5%, het aantal passagiers met 11,5%. Er is een relatief sterke stijging van het cargovolume in 2023 verondersteld, nl. een toename van 9 keer het volume van 2019."

In het MKBA werden bij de uitwerking van de verschillende scenario's ook tussentijdse cijfers gebruikt, zo onder meer 2030 (conform figuur I-1 in het project-MER overgenomen uit het MKBA).

Het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de L_{den} -contour van 55 dB(A) (op basis van bevolkingsgegevens 2022) bedraagt (tegen 2040):

- voor scenario OB2: 2.977
- voor scenario OB2bis: 2.982
- voor scenario OB2bis+: 2.991
- voor scenario OB3: 2.499
- voor scenario OB3bis: 2.505.

Vergelijk met de actuele situatie 2019: 181 potentieel sterk gehinderden.

In alle scenario's ligt het aantal potentieel sterk gehinderden sterk onder de vooropgestelde drempelwaarde van 7.120 en ruim boven de actuele situatie. Wat de omwonenden nu ervaren is een geluidsbelasting, die actueel een factor 40 lager ligt dan wat de huidige vergunning toelaat. Het is hierbij evident dat een identieke drempelwaarde (van 7.120) geen goede maatstaf zou zijn voor een toekomstige vergunning, ze staat niet in verhouding met het verwachte aantal vliegtuigbewegingen. Hoogstens zal steeds kunnen bevestigd worden dat er telkens ruim onder de drempelwaarde wordt geëxploiteerd.

Dit maakt (nogmaals) duidelijk dat het opvullen van de actuele (geluids)gebruiksruimte binnen de bestaande vergunning (zoals indertijd gehanteerd in het MKBA) voor de luchthaven Oostende vanuit milieu-oogpunt geen zorgvuldig gewikt en gekozen criterium was.

Ten opzichte van de geluidsberekeningen op basis van het groeiscenario OB2bis betreft de toename van het aantal potentieel sterk gehinderden een factor 16,5. Een drempelwaarde die nauwer in relatie staat tot de prognoseberekeningen van het vliegverkeer verdient de voorkeur. Het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de L_{den} -geluidscontour van 55 dB(A) dat correspondeert met de geluidscontourberekeningen op basis van het groeiscenario OB2bis,

genereert een drempelwaarde van maximaal 2.982 personen. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning. De berekeningen gebeuren hierbij steeds aan de hand van het bevolkingsbestand van 1 januari 2022. De geluidscontouren, de berekening hiervan en de gegevens van het geluidsmeetnet worden jaarlijks door de exploitant bezorgd aan het CBS van Oostende en Middelkerke en de afdelingen GOP, Handhaving en Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning van het Departement Omgeving.

Vanaf 80% invulling (namelijk 2.386 potentieel sterk gehinderden in de L_{den} 55 dB(A) geluidscontour) treedt een kwartaalopvolging in voege. Per kwartaal wordt dan een monitoring opgesteld met als doel:

- in hoeverre de werkelijke totale hoeveelheid geluid, op basis van het tot dan gerealiseerde vliegverkeer, overeenkomt met de vooraf verwachte totale hoeveelheid geluid;
- in hoeverre de werkelijke totale hoeveelheid geluid vermeerderd met de nog verwachte hoeveelheid geluid binnen de passende hoeveelheid geluid blijft.

Dit door middel van een rekenblad dat ter beschikking wordt gesteld aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving met minstens:

- een tabblad waarin de verkeersgegevens (bestaand uit gerealiseerd verkeer en/of verkeer zoals vastgesteld in de prognose) kunnen worden ingeladen;
- een dashboard met daarin verschillende (visuele) indicatoren voor:
 - o de gerealiseerde hoeveelheid geluid, waarbij een uitsplitsing gemaakt kan worden naar vluchtsoort, vliegtuigtype, etmaalperiode en maand;
 - o de ontwikkeling van de hoeveelheid geluid per maand, zowel totaal als per vluchtsoort en baanrichting;
 - o de ontwikkeling van de hoeveelheid geluid ten opzichte van de totaal verwachte hoeveelheid geluid en de passende hoeveelheid geluid (het geluidsbudget), zowel totaal als per vluchtsoort en baanrichting.

Dit rekenblad komt tot stand op basis van de aannames van het project-MER PR3523, aanvullingen, correcties en aanpassingen aan dit rekenblad kunnen slechts aanvaard worden indien deze goedgekeurd zijn door een geluidsdeskundige en volgens de methodologie vermeld in ECAC Doc. 29 4 e editie of nieuwe versies hiervan. Het gebruik van gespecialiseerde software voor de berekening van punt 1) en 2) is ook toegestaan, mits voldaan is aan de opgesomde functionaliteiten.

Dit wordt eveneens opgenomen in de voorwaarden.

Gezien er veel bezwaren zijn over geluidshinder van helikoptervluchten, is het aangewezen dat het aantal bewegingen van helikoptervluchten, samen met de klachten over de helikoptervluchten apart beschreven/gemonitord wordt en jaarlijks gerapporteerd wordt aan de leden van de monitoringscommissie. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Deze voorwaarde is eveneens opgenomen in het monitoringsplan 'Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924...pdf'.

Opvolgen aantal gehinderden

In de Environmental Noise Guidelines for the European Union (2018) van de WHO wordt aangegeven dat blootstelling aan geluid van vliegverkeer geassocieerd is met verschillende hinder- en psychosomatische effecten (zie ook onder 'impact luchtgeluid op gezondheid'). Gelet op de vergunning voor onbepaalde duur is het aangewezen om te voorzien in een jaarlijkse berekening en opvolging van het aantal ernstig gehinderden en aantal slaapverstoorden (volgens de WHO).

Het begrip 'ernstig gehinderden' komt overeen met de definitie van de WHO-Noise Guideline die zegt dat er volgens de dosis-effectrelatie nog 10% van de bevolking ernstig gehinderd is

(dus met negatieve gezondheidseffecten) bij een $L_{den} > 45$ dB(A). 'Ernstig slaapverstoorden' komt overeen met de definitie van de WHO-Noise Guideline die zegt dat er volgens de dosis-effectrelatie nog 10% van de bevolking ernstig slaapverstoord is bij een $L_{night} > 40$ dB(A).

Zo staat in het monitoringsplan opgenomen dat er jaarlijks geluidscontouren (L_{day} , $L_{evening}$, L_{night} , L_{den}) zullen bepaald worden voor het voorbije jaar volgens artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM, evenals het aantal potentieel sterk gehinderden (via L_{den}).

Bijkomend worden jaarlijks ook de geluidscontouren voor $L_{den} > 45$ dB(A) (hinder) en $L_{night} > 40$ dB(A) (slaapverstoring) bepaald waarbij het aantal potentieel ernstig gehinderden bij $L_{den} > 45$ dB(A) en het aantal ernstig slaapverstoorden bij $L_{night} > 40$ dB(A), wordt opgesplitst per gemeente/stad, en wordt bepaald door het toepassen van de dosis-effectrelatie volgens de formule aangegeven in de WHO-richtlijn (en opgenomen in de richtlijnen Mens-gezondheid). Hierbij wordt ook elke vijf jaar de contour voor slaapverstoring (L_{night} 40 dB) en hinder L_{den} 45 dB berekend en wordt deze weergegeven in relatie tot deze contour van het referentiejaar 2019 en deze voor het prognosejaar 2040. Zodoende wordt de evolutie van de vlootvernieuwing doorgerekend daar deze bepalend is voor de dalende trend qua slaapverstoring voor omwonenden. Wanneer de aannames en prognoses uit het project-MER in relatie tot het reële aantal vliegtuigbewegingen (ten opzichte van de aannames in het scenario OB2bis+) niet bevestigd kunnen worden in de realiteit, wordt een actieplan inclusief timing met bijkomende maatregelen voorzien. Deze contour / dit rapport wordt ter informatie aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving en het Departement Zorg bezorgd. Dit gebeurt een eerste maal uiterlijk 5 jaar na vergunningverlening.

Tenslotte worden jaarlijks de frequentiecontouren bepaald voor 60 dB(A) en 70 dB(A) voor de dag (7u00 - 19u00), avond (19u00 - 23u00) en nacht (23u00 - 7u00), met aanvullend een aanduiding van de frequenties waarbij 60 en 70 dB(A) overschreden worden en eveneens met aanduiding van de maximale geluidspieken (L_{Amax}) die waargenomen worden voor de verschillende periodes (dag, avond, nacht). Wanneer men vaststelt dat er een uitbreiding is van het aantal ernstig gehinderden of het aantal overschrijdingen van $L_{Amax} > 60$ dB(A), moet men de oorzaak onderzoeken en de rapportage koppelen aan een actieplan met milderende maatregelen.

De geluidscontouren en het algemeen actieplan met het voortgangsrapport worden daarnaast jaarlijks door de exploitant in digitale vorm bezorgd aan de monitoringscommissie (zie verder onder 'Monitoring').

Bovenstaande is eveneens opgenomen in het monitoringsplan 'Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924...pdf' en wordt ook verankerd in de voorwaarden van de vergunning.

Trainingsvluchten

Volgens de Visienota 2040 van de Vlaamse overheid blijven de drie Vlaamse regionale luchthavens belangrijk voor het aanbieden van voldoende capaciteit voor trainingsvluchten. In het aanvraagdossier wordt het belang van de trainingsvluchten gemotiveerd, opdat er steeds kan worden voldaan aan de vraag naar trainingsvluchten en de instroom van nieuwe piloten. In samenspraak met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken werd het maximaal aantal bewegingen dat tot op heden van toepassing is voor de luchthaven Oostende – Brugge, ook in de geplande situatie behouden (20.000 bewegingen per jaar – scenario OB2bis).

In het advies van 4 september 2024 van de afdeling GOP van het Departement Omgeving en het advies van 9 september 2024 van het Departement Zorg worden voorwaarden voorgesteld

met betrekking tot trainingsvluchten. Hierin worden onder meer beperkingen opgelegd op het aantal trainingsvluchten en de tijdstippen wanneer deze mogen uitgevoerd worden. Door de afdeling GOP wordt tevens een beperking opgelegd waarbij het aantal vliegbewegingen voor trainingsvluchten voor toestellen van meer dan 6 ton beperkt is tot maximaal 1.000 bewegingen per jaar.

Op 9 september 2024 werd door de aanvrager een replieknota opgeladen op het Omgevingsloket waarin men bijkomend motiveert dat er op dit moment veel vraag is naar opleiding en trainingsvluchten voor piloten in de algemene markt. Aangezien grote luchthavens gesatureerd raken, is de vraag voor trainingen de laatste jaren toegenomen op regionale luchthavens. Op basis van de vraag binnen de luchtvaartsector en de groei inzake bewegingen/activiteiten op de luchthaven Oostende - Brugge is er een sterke noodzaak om meer trainingen met grote toestellen te faciliteren. Het verschil in geluidsimpact werd berekend en ingeschat in scenario OB2bis+ en omvat 9 bijkomende sterk gehinderde personen (stijging van 2.982 naar 2.991). De impact van 2.000 trainingsbewegingen is hierdoor zeer beperkt. Er wordt gevraagd om de voorgestelde voorwaarden in die zin aan te passen, waarbij ook verwezen wordt naar het monitoringsplan en de hieromtrent voorafgaandelijk gemaakte afspraken met VMM en Departement Zorg.

Op basis hiervan wordt onderstaande voorwaarde met betrekking tot trainingsvluchten opgenomen:

Het totaal aantal bewegingen voor training wordt beperkt tot maximaal 20.000 bewegingen per jaar. Elke individuele touch-and-go (T&G) wordt als 2 bewegingen beschouwd.

Het aantal trainingsvluchten tijdens de avond (19u00 – 22u00 LT) wordt beperkt tot 1.000 bewegingen per jaar en dit enkel met toestellen van maximaal 6 ton. Deze trainingsvluchten tijdens de avond vinden niet plaats in juli en augustus.

Gedurende de dag (7u00 – 19u00 LT) kunnen 19.000 bewegingen per jaar plaatsvinden, inclusief 2.000 bewegingen per jaar met grote toestellen (> 6 ton MTOW). Deze individuele toestellen beschikken over een maximale QC van 12. Militaire trainingsvluchten maken geen deel uit van de 2.000 bewegingen en zijn vrijgesteld van de individuele QC-verplichtingen.

In juli en augustus worden geen trainingsvluchten toegelaten met toestellen van > 6 ton MTOW op zaterdag. De kleine toestellen (< 6 ton MTOW) worden dan enkel toegelaten tijdens de daguren (7u00 – 19u00 LT).

Op zon- en feestdagen zijn er geen touch-and-go en trainingsvluchten toegelaten.

Voor het uitvoeren van trainingsvluchten beschikken vliegtuigen met een opstijgmassa (MTOW – Maximum Take-Off Weight) kleiner dan 2.000 kg, al dan niet uitgerust met een geluidsdemper, over een geldig geluidscertificaat met de vermelding van een certificatieniveau dat kleiner dan of gelijk is aan 76 dB. Dit is vastgesteld volgens de certificatieprocedure van ICAO, bijlage 16, boekdeel 1, deel II. Deze beperking is niet van toepassing op militaire toestellen gezien zij niet onder de certificatie van ICAO vallen. Een uitzondering op de 76 dB wordt gemaakt voor toestellen van bestaande (momentopname 12 oktober 2023) home based vliegscholen, vliegclubs en concessiehouders. Gezien de lengte van de landingsbaan is een beperking van het geluidsniveau voor de uitvoering van circuitvliegen voor deze toestellen niet aantoonbaar. De desbetreffende geluidscertificaten van deze vliegtuigen, uitgegeven door de bevoegde nationale autoriteit DGLV, worden ter beschikking gehouden van de toezichthoudende Vlaamse Overheid.

Militaire toestellen voeren niet meer dan drie trainingsvluchten per dag uit.

Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit is voor trainingsvluchten, is beperkt tot maximaal vier.

Wanneer trainingsvluchten circuits vliegen met een T&G, worden de circuits vaker afgewisseld om de hinder te delen. Bij het uitwerken van deze circuits wordt er zoveel mogelijk getracht om zones te overvliegen met zo weinig mogelijk bewoning en dus zo min mogelijk gehinderden.

Verder wordt nog gewezen op het feit dat de eerste elektrische éénmotorige vliegtuigen voor trainingen tot 6 ton beschikbaar zijn. Echter is hun autonomie nog te beperkt om op een rendabele manier te worden ingezet. Gelet dat dit zonder meer een gunstige evolutie is in functie van het verminderen van geluidshinder en afname van de luchtemissies, is het van belang dat de luchthaven via haar beleid mee inzet op de elektrificatie van deze trainingsvluchten.

Nachtvluchten

De aanvraag motiveert het belang van vrachtluchten en wenst zich de komende jaren verder te ontwikkelen als vrachtluchthaven in overeenstemming met de Visienota van de Vlaamse regering. Deze zullen voor een groot deel in de nachtperiode plaatsvinden.

In navolging van de bestaande milieuvoorwaarden stelt de exploitant voor om te werken met een Quota Count korf om de geluidsemissie van het vliegverkeer op te volgen.

Sinds 2004 legt een bijzondere milieuvoorwaarde op om het nachtelijke vliegverkeer te monitoren aan de hand van de geluidscertificaten van de vliegtuigen. De geluidswaarden opgenomen in een geluidscertificaat worden gebruikt voor de berekening van de Quota Count (QC).

De QC wordt momenteel bepaald als volgt: $QC = 10^{[(G-85)/10]}$

met G = maatstaf voor het bij de landing of het opstijgen gemeten geluidsniveau uitgedrukt in EPN (dB);

en waarin G =

- voor elke landing: het gecertificeerde geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale landingsmassa gemeten op het naderingspunt, min 9 EPNdB;
- voor elke opstijging: de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale landingsmassa, conform de voorschriften van ICAO-bijlage 16.

EPN staat voor Effective Perceived Noise en is een maatstaf voor hinder.

Voor geluidscertificaten waar niet alle meetwaarden vermeld in de formule ontbreken, wordt de QC gelijkgesteld aan 1.

In 2004 werd deze milieuruimte gedefinieerd via een QC totaal voor vertrekkende toestellen van 25.100. Dit was 70% van het referentiejaar 1998.

In 2016 werd deze door de vergunningverlener verstrengd tot 12.960 voor alle toestellen. Telkens met een beperking in het aantal nachtelijke bewegingen en een maximale individuele QC van 12 per toestel (zie voor deze voorwaarde onder 'Historiek').

Op basis van de actuele gegevens (conform het aanvraagdossier/project-MER) bedroeg de QC_{totaal} (vertrekkende en opstijgende toestellen) voor de laatste jaren: 3.319,3 (2020), 3.435,4 (2021) 2.641,6 (2022) (ten opzichte van de toegelaten QC_{max} tussen 23u00 en 6u00: 12.960).

Het aantal toestellen met een QC_{max} tussen 12 en 26 bedroeg in die jaren: 42 (2020), 2 (2021), 0 (2022), 0 (2022).

Met huidige omgevingsaanvraag wenst de luchthaven gebruik te maken van de in 2004 gedefinieerde QC-korf van 25.100 voor alle vertrekkende toestellen (23u00 – 06u00). In de nieuwe vergunning zal deze QC korf echter gebruikt worden voor:

- de uitgebreide nacht (23u00 – 06u59) met een QC korf van 25.100 voor alle vertrekkende én aankomende toestellen;
- tussen 23u00 en 05u59 maximaal 12.960 QC voor alle vertrekkende én aankomende toestellen;
- voor elke individuele landing en vertrek tussen 23u00 en 06u59 geldt een maximale QC van 12.

De nacht zal nu duren van 23u00 tot 07u00 in plaats van 23u00 en 06u00 zoals opgenomen in de huidige vergunning. Dit is conform de WHO-richtlijnen (WHO, 2009, Night Noise Guidelines for EU), nu ook opgenomen in artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM, waar de indeling als volgt gedefinieerd is: dag (7u00 - 19u00), avond (19u00 - 23u00) en nacht (23u00 - 7u00).

De Visienota voorziet een toename van het aantal nachtelijke bewegingen tot 6.860, om zo de groei binnen de vrachtluchten te kunnen realiseren. Bij deze toekomstscenario's zal de luchthaven nog steeds het maximaal quotum van 12.960 kunnen respecteren binnen de quotum periode (23u00 - 05u59). Het project-MER vermeldt dat er in vergelijking met 2004 (de voorbije 20 jaar) er een grote verandering is in samenstelling van de vloot van de vrachtluchten, dat er veel stillere en zuinigere toestellen worden ingezet. Om te volgen met de vermelding dat "*deze evolutie zorgt ervoor dat men met de veel stillere en zuinigere toestellen de vooropgestelde groei kan realiseren binnen de afgebakende milieuruimte*". Dit is een correcte redenering voornamelijk in het geval dat de milieu(geluids)gebruiksruimte reeds maximaal wordt ingenomen. Dit is hier niet zo, de groei voor de luchthaven Oostende - Brugge kan in de eerste plaats binnen de actueel vergunde gebruiksruimte worden gerealiseerd, omdat deze dit nog toelaat.

Met betrekking tot nachtluchten wordt op basis van bovenstaande motivering volgende voorwaarde opgenomen:

De totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende en aankomende vliegtuigen (maximale QC korf) tussen 23.00 uur en 06.59 uur mag nooit meer bedragen dan 12.960. Voor elke individuele landing en vertrek tussen en 23u00 uur en 6u59 geldt een maximale QC-waarde van 12.

De QC (Quota Count) wordt bepaald als volgt: $QC = 10^{[(G-85)/10]}$

met G = maatstaf voor het bij de landing of het opstijgen gemeten geluidsniveau uitgedrukt in EPN (dB); waarin G =

- voor elke landing: het gecertificeerde geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale landingsmassa gemeten op het naderingspunt, min 9 EPNdB;
- voor elke opstijging: de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale landingsmassa, conform de voorschriften van ICAO bijlage 16.

Ter opvolging van de QC korf moet er op jaarbasis een overzicht van de vliegbewegingen tijdens de nacht per vliegtuigtype met bijhorende QC-waarde en totale hoeveelheid vertrekkende vliegtuigen bezorgd worden aan de vergunningverlenende overheid alsook aan de afdeling Handhaving en de afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning van het Departement Omgeving. Jaarlijks worden de overzichten ook besproken in de monitoringscommissie waar VMM, het Departement Zorg, de afdeling Handhaving en de afdeling GOP van het Departement Omgeving vertegenwoordigd zijn.

In de periode tussen 23u00 en 07u00 is landen en opstijgen van burgerlijke subsonische straalvliegtuigen mogelijk mits die voldoen aan: ofwel uitgerust zijn met motoren met een omloopverhouding van drie of meer, die voldoen aan de normen van de derde uitgave (1993) van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart of aan strengere normen; ofwel oorspronkelijk, zonder gerectificeerd te zijn, voldoen aan bovenstaande normen of strengere normen.

Een uitzondering wordt voorzien voor niet-betalende humanitaire vluchten, militaire vluchten en vluchten van algemeen belang. Voor dit type vluchten was de maximale QC-waarde tot op heden niet van toepassing.

Om de hinder voor de omwonenden te beperken tijdens de nacht wordt er gebruikgemaakt van een preferentieel baangebruik (Preferential Runway System (PRS)) tussen 22u00 en 08u00 (lokale tijd). Wanneer de dwarswindcomponent (inclusief rukwinden) niet meer is dan 15 KT, of de staartwindcomponent (inclusief rukwinden) niet meer is dan 5 KT, het verkeer het toelaat én met toestemming van de gezagvoerder; dan wordt RWY 26 gebruikt voor de start en RWY 08 voor de landing. Enkel als aan de voorwaarden voldaan is, zal de PRS worden toegepast. Dit wordt eveneens opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Gelet op de nabijheid van de Noordzee is het baangebruik van groot belang. Het baangebruik bepaalt immers of al dan niet over de zee geland of opgestegen wordt. Dit heeft logischerwijs een grote invloed op het aantal overvlogen inwoners. Bij gebruik van baan 08 wordt opgestegen richting Oostende (Stene) en geland over zee (via Middelkerke), bij gebruik van baan 26 landen vliegtuigen over Oostende (Stene) en vertrekken vliegtuigen richting Noordzee (en overvliegen inwoners in Middelkerke). De PRS kan enkel toegepast worden indien aan alle geldende voorwaarden is voldaan. In 2022 werd het systeem van preferentieel baangebruik (Preferential Runway System, PRS) dat 's nachts op de internationale luchthaven van Oostende-Brugge van kracht is, voor 75,5% van de vertrekkende vluchten en voor 59,6% van de aankomende vluchten nageleefd, omdat aan de vooropgestelde voorwaarde werd voldaan. In totaal maakte 68% van de bewegingen gebruik van het PRS.

Air-shows

Het organiseren van air-shows is verboden. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Grondgeluid

Het grondgeluid omvat alle geluid geproduceerd door activiteiten in en rond gebouwen, het verkeer op de luchthaven en het geluid van vliegtuigen van tot op het moment van opstijgen of vanaf het moment van landen, alsook het proefdraaien. Deze hinder is meer geconcentreerd en beperkter in omvang dan de geluidshinder van de landende en opstijgende vliegtuigen. Grondgeluid is beter beheersbaar door middel van afscherming, door bijvoorbeeld de opstelling van installaties binnen in een gebouw of het gebruik van geluidsschermen.

In het project-MER wordt in het hoofdstuk geluid aangehaald dat de bepalingen van hoofdstuk 4.5 van titel II van het VLAREM (Beheersing van geluidshinder) niet van toepassing zijn voor inrichtingen van rubriek 57, tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning.

Deze bepaling komt er na overleg met de verschillende Vlaamse luchthavens, waarbij een nota opgemaakt werd met betrekking tot de interpretatie van VLAREM-rubriek 57 met betrekking tot grondgeluid (3 juni 2022). De inhoud van deze nota werd goedgekeurd door het Departement Omgeving, zodat de aanpak consistent blijft voor alle Vlaamse luchthavens. Hierin werd opgenomen dat ook alle gebouwen, installaties en materieel nodig om vliegtuigen veilig te doen landen, vertrekken en te laten taxiën onderdeel uitmaken van het begrip 'Aerodrome' en bijgevolg dus ook behoren tot rubriek 57 'Vliegvelden'. Het betreft hier volgende activiteiten

welke dus onder rubriek 57 vallen en niet getoetst moeten worden aan de algemene richtwaarden voor geluid:

- Taxiën, reverse thrust, warmdraaien;
- Auxiliary Power Unit (APU) -Ground Power Unit (GPU) - Air Starter unit (ASU);
- Proefdraaien;
- Grondoperaties voor de veiligheid van het vliegverkeer.

In de toekomstige scenario's wijzigt er niets aan deze grondactiviteiten in termen van geluidsniveau, echter zal wel de frequentie ervan toenemen.

Wat betreft taxiën is dit op de luchthaven Oostende - Brugge zeer beperkt, gezien de compacte ruimte-inname zijn de taxiroutes zeer kort en is de taxitijd in wezen beperkt tot een 5-tal minuten. In de toekomst zal er gekeken worden naar de mogelijkheden met betrekking tot elektrisch taxiën, wanneer de technologie dit toelaat, om de emissies te verminderen.

Wat betreft APU-GPU: in principe start elke jet op met behulp van zijn APU, met soms beperkte bijstand van een GPU. In de toekomst zal er enkel nog elektrische GPU in gebruik zijn. Het APU-beleid van de luchthaven zal ertoe leiden dat de impact van deze grondoperaties zal afnemen.

Het proefdraaien van vliegtuigmotoren vindt plaats in de dagperiode (9u00 - 18u00 conform het project-MER). Er wordt hierbij de aanname gemaakt dat voor full power proefdraaien van 1 uur en 34 minuten (actueel - over één jaar) zal uitbreiden naar 3 uur en 38 minuten in de toekomst (scenario OB2bis+). Verder wordt de aanname gemaakt dat testen op lager vermogen (idle testen) van 7 uur en 31 minuten (verdeeld over één jaar) zullen toenemen naar 17 uur en 26 minuten (scenario OB2bis+). In de uitgebrachte adviezen van de afdeling GOP van het Departement Omgeving en het Departement Zorg wordt voorgesteld om het tijdsvenster tijdens hetwelk het proefdraaien kan plaatsvinden te beperken tussen 9u00 en 16u00 en uit te sluiten op zon- en feestdagen. Verder wordt aangegeven om het full power proefdraaien enkel plaats te laten vinden op de geselecteerde locaties A (aan de noordkant van het terrein) en M (aan de oostzijde van het terrein nabij apron 1). De Idle testen op een lager vermogen mogen plaatsvinden op de standplaats.

Op 9 september 2024 werd door de aanvrager een replieknota opgeladen op het Omgevingsloket waarin gevraagd wordt om deze voorwaarden te herformuleren, zodat onduidelijkheden weggenomen worden en er enige flexibiliteit wordt ingebouwd ten aanzien van de locaties voor proefdraaien. Deze locaties kunnen hierbij wijzigen doorheen de tijd indien operaties veranderen of om bepaalde hinder weg te nemen. Dit wordt aanvaardt.

Als voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen dat het fullpower proefdraaien plaatsvindt op de geselecteerde locaties A (aan de noordkant van het terrein) en M (aan de oostzijde van het terrein nabij apron 1). Tijdelijke uitzonderingen op de geselecteerde locaties zijn mogelijk na kennisgeving aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving met vermelding van de nieuwe locatie en de periode waarop de wijziging van toepassing is.

Proefdraaien kan enkel op maandag tot en met zaterdag tussen 9u00 en 18u00 (lokale tijd). Proefdraaien na een gepland onderhoud wordt steeds overdag uitgevoerd. Home based operatoren kunnen vijf uitzonderingen aanvragen per semester om te proefdraaien buiten de toegelaten tijdstippen, maar is verboden op zondag voor geplande onderhoudsactiviteiten.

De locaties voor het full power proefdraaien worden opgenomen in het AIP en optimalisaties worden toegelicht aan de monitoringscommissie. Jaarlijks moeten de uitzonderlijke proefdraaisessies buiten de toegelaten tijdstippen gemeld worden aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Het register met de powertesten is beschikbaar voor de toezichthoudende overheid.

In het monitoringsplan zijn eveneens operationele maatregelen opgenomen om grondgeluid te milderen. Het betreft volgende zaken:

- elektrificatie van grondmaterieel waar mogelijk;
- implementatie eGPU of walstroom tegen 2030;
- implementatie PCA tegen 2030;
- heli's: powertesten en Hoovering gerelateerd aan geplande onderhoudsactiviteiten enkel van maandag tot vrijdag tussen 9u00 – 18u00 LT (eventuele uitzondering bij urgente technische ingrepen voor een geplande vlucht);
- opvolging van het aantal Heli-testen en -bewegingen.

De implementatie van deze operationele maatregelen zullen bijgevolg ook opgevolgd worden door de monitoringscommissie.

Tenslotte is het aangewezen dat controles/inspecties voor vertrek, waaronder ook engine/power checks vallen, uitgevoerd worden op de zones die vermeld staan in de AIP met het doel de hinder voor de buurtbewoners te beperken. Eventuele aanpassingen ter optimalisatie worden toegelicht aan de monitoringscommissie. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Stationaire bronnen

Het betreft een aantal stationaire bronnen op het terrein zelf (condensators, transformatoren) met relatief beperkte geluidsvermogens, waarvan uit de modelberekeningen blijkt dat er geen overschrijding is van de VLAREM-geluidsnormen.

Geluidsmmeetnet

Daarnaast beschikt de luchthaven ook over een eigen geluidsmmeetnet Casper met 4 vaste meetposten. Dit geluidsmnet is een vaste meerwaarde in het kader van monitoring en het is dan ook aangewezen dat deze operationeel blijft. Analyse van meetgegevens uit het geluidsmmeetnet laat in het bijzonder ook toe de geluidsbelaasting van individuele vliegbewegingen (toestellen) na te gaan.

Conclusie geluid en trillingen

Een luchthaven zal steeds zorgen voor een mate van geluidshinder, deze appreciatie van hinder is bovendien persoons-, locatie- en tijdsgebonden. Een nulhinderscenario is niet mogelijk, en bovendien ook niet de bedoeling van de wetgever, dit door expliciet te stellen in artikel 5.57.1.1 van titel II van het VLAREM dat de bepalingen van hoofdstuk 4.5 van titel II van het VLAREM (Beheersing van geluidshinder) niet van toepassing zijn.

De luchthaven kan exploiteren binnen de grenzen van de bestaande toegekende geluidsruimte waarmee de onderzochte scenario's rekening houden, mits het naleven van de opgelegde voorwaarden in de vergunning. De opgelegde voorwaarden zijn een antwoord op de vele voorwaarden die werden voorgesteld in de uitgebrachte adviezen en de vele bezwaren rond het reduceren van geluidshinder. Er wordt ingestemd met scenario OB2bis+.

Met het monitoringsplan wordt een gedetailleerde monitoring voorzien op vlak van geluidshinder, zodat de verwachte evoluties in de vlootvernieuwing en de structurele en operationele aanpassingen die de geluidshinder zouden beperken, ondanks de geplande toename in capaciteit van de luchthaven in de toekomst, kunnen opgevolgd worden. Deze monitoring is voorzien van een jaarlijkse rapportering waarbij afgetoetst wordt aan gezondheidkundige toetsingswaarden en gekoppeld wordt aan actieplannen wanneer blijkt dat de geplande doelen (en richtwaarden) niet gehaald worden en de geldende normen en advieswaarden overschreden worden.

Lucht

Beleidsmatige randvoorwaarden voor luchtbeleid

In oktober 2019 werd het 'Vlaams luchtbeleidsplan 2030' voor Vlaanderen door de Vlaamse regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat vooral de pollutanten NO₂, NH₃ en fijn stof moeten gesaneerd worden om tot een situatie te komen waarbij luchtverontreiniging geen negatieve impact meer heeft op mens en milieu. Uit het voortgangsrapport over het luchtbeleidsplan 2030 blijkt dat in 2019 transport voor 61% bijdraagt tot de Vlaamse NO_x-uitstoot waarvan 14% voor de luchtvaart en 30% voor wegverkeer.

Eén van de maatregelen die opgenomen is in het luchtbeleidsplan heeft betrekking op het maken van weloverwogen keuzes rond verkeersgenererende projecten. Wanneer verkeersgenererende projecten worden toegelaten, is het belangrijk de nodige maatregelen te voorzien om een duurzame en milieuvriendelijke mobiliteit te garanderen.

Met betrekking tot de niet voor de weg bestemde mobiele machines, formuleert het luchtbeleidsplan 2030 het volgende:

“Voor de motoren van deze machines gelden Europese normen voor verschillende pollutanten (vergelijkbaar met de normen voor het wegverkeer). Sinds 1 januari 2014 geldt fase IV. Verordening 2016/1628 van 14 september 2016 voorziet eveneens een verdergaande emissiereductie in deze sectoren. Vanaf 1 januari 2019 en 2020 (afhankelijk van de vermogensklasse) geldt fase V waardoor de emissie van fijnstofdeeltjes zal verminderen.”

De emissies van vliegtuigen worden in belangrijke mate beïnvloed door internationale normen, vastgelegd door ICAO. Zo werd er in 2017 een eerste emissienorm vastgelegd voor nvPM die gelden voor passagiersvliegtuigen die in productie zijn vanaf 1 januari 2020. Deze nvPM zijn een onderdeel van UFP's, waar op het moment nog veel wetenschappelijke onzekerheden over bestaan.

Naast het 'Vlaams luchtbeleidsplan 2030' is ook het 'Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021 - 2030', een belangrijk initiatief waarbij doelstellingen zijn geformuleerd wat betreft daling van de emissie van broeikasgassen, voor de sectoren welke niet gecapteerd worden door het ETS, waarbij transport 85% van het geheel uitmaakt.

Tenslotte wenst de Vlaamse overheid met 'Op weg naar een veilig Vlaanderen voor zeer zorgwekkende stoffen', een langetermijnvisie en actieplan om vervuilende stoffen in onze omgeving te weren en te saneren, tegen 2050 de verontreiniging met zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) van lucht, water en bodem terugbrengen, zodat er sprake is van aanvaardbare risico's voor mens en omgeving. Naast humane biomonitoring (chemische stoffen meten in de mens) moet er ingezet worden op verplichte inventarisatie, luchtmetingen zowel op het terrein als in de directe omgeving, rapportering van de aanwezigheid en uitstoot van ZZS door bedrijven en relevante sectoren.

Relevante luchtmissies

De effecten naar het compartiment lucht vanwege de exploitatie van de luchthaven, kunnen onderverdeeld worden in drie categorieën, met name de effecten van luchtverkeer, de effecten van wegverkeer en de effecten afkomstig van activiteiten aan de grond op het luchthaventerrein (zowel vaste installaties als specifieke airside voertuigen, alsook diffuse emissies vanwege de opslag van bepaalde stoffen).

Voor de lokale effecten van het luchtverkeer worden in het project-MER de emissies meegenomen van de volledige LTO-cyclus, met name het Landen, Taxiën en Opstijgen. De LTO-cyclus wordt beschouwd als de beweging onder een hoogte van 3.000 voet (914,4 meter).

De cruise-emissies van vluchten hoger dan 3.000 voet worden niet mee beschouwd in het project-MER. Deze emissies vinden op een grotere afstand plaats (> 8 km). Om de impact van de luchthaven in kaart te brengen biedt dit geen meerwaarde. Volgens het project-MER beperkt

de mengzonelaag zich gemiddeld tot 3.000 voet. Een impactberekening boven de 3.000 voet is bijgevolg niet mogelijk. Voor de (trainings-)vluchten die hun vlucht of circuit dichtbij de luchthaven uitvoeren en onder de 3.000 voet blijven, worden de cruise-emissies wel meegenomen en gemodelleerd.

Wegverkeer heeft sterk lokale effecten in de onmiddellijke nabijheid van wegen. De effecten van de vaste installaties (puntemissies, airside-verkeer en diffuse emissies vanwege opgeslagen stoffen) zijn eveneens zeer lokaal.

Impact op gezondheid

NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzeen en SO₂

Voor NO₂, PM₁₀, en PM_{2,5} heeft de WHO gezondheidkundige grenswaardes vastgelegd, gebaseerd op epidemiologische studies. Fijn stof geeft aanleiding tot gezondheidseffecten na inhalatie, zowel op korte als op lange termijn. Kwetsbare groepen zijn ouderen, kleine kinderen en personen met hart-, vaat- of longaandoeningen. Verscheidene studies verbinden acute blootstelling aan fijn stof van PM₁₀ en PM_{2,5} met vervroegd overlijden van voornamelijk ouderen met hart- en longproblemen. Bij kinderen vermindert fijn stof de longfunctie bij TSP (totaal stof)-concentraties boven de 180 µg/m³ of wanneer er meer dan 110 µg/m³ inadembare deeltjes (PM₁₀) zijn. Fijn stof is ook op langere termijn ongezond. De WHO meldt een verminderde longfunctie en een stijgend aantal chronische luchtwegaandoeningen, zoals bronchitis en emfyseemastma. De WHO en andere onderzoeksinstellingen schatten dat de levensduur met één tot drie jaar verkort.

In het project-MER werd aan deze gezondheidkundige advieswaarden afgetoetst (en besluit men dat de negatieve effecten van het project grotendeels gekoppeld zijn aan de emissies van het vliegverkeer).

De NO₂-immissiekwaliteit in kalenderjaar 2019 ligt ter hoogte van receptorpunten 1, 2 en 3 tussen 80 - 100% van de GAW. Ter hoogte van de overige receptorpunten is de immissiekwaliteit lager dan 80% van de GAW. Voor NO₂ werd er een bijdrage van het project berekend van 14,19% van de GAW (> 1% van de GAW). Indien rekening wordt gehouden met de NO₂-immissiekwaliteit in kalenderjaar 2019 wordt de NO₂-bijdrage van LEM Oostende - Brugge in scenario OB2bis+ als aanzienlijk negatief beoordeeld ter hoogte van receptorpunt 2 (beoordelingsscore -3). Ter hoogte van de overige receptorpunten wordt maximaal een beperkt negatief effect berekend (beoordelingsscore -2).

De PM₁₀-immissiekwaliteit in kalenderjaar 2019 is ter hoogte van receptorpunten 1, 2 en 3 >100% van de GAW. Ter hoogte van de overige receptorpunten ligt de immissiekwaliteit in kalenderjaar 2019 tussen de 80 - 100% van de GAW. De PM_{2,5}-immissiekwaliteit ligt, ter hoogte van de beschouwde receptorpunten, hoger dan de GAW (>100%) in kalenderjaar 2019. De berekende bijdrage van het project voor PM₁₀ is 0,43% (< 1%). In scenario OB2bis+ wordt de PM₁₀-bijdrage van LEM Oostende - Brugge maximaal beoordeeld als een beperkt negatief effect (beoordelingsscore -1). De berekende bijdrage van het project (scenario OB2bis+) voor PM_{2,5} is 1,42%. Voor de parameter PM_{2,5} geldt er maximaal een negatief effect (beoordelingsscore -2).

In scenario OB2bis+ wordt ter hoogte van twee woningen voor benzeen een bijdrage berekend die groter is dan de waarde van 0,038 µg/m³, wat overeenkomt met een bijkomend kankerrisico van 10⁻⁶. Conform het beoordelingskader van het richtlijnsysteem mensgezondheid wordt deze bijdrage, gelet op de achtergrondconcentratie, beoordeeld als een negatief effect (beoordelingsscore -2). Ter hoogte van de overige woningen worden de bijdragen maximaal als een beperkt negatief tot verwaarloosbaar effect beoordeeld.

De SO₂-immissiekwaliteit in de actuele situatie (2019) ligt ter hoogte van de beschouwde receptorpunten lager dan 80% van de GAW. Voor SO₂ wordt er een bijdrage van 1,73% berekend. Ter hoogte van bewoning wordt maximaal een beperkt negatief effect berekend (beoordelingsscore -1).

Het is aangewezen dat de monitoring van NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzeen en SO₂ opgenomen wordt in de vergunning, met name in het monitoringsplan (zie ook verder onder 'Lucht' en 'Monitoring').

Ultrafijn stof (UFP) en elemental carbon (EC)

Ondanks dat er nog geen erkende gezondheidkundige advieswaarden bestaan voor UFP en elemental carbon (EC), is er meer en meer bewijs van mogelijke schadelijke gezondheidseffecten van UFP (en EC). Door hun geringe grootte zouden UFP-deeltjes dieper in de longen en verder in het lichaam in de bloedsomloop, de hersenen, etc. kunnen doordringen dan de grovere partikels en kunnen zij daar door hun grote oppervlakte-volume verhouding via toxische stoffen op hun oppervlak (zoals bijvoorbeeld PAK's) schadelijke gezondheidseffecten veroorzaken (Seaton *et al.*, 1995 Particulate air pollution and acute health effects). Bovendien tonen wetenschappelijke studies aan dat vliegverkeer een belangrijke bron is van UFP-emissies (meer bepaald de kleinere fracties 10 - 20 nm) in de omgeving van luchthavens (Bendtsen *et al.*, 2021, Peters *et al.*, 2016, Lefebvre *et al.*, 2019). Het belang van UFP-emissies van luchthavens wordt meer en meer ingezien en recent ook onderzocht – maar is het vooralsnog onmogelijk hier een kwantitatieve dosis-effectrelatie te gebruiken. Onderzoek toont bijvoorbeeld aan dat de toxische (kankerverwekkende) PAK's deel uitmaken van UFP van vliegverkeer. Dit jaar werd er een rapport uitgebracht waar meer in staat over deze stand van zaken van het onderzoek naar UFP vliegverkeer en gezondheidseffecten (door de partnerorganisatie Milieugezondheidszorg in opdracht van Departement Zorg).

Voor UFP heeft de WHO (voorlopig) geen gezondheidkundige grenswaarden opgesteld, omdat de epidemiologische evidentie niet sterk genoeg is om air quality guidelines voor UFP af te leiden. Evenwel vermeldt WHO (2021) dat er voldoende evidentie is om 'good practice statements' rond UFP af te leiden, en beveelt aan om een onderscheid te maken tussen hoge en lage PNC-waarden, en vanaf hoge PNC-waarden beslissingen te nemen in verband met UFP-broncontrole. WHO (2021) beschouwt hierbij blootstellingsniveaus boven 10.000 deeltjes/cm³ (daggemiddelde) en 20.000 deeltjes/cm³ (uurgemiddelde) als hoog in het Good practice statement report (World Health Organization, 2021). Deze niveaus zijn gebaseerd op PNC die hoger liggen dan men typisch kan verwachten in respectievelijk stedelijke achtergrondgebieden, en alle stedelijke micro-omgevingen. Deze waarden hebben echter geen gezondheidkundige onderbouwing. Gezien het onderzoek hierover volop lopende is, volgt Departement Zorg de stand van zaken hiervan nauw op.

Het is aangewezen dat de monitoring van UFP en EC opgenomen wordt in de vergunning, met name in het monitoringsplan (zie ook verder onder 'Lucht' en 'Monitoring').

Zeer zorgwekkende stoffen (ZZS)

Naast UFP (en EC) zijn Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS), vluchtige organische stoffen (VOS), en Polyaromatische koolwaterstoffen (PAK's) ook het vermelden waard in het belang van de volksgezondheid als potentieel relevante stressoren bij luchthavens die recent meer in de aandacht komen (Bendtsen *et al.*, 2021; Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens. TNO, 2023). Volgens een recent verkennend onderzoek in Nederland naar de emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) op relevante Nederlandse luchthavens werden de emissies van volgende stoffen geïdentificeerd als niet-verwaarloosbaar en dus mogelijk relevant: benzeen, formaldehyde, naftaleen, 1,3-Butadien, 1- methylnaftaleen, 2-methylnaftaleen, crotonaldehyde. Op isopropylbenzeen na overschrijden de uurgemiddelde emissies van de 8 onderzochte stoffen

de uurgemiddelde grens-massastroom zoals die gehanteerd wordt bij industriële inrichtingen in Nederland, wat een indicatie is dat de emissies zoals die voor luchthavens worden berekend niet verwaarloosbaar zijn. Via verspreidingsberekeningen waarin de emissie wordt omgerekend naar de concentratie buitenlucht zou volgens deze notitie een inschatting van mogelijke gezondheidseffecten kunnen worden bepaald (zie bron: Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens. TNO, 2023).

Het is aangewezen dat de monitoring van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) opgenomen wordt in de vergunning, met name in het monitoringsplan (zie ook verder onder 'Lucht' en 'Monitoring').

Lood

WHO en US EPA omschrijven lood als een toxisch metaal dat bij blootstelling negatieve gezondheidseffecten kan hebben op meerdere lichaamsfuncties, meer bepaald op het zenuwstelsel, de nierfunctie, immuunsysteem, ontwikkeling en voortplanting, en het cardiovasculair systeem. Vooral kinderen zijn kwetsbaar voor de blootstelling aan lood, met negatieve neurologische effecten zoals IQ-verlaging, leerproblemen en gedragsproblemen, zelfs bij een blootstelling aan relatief lage waarden kan er onomkeerbare schade optreden.

Aan het laagdrempelig toegankelijk zijn van loodhoudende brandstof komt met de EU-richtlijn REACH in 2025 een eind en wordt het gebruik van loodhoudende brandstof op Europees niveau aan banden gelegd. Het kan mogelijk belangrijk zijn om dan na te gaan dat dit verbod gerespecteerd kan worden (via monitoring). Sommige luchthavens kunnen namelijk afwijkingen aanvragen. Vliegtuigen die van buiten de EU komen, kunnen ondanks dit verbod bijvoorbeeld toch loodhoudende brandstof getankt hebben elders, en zo toch voor loodemissies zorgen. De luchthaven slaat zelf geen dergelijke brandstoffen op en heeft voor de omschakeling naar loodvrije brandstof enkel een sensibiliserende functie.

Vaste installaties

De aanvraag omvat de hernieuwing van een aantal stookinstallaties, alsook enkele koelinstallaties/compressoren en dieselnoodstroomgroepen.

Onder normale omstandigheden zijn er geen emissies van koelmiddelen naar de omgeving. Enkel bij de aanwezigheid van lekken zijn emissies mogelijk. De nodige periodieke controles worden uitgevoerd op deze koeltoestellen om de lektheid te garanderen. Naast de Europese verplichtingen conform de verordening (EU) nr. 2024/573 van het Europees Parlement en de Raad van 7 februari 2024 betreffende gefluoreerde broeikasgassen en tot wijziging van Richtlijn (EU) 2019/1937 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 517/2014 is titel II van het VLAREM van toepassing. De exploitant moet voor de vervanging van bestaande koelinstallaties of bij nieuwe koelinstallaties voor koelmiddelen bij voorkeur kiezen voor de meest milieuvriendelijke alternatieven (in functie van klimaatverandering). Hierbij wordt best een integrale benadering toegepast waarbij men ook rekening houdt met alle effecten van het beoogde koelmiddel (met in hoofdzaak het 'global warming potential' versus impact op de externe veiligheid).

Binnen de inrichting zijn er 6 gasgestookte installaties aanwezig (4 x 600 kW_{th}, 1 x 145 kW_{th} en 1 x 71 kW_{th}). Uit de emissiemetingen van 15 maart 2023, opgenomen in het aanvraagdossier, blijkt dat er wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden. De 2 overige installaties betreffen kleinere installaties met een thermisch vermogen kleiner dan 300 kW, zodat er geen verplichte emissiemetingen van toepassing zijn vanuit het VLAREM. De emissies van deze toestellen werden wel meegenomen in de globale evaluatie van de emissie en immissie in het project-MER.

De luchthaven beschikt zowel over batterijen als over dieselmotoren voor het voorzien van noodstroom. De emissies van deze noodstroomgroepen zijn verwaarloosbaar, gelet op het feit dat ze enkel in uitzonderlijke omstandigheden draaien, alsook op momenten dat deze getest worden.

Mobiliteit

Het aantal vliegbewegingen, verplaatsingen van werknemers, passagiers en goederenvervoer van en naar de luchthaven bepalen de grootte van de negatieve impact inzake uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de luchtkwaliteit ten gevolge van mobiliteit.

In het project-MER worden verschillende mobiliteitsscenario's onderzocht, waarbij zowel de effecten van de huidige verkeersgeneratie door de luchthavenactiviteiten als van de geplande scenario's ingeschat en beoordeeld worden. Uit het project-MER blijkt dat het geplande scenario OB2bis+ een verwaarloosbaar effect heeft voor gemotoriseerd verkeer (impactscore 0) en een beperkt negatief effect (impactscore -1) voor goederenverkeer ten opzichte van de referentiesituatie voor de discipline mobiliteit.

In het project-MER wordt enkel de huidige modal split voor passagiers (op basis van gegevens van 2019) geduid. In de huidige modal split wordt 41,4% van de passagiers afgezet door vrienden of familie, 21,3% gebruikt het openbaar vervoer, 31,3% gebruikt zijn eigen wagen en 4,1% gebruikt specifiek luchthaventransport. De opvolging van de modale split is noodzakelijk om te verzekeren dat deze doelstelling wordt behaald.

In het project-MER worden volgende aannames en uitgangspunten gehanteerd om de effecten in te schatten en te beoordelen. De huidige luchthavenactiviteiten (jaar 2019) omvatten circa 25.461 vliegbewegingen per jaar en 457.423 passagiers per jaar. Het groeiscenario OB2bis+ omvat 695.303 passagiers in 2040 en 42.836 vliegbewegingen in 2040.

Ook al wordt er beoordeeld in het project-MER dat het groeiscenario OB2bis+ een verwaarloosbaar effect heeft ten opzichte van de actuele situatie, worden er toch verscheidene milderende maatregelen en flankerend beleid naar voren geschoven.

In de verantwoordingsnota wordt als flankerend beleid voor mobiliteit het volgende vooropgesteld:

- *"Het monitoren van de gewijzigde verkeersintensiteiten op de Rolbaan, en de impact er van op de afwikkelingskwaliteit van het kruispunt N33 x Rolbaanstraat. Indien nodig kan de regeling van de aanwezige VRI of verkeersregeltoestel worden aangepast;*
- *Het voorzien van exclusieve stalplaatsen en de nodige oplaadpunten voor elektrische fietsen, zowel voor werknemers en luchthavenpersoneel, als voor passagiers en bezoekers zoals beschreven in het carbon management plan."*

Een sturend reducerend mobiliteitsbeleid (onder andere inzake parkeerplaatsen) en monitoringprogramma voor mobiliteit is belangrijk om de impact van grote projecten op mobiliteit en de luchtkwaliteit te beperken. Het is belangrijk om geen extra aanzuigeffect (bijkomende voertuigbewegingen) naar de parking te creëren en zo de voorziene modal shift niet te hypothekeren. Monitoring is noodzakelijk om de impact van het project blijvend op te volgen. Indien de vooropgestelde doelen niet gehaald worden, moeten bijkomende maatregelen genomen worden opdat deze modal split wel gehaald kan worden. Een mogelijke actie kan zijn om in samenwerking met relevante instanties de toegankelijkheid met openbaar vervoer en deelmobiliteit naar de luchthaven te verder verbeteren.

Als voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen dat er vanaf 2025 wordt voldaan aan de voorgenomen modal split waarbij 41,4% van de passagiers wordt afgezet door vrienden of

familie, 23,1% gebruik maakt van het openbaar vervoer, 31,1% gebruik maakt van zijn eigen wagen en 4,1% gebruik maakt van specifiek luchthaventransport. Indien de doelstelling niet behaald wordt, zal de exploitant een actieplan opstellen met aanvullende maatregelen die opgevolgd wordt bij de monitoring. Deze voorwaarde is eveneens opgenomen in het monitoringsplan 'Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924...pdf'.

Daarnaast moet een overaanbod aan parkeerplaatsen vermeden worden, aangezien dit leidt tot meer voertuigbewegingen en dus een grotere negatieve impact heeft op luchtkwaliteit. In het monitoringplan is opgenomen dat er een evaluatie zal gebeuren van de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen. Ook het aanbod van elektrische laadinfrastructuur moet met het oog op de elektrificatie van personenvoertuigen gemonitord worden.

Luchtemissies

De Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa bepaalt dat de luchtkwaliteit waar deze goed is, in stand moet worden gehouden en in andere gevallen moet verbeteren (stand still beginsel). Verder is bepaald dat daar waar de norm voor één of meer van de pollutanten wordt overschreden de periode van overschrijding zo kort mogelijk moet worden gehouden. Aangezien het om een vergunning voor onbepaalde duur gaat voor de luchthaven van Oostende - Brugge, is het aangewezen om bij de vergunning te anticiperen op de herziening van de Europese richtlijn luchtkwaliteit waar verstrenging van luchtkwaliteitsnormen tegen 2030 wordt vooropgesteld. De herziening heeft als één van de hoofdoelen de EU-luchtkwaliteitsnormen meer in lijn te brengen met de in september 2021 herziene advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De besluitvorming en publicatie van de herziene richtlijn luchtkwaliteit wordt eind 2024 verwacht.

In het project-MER werden de effecten van de referentiesituatie en toekomstige scenario's op de luchtkwaliteit geanalyseerd. In het project-MER werd de parameter NO_x als kritische parameter gedefinieerd en werden de parameters PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, benzeen, formaldehyde, naftaleen en UFP als potentieel belangrijke parameters gedefinieerd voor de discipline lucht. Deze parameters werden geselecteerd om de impact van de luchthaven naar de omgeving toe te bepalen in het project-MER. Loodemissies vinden enkel plaats in de actuele situatie, waardoor deze enkel besproken werd bij de beoordeling van de actuele situatie.

Uit de impactbeoordeling van het project-MER voor de actuele situatie werd voor de gemodelleerde parameters PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, benzeen, naftaleen, lood en formaldehyde een verwaarloosbaar effect (impactscore 0) berekend. Voor de parameter NO_2 werd een negatieve impact berekend (impactscore -2). Voor UFP werd er een jaargemiddelde impact van circa 11.000 #UFP/cm³ gemodelleerd, wat de WHO als een hoog deeltjesaantal beschouwt.

Inzake de jaargemiddelde NO_2 -bijdrage werd voor de gekozen geplande situatie OB2bis+ zowel met een achtergrondconcentratiekaart van 2025 als van 2030 maximaal een negatief effect berekend ter hoogte van de receptorpunten (impactscore -2). Voor UFP werd er 12.242 #UFP/cm³ berekend, wat de WHO als een hoog deeltjesaantal beschouwt. Voor de overige parameters werd een verwaarloosbaar effect berekend (impactscore 0).

Aangezien er voor de parameter NO_2 een negatieve impact werd berekend, werd in het project-MER op basis van de modelberekeningen een bronnenonderzoek uitgevoerd dat heeft geleid naar aanbevelingen/milderende maatregelen. Zo werden de milderende maatregelen om een strikt APU-beleid uit te werken, het elektrificeren van de voertuigen op de site en single engine taxiën weerhouden om de bronnen (apron 1 en 2) met de grootste impact aan te pakken.

In het advies van de afdeling GOP van het Departement Omgeving wordt hieromtrent vermeld dat voor apron 2 een totale bijdrage van 5.279 kg NO_x per jaar wordt berekend in het project-

MER afkomstig van de voertuigen, het taxiën en de APU de relevante emissiebronnen. Voor apron 1 zijn de bronnen voornamelijk de emissies als gevolg van het taxiën en de APU-emissies. De toename in de geplande situatie is sterk gerelateerd aan enerzijds de verschuiving van de cargo van apron 2 naar apron 1 en anderzijds de drastische stijging van de vrachtluchten (prognose 2040 factor 10,7).

Er wordt in het advies als voorwaarde voorgesteld dat de NO_x-bijdrage (emissies in ton/jaar) ter hoogte van apron 2 en van apron 1 tegen 2030 is afgenomen met minstens 80% ten opzichte van de in het project-MER berekende bijdrage volgens het scenario OB2bis+. Er zijn tegen 2030 geen NO_x-emissies meer zijn als gevolg van de GPU. Uiterlijk 31 maart 2030 wordt de actuele bijdrage op 1 januari 2030 bezorgd (inclusief aannames en berekeningswijze conform de project-MER-berekening).

Op 9 september 2024 werd door de aanvrager een replieknota opgeladen waarin aangegeven wordt dat men niet akkoord gaat met deze voorgestelde voorwaarde. Dit omwille van een aantal redenen:

1. In het monitoringsplan is er reeds een uitgebreide opvolging voorzien voor NO_x. Via een meetcampagne zal de evolutie van NO_x worden getoetst. De resultaten worden besproken en geëvalueerd in de monitoringscommissie. In het monitoringsplan is reeds opgenomen dat de Europese luchtkwaliteitsnormen niet overschreden mogen worden in de directe omgeving van de luchthaven. Indien dit toch zou gebeuren zal er een actieplan opgemaakt worden en voorgelegd aan de monitoringscommissie.
2. Kwantificatiereductie
De ambitie om de NO_x-bijdrage ter hoogte van apron 1 en 2 te reduceren met 80% tegen 2030 is niet haalbaar en moet herzien worden naar een realistische doelstelling conform de meetcampagne die uitgevoerd zal worden in het kader van het monitoringsplan. Deze reductiedoelstelling kan maar worden becijferd na de beschikbaarheid van de emissiefactoren van de mogelijke nieuwe technologieën. Momenteel is er nog geen wetenschappelijke informatie beschikbaar, aangezien deze toestellen nog in ontwikkeling/onderzoeksfase zijn.
3. Nieuwe technologieën
Bepaalde technologieën zijn momenteel in onderzoek en voornamelijk gericht op passagierstoestellen. Een voorbeeld hiervan is de taxibot die enkel kan ingezet worden A320 en B737-MAX en bijgevolg niet voor heavy aircrafts waaronder vrachttoestellen vallen. Voor dit type toestellen zijn er nog geen gecertificeerde oplossingen beschikbaar. Het APU gebruik zal verminderd worden door de inzet van een PCA waardoor een deel van de APU-emissies kan gereduceerd worden. Maar voor bepaalde procedures zoals de opstart van de motoren van een toestel of temperatuur controle van specifieke vracht (pharma, levende dieren, perishables, bloemen,) staan de technologische ontwikkelingen nog niet ver genoeg en kan bijgevolg het APU gebruik niet drastisch verminderd worden omdat de technologie niet beschikbaar is. Het is bijgevolg niet realistisch om een tijdslijn op te nemen voor technologieën die nog niet op de markt zijn. Bovendien moet het intern/extern elektriciteitsnet eventuele nieuwe technologieën eveneens kunnen faciliteren, waarvoor bijkomende aanpassingen van onder andere Fluvius en eventueel bijkomende hoogspanningskabinen noodzakelijk zijn (hiervoor zijn eveneens vergunningen nodig).
4. GPU: de luchthaven gaat wel akkoord met de 100% reductie van de NO_x-emissies van de GPU's tegen 1 januari 2030.

Door de aanvrager wordt voorgesteld om de NO_x-meetcampagnes van het toegevoegde monitoringsplan op te volgen en te evalueren ten aanzien van de Europese luchtkwaliteitsnormen in de monitoringcommissie. In deze monitoringscommissie kunnen nieuwe technologieën opgevolgd worden en actieplannen opgemaakt worden voor verdere

implementatie. Deze argumentatie wordt gevolgd (zie ook verder onder 'Monitoring lucht' en 'Monitoringscommissie').

Monitoring lucht

Uit de evaluatie van het luchtkwaliteitsplan blijkt dat de voorbije decennia tal van sectoren ondanks hun groei in activiteit een reductiebeleid hebben verwezenlijkt dat nodig was om de NEC- en luchtkwaliteitsdoelstellingen te behalen en de blootstelling naar de omgeving te verminderen tot een aanvaardbaar niveau. Het is aangewezen om in het monitoringsplan de voornaamste emissies gekoppeld aan luchthavenactiviteiten te bewaken, samen met de immissies op basis van het project-MER. In het monitoringsplan moeten doelstellingen naar NO_x en, waar relevant, CO₂-emissies als doelstelling bij een activiteit vooropgesteld worden. Deze opvolging is noodzakelijk om te verzekeren dat de negatieve impact naar luchtkwaliteit en klimaat binnen de grenzen van het gevoerde milieueffectenonderzoek valt.

Het meetprogramma luchtmissieconcentraties zal binnen de 6 maanden na de verlening van de vergunning concreet worden uitgewerkt in samenspraak met VMM (Kern Lucht), Departement zorg en de afdeling GOP van het Departement Omgeving. Dit zal minimaal het volgende omvatten:

Om de 3 jaar, vanaf het kalenderjaar volgend op het kalenderjaar waarin de beslissing van de vergunning werd genomen, worden NO₂ luchtkwaliteitsmetingen met passieve samplers uitgevoerd gedurende minstens 6 maanden. De meetresultaten worden omgerekend naar een kalenderjaar (12 maanden vanaf 1 januari tot 31 december) op basis van het Vlaamse VMM NO₂-meetnet om toetsing aan de jaargrenswaarde mogelijk te maken. Tevens wordt de vergelijkbaarheid met de referentiemethode aangetoond. De meting gebeurt het eerste meetjaar op 2 meetplaatsen, daarna kan dit op advies van de erkend deskundige afgebouwd worden. Bij de keuze van de meetplaatsen moet rekening worden gehouden met de kritische zones die werden ingeschat in het project-MER en de dichtstbijzijnde bewoning. De exploitant werkt binnen een termijn van 6 maanden na het verlenen van de vergunning een definitief meetprogramma uit. Het opstellen van het definitief meetprogramma en de meetmethodiek en eventuele wijzigingen van het meetprogramma gebeurt in overleg met VMM (Kern Lucht). De resultaten van metingen worden jaarlijks gerapporteerd aan VMM (Kern Lucht) en de afdeling GOP en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. De monitoringskosten worden gedragen door de exploitant. Deze meetverplichting wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Inzake de monitoring van zeer zorgwekkende stoffen gebeurt éénmalig in het jaar na het verlenen van de vergunning een initiële screeningsmonitoring in de omgeving van de luchthaven:

- via passieve sampling (passieve bemonstering) gedurende 3 maanden tijdens de drukste periode van het jaar;
- onderstaande stoffen worden minimaal gemonitord:
 - Benzeen;
 - Toluene;
 - m-,p-xyleen;
 - o-xyleen;
 - Ethylbenzeen;
 - 1,2,4-trimethylbenzeen;
 - Naftaleen;
 - Formaldehyde;
 - 1,3 Butadien;
 - 1-methylnaftaleen;

- 2-methylnaftaleen;
- Crotonaldehyde;
- n-hexaan;
- n-octaan;
- n-cyclohexaan;
- selectie van PAK's.
- De monitoring van de VOS en zorgwekkende stoffen gebeurt:
 - op de grens van de site in alle windrichtingen (4 meetpunten);
 - in de woonzones binnen straal van 500 m rondom de site (4 meetpunten);
 - De meetlocaties van vorig onderzoek (2021) worden behouden om evolutie in kaart te brengen indien daarvan wordt afgeweken dient dit te worden gemotiveerd;
 - Voor de PAK's zal op voorstel van de MER-deskundigen in overleg met VMM en Departement Zorg nog gespecificeerd worden welke PAK geselecteerd wordt en hoe kan afgetoetst worden;

De resultaten voor beoordeling worden voorgelegd aan de monitoringscommissie. Indien uit de metingen blijkt dat er mogelijke overschrijdingen van de normen of GAW zouden zijn, wordt de monitoring van de betreffende parameters het jaar erop op eenzelfde manier herhaald. Als er in de toekomst zou blijken dat er nog bijkomende ZZS een impact kunnen hebben zal de luchthaven van Oostende - Brugge deze eveneens opnemen in een meetcampagne.

Dit meetprogramma van zorgwekkende stoffen wordt eveneens opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Daarnaast gebeurt er ook nog een éénmalige monitoring van PM₁₀, PM_{2,5}, UFP, EC/BC. Hierbij zal binnen een termijn van 6 maanden na het verlenen van de vergunning, in overleg met de VMM (Kern Lucht), Departement Zorg en de afdeling GOP van het Departement Omgeving een meetprogramma en meetmethodiek uitgewerkt worden voor volgende parameters:

- UFP (deeltjeshoeveelheid per cm³ in verschillende windrichtingen);
- EC/BC (elemental carbon/black carbon).

De beoordeling van de resultaten van de metingen gebeurt door een MER-deskundige lucht. De beoordeling gebeurt zowel ten opzichte van de meest recente wettelijke normen en reeds gekende toekomstige normen als de wetenschappelijke gezondheidkundige advieswaarden. Opvolging van wetenschappelijke literatuur moet leiden tot het up-to-date houden van de te toetsen gezondheidkundige advieswaarden. Na de uitvoering en interpretatie van de resultaten, formuleert de deskundige lucht/mens op basis van zijn/haar bevindingen over de relevantie van dergelijke immissiemetingen ook een voorstel tot al dan niet-periodieke herhaling ervan. Na een groei van meer dan 50% (voor de cargovluchten) worden alle parameters opnieuw geëvalueerd. Op basis van deze beoordeling wordt beslist of er ruimte is voor een verdere stijging van het aantal vrachtbewegingen. Dit wordt eveneens opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Gezien er nog geen algemeen geldende gezondheidkundige advieswaarden bestaan voor EC en UFP om aan af te toetsen, worden de immissieconcentraties beoordeeld door af te toetsen aan een voorlopige jaargemiddelde toetsingswaarde bepaald op basis van expert judgement/VMM/Departement Zorg in afwachting van een GAW of een internationaal gezondheidkundige toetsingswaarde.

Bovenstaande monitoring is opgenomen in het monitoringsplan 'Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924...pdf'.

Tenslotte bezorgt de exploitant jaarlijks voor 15 april van het kalenderjaar (jaartal X) een evaluatierapport aan de VMM (Kern Lucht) en de afdeling GOP en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving waarin wordt opgelijst in welke mate de maatregelen en doelstellingen concreet zijn uitgevoerd om de emissies en immissies van het voorgaande kalenderjaar te beperken. De exploitant legt deze nota ter evaluatie voor aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving, de VMM (Kern Lucht) en het Departement Zorg en ter informatie aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Indien metingen vereist zijn volgens het monitoringsplan, wordt door een erkend deskundige lucht kwantitatief aangetoond dat de getroffen maatregelen ervoor zorgen dat de Europese luchtkwaliteitsnormen van stikstofdioxide (NO₂) in de direct omgeving van de luchthaven niet overschreden worden. Indien een overschrijding wordt vastgesteld dan wordt dit evaluatierapport uitgebreid met een plan van maatregelen die ervoor moeten zorgen dat deze verplichting volledig nageleefd wordt. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Randvoorwaarden project-MER

De verankering van volgende aannames uit het project-MER is noodzakelijk om de negatieve impact van het project te beperken: (1) elektrificeren van Ground Power Unit (GPU), (2) maximale tijden Auxiliary Power Unit, (3) duur warmdraaien, (4) aantal proefdraaisessies en (5) het beperken van taxitijden.

Volgende doelstellingen worden verankerd in de vergunning:

- GPU
Tegen 2030 zal 100% van de GPU worden geëlektrificeerd, zodat er geen luchtemissies meer afkomstig zijn van GPU. Opvolging van deze doelstelling wordt voorzien in het monitoringsplan. Een verankering van GPU als vergunningsvoorwaarde is niet noodzakelijk, omdat deze maatregel reeds federaal in voege is getreden. Concreet betekent dit dat alle mobiele Ground Power Units (GPU) tegen ten laatste 2030 vervangen moeten worden door fossielvrije alternatieven of dat op deze plaatsen ook vaste 400 Hz aansluitingen worden voorzien (conform AFIR-verordening).
- Maximale tijden APU
In de geplande situatie OB2bis+ wordt er uitgegaan van een maximale APU-tijd van 15 minuten voor aankomende vliegtuigen en 20 minuten voor vertrekkende vliegtuigen. Opvolging van deze doelstelling is voorzien in het monitoringsplan, omdat deze activiteit niet voorkomt als ingedeelde inrichting in VLAREM.
- Duur warmdraaien:
In de geplande situatie OB2bis+ wordt er eveneens uitgegaan van 30 minuten warmdraaien voor vliegtuigen die geen APU hebben en niet kunnen worden aangesloten op GPU. Deze aanname wordt via het monitoringsplan opgevolgd door de emissies van het warmdraaien te toetsen aan de uitstoot dat in het project-MER scenario OB2bis+ werd ingeschat.
- Interne voertuigen (offroad)
In de geplande situatie OB2bis+ wordt er eveneens uitgegaan van een elektrificatie van de interne voertuigen, zodat de emissies van NO_x terug worden gedrongen tot 2 ton per jaar. Het is aangewezen om deze aanname op te volgen via monitoring door de emissies van de interne voertuigen te toetsen aan de uitstoot dat in het project-MER voor het desbetreffende scenario werd ingeschat. Deze aanname wordt als volgt opgenomen als voorwaarde in de vergunning: *“De exploitant zorgt dat tegen 2035 80% van de interne voertuigen (offroad) geëlektrificeerd zijn of een emissievrij alternatief*

naar uitlaatemissies toepassen.”. Voertuigen waarvoor dit technisch niet mogelijk zou zijn, zitten vervat in de overige 20%.

- Voor aantal proefdraaisessies:
In de geplande situatie OB2bis+ wordt er uitgegaan van 2 testuren ‘full’ (capaciteit hoger dan idle) en 8 testuren ‘idle’ (7% motorcapaciteit). Deze aanname moet via monitoring opgevolgd worden, omdat deze activiteit niet voorkomt als ingedeelde inrichting in VLAREM.
- Voor het beperken van de taxitijden:
In de geplande situatie OB2bis+ wordt uitgegaan van taxitijden van gemiddeld 703 seconden voor taxi out en 292 seconden voor taxi in. Deze aanname moet via monitoring opgevolgd worden.

Bovenstaande aannames die zijn doorgerekend in de verschillende scenario's en worden verankerd in de vergunning als bijzondere voorwaarde en/of worden via monitoring opgevolgd.

Vanaf 2025 geldt er een Europees verbod op lood in Avgas. Hier kan echter een uitzondering voor worden aangevraagd. De luchthaven van Oostende - Brugge is niet van plan om een uitzondering aan te vragen op dit verbod, wat betekent dat er vanaf 2025 een nultolerantie geldt op de luchthaven van Oostende - Brugge voor lood in Avgas. In de uitgebrachte adviezen van VMM (Kern Lucht) en Departement Zorg wordt voorgesteld om als voorwaarde op te nemen dat er vanaf 2025 er een nultolerantie geldt op het gebruik van loodhoudend Avgas op de luchthaven van Oostende. Op 9 september 2024 werd door de aanvrager een replieknota opgeladen op het Omgevingsloket waarin gevraagd wordt om de datum van de nultolerantie in lijn te brengen met de Reach verordening die van toepassing is vanaf 1 mei 2025, tenzij een uitzondering wordt voorzien in de Reach wetgeving. Verder werd meegedeeld dat het toestel OO-MMM, dat ingezet wordt voor observatie vluchten boven zee en de zeehavens, niet kan overschakelen op UL91, een mogelijk alternatief voor AVGAS 100LL. Dit betekent dat de vluchten voor deze verplichte Kustwacht-opdracht vanaf 2025 niet meer kunnen uitgevoerd worden vanuit Luchthaven Oostende - Brugge. Gelet dat (1) er verder geen informatie beschikbaar is over dit type toestel, er (2) in het project-MER geen impactberekening werd gedaan van lood naar de omgeving in de geplande situatie en (3) er vanaf 2025 een Europees verbod geldt op lood in Avgas, wordt als voorwaarde in de vergunning opgenomen dat er vanaf 1 mei 2025 er een nultolerantie geldt op het gebruik van loodhoudend Avgas op de luchthaven van Oostende - Brugge.

Milderende maatregelen lucht

Gelet op de ingeschatte aanzienlijke negatieve effecten is het essentieel dat de nodige milderende maatregelen voor het verminderen van de uitstoot genomen worden om de impact op de luchtkwaliteit zoveel mogelijk te beperken.

In het project-MER worden (1) elektrificatie van voertuigen op de site, (2) single engine taxiën, (3) uitwerken van een APU-beleid (sensibiliseren om gebruik te maken van externe stroomvoorziening, opvolgen technische evoluties van APU's, kijken naar implementatie van PCA en gebruik van EFPS-systemen) voorgesteld. Deze milderende maatregelen zijn opgenomen en worden opgevolgd in het monitoringsplan.

In het project-MER werd een fuel switch (SAF's, waterstof en elektriciteit) niet voorgesteld als milderende maatregel. Het is aangewezen dat de aanvrager blijvend inzet op een fuel switch,

waarbij rekening wordt gehouden met synergiën tussen de disciplines lucht en klimaat. Dit wordt opgenomen als aandachtspunt in de vergunning.

Monitoring

Monitoringsplan

Op basis van de opmerkingen geformuleerd in de adviezen van de afdeling GOP van het Departement Omgeving, de VMM (Water – Lucht (industrie)) en Departement Zorg werd via een nieuwe projectinhoudversie (PIV 4) een monitoringsplan toegevoegd aan het aanvraagdossier. Een monitoringsplan wordt niet aanzien als verplichte milderende maatregel voortvloeiende uit het project-MER, maar moet eerder gezien worden als opvolgings- en toetsingsinstrument met betrekking tot de in het project-MER gehanteerde aannames en gemodelleerde impact. In dit monitoringsplan 'Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924...pdf' wordt in kader van luchtkwaliteit, geluid en gezondheid concreet vermeld welke doelstellingen moeten behaald worden, welke parameters er moeten gemonitord worden, de duur van de monitoring en welke gevolgen aan deze rapportering verbonden zijn. De resultaten van de monitoring moeten jaarlijks worden voorgelegd aan de monitoringscommissie en worden op die manier opgevolgd. Er wordt eveneens verwezen naar de beoordeling onder 'Geluid' en Lucht' waar dit monitoringsplan reeds uitvoerig aan bod kwam.

Als voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen dat het monitoringplan 'Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924...pdf' wordt uitgevoerd. Indien de doelstellingen uit het monitoringplan niet gehaald worden, is de uitbater van de luchthaven ertoe gehouden binnen een termijn van 6 maanden een actieplan op te stellen met aanvullende milderende maatregelen om de doelstelling te behalen. Het actieplan wordt gecommuniceerd aan de monitoringscommissie en wordt op hetzelfde ogenblik geïmplementeerd.

Monitoringscommissie

Er wordt een monitoringscommissie opgericht die de vooruitgang zal opvolgen met betrekking tot de reeds uitgevoerde milderende maatregelen, de nog uit te voeren milderende maatregelen alsook de termijnen waarbinnen de uitvoering zal plaatsvinden, een toetsing aan de bijzondere voorwaarden (inclusief monitoringsprogramma's) en eventuele toekomstige aan te vragen projecten. Jaarlijks zal een evaluatierapport van emissies, immissies en de impact van maatregelen opgemaakt worden door een erkend deskundige. Dit rapport wordt besproken en geëvalueerd door de monitoringscommissie. Aan de monitoringscommissie zal jaarlijks door de exploitant een 'geactualiseerd' monitoringplan (inclusief concrete geplande acties en status van lopende acties) voorgelegd worden. Indien de vooropgestelde doelstellingen niet gehaald worden, worden er door de exploitant aanvullende acties genomen, zodat de doelstellingen gehaald worden op zo'n kort mogelijke termijn. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

In de monitoringscommissie worden minstens volgende overheden uitgenodigd:

- de afdeling GOP en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving;
- de VMM (Water – Lucht (industrie));
- Departement Zorg;
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- medewerkers van de diensten omgevingsvergunningen en/of toezichthouders van de stad Oostende en de gemeente Middelkerke.

Daarnaast kunnen ook andere (eventueel externe) deskundigen of wetenschappelijke en technische experts worden uitgenodigd op voorstel van één van de leden van de monitoringscommissie.

Deze commissie is zelf verantwoordelijk voor de aanduiding van een voorzitter.

De monitoringscommissie vergadert jaarlijks. De eerste vergadering gaat door ten laatste 1 jaar na het verlenen van de omgevingsvergunning. De exploitant neemt het initiatief voor het organiseren van deze vergadering. De uitnodiging voor deze vergadering wordt minstens 6 weken voorafgaand aan de geplande datum verstuurd naar de mogelijke deelnemers. Deelnemers aan deze vergadering kunnen agendapunten aanbrengen. Indien deze vergadering fysiek plaatsvindt wordt tevens de mogelijkheid tot digitaal bijwonen voorzien.

Deze commissie kan op geen enkele wijze taken van handhaving of vergunningverlening van daartoe bevoegde overheden overnemen.

Klimaat

Beleid

In 2022 was de vliegtuigindustrie mondiaal verantwoordelijk voor 2% van de energiegerelateerde CO₂-emissies, een snellere groei dan het spoorvervoer, wegvervoer of scheepvaart. In 2022 was de algemene emissie van de luchtvaart 800 Mt CO₂, ongeveer 80% van het pre-pandemie niveau.

Luchtvaartmaatschappijen die vliegen van of naar Europa – dus niet enkel Europese maatschappijen – moeten vanaf 2012 aan het Europese emissiehandelssysteem deelnemen (EU-ETS). Speciaal voor de luchtvaartsector werd een nieuw type emissierecht ('luchtvaartemissierechten') gecreëerd. In de 2013 - 2020 konden airlines enkel van dat type rechten gebruikmaken, maar het stond hen vrij om ook algemene rechten te gebruiken. Vanaf de huidige fase (2021 - 2030) worden algemene en luchtvaartemissierechten volledig inwisselbaar en kunnen zowel vaste installaties als luchtvaartoperators beide rechten gebruiken voor hun nalevingsverplichtingen.

Om de invoering van een uniform systeem op wereldniveau niet te belemmeren (CORSIA), werd de geografische reikwijdte van EU-ETS beperkt tot vluchten binnen de Europese Economische Ruimte (EER). Bovendien worden exploitanten waarvan de uitstoot onder een bepaalde drempel blijft, tijdelijk vrijgesteld van het toepassingsgebied van de Richtlijn.

ICAO (International Civil Aviation Organization) vaardigde in 2016 een verordening uit met wereldwijde marktgebaseerde maatregelen om CO₂-emissies van de luchtvaart vanaf 2021 af te dekken. Dit CORSIA-schema (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) heeft als bedoeling CO₂-emissies van de luchtvaartsector te stabiliseren op het niveau van 2020 door luchtvaartoperators te verplichten de groei van hun emissies na 2020 af te dekken door offsetting. De effectieve en concrete implementatie van CORSIA via de EU-ETS wordt momenteel bekeken en uitgewerkt.

De Vlaamse Regering keurde op 9 december 2019 het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021 - 2030 definitief goed. Met het Klimaatakkoord van Parijs verbinden de partijen zich ertoe om de globale temperatuurstijging tot ruim onder 2°C ten opzichte van het pre-industriële niveau te houden en om inspanningen te doen om de stijging te beperken tot 1,5°C. Hiertoe moeten de globale broeikasgasemissies zo snel als mogelijk pieken om vervolgens snel te dalen, met als einddoel een balans tussen de antropogene emissies en de opname van broeikasgassen in de tweede helft van deze eeuw. In dit Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) wordt voor klimaat gefocust op de sectoren die niet gevat worden door het Europees Systeem van Verhandelbare Emissierechten (EU-ETS).

Broeikasgasemissies

Met betrekking tot de broeikasgasemissies wordt in het project-MER een indeling gemaakt in scope 1-, 2- en 3-emissies om een inzicht te krijgen in de algemene broeikasgasemissies van de ruime exploitatie:

- Scope 1-emissies: deze broeikasgasemissies zijn toe te schrijven aan de luchthavenexploitant en omvatten onder andere energiegeneratie en voertuigen op de site en dergelijke;
- Scope 2-emissies: deze broeikasgasemissies zijn toe te schrijven aan de energie aangekocht door de luchthavenexploitant en dergelijke;
- Scope 3-emissies: deze broeikasgasemissies zijn toe te schrijven aan de concessiehouders en andere stakeholders zoals:
 - vliegtuigbewegingen;
 - voertuigen van de concessiehouders en het gebruik van energie hiervoor;
 - passagiersvervoer op de site.

Wanneer er naar de scope 1- en scope 2-emissies gekeken wordt, wordt opgemerkt dat deze relatief tot heel beperkt zijn. Het merendeel van de emissies zitten in de scope 3-emissies, deze zijn namelijk een factor 100 groter (127.590 ton CO₂-equivalent). In het project-MER wordt gesteld dat de scope 3-emissies qua impact-beoordeling in een gemiddelde categorie vallen en dat bijkomende milderende maatregelen dan deze van de EU-ETS aangewezen zijn, maar niet hoogdringend zijn gezien de absolute emissies.

Milderende maatregelen klimaat

Met betrekking tot de broeikasgasemissies zijn er twee belangrijke factoren binnen de exploitatie van een luchthaven en vliegactiviteiten. De eerste factor omvat de vliegtuigbrandstof en de tweede factor het eigen energieverbruik en de operaties. Er kan gesteld worden dat de CO₂ van de vliegtuigen niet eenvoudig te remediëren valt. Enkel op de laatste factor heeft de luchthaven zelf impact.

Concrete maatregelen hiervoor zijn de aankoop en productie van groene stroom. De LEM plant in dit kader 66.200 zonnepanelen op de gronden van de luchthaven Oostende - Brugge. De luchthaven wordt hiermee het op één na grootste zonnepanelenpark van België. De panelen hebben een totaalvermogen van ruim 40 MWp en zullen bijdragen tot een reductie van CO₂, NO_x en ultrafijn stof.

De impact van de elektrificatie op de vliegbewegingen van de luchthaven in Oostende zal in eerste instantie beperkt zijn, aangezien de luchthaven zich volgens het gekozen scenario verder zal ontwikkelen als een vrachtluchthaven. In dit segment zijn er op dit moment nog geen concrete lopende projecten voor elektrische toestellen.

De belangrijkste reducties ten aanzien van de CO₂-emissies kunnen gehaald worden uit eventueel efficiëntere vliegtuigen waarbij er lichtere materialen en geavanceerde aerodynamica worden gebruikt om brandstof te besparen. De luchthaven kan trachten om deze toestellen aan te trekken voor de verdere uitbouw van de vrachtluchten. Het is echter belangrijk op te merken dat de luchtvaartindustrie een langdurige cyclus kent met betrekking tot de vliegtuigontwikkeling en -invoering. Dit proces kan vele jaren in beslag nemen. Daarom zullen bestaande vliegtuigen nog vele jaren in gebruik blijven, zelfs als nieuwe technologieën worden geïntroduceerd. Het daadwerkelijke toekomstige vlootbeheer zal afhangen van hoe snel en wijdverbreid deze nieuwe technologieën worden aangenomen en geïntegreerd in de commerciële luchtvaart.

Naar de toekomst toe kan de inzet van elektrische toestellen voor trainingsvluchten overwogen worden om lokaal de emissies te doen dalen. Dit is een segment binnen de luchtvaart waar de ontwikkelingen zich het snelst opvolgen inzake elektrificatie.

Een andere maatregel is het toepassen van SAF. SAF (sustainable aviation fuel) is bijna identiek aan fossiele brandstof wat betreft de gebruikte moleculen. Dus als er brandstof wordt verbrand, komt er tijdens de vlucht CO₂ vrij. Het grote verschil is dat de CO₂ uit een korte cyclus

kan komen en door onder meer planten is opgenomen en vervolgens is omgezet in SAF in plaats van het uit de bodem te halen zoals fossiele brandstoffen. Dit betekent dat SAF kan zorgen voor een CO₂-emissiereductie gedurende de levenscyclus van de brandstof. Ten slotte kan SAF ook tot een reductie van fijn stof leiden bij de verbranding. Dit zorgt voor een vermindering van schadelijke stoffen airside en in de lokale omgeving.

SAF is de meest effectieve kortetermijnoplossing om een reductie van CO₂ te realiseren. Doordat het dezelfde eigenschappen heeft als normale kerosine, is het een drop-in alternatief. Dit betekent dat er geen aanpassing aan het vliegtuig of infrastructuur nodig zijn, en dat de brandstof (mits gecertificeerd) ook gebruikt kan worden binnen het airport hydrant systeem. Op Europees niveau in het ReFuel EU programma, wordt er gewerkt aan een blending mandate voor 2025 en 2030. Dit is respectievelijk 2% en 6% SAF bijmenging voor alle kerosine die geleverd wordt aan Europese luchthavens. Hierdoor is de verwachting dat luchthavens meer SAF zullen leveren, mits de wetgeving definitief wordt aangenomen. Hoewel airports binnen de wetgeving verplicht worden gesteld SAF te kunnen leveren, er is tot 2030 geen verplichting om bij elke luchthaven te leveren, waardoor er scheefgroei kan ontstaan en bepaalde luchthavens zeer veel SAF leveren terwijl andere achterblijven. De luchthaven Oostende - Brugge valt niet onder de intentiedoelstellingen van het ReFuel EU programma, maar zal desondanks dezelfde doelstellingen opnemen in het beleidsplan om zo de emissies te doen dalen. Bovendien zal een hoger percentage aan SAF's noodzakelijk zijn als milderende maatregel om de vrachtluchten te laten groeien tot het vooropgestelde aantal van de MKBA-studie.

Waterstof als brandstof voor commerciële luchtvaart wordt niet verwacht tot na 2030. Waterstof elektrisch aangedreven vliegtuigen worden wel in een snel tempo ontwikkeld, vaak door de systemen in te bouwen in bestaande vliegtuig types, ook wel 'retrofits'. Deze toestellen hebben een beperkte range en zullen in eerste instantie vooral worden ingezet in specifieke gevallen waarbij er steun is voor de ontwikkeling, financiering en waar waterstofinfrastructuur aanwezig is. Waterstof kan ook worden gebruikt om jet engines aan te drijven. Omdat commerciële ontwikkelingen pas na 2030 zullen plaatsvinden, zal waterstof tot 2030 niet tot een reductie kunnen leiden van de uitstoot op de luchthaven.

Geur

De luchthaven Oostende - Brugge heeft in navolging van een bijzondere voorwaarde een beperkte monitoring en beoordeling van de geur, VOS en NO_x uitgevoerd. Deze studies (door het Vito) gebeurden ingevolge de voorwaarde 5-jaarlijks met als laatste de studie van december 2021. De opvolging inzake geur bestaat uit geurdagboeken die door een aantal omwonenden binnen een straal van circa 500 m van de luchthaven werden bijgehouden en waarbij gevraagd werd -meest recent- om tijdens die periode van 16 juni 2021 en 16 september 2021 hun bevindingen inzake de waar te nemen geuren te noteren. Op basis van de resultaten van de geurdagboeken werd gestreefd om een verband te bepalen tussen de geurhinder, de ligging ten opzichte van de luchthaven, de activiteiten op de luchthaven en de meteorologische omstandigheden. De geurwaarnemingspercentages, hinderpercentages en stankhinderindices zijn beperkt hoger dan tijdens de studie in 2010, maar beduidend lager dan in 2003.

Op basis van deze beperkte monitoring kon besloten worden dat de geurimpact van de luchthaven op de omgeving geen onaanvaardbare geurhinder veroorzaakt. Verder werd geconcludeerd dat er geen uitgebreide studie nodig is, noch een actieplan met bijkomende maatregelen. De reeds genomen maatregelen moeten wel strikt worden opgevolgd.

Het project-MER stelt dat uit de 5-jaarlijkse studie met geurdagboeken kan besloten worden dat de luchthaven bij huidige activiteiten geen onaanvaardbare geurhinder veroorzaakt in de omgeving. Ook vanuit het klachtenregister is op te merken dat geurhinder beperkt voorkomt. Geur wordt bijgevolg niet verder geselecteerd als relevante stressor.

Gelet dat in het groeiscenario de frequentie van het aantal vliegtuigen zal toenemen en er dus meer geurpieken zullen optreden, blijft monitoring aangewezen.

Hierbij wordt er 5-jaarlijks een geuronderzoek uitgevoerd door een erkend deskundige lucht. De monitoring gebeurt ter hoogte van de omliggende woonkernen, waarbij wordt rekening gehouden met de windrichting. Dit onderzoek omvat minimaal de volgende elementen:

- Registratie van geurwaarnemingen aan de hand van geurdagboeken;
- Opmaak van een evaluatie door een erkend deskundige lucht met een actieplan van de te nemen maatregelen ingeval onaanvaardbare geurhinder wordt vastgesteld;
- Meenemen van deze resultaten in een 5-jaarlijkse gezondheidkundige evaluatie.

De resultaten van dit 5-jaarlijks geuronderzoek worden voorgelegd aan de monitoringscommissie en worden op die manier opgevolgd.

Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Deze geurmonitoring staat eveneens opgenomen in het monitoringsplan 'Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924...pdf', samen met andere milderende maatregelen die ook hun weerslag op eventuele geurhinderbeleving en de frequentie hiervan kunnen milderen ter hoogte van bewoning.

Bodem

Gevaarlijke producten in verplaatsbare recipiënten worden opgeslagen boven lekbakken.

De luchthaven gebruikt sedert mei 2023 geen PFAS-houdend blusschuim meer. Het verbod op opslag/gebruik van PFAS- of PFOS-houdend blusschuim wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Op het terrein van de LEM Oostende - Brugge werd een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd en is nu een beschrijvend bodemonderzoek lopende voor de verontreiniging met PFAS en VOCL in het vaste deel van de aarde en in het grondwater en met asbest in het vaste deel van de aarde.

Het de-icing-product dat gebruikt wordt op de luchthaven (de-icing en eigen Cryotech) werd op PFAS geanalyseerd (5 oktober 2023). De analyseresultaten bevestigen dat er geen PFAS aanwezig is in zowel de de-icing als eigen Cryotech.

Natuur

Passende beoordeling

Het dossier bevat een passende beoordeling. Relevante effectengroepen zijn: stikstofdepositie en verstoring door geluid.

Geluid

Het blijkt dat overvliegende vliegtuigen/helikopters een duidelijke verhoging van de geluidsdruk veroorzaken. Er wordt gesteld dat de invloed niet van die mate is dat vogels door de geluidsinvloeden veroorzaakt op de luchthaven, zich bijkomend moeten aanpassen ten opzichte van de omgevingsfactoren (ten gevolge van verkeer, bewoning, industriële activiteit).

Verzuring en vermesting

Uit de passende beoordeling blijkt dat de emissies van NO_x en SO_x sterk zullen stijgen in elk scenario (zie onderstaande tabel). Hieruit blijkt ook dat de impactscore inzake vermesting (op basis van de totale emissies) lager is dan 1%, namelijk 0,67%. Dit betekent dat er conform het

Stikstofdecreet geen risico is op betekenisvolle aantasting. Voor verzuring bedraagt de impactscore 1,14%. De aanvrager moet met andere woorden inzetten op het toepassen van BBT.

Tabel 10: luchtmissiegegevens als basis voor de bepaling van de bijdrage tot de vermestende en verzurende depositie

	actueel 2019	OB2	OB3	OB3bis	OB2bis+
NO _x (kg/jaar)	38.478	250.326	179.418	180.445	254.073
SO _x (kg/jaar)	2.569	10.215	7.693	7.709	10.396

Het Stikstofdecreet geeft uitvoering aan de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) die op 10 maart 2023 werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De doelstelling van de PAS is door middel van onder meer brongerichte reductiemaatregelen de vermestende en verzurende deposities te verminderen in functie van de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen. De PAS voorziet in een reductie van stikstofoxiden en ammoniak die verder gaat dan wat bereikt kan worden met het in 2019 door de Vlaamse Regering goedgekeurde Luchtbeleidsplan 2030. In de PAS worden voor SO_x geen bijkomende reductiemaatregelen voorzien ten opzichte van de inspanningen voorzien in het Luchtbeleidsplan.

Voor het gehele Vlaams Gewest moet voor SO_x rekening worden gehouden met de doorwerking van de Europese NEC-richtlijn naar Vlaamse doelstellingen. Deze doelstellingen zijn opgenomen in bijlage 2.10.C van titel II van het VLAREM. Voor 2030 voorziet men voor SO_x voor alle bronnen in het Vlaamse Gewest een plafond van 32,5 kiloton, dit is een reductie van 66% voor het Vlaamse Gewest ten opzichte van de emissie in het basisjaar 2005. Uit de informatie opgenomen in het Luchtbeleidsplan blijkt dat vooral de industrie bijdraagt aan de totale SO_x-emissie. De meest relevante sectoren zijn: elektriciteitsproductie, chemie, petroleumraffinaderijen, minerale niet-metaal sectoren, ijzer- en staal. In uitrol van het Luchtbeleidsplan zijn hiertoe een aantal acties gepland om te komen tot een reductie van de emissies. Het Luchtbeleidsplan hanteert als maatregel om de BBT-conclusies in lijn te brengen met de stand der techniek. Hierbij wordt verwezen naar de reeds uitgevoerde en nog lopende omzettingen in VLAREM en de doorvertaling naar vergunningsvoorwaarden in titel III van het VLAREM.

Heden werd dus al een reductie van 3,0 kiloton gerealiseerd en vanaf 2026 zal een afname van 3,5 kiloton gerealiseerd zijn binnen het Vlaamse Gewest. Deze reductie wordt slechts beperkt opgevuld door de beoogde ingedeelde inrichting of activiteit. Uit gegevens beschikbaar via de VMM (Vlaamse Milieumaatschappij: <https://www.vmm.be/lucht/meer-polluenten/uitstoot-zwavel dioxide>) blijkt dat de uitstoot van SO_x met 86% daalde sinds het jaar 2000. Verder blijkt uit deze data dat de uitstoot daalde met 84% tussen 2005 en 2021. De doelstelling voor 2030 is hiermee in feite nu reeds behaald.

Uit het voorgaande blijkt dat de reductiedoelstellingen inzake SO_x uit het Luchtbeleidsplan reeds zijn gerealiseerd en dat de bijkomende SO_x-emissies van het project deze doelstellingen niet zullen hypothekeren. Bijgevolg zal het voorliggende project de realisatie van de doelstellingen van de PAS, en dus de instandhoudingsdoelstellingen, niet verhinderen.

Er wordt akkoord gegaan met de conclusies uit de passende beoordeling. Er kan worden besloten dat de vergunningsplichtige activiteit geen betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone zal veroorzaken.

Verscherpte natuurtoets

Uit het dossier blijkt dat de totale NO_x-emissies stijgen van 38,5 ton/jaar in 2019 naar 254 ton/jaar. Een ecologische analyse wordt gemaakt. Voor een aantal vegetatietypes

overschrijdt de achtergronddepositie de kritische depositiewaarde niet, ook niet wanneer de deposities van de aangevraagde uitbreiding worden opgeteld.

Dit geldt niet voor 2120, 2130 en 6510 in het gebied Middenkust, zuid-oostelijk deel. Er wordt besloten op basis van het BAU-2030 scenario dat ook voor deze vegetaties de achtergronddepositie tot onder de kritische depositiewaarde (KDW) zal dalen. In dergelijk geval leidt de exploitatie dus niet (meer) tot schade aangezien de KDW niet meer zal worden overschreden. De schade desgevallend veroorzaakt door deposities bij overschrijding van de KDW is hoe dan ook herstelbaar, aangezien de KDW overeenkomstig autonome ontwikkeling (conform het BAU2030 scenario) niet meer zal zijn overschreden.

Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN veroorzaakt.

Soorten

De soortenbeschermingsprogramma's voor kamsalamander en weidevogels overlappen met het projectgebied. Wat weidevogels betreft is de overlap minimaal.

De aard van de activiteiten zijn niet van die aard dat een effect op de kamsalamander wordt verwacht, mits rekening wordt gehouden met de milderende maatregelen in verband met de toekomstige plaatsing van de zonnepanelen.

Voor vogels is verstoring relevant. Binnen het studiegebied komen volgende vogels voor: ijsvogel, visdief, wespndief, zwarte specht, zwartkopmeeuw, bergeend, goudplevier, grote zilverreiger, kemphaan, kleine rietgans, kolgans, krakeend, kuifeend, slobbeend, smient, steenloper, tafeleend, wintertaling, wulp. Op basis van de ARPL-kaarten werden ook nog volgende soorten vermeld binnen het projectgebied: blauwborst, bruine kiekendief, kluut, ooievaar, grauwe gans, regenwulp en waterrietzanger.

Op basis van cijfers van de Bird Control Unit, wordt gesteld dat het project geen betekenisvolle verstoring veroorzaakt: de bijdrage tot het omgevingsgeluid stoort de aanwezige populaties ter hoogte van en rondom het projectgebied niet dermate dat deze zich niet meer kunnen ontwikkelen.

Er wordt geen impact op de doelstelling van soortenbeschermingsprogramma's verwacht door voorliggende aanvraag.

Water

Overeenkomstig artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 1.2.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

De projectzone is gesitueerd in het afwateringsgebied van de waterloop van 2^{de} categorie, de Zijdeling & Albertusgeleed – WO.1.1.3.2 & WN.6.12.

De projectzone is gedeeltelijk gelegen in het overstromingsgebied vanuit de zee en gedeeltelijk gelegen in een zone voor pluviale overstromingen met op een aantal plaatsen grote kans op overstromingen in het huidig klimaatscenario.

Hemelwater

De aanvraag voorziet geen nieuwe verhardingen, noch nieuwe gebouwen waarvan de dakoppervlakte in rekening moet worden gebracht met betrekking tot de Hemelwaterverordening van 2023.

Zoals vermeld in het project-MER bedraagt het totaal afwaterend oppervlak van het luchthaventerrein circa 63 ha verharde oppervlakte (aprons, parkings, landingsbaan, wegen, daken gebouwen, en dergelijke. De verharde delen van de luchthaven worden afgewaterd via een intern rioleringsstelsel gekenmerkt door een groot aantal lozingspunten, enerzijds in het grachtenstelsel op het terrein en anderzijds in de waterlopen die doorheen of langs het terrein lopen. Ongeveer een kwart van de verharde oppervlakten watert af naar het Provinciegeleed (richting Oostende). Het overige deel watert, al dan niet via het Kalsijdegeleed, af naar het Albertusgeleed (richting Nieuwpoort).

Onbevaarbare waterlopen

Ten behoeve van onderhouds- en instandhoudingswerken aan het aanpalende Zijdeling en Albertusgeleed (WN.6.12. en WO.1.1.3.2. – beide 2^{de} categorie) moet een onderhoudszone van 5 meter vrij blijven, te rekenen vanaf de huidige taludinstek van de waterloop. De onderhoudszone langs de waterlopen moeten over de volledige lengte en breedte permanent volledig vrij zijn van elke bebouwing en aanplantingen of eender welk (tijdelijk) object dat het periodiek onderhoud van de waterloop zou kunnen bemoeilijken of verhinderen. Deze zone dient eveneens voor het deponeren van de opgehaalde maai- en ruimingsspecie. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Huishoudelijk afvalwater

Er wordt een aanzienlijke reductie van het vergunde lozingsdebiet van 33.794 m³/jaar naar 4.000 m³/jaar aangevraagd. De lozing van huishoudelijk afvalwater omvat de sanitaire voorzieningen (douches, lavabo's, toiletten,...) in het luchthavengebouw voor personeelsleden en passagiers en ook het sanitair afvalwater afkomstig van de horecavoorzieningen. Uit het project-MER blijkt een totaalgebruik van leidingwater in 2019 van 4.375 m³/jaar, waarvan 3.891 m³ naar sanitair afvalwater gaat. Het aangevraagde debiet kan worden toegestaan. Uit de gegevens blijkt dat het afvalwater van de horeca geloosd wordt via vetvangputten.

Bedrijfsafvalwater

Er wordt een lozing aangevraagd van maximaal 1 m³/uur, 3 m³/dag en 286 m³/jaar bedrijfsafvalwater van de wasplaats bij de concessiehouders. Hiervoor is een aparte monsternameput voorzien. Dit afvalwater wordt geloosd via een KWS-afscheider. Het betreft een hernieuwing van het vergunde lozingsdebiet. In toepassing van de afwijkingmogelijkheden van artikel 4.2.5.1.1, §1, van titel II van het VLAREM moet geen meetgoot of gelijkaardige meetmogelijkheid voorzien worden. Er is een controleput na de KWS-afscheider voorzien. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Het bedrijfsafvalwater wordt gezamenlijk met het huishoudelijk afvalwater geloosd via een lozingspunt (LP HA) op de openbare gemengde riolering ter hoogte van de Duinkerkseseweg en Nieuwpoortsesteenweg. Deze voert af naar de RWZI Oostende die op haar beurt loost in het kanaal Gent-Oostende.

Potentieel verontreinigd hemelwater

In tegenstelling tot het aanvraagdossier, wordt het hemelwater van de standplaatsen waarop kan getankt en/of gede-iced worden (aprons), wel degelijk beschouwd als potentieel verontreinigd hemelwater. Deze afvalwaterstroom moet dus beschouwd worden als bedrijfsafvalwater.

Op de luchthaven van Oostende bevinden zich 3 aprons. Op basis van de oppervlakte (zie tabel V-2 uit het project-MER) werden onderstaande debieten berekend:

Verharding	Oppervlakte (m ²)	Afstromend volume hemelwater
Apron 1	42.400	674m ³ /u – 1730m ³ /d – 36.040m ³ /j
Apron 2	140.625	2236m ³ /u – 5738m ³ /d – 119.531m ³ /j
Apron 3	43.000	684m ³ /u – 1754m ³ /d – 36.550m ³ /j
TOTAAL	226.025	3594m ³ /u – 9222m ³ /d – 192.121m ³ /j

Het hemelwater dat op apron 1 terechtkomt wordt via KWS-afscheiders naar het Provinciegeleed afgevoerd. Apron 2 watert af naar het Albertusgeleed en apron 3 via bermgrachten van de Nieuwpoortsesteenweg en zo naar het Kalsijdegeleed. Al deze waterlopen zijn gelegen in de Middenkustpolder.

De aprons zijn telkens voorzien van één of meerde KWS-afscheiders. In geval van calamiteiten kan de riolering afgesloten worden om te verhinderen dat incidentele verontreiniging in oppervlaktewater terechtkomt. Een regelmatige controle van de KWS-afscheiders is noodzakelijk om zicht te hebben of calamiteiten zich voordoen. Deze controles worden bijgehouden in een logboek dat ter inzage wordt gehouden voor bevoegde instanties, waaronder de waterloopbeheerder, de Middenkustpolder. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Op de aprons 1, 2 en 3 worden vliegtuigen getankt. Het tanken van kerosine gebeurt steeds door hiertoe bevoegd en getraind personeel van de brandstofleverancier, volgens strikte procedures en met frequente controle van de gebruikte voertuigen. De voertuigen zijn voorzien met recipiënten met adsorptiekorrels in geval van calamiteiten/spills. Er zijn tevens adsorptiematten ter beschikking. Hierdoor kan volgens de aanvrager het tanken lekvrij gebeuren.

Op apron 2 gebeurt naast het tanken van de toestellen ook de de-icing van vliegtuigen in een daartoe afgebakende zone, waarbij in voorkomend geval ijs en sneeuw worden verwijderd van de vliegtuigen. Hierbij wordt momenteel gebruikgemaakt van een product op basis van glycol. De toepassing van de-icing vloeistoffen is op de luchthaven van Oostende erg beperkt, enerzijds door het aanbod aan toestellen/vluchten en anderzijds door het aantal vorstdagen. In 2020, 2021 en 2022 werden respectievelijk 9, 6 en 37 toestellen gede-iced.

Met het besluit van de Vlaamse Regering van 21 juni 2024 werd volgende definitie voor niet-verontreinigd hemelwater opgenomen:

“Hemelwater dat niet in aanraking is geweest met verontreinigende stoffen”: hemelwater afkomstig van:

- 1° dakoppervlakken en parkeerplaatsen, opstijg-, start-, landingsbanen of -plaatsen en taxiwegen, omlopen voor motorvoertuigen, wandel- en fietspaden;*
- 2° andere verharde oppervlakken die niet behoren tot een ingedeelde inrichting of activiteit;*
- 3° andere verharde oppervlakken die behoren tot een ingedeelde inrichting of activiteit, als er op deze oppervlakken geen verontreinigende stoffen terechtkomen ingevolge de activiteiten van die ingedeelde inrichting of activiteit.”.*

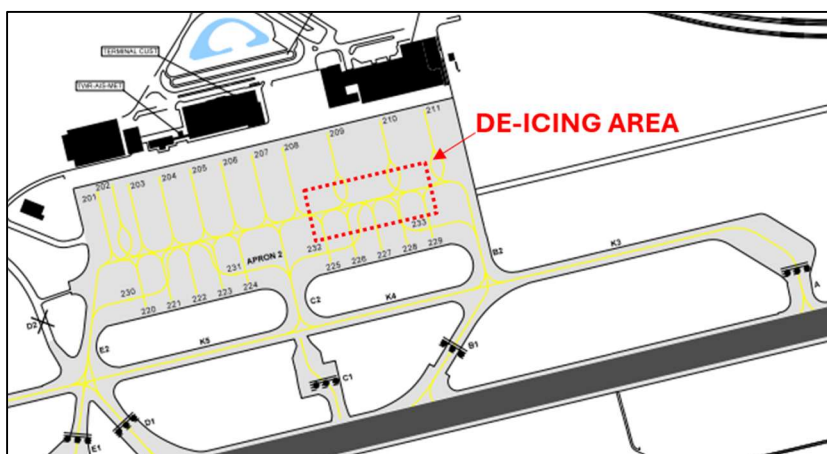
Met het invoeren van deze definitie van “hemelwater dat niet in aanraking is geweest met verontreinigende stoffen” wordt verduidelijkt welke hemelwaters niet te aanzien zijn als afvalwater. Van hemelwater dat afstroomt van een dak of parkeerplaatsen, opstijg-, start-, landingsbanen of -plaatsen en taxiwegen, omlopen voor motorvoertuigen, wandel- en

fietspaden veronderstelt de wetgever dat dit niet of slechts in beperkte mate vervuild is, waardoor het aanzien wordt als niet-verontreinigd hemelwater. Dezelfde redenering geldt bij hemelwater afkomstig van verhardingen zoals een terras, oprit bij niet ingedeelde inrichtingen, wegen en dergelijke. Ook voor deze waterstromen is het niet de bedoeling deze als afvalwater te beschouwen.

Op bedrijfsterreinen of andere ingedeelde inrichtingen kan het hemelwater in contact komen met verontreinigende stoffen. Hemelwater dat valt op verharde terreinen die verontreinigd zijn door de exploitatie van een ingedeelde inrichting (bijvoorbeeld containerparken, schroothandelaars, tankpistes) is het hemelwater verontreinigd en te beschouwen als bedrijfsafvalwater. Om die reden moet ook het potentieel verontreinigd hemelwater dat afstroomt van de tank- en de-icingzones, en die geloosd wordt met een debiet van maximaal 3.594 m³/uur, 9.222 m³/dag en 192.121 m³/jaar, op heden (in afwachting van analyses) beschouwd worden als bedrijfsafvalwater en opgenomen worden onder de rubriek 3.4.3. Dit wordt ambtshalve aangepast.

In het licht van deze nieuwe wetgeving is het zinvol dat de luchthaven genoeg analyses verzamelt om de efficiëntie van de reinigingsoperaties in kaart te brengen, en om aan te tonen dat deze afvalwaterstroom niet verontreinigd is. De exploitant moet hiertoe een strategie uitwerken om periodiek de kwaliteit van het afstromend hemelwater te toetsen. Het is aan de exploitant om aan te tonen dat het hemelwater niet in contact komt met verontreinigde stoffen. Hierbij is een onderscheid te maken tussen de zones waarin de vliegtuigen kunnen worden getankt en de zone bestemd voor de-icing.

Vooreerst is het aangewezen dat de de-icing van vliegtuigen enkel plaatsvindt in de daartoe afgebakende zone van apron 2 (de-icing area), zoals aangeduid op onderstaande figuur. Het hemelwater van deze zone is apart bemonsterbaar van de andere oppervlaktes gelegen buiten de de-icingzone. Het hemelwater afkomstig van de de-icingzone wordt via een KWS-afscheider met coalescentiefilter geloosd in oppervlaktewater. De-icing is niet toegestaan op de andere zones van apron 2, noch op apron 1 en 3. Enkel op deze afgebakende zone kan er een vermenging ontstaan met glycol met het afstromende hemelwater.



Daarnaast moet het tanken van de vliegtuigen op de aprons 1, 2 en 3 volledig lekvrij gebeuren, zodat er geen verontreiniging met hemelwater kan plaatsvinden. Hiertoe wordt een tankprocedure met strikte procedures uitgewerkt in samenwerking met de brandstofleverancier. Deze tankprocedure is steeds beschikbaar op het bedrijf en ter inzage van de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Ook de toeleverende tankwagen wordt aan een checklist qua conformiteit onderworpen. Pas na de controle van de checklist, mag het voertuig de apron betreden. Het tanken op aprons 1, 2 & 3 wordt steeds door bevoegde en getrainde personen uitgevoerd.

Om (1) de efficiëntie van deze lekvrijeprocedure bij het tanken te garanderen en (2) aan te tonen dat er in het afvalwater afkomstig van de de-icing zone op apron 2 na toepassing van de de-icing-procedure geen restproducten aanwezig zijn van glycol, voert de exploitant een onderzoek uit naar de aanwezigheid van deze restproducten in het geloosde water. Deze bemonsterings- en meetcampagne wordt uitgevoerd gedurende een opeenvolging van 2 jaar na het verlenen van de vergunning door een erkend labo. Deze analysebulletins, samen met een overzicht van wanneer en welke toestellen er gede-iced worden, worden bezorgd aan de VMM (Water – Lucht (industrie)) (vergunningen@vmm.be) tegen uiterlijk 1 mei van het daaropvolgende jaar. Deze maatregelen worden opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

De exploitant voorziet tevens dat deze procedures in de AIP van de luchthaven wordt verwerkt.

Conclusie

Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem. Bijgevolg wordt voldaan aan artikel 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Gezondheid

Fysische stressoren

Mogelijke gezondheidseffecten ten gevolge van fysische stressoren (hier geluid afkomstig van vliegverkeer) zijn hartziekten, effecten op pasgeborenen, cognitieve beperkingen, effecten op het gehoor (tinnitus), stofwisselingseffecten, welzijn en hinder alsook slaapverstoring. Op basis van onderzoek schuift de WHO twee grenswaarden naar voor als gezondheidkundige advieswaarden (GAW): enerzijds de L_{den} 45 dB(A) en anderzijds de L_{night} 40 dB(A), overeenkomend met circa 10% ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden volgens de dosis-effectrelaties van de WHO. De impact van het vliegverkeer op de algemene gezondheid van de omwonenden werd reeds uitvoerig besproken (zie onder 'Geluid en trillingen – Impact op gezondheid').

Chemische stressoren

De relevante (chemische) stressoren zijn NO_x (NO_2), PM_{10} , $PM_{2.5}$, en UFP. Ook de volgende chemische stressoren zijn potentieel relevant bij luchthavens: lood (Pb), PAK's, VOS, en Zeer zorgwekkende stoffen (meer bepaald benzeen, formaldehyde, naftaleen, 1,3-Butadieen, 1-methylnaftaleen, 2-methylnaftaleen, crotonaldehyde), EC, SO_2 , CO, CO_2 , CH_4 , N_2O ,... (niet-limitatieve lijst).

NO_2 , PM_{10} , $PM_{2.5}$, benzeen en SO_2

Voor NO_2 , PM_{10} , en $PM_{2.5}$ heeft de WHO gezondheidkundige grenswaardes vastgelegd, gebaseerd op epidemiologische studies. Fijn stof geeft aanleiding tot gezondheidseffecten na inhalatie, zowel op korte als op lange termijn. Kwetsbare groepen zijn ouderen, kleine kinderen en personen met hart-, vaat- of longaandoeningen. Verscheidene studies verbinden acute blootstelling aan fijn stof van PM_{10} en $PM_{2.5}$ met vervroegd overlijden van voornamelijk ouderen met hart- en longproblemen. Bij kinderen vermindert fijn stof de longfunctie bij TSP (totaal stof) concentraties boven de $180 \mu g/m^3$ of wanneer er meer dan $110 \mu g/m^3$ inadembare deeltjes (PM_{10}) zijn. Fijn stof is ook op langere termijn ongezond. De WHO meldt een verminderde longfunctie en een stijgend aantal chronische luchtwegaandoeningen, zoals bronchitis en emfyseemastma. De WHO en andere onderzoeksinstellingen schatten dat de levensduur met één tot drie jaar verkort.

In het project-MER werd aan deze gezondheidkundige advieswaarden afgetoetst (en besluit men dat de negatieve effecten van het project grotendeels gekoppeld zijn aan de emissies van het vliegverkeer) (zie ook de beoordeling onder 'Lucht' en 'Monitoring').

Ultrafijn stof (UFP) en elemental carbon (EC)

Ondanks dat er nog geen erkende gezondheidkundige advieswaarden bestaan voor UFP en elemental carbon (EC), is er meer en meer bewijs van mogelijke schadelijke gezondheidseffecten van UFP (en EC). Door hun geringe grootte zouden UFP-deeltjes dieper in de longen en verder in het lichaam in de bloedcirculatie, de hersenen, etc. kunnen doordringen dan de grovere partikels en kunnen zij daar door hun grote oppervlakte-volume verhouding via toxische stoffen op hun oppervlak (zoals bijvoorbeeld PAK's) schadelijke gezondheidseffecten veroorzaken (Seaton *et al.*, 1995 Particulate air pollution and acute health effects). Bovendien tonen wetenschappelijke studies aan dat vliegverkeer een belangrijke bron is van UFP-emissies (meer bepaald de kleinere fracties 10 - 20 nm) in de omgeving van luchthavens (Bendtsen *et al.*, 2021, Peters *et al.*, 2016, Lefebvre *et al.*, 2019). Het belang van UFP-emissies van luchthavens wordt meer en meer ingezien en recent ook onderzocht – maar is het vooralsnog onmogelijk hier een kwantitatieve dosis-effectrelatie te gebruiken. Onderzoek toont bijvoorbeeld aan dat de toxische (kankerverwekkende) PAK's deel uitmaken van UFP van vliegverkeer. Dit jaar werd er een rapport uitgebracht waar meer in staat over deze stand van zaken van het onderzoek naar UFP vliegverkeer en gezondheidseffecten (door de partnerorganisatie Milieugezondheidszorg in opdracht van Departement Zorg). Voor UFP heeft de WHO (voorlopig) geen gezondheidkundige grenswaarden opgesteld, omdat de epidemiologische evidentie niet sterk genoeg is om air quality guidelines voor UFP af te leiden. Evenwel vermeldt WHO (2021) dat er voldoende evidentie is om 'good practice statements' rond UFP af te leiden, en beveelt aan om een onderscheid te maken tussen hoge en lage PNC-waarden, en vanaf hoge PNC-waarden beslissingen te nemen in verband met UFP-broncontrole. WHO (2021) beschouwt hierbij blootstellingsniveaus boven 10.000 deeltjes/cm³ (daggemiddelde) en 20.000 deeltjes/cm³ (uurgemiddelde) als hoog in het Good practice statement report (World Health Organization, 2021). Deze niveaus zijn gebaseerd op PNC die hoger liggen dan men typisch kan verwachten in respectievelijk stedelijke achtergrondgebieden, en alle stedelijke micro-omgevingen. Deze waarden hebben echter geen gezondheidkundige onderbouwing.

Zeer zorgwekkende stoffen (ZZS)

Naast UFP (en EC) zijn Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS), vluchtige organische stoffen (VOS), en Polyaromatische koolwaterstoffen (PAK's) ook het vermelden waard in het belang van de volksgezondheid als potentieel relevante stressoren bij luchthavens die recent meer in de aandacht komen (Bendtsen *et al.*, 2021; Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens. TNO, 2023). Volgens een recent verkennend onderzoek in Nederland naar de emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) op relevante Nederlandse luchthavens werden de emissies van volgende stoffen geïdentificeerd als niet-verwaarloosbaar en dus mogelijk relevant: benzeen, formaldehyde, naftaleen, 1,3-Butadien, 1- methylnaftaleen, 2-methylnaftaleen, crotonaldehyde. Op isopropylbenzeen na overschrijden de uurgemiddelde emissies van de 8 onderzochte stoffen de uurgemiddelde grens-massa-stroom zoals die gehanteerd wordt bij industriële inrichtingen in Nederland, wat een indicatie is dat de emissies zoals die voor luchthavens worden berekend niet verwaarloosbaar zijn. Via verspreidingsberekeningen waarin de emissie wordt omgerekend naar de concentratie buitenlucht zou volgens deze notitie een inschatting van mogelijke gezondheidseffecten kunnen worden bepaald (zie bron: Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens. TNO, 2023).

Biologische stressoren

Op een luchthaven waar vliegtuigen uit heel de wereld aankomen, bestaat steeds een risico op het bewust of onbewust importeren van exotische planten of dieren die een gezondheidsrisico

met zich meebrengen. Ervan uitgaand dat de geldende protocols gevolgd worden, zijn op de luchthaven geen significante gezondheidsrisico's door biologische stressoren te verwachten.

Gezondheidskundige evaluatie

Met het oog op de onbeperkte duur van de hervergunning, en het feit dat in dit dossier een aantal aannames zijn gemaakt met betrekking tot toekomstige evoluties in de technologie, infrastructuur en op operationeel vlak, wordt een blijvend engagement verwacht van de luchthaven (en de overheid en alle andere mogelijke betrokkenen) om de gezondheids(economische) impact van de luchthaven op de betrokken omgeving te monitoren en op te volgen, rekening houdende met de wetenschappelijke en technologische vooruitgang, en adviezen vanuit grote (internationale) instanties die hun adviezen baseren op onderzoek op basis van beschikbare epidemiologische studies en/of proefdieronderzoek. Op basis van deze resultaten wordt eveneens een blijvend engagement verwacht tot het uitvoeren van milderende maatregelen op het terrein en in de omgeving.

Na een periode van 5 jaar na het verlenen van de vergunning worden éénmalige metingen ter controle uitgevoerd waarbij de verschillende aspecten (geluid en trillingen, lucht, geur, bodem, klimaat, ... (niet-limitatieve lijst)) opnieuw worden beoordeeld, en waarbij dit kan doorvertaald worden naar een (nieuwe) gezondheidskundige impactinschatting (health impact assessment). Deze gezondheidskundige impactinschatting wordt uitgevoerd door een erkend MER-deskundige in de discipline mens-gezondheid, vermeld in artikel 6, 1°, d) 1) van het VLAREL. Vooraleer er gestart wordt met de gezondheidskundige inschatting wordt een plan van aanpak besproken met het Departement Zorg. De uitgewerkte gezondheidskundige inschatting en daaruit voortvloeiende eventuele aanbevelingen (met timing van uitvoering) worden binnen een termijn van 5 jaar na het vergunningsbesluit voorgelegd aan het Departement Zorg, de afdeling GOP en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving en het stadsbestuur van Oostende. De MER-deskundige formuleert op basis van zijn/haar bevindingen over de relevantie van dergelijke health impact assessment ook een voorstel tot al dan niet periodieke herhaling ervan. Deze gezondheidskundige evaluatie staat eveneens opgenomen in het monitoringsplan 'Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924_.pdf' en wordt ook opgenomen als voorwaarde in de vergunning. Op basis van deze éénmalige controlemetingen en daaruit vloeiende gezondheidskundige impactinschatting kan er een bijstellingsprocedure van de vergunningsvoorwaarden geïnitieerd worden.

De gezondheidseffecten die berekend werden in het project-MER tonen namelijk aan dat de gezondheidsimpact van de luchthaven Oostende - Brugge zeer groot is. Onaanvaardbaar groot wanneer enkel rekening wordt gehouden met de impact berekend in het project-MER op gezondheidskundig vlak. Er kan echter niet ontkend worden dat gezondheid ook bepaald wordt door welvaart en in dat opzicht is een grondigere gezondheids-economische analyse noodzakelijk, waarbij er ingezet wordt op een traject van langdurige gezondheidssurveillance (gezondheidsmonitoring).

Hierbij wordt gerekend op het engagement van LEM Oostende - Brugge (eventueel in de schoot van de alliantie Stargate waar een vergelijkbaar traject voor milieu loopt: <https://www.brusselsairport.be/en/sustainability/stargate>) om mee te werken aan een gezondheidskundige studie waar via biomonitoring en/of via gezondheidsregistraties een grondige gezondheidskundige beoordeling van de luchthaven zal uitgevoerd worden en waar nieuwe acties voor de luchthaven aan verbonden kunnen worden in het licht van deze resultaten. Aan LEM Oostende - Brugge zal gevraagd worden om hieraan mee te werken tijdens de uitbating van de nieuwe omgevingsvergunning, omdat uit deze gezondheidskundige studie de noodzaak kan blijken om bijkomende acties/milderende maatregelen op te zetten en uit te voeren zowel binnen de bedrijfsgrenzen als in de omgeving. Momenteel werd de voorstudie bij Sciensano-PIH-VITO in opdracht van het Departement Zorg om een ontwerp van studie-opzet

van dit onderzoek in detail vast te leggen bijna afgerond (inhoudelijke rapportage in zomer 2024). Tevens werd er een literatuurstudie uitgevoerd rond gezondheidseffecten van UFP afkomstig van vliegverkeer, waar momenteel een rapport van onze PO-MGZ over uitgebracht wordt, dat zal verschijnen op de website van het Departement Zorg. Dit wordt opgenomen als aandachtspunt in de vergunning.

Externe veiligheid

Veiligheid is een belangrijk aspect voor de luchtvaart in het algemeen.

Wat betreft het vliegverkeer is de Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer belast met de luchtvaartveiligheid in het raam van de bepalingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en van de Europese Unie (EU) en dit voor alle aspecten van de burgerluchtvaart. Het DGLV promoot, reguleert en houdt toezicht op de veiligheid van de burgerluchtvaart door de veiligheidsnormen en -regelgevingen toe te passen en toe te zien op het toepassen van de veiligheidsmaatregelen.

Skeyes (het vroegere Belgocontrol) zorgt voor de operationele veiligheid van het luchtruim als luchtverkeersleider en ziet toe op het momentane gebruik van het luchtruim, de bewegingen van de individuele vliegtuigen en houdt contact met de crew van het vliegtuigen en voorziet hen van de meest actuele informatie voor het veilig gebruik van het luchtruim en de (meteorologische) condities op en rond de luchthaven(s).

Er is een safety management system overeenkomstig met de Europese Regelgeving (EASA) met als doel om op een onafhankelijke manier het veiligheidsniveau stelselmatig te verbeteren en de risico's op ongevallen te minimaliseren.

Op de luchthaven is een geheel autonome brandweerdienst tewerkgesteld. Het materiaal van de brandweer wordt bij elke ploegwissel getest. Dit gebeurt louter met water. Ook interventie-oefeningen worden in hoofdzaak enkel met water uitgevoerd. Eén keer per maand wordt er geoefend met 'oefenschuim' (een bio-afbreekbaar detergent). Er worden tweejaarlijks full scale emergency oefeningen gehouden in samenwerking met de provincie. Tevens worden periodiek brandweeroefeningen gehouden. Het is aangewezen dat de opmerkingen zoals opgenomen in het brandpreventieverslag van 18 mei 2024 van Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen worden nageleefd. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

De luchthaven beschikt over een intern noodplan dat regelmatig wordt bijgestuurd en wordt geüpdatet. Er is ook een gevarenregister aanwezig dat eveneens op regelmatige basis wordt geüpdatet.

Bij het opstijgen en landen van vliegtuigen is er altijd een risico voor 'bird strike'. Er is een 'Bird Control Unit' actief op de luchthaven die vogels en ook andere kleine dieren verjagen en zo het risico beperken. Ten behoeve van birdcontrol zijn er knalpatronen aanwezig dewelke in een afgesloten veiligheidskast opgeslagen worden. Het betreft maximaal 2.400 knalpatronen en 2.500 hagelpatronen. Deze opslag is aanvaardbaar en kan vergund worden voor onbepaalde duur.

Wat betreft het compartiment externe veiligheid wordt deze als aanvaardbaar ingeschat en moeten er geen milderende maatregelen opgelegd worden.

Afvalstoffen & materialen

Op de site zijn diverse recipiënten voorzien voor de aparte sortering van de verschillende afvalstromen. Alle afvalstoffen worden afgevoerd via een erkend overbrenger en extern verwerkt door een erkend verwerker. Luchtvaartmaatschappijen hebben de

eindverantwoordelijkheid over hun eigen geproduceerde afval en staan zelf in voor de inzameling en verwerking ervan. Dit valt niet onder de verantwoordelijkheid van de luchthaven.

Verder is er een specifieke afvalstroom: Foreign Object Debris (FOD). Dit zijn vreemde voorwerpen op luchthavens die zich op een verkeerde plaats bevinden en die, omdat ze zich op die plaats bevinden, apparatuur kunnen beschadigen of personeel kunnen verwonden. FOD omvat een breed scala aan materiaal, waaronder losse hardware, stukken bestrating, cateringmateriaal, bouwmaterialen, stenen, zand, stukken bagage en zelfs wilde dieren. Deze afvalstroom wordt afgevoerd.

Voor het onderdeel afvalstoffen zijn geen extra milderende maatregelen nodig.

Licht en stralingen

Verlichting van delen van de site tijdens de avond of nacht is onder andere omwille van veiligheidsredenen niet uit te sluiten. Het gaat om functionele verlichting, met neerwaarts gerichte lichtbundels die niet naar buiten gericht worden. De graad van verlichting van de site aan airside wordt opgelegd door de reglementering van EASA.

De runwayverlichting wordt in principe enkel aangeschakeld bij landen en vertrek van een toestel.

Voor nachtelijke operaties of IMC-condities worden de runwayverlichting (RWY), naderingsverlichting en taxiwegverlichting (TWY) niet telkens aan- en terug uitgeschakeld bij iedere aankomst of vertrek. Deze blijft continu branden zolang nodig. Wanneer er geen verkeer meer wordt verwacht schakelen sommige ATCO's alle verlichting vroeger uit. De PAPI's van beide RWY's blijven ook continu branden onder alle omstandigheden. Er zijn simple touch down zone lights aan de werking van de PAPI's gekoppeld.

Ook zijn verspreid over het terrein verschillende installaties uitgerust met obstakelverlichting.

De verlichting van de aprons blijft ook branden.

Elektromagnetische straling wordt, gezien de aard van de activiteiten en de situering van het projectgebied, niet geïdentificeerd als potentieel relevant.

Voor het onderdeel licht en stralingen moeten geen milderende maatregelen worden opgelegd, daar de hindereffecten eerder als laag ingeschat worden.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, van de VCRO)

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende plannen zoals hoger omschreven.

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen zoals hoger omschreven.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, van de VCRO)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, maar kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO in rekening brengen, evenals de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement, voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en die in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid

De aanvraag voorziet de hervegunning van de exploitatie van de luchthaven en een afschaffing van buurtwegen. De aanvraag bevat geen bijkomende infrastructuurwerken met het oog op het fysiek uitbreiden van de luchthaven. Het is wel zo dat binnen de bestaande infrastructuur een betere benutting beoogd wordt met daaraan gekoppeld een groeicapaciteit. Het is de doelstelling van de aanvrager om de luchthavenactiviteiten verder te optimaliseren en te ontwikkelen binnen de randvoorwaarden van de huidige milieuvergunning.

De groeiscenario's met de toename van het aantal bewegingen en zoals opgenomen in het project-MER, zijn inpasbaar binnen de bestaande infrastructurele capaciteit van de luchthaven.

De functie van de luchthavenactiviteiten is in overeenstemming met de van kracht zijnde bestemming van het gewestplan en het gewestelijk uitvoeringsplan.

Op basis van bovenstaande beoordeling zijn ook de ingedeelde inrichtingen en/of activiteiten, omvattende in hoofzaak rubriek 57.1.2° 'een vliegveld met een start- en landingsbaan van 3.200 m' en aanhorigheden opgenomen in de overige rubrieken, functioneel inpasbaar.

Aangaande de afschaffing van de buurtwegen wordt verwezen naar de gemeenteraadsbeslissing van de stad Oostende van 26 augustus 2024 waarbij de opheffing van de buurtwegen werd goedgekeurd. De afschaffing van de buurtwegen werd in afdoende mate gemotiveerd gelet op de achterhaalde functionaliteit, de historisch ontwikkelde en bestaande luchthavenactiviteiten op het terrein en de planologische context waarbij de focus ligt op de luchthavenfunctie.

De aanvraag wordt in zijn totaliteit als functioneel inpasbaar beschouwd.

Mobiliteitsimpact

De actuele situatie is de situatie inclusief de infrastructuur en de huidige exploitatie ervan. Voor de beschrijving van het druktebeeld van de actuele situatie wordt vertrokken van verschillende bronnen:

- representatieve verkeerstellingen (doorsnedetellingen), uitgevoerd op de toegangswegen van en naar de luchthaven, gedurende een langere telperiode;
- deze verkeerstellingen werden aangevuld met een inventarisatie van relevante verkeerstellingen (doorsnedetellingen) op de weginfrastructuur in de buurt van de luchthaven waar er logischerwijs effecten te verwachten zijn;
- inschatting van de verkeersgenererende activiteiten op de luchthaven;
- kerncijfers aangeleverd door LEM Oostende - Brugge.

De referentiesituatie is de situatie inclusief de infrastructuur, maar zonder gebruik (exploitatie) van de luchthaven.

In het project-MER worden drie scenario's weergegeven met effectvoorspelling van de geplande situatie:

- scenario 1: exploitatie van de luchthaven conform de actuele situatie (hiermee wordt het dagdagelijks gebruik van de infrastructuur bedoeld);
- scenario 2: exploitatie van de luchthaven conform het optimistisch groeiscenario (OB2 en OB2bis/OB2bis+);
- scenario 3: exploitatie van de luchthaven conform het milieuscenario (OB3 en OB3bis).

Het project-MER voorziet als beoordelingskaders enerzijds de verkeersgeneratie gelinkt aan de functies binnen het projectgebied en anderzijds het functioneren van het verkeerssysteem (personenvervoer) voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. De beoordeling van het functioneren van het verkeerssysteem voor goederenvervoer werd enkel beoordeeld voor het wegtransport. Tenslotte worden de mobiliteitsaspecten met betrekking tot verkeersleefbaarheid beschouwd met als relevante rubrieken oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en parkeerdruk.

Qua personenvervoer worden volgende stromen onderscheiden:

- Voetgangers:
De belangrijkste invalswegen naar de luchthaven, namelijk de N341 Duinkerkweg en de N318 Nieuwpoortsesteenweg, zijn op de meeste plaatsen niet voorzien van voetpaden;
- Fietsers:
De belangrijkste invalswegen naar de luchthaven, namelijk de N341 Duinkerkweg en de N318 Nieuwpoortsesteenweg, zijn uitgerust met fietspaden. Het kruispunt ter hoogte van de toerit tot de luchthaven is voorzien van gemarkeerde fietsoversteeken en fietslichten. Ter hoogte van de westelijke toegang tot de luchthaven (die aansluit op de N318) kruist het fietspad de toegang zonder verkeerslichten. Wel wordt deze kruising geaccentueerd door middel van markering;
- Openbaar vervoer:
Het dichtstbijzijnde NMBS-station is het station Oostende dat op zo'n 5,2 kilometer van de site ligt. Ter hoogte van de ingang van de luchthaven bevindt zich de bushalte 'Raversijde luchthaven';
- Gemotoriseerd verkeer:
In het project-MER wordt ingeschat dat circa 80% van het verkeer een relatie heeft met het zuiden (richting E40), 10% heeft een relatie richting het noorden (5% via N318 Nieuwpoortsesteenweg en 5% via de N33 Torhoutsesteenweg). Tot slot heeft 10% een relatie met het oosten (Middelkerke, Nieuwpoort,...).

Wat betreft goederenvervoer betreft het vrachtverkeer het luchthavengebied zowel via de hoofdingang ter hoogte van de N318, als via de Rolbaanstraat in het zuiden van het projectgebied.

Voor de actuele situatie heeft de exploitatie van de luchthaven hoogstens beperkte negatieve effecten. De exploitatie zoals beschreven voor de actuele situatie zorgt, ten opzichte van de referentiesituatie (= zonder uitbating luchthaven), voor een verhoging van de verkeersintensiteiten in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven. Hierdoor worden bepaalde conflicten tussen actieve modi en gemotoriseerd verkeer versterkt. De aanwezige infrastructuur is in het studiegebied over het algemeen conform aan de vigerende richtlijnenboeken, waardoor deze conflicten op een juiste manier worden georganiseerd. Het

aantal potentiële conflicten zal echter wel toenemen. Enkel ter hoogte van de luchthaven mengen voetgangers en fietsers zich wel met het gemotoriseerde verkeer, al blijven intensiteiten al bij al beperkt. De gemiddelde wachttijd bij doorsnijdingen is over het algemeen redelijk of matig te definiëren, waardoor het effect van de exploitatie van de luchthaven voor de actuele situatie verwaarloosbaar of beperkt negatief is.

Door de exploitatie van de luchthaven in de geplande situatie nemen de verkeersintensiteiten van het gemotoriseerde verkeer toe. De aanvraag/het project-MER verwacht dat er nergens afwikkelingsproblemen zijn te verwachten en evalueert op basis van het significantiekader (conform het MER-richtlijnenboek) het effect als verwaarloosbaar of beperkt negatief effect.

Het aantal zware vrachtwagens op het wegennet neemt in het scenario OB2bis(+) wel sterk toe gelijklopend met de toename van het aantal vrachtvluchten: tijdens de dagperiode met 240% en tijdens de nachtperiode 511% ten opzichte van de actuele uitbating.

Voor het gemotoriseerd verkeer bedraagt de maximale toename in verzadigingsgraad op het omliggende wegennet voor het scenario OB2bis(+) 12%, het betreft de nachtperiode en op de Duinkerksesweg (tussen Nieuwpoorsesteenweg en Torhoutsesteenweg) en segmenten van de Torhoutsesteenweg. Tijdens de dagperiode neemt de verkeersgeneratie nagenoeg niet toe; dit doordat er een verschuiving is naar vluchten in de nachtperiode.

Het aantal potentiële conflicten neemt toe, doch door de beperkte intensiteiten blijft het vrachtverkeer beperkt. Het effect wordt als beperkt negatief geëvalueerd.

Het project voorziet voldoende parkeerplaatsen, en er zullen geen effecten optreden naar de omgeving.

Volgende milderende en flankerende maatregelen worden voorgesteld in het project-MER:

Milderende maatregelen:

- De luchthaven beschikt reeds over een overdekte fietsenstalling met oplaadmogelijkheden. Echter ontbreken hier momenteel nog comfortabele en veilige fietsenrekken. Er wordt geadviseerd deze te voorzien zodoende fietsen op een comfortabele manier gestald kunnen worden;
- Heel wat werknemers in de luchthaven werken in ploegen met vaste werkuren, wat opportuniteiten biedt om te carpoolen. Hoewel de luchthaven reeds sterk inzet op carpoolen zou het voorzien van parkeerplaatsen (nabij de ingang) voor carpoolers als maatregel genomen kunnen worden op het carpoolen verder aan te moedigen;
- Op het terrein van de luchthaven bevinden zich heel wat parkeerplaatsen. Om het overaanbod aan parkeerplaatsen in te vullen, en het multifunctionele gebruik van de luchthaven te versterken, kan er nog sterker worden ingezet op het gebruik van de parking voor personen/evenementen die niet gerelateerd zijn aan de luchthaven;
- Parking 2 en 3 worden ook gebruikt voor strandgangers.

Flankerende maatregelen:

- Het voorzien van exclusieve stalplaatsen en de nodige oplaadpunten voor elektrische fietsen, zowel voor werknemers en luchthavenpersoneel, als voor passagiers en bezoekers zoals beschreven in het 'carbon management plan';
- Het monitoren van de gewijzigde verkeersintensiteiten op de Rolbaan, en de impact ervan op de afwikkelingskwaliteit van het kruispunt N33 x Rolbaanstraat. Indien nodig kan de regeling van de aanwezige VRI worden aangepast.

De beoordeling van de geplande situatie voor het deelaspect mobiliteit leert dat de impact in de geplande situatie aanvaardbaar is. De voorgestelde milderende en flankerende maatregelen in het project-MER moeten niet worden opgelegd in de bijzondere voorwaarden, maar worden

wel aanbevolen. Verder wordt ook nog verwezen naar de beoordeling opgenomen onder 'Lucht – Mobiliteit' in kader van het tewerkstellen van de modal shift.

Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid

Het project beoogt een verdere optimalisering van de luchthavenactiviteiten, waarbij de trafiek zal groeien, maar wel binnen de randvoorwaarden van de huidige milieuvergunning. De omgevingsvergunningsaanvraag bevat geen fysieke uitbreiding, zodat er geen uitbreiding van de terreinen van de luchthaven voorzien wordt, alsook geen verlenging van de start- en landingsbaan. Overigens bevat de aanvraag geen stedenbouwkundige handelingen zoals de oprichting van gebouwen en aanleg van bijkomende verhardingen.

In alle redelijkheid kan er worden geconcludeerd dat de aanvraag geen schaalbreuk met de omgeving zal teweegbrengen, noch de draagkracht van de projectlocatie zal overschrijden.

Visueel-vormelijke elementen

De aanvraag voorziet de hernieuwing van de exploitatie van de luchthaven en de afschaffing van buurtwegen. Het feitelijk uitzicht van het luchthaventerrein is historisch gegroeid en wijzigt niet naar aanleiding van voorliggende aanvraag. De betreffende aanvraag heeft geen effect op de visueel vormelijke elementen.

Cultuurhistorische aspecten

De voorliggende elementen van de aanvraag voorzien geen nadelige impact op cultuurhistorische aspecten.

Bodemreliëf

De aanvraag voorziet geen wijzigingen aan het bodemreliëf.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Hinderaspecten, gezondheid en veiligheid

Met betrekking tot de hinder en de risico's wordt verwezen naar bovenstaande bespreking.

Communicatie

Als maatregel communiceert de luchthaven voortdurend met alle belangrijke stakeholders om hen informatie te geven over onderwerpen die hen kunnen aanbelangen. Zo wil de luchthaven een constructief dialoog voeren en een goede samenwerking tussen alle partijen garanderen. Omdat de luchthaven de dialoog met de buurtbewoners ook belangrijk vindt, is er op de website een aparte pagina voorzien 'Buurtinfo'. Op deze pagina komt alle relevante informatie voor de buurtbewoners met betrekking tot de exploitatie. Verder beschikt de luchthaven tevens over een info-adres waarop vragen kunnen gesteld worden. Deze worden binnen de 48 uur behandeld.

Daarnaast kunnen via een centraal klachtenregistratiesysteem (toegankelijk via de website) meldingen over de luchthaven worden ingediend. Bij het indienen van een melding via de website moet de bezoeker eerst persoonlijke gegevens invullen. Vervolgens wordt er naar de plaats, de datum en het uur van de overlast gevraagd en dient de melder tevens een categorie aan te duiden dat gepaard gaat met zijn/haar melding. Na het indienen van de melding ontvangt de bezoeker een bevestigingsmail met een uniek referentienummer. Vooraleer de effectieve melding wordt ingediend biedt LEM Oostende - Brugge informatie over de vergunning. Meldingen worden automatisch geregistreerd in het klachtenregister van de luchthaven van Oostende - Brugge en worden binnen een termijn van 45 kalenderdagen beantwoord. In de eerste plaats worden de meldingen via het contactformulier opgevolgd door

de communicatiemedewerker De eerstelijnsklachtenbehandelaar is de commercieel directeur, de 2^{de} lijnsklachtenbehandelaar is de milieucoördinator.

Dit online klachtenregistratiesysteem is operationeel sinds 20216. Deze klachten worden ook besproken in de 5-jaarlijkse milieu-overlegcommissie (laatste commissie dateert van 22 oktober 2019) en het rapport 'Milderende Maatregelen' wordt bezorgd aan de bevoegde minister.

Opmerkingen/vragen op sociale media worden onmiddellijk beantwoord.

Gelet op transparantie met betrekking tot het indienen van klachten wordt als voorwaarde in de vergunning opgenomen dat de exploitant over een klachtenregistratiesysteem en een klachtenopvolgingssysteem beschikt, dat er voorzien wordt in een meldpunt waar klachten kunnen ingediend worden en dat er een klachtenregister ter beschikking is. De gegevens van het klachtenregister en het klachtenopvolgingssysteem worden periodiek geëvalueerd in de monitoringscommissie. Het online klachtenregistratiesysteem vermeld duidelijk welke wachttijd (indien van toepassing) er van toepassing is bij het indienen van diverse klachten op hetzelfde tijdstip.

Overlegcommissie

In kader van deze communicatie met alle belangrijke stakeholders organiseert de exploitant minstens jaarlijks een overlegcommissie die als doel heeft de omwonenden en lokale besturen en middenveld te informeren over de uitgevoerde en nog uit te voeren milderende maatregelen en om de klachten van de omwonenden en lokale besturen en middenveld te bespreken. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Deze overlegcommissie bestaat uit:

- maximaal 2 vertegenwoordigers per betrokken stad/gemeente: Oostende en Middelkerke;
- maximaal één vertegenwoordiger van de omwonenden per betrokken stad/gemeente (Oostende en Middelkerke), hiertoe uitdrukkelijk gemandateerd door de respectieve milieu- en natuurraden van de betrokken stad en gemeente;
- vertegenwoordigers van de LEM Oostende - Brugge.

Desgevallend kunnen erkende deskundigen of betrokken adviesinstanties worden uitgenodigd. Een afgevaardigde van de exploitant zit deze vergadering voor.

Minstens volgende documenten worden toegelicht aan deze commissie:

- de (vluchtgerelateerde) meetgegevens van het geluidsmeeetnet;
- het klachtenregister en het gegeven gevolg aan de klachten;
- een overzicht van de uitzonderlijk uitgevoerde nachtvluchten;
- het milieubeleidsplan en het jaarlijks voortgangsrapport.

Van elke vergadering ontvangen de leden een goedgekeurd verslag. Dit verslag wordt tevens ter informatie aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving bezorgd.

Deze overlegcommissie heeft als minimale doelstelling de klachten van omwonenden te inventariseren, mogelijkheden tot oplossingen voor te stellen en de omwonenden in te lichten over de uitgevoerde en geplande milderende maatregelen.

Indien deze vergadering fysiek plaatsvindt wordt tevens de mogelijkheid tot digitaal bijwonen voorzien.

Deze commissie kan op geen enkele wijze taken van handhaving of vergunningverlening van daartoe bevoegde overheden overnemen.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO. Hieruit volgt dat dit artikel geen weigeringsgrond vormt en dat voorwaarden moeten worden opgelegd.

VERGUNNINGSTERMIJN

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningsdecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan.

Voor deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend.

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de ingediende bezwaarargumenten, gegroepeerd per thema met telkens een beoordeling van dit argument. De onderstaande bezwaren zijn niet altijd een letterlijke kopie van de ingediende bezwaren, maar werden soms geherformuleerd en samengevoegd.

Nachtvluchten:

- slaapverstoring door overmatige geluidshinder in de nacht en bezorgdheid over de mogelijke negatieve gezondheidseffecten zoals hormonale verstoring, ontwrichting immuunsysteem en stresstoename;
 - er is bezorgdheid over de grote vooropgestelde groei in het aantal nachtvluchten waardoor de huidige geluidsoverlast in de nacht veel zal toenemen met invloed op slaapverstoring (nachtrust tussen 22u en 7u is een basisrecht);
 - momenteel zijn er al 1.256 nachtvluchten. Nu worden er tot 6.860 nachtvluchten aangevraagd. Dit betekent 10 per nacht. Als dit valt tussen 23u en 7u, dan komt het erop neer dat er elk uur een vlucht opstijgt;
- Voor de luchthaven wordt een toegelaten geluidshoeveelheid vastgelegd, gekoppeld aan de nachtperiode. De opvolging wordt extra gegarandeerd door deze voor een beperkte periode vast te leggen. Hiervoor wordt eveneens verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Geluid'.

Vrachtvluchten:

Er is bezwaar tegen de enorme stijging van vrachtvluchten omwille van de grotere uitstoot van schadelijke stoffen en de grotere geluidshinder die ze met zich meebrengen.

- Voor de luchthaven wordt een toegelaten geluidshoeveelheid vastgelegd, gekoppeld aan de nachtperiode. De opvolging wordt extra gegarandeerd door deze voor een beperkte periode vast te leggen. Hiervoor wordt verder eveneens verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Geluid'.

Trainingsvluchten:

Er is bezwaar tegen de enorme stijging van trainingsvluchten omwille van de geluidshinder en veiligheid doordat ze vaak laag en herhaaldelijk over hetzelfde gebied vliegen.

- Er worden voorwaarden met betrekking tot trainingsvluchten opgelegd. Het totaal aantal trainingsvluchten (bewegingen) wordt ook vastgelegd. Hiervoor wordt verder eveneens verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Geluid'.

Helikopterbewegingen:

- de blijvende huidige geluidshinder door burgerhelikopters waar in dit milieueffectenrapport (MER) geen aandacht voor zou zijn (waardoor het project-MER onvolledig zou zijn);
 - er wordt in het project-MER geen rekening gehouden met de huidige klachten (in 2023) over het aantal helikoptervluchten (de geluidshinder en de klachten zouden sinds 2022 enorm zijn toegenomen door de grote toename van het aantal helikoptervluchten sinds 2022, wat in dit project-MER niet is meegerekend en waardoor het project-MER onvolledig zou zijn);
 - de verhuis van de militaire luchtmachtbasis en de komst van de helihaven (helibasis) dichtbij de woonwijk Raversijde (er is vraag voor andere locatie voor minder overlast in de woonzone Raversijde);
 - het project-MER vermeldt de helibasis in de ontwikkelingsstrategie, maar er wordt geen specifieke vergunning voor aangevraagd;
-
- De toekomstige verhuis van de helikopterbasis van Defensie maakt geen voorwerp uit van deze aanvraag. De inplanting van de SAR-basis is nog niet definitief, er worden verschillende locaties onderzocht. Hiervoor zal nog een afzonderlijke vergunningsaanvraag worden ingediend.
 - De (bestaande) helikopterbewegingen zijn meegenomen in het project-MER. De recente klachten in 2023 staan los van de continue activiteiten als gevolg van de Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV). In de vergunning wordt een voorwaarde opgenomen waarbij het aantal bewegingen van helikoptervluchten, samen met de klachten over de helikoptervluchten apart zal worden beschreven/gemonitord en jaarlijks gerapporteerd zal worden aan de leden van de monitoringscommissie.

Geluidshinder overdag en geluidsoverlast door opstijgende vliegtuigen en stationair draaiende motoren 30 minuten lang.

- De aspecten van zowel luchtgeluid als grondgeluid worden besproken in het advies. Er worden hieromtrent diverse voorwaarden opgenomen in de vergunning. Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Geluid'.

Er zal een enorme stijging zijn van de potentieel gehinderden. Dit worden er meer dan 7.000, wat maar liefst 1/10 van de bewoners van de stad Oostende is. Het is onbegrijpelijk hoe het project-MER een dergelijke drastische stijging van het aantal potentieel ernstig gehinderden als acceptabel kan beschouwen.

- Er worden diverse voorwaarden opgenomen in de vergunning in kader van de opvolging van het aantal gehinderden (jaarlijkse aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden). Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Geluid'.

Er is bezwaar tegen het verlenen van een vergunning voor onbepaalde duur;

- Conform de regelgeving kan slechts uitzonderlijk een vergunning voor bepaalde duur worden gegeven. Naast strikte voorwaarden in kader van de uitbating van de luchthaven wordt er een monitoringcommissie ingesteld ter opvolging.

Bij de beschrijving van de geluidscontouren voor vrachtluchten zijn er slechts metingen gebeurd voor minder lawaaierige toestellen, namelijk de B744, A332 en B77L, terwijl de luidste toestellen achterwege gelaten werden. Momenteel maakt de firma Western Global voornamelijk gebruik van de MD11 toestellen die veel lawaaieriger zijn en veel meer kerosine-reuk verspreiden. De metingen hielden geen rekening met deze toestellen.

- Er worden in de vergunning diverse voorwaarden opgenomen om hinder afkomstig van vrachtluchten (nachtluchten) te beperken en op te volgen. Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Geluid'. Ook voor de geurklachten wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling.

In het referentiejaar 2019 werd slechts een kleine 25.000 ton vracht vervoerd. Een verhoging van de aanvraag naar meer dan 380.000 ton is niet realistisch. Hiervoor wenst men voornamelijk de nachtluchten met vrachtliegtuigen op te drijven van 176 in 2019 naar 3.650 in 2040, dat wil zeggen 10 vluchten per nacht.

- Er worden in de vergunning diverse voorwaarden opgenomen om hinder afkomstig van nachtluchten te beperken en op te volgen. Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Geluid'.

Bezorgdheid en stress door de gedachte aan de toenemende overlast (lawaai en stank).

- Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Lucht'/'Geur'/'Gezondheid'.

(Lucht)vervuiling door de uitstoot van schadelijke stoffen door vliegtuigen (onder andere fijn stof, stikstofoxiden, benzeen, zwaveldioxide) en de invloed op de gezondheid (onder andere verhoogd kankerrisico).

- Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Lucht'.

Storende geurhinder door kerosine (met hoofdpijn tot gevolg, als de wind land afwaarts komt, wordt de kerosinegeur binnen in huis waargenomen, 'rondvliegende olieresten').

- Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Geur'.

Er is bezorgdheid over de invloed van de luchthaven en de vooropgestelde groei op de gezondheid, de leefbaarheid en levenskwaliteit van de omwonenden.

- Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Gezondheid'.

Er wordt opgemerkt dat de komst van de helihaven en het groeiende aantal vluchten onleefbaar wordt op langere termijn. De leefbaarheid voor de omwonenden van de luchthaven wordt te zwaar belast. In de hervergunning moet de leefbaarheid voor omwonenden centraal staan.

- De toekomstige verhuis van de helikopterbasis van Defensie maakt geen voorwerp uit van deze aanvraag.

Verkeersdrukke en verkeersproblemen (onder andere files) rond de luchthaven en overbelasting verkeersader.

- Hiervoor wordt verwezen naar de beoordeling onder 'Mobiliteitsimpact'.

De overlast wordt in het project-MER geminimaliseerd en de milderende maatregelen zijn onvoldoende uitgewerkt. Herevaluatie en aanpassing van de vergunning in de toekomst moeten mogelijk blijven.

- Het project-MER werd op 2 september 2024 (PR 3523) goedgekeurd, waarbij een aftoetsing is gebeurd aan de ontvangen opmerkingen en adviezen. Voor de beoordeling van deze bezwaarargumenten wordt dan ook in eerste instantie verwezen naar het goedkeuringsverslag opgemaakt door het Team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving (zie ook hoger onder 'Milieueffectrapportage').
- In de vergunning is een voorwaarde opgenomen dat ten laatste 1 januari 2040 een toetsing van de diverse milieucompartimenten, opgesteld door een MER-deskundige,

wordt aangeleverd. Dit verslag bevat tevens een voorstel tot bijkomende en/of aanscherping van milderende maatregelen, inclusief timing waarbinnen deze uitgevoerd worden. Daarnaast is er een jaarlijkse opvolging door een monitoringscommissie waarbij de milderende maatregelen, de nog uit te voeren milderende maatregelen alsook de termijnen waarbinnen de uitvoering zal plaatsvinden, een toetsing aan de bijzondere voorwaarden (inclusief monitoringsprogramma's) en eventuele toekomstige aan te vragen projecten worden opgevolgd en geëvalueerd.

Vraag om inspraak, positieve samenwerking en gezamenlijk overleg waar leefbaarheid centraal voor omwonenden moet staan.

- Hiervoor wordt verwezen naar de beoordeling bij de goede ruimtelijke ordening onder 'Communicatie' en 'Overlegcommissie'.

Bezorgdheid over PFAS-vervuiling in bodem.

- Het betreft een historische verontreiniging. Dit maakt voorwerp uit van het lopende beschrijvend bodemonderzoek. Als voorwaarde in de vergunning wordt opgenomen dat er op de site geen PFAS-houdend blusschuim wordt opgeslagen of gebruikt.

De klimaatimpact en de CO₂ uitstoot van de luchthaven ten tijde van klimaatontwrichting. De klimaatstudie werd onvoldoende uitgewerkt.

- Hiervoor wordt verwezen naar de beoordeling onder 'Lucht' en 'Klimaat'.

Het aangevraagde project is geen verduurzaming of vergroening.

- Hiervoor wordt verwezen naar de beoordeling onder 'Lucht' en 'Klimaat'.

De luchthaven moet regionaal blijven.

- Hiervoor wordt verwezen naar de beoordeling onder 'Visienota 2040'.

Er is de vraag om het gebied om te vormen tot publieke groene ruimte (vanwege overlast).

- De omvorming van de luchthaven tot publieke groene ruimte maakt geen deel uit van de huidige aanvraag, daar er een hervergunning van de activiteiten aangevraagd wordt.

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren deels gegrond worden verklaard en voldoende worden ondervangen door het opnemen van de noodzakelijke voorwaarden.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

De hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, kunnen mits naleving van de vergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd, in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

De vergunning voor de aanvraag kan worden verleend voor onbepaalde duur.

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING EN LANDBOUW,

Artikel 1. §1. De stedenbouwkundige handelingen aangevraagd door de nv LEM Oostende - Brugge, Nieuwpoortsesteenweg 887, 8400 Oostende en gelegen te 8400 Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 887, worden zonder voorwerp verklaard:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
AFSCHAFFING voetwegen en buurtwegen	Slopen of verwijderen Infrastructuur	Het betreft de afschaffing van gemeentewegen

§2. Aan de nv LEM Oostende – Brugge, Nieuwpoortsesteenweg 887, 8400 Oostende, wordt de vergunning verleend voor het verder exploiteren en veranderen van de luchthaven met inrichtingsnummer 20171230-0006, gelegen te 8400 Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 887, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Aard	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid
3.2.2°a)	Verandering	Afname van het lozingsdebiet van het geloosde huishoudelijk afvalwater met 29.794 m ³ /jaar	-29.794 m ³ /jaar
3.4.1°a)	Hernieuwing	Lozen van bedrijfsafvalwater met een maximaal debiet van 1 m ³ /uur, 3 m ³ /dag en 286 m ³ /jaar	1 m ³ /uur
3.4.3	Nieuw	Lozen van bedrijfsafvalwater (potentieel verontreinigd hemelwater) met een maximaal debiet van 3.594 m ³ /uur, 9.222 m ³ /dag en 192.121 m ³ /jaar afkomstig van apron 1, 2 & 3 via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in oppervlaktewater	3.594 m ³ /uur
6.4.1°	Verandering	Afname van de totale opslagcapaciteit brandstoffen en vloeibare brandstoffen met 1.478 l	-1.478 liter
6.5.1°	Nieuw	Brandstofverdeelinstallatie met 1 verdeelslang	1 verdeelslang
12.1.1.2°b)	Verandering	Schrappen van 1 noodgenerator + actualisatie van de vermogens. Het totaal elektrisch schijnbaar vermogen neemt af met 820 kVA	-820 kVA
15.1.2°	Hernieuwing	Stalplaatsen voor 40 voertuigen	40 voertuigen
15.2.	Verandering	Actualisatie van het aantal schouwputten en hefbruggen. Het totaal aantal neemt niet toe	Werkplaats voertuigen
15.4.2°a)	Verandering	Schrappen van 1 wasplaats. Het aantal voertuigen dat wordt gewassen per dag blijft onveranderd	Wassen voertuigen
16.3.2°b)	Verandering	Toename van de totaal geïnstalleerde drijfkracht met 546,45 kW	+ 546,45 kW
16.4.2°	Nieuw	Installatie voor vullen van ademluchtflessen voor de luchthavenbrandweer	1 installatie
17.3.1.1°	Nieuw	Opslag van explosieven onder de vorm van knalpatronen voor vogelafschrikking (dienst bird control) (GHS01)	30 kg

17.3.2.1.1.1°b)	Verandering	Uitbreiding met 1 bovengrondse tank van 4.950 l. Actualisatie van de inhoud van 1 tank. De totale opslagcapaciteit neemt toe met 4,081 ton	+4,081 ton
17.3.4.2°b)	Verandering	Afname van de totale opslagcapaciteit met 6,854 ton (GHS05)	-6,854 ton
17.4.	Verandering	Toename van de opslagcapaciteit gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen met 2.170 kg/l	2.170 liter
19.3.1°b)	Hernieuwing	Werkplaats met houtbewerkingsmachines	12,6 kW
29.5.2.1°b)	Hernieuwing	Werkplaats met metaalbewerkingsmachines	10,65 kW
31.1.2°b)	Verandering	Schrappen van 1 noodgenerator + actualisatie van de vermogens. Het totaal thermisch ingangsvermogen neemt toe met 705,96 kW	+ 705,96 kW
38.3.2°	Nieuw	Opslag van maximaal 2.400 knalpatronen en 2.500 hagelpatronen	30 kg pyrotechnische product
43.1.2°b)	Verandering	Toename met 3 stookinstallaties + actualisatie van de thermische ingangsvermogens. Het totaal thermisch ingangsvermogen neemt af met 1.092 kW _{th}	-1.092 kW
57.1.2°	Hernieuwing	Vliegveld bestaande uit: een start- en landingsbaan (26/08) van asfalt en beton met een lengte van 3.200 m, een breedte van 45 m (plus een strook van 2 x 7,5 m)	3.200 m
12.2.1	Niet langer van toepassing	15 H.S. transformatoren van: 11 x 250 kVA, 2 x 315 kVA, 1 x 800 kVA en 1 x 1.000 kVA	0
12.2.2	Niet langer van toepassing	1 H.S. transformator van 1.500 kVA	0
12.3.1	Niet langer van toepassing	Batterijmodules met een totaal elektrisch vermogen van 187.312 VAh	0
17.3.2.1.2.1°	Niet langer van toepassing	De opslag van 940 l kerosine in vaten en 60 l black vernis in bussen	0
17.3.6.2°b)	Niet langer van toepassing	De opslag van 9.944 kg schadelijke producten oxiderende (blusschuim: 6.944 kg in vaten, dooikorrels: 3.000 kg)	0
17.3.5.1°b)	Niet langer van toepassing	Opslag van maximaal 100 kg bestrijdingsmiddelen	0
61.2.1	Niet langer van toepassing	Opslag van maximaal 10.000 m ³ uitgegraven bodem (vroegere terrein aan de camping Kalkaert)	0

zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
---------	--------------	--------------------	--------

3.2.2°a)	Lozen van huishoudelijk afvalwater met een maximaal debiet van 4.000 m ³ /jaar in de openbare riolering	4.000 m ³ /jaar	3
3.4.1°a)	Lozen van bedrijfsafvalwater met een maximaal debiet van 1 m ³ /uur, 3 m ³ /dag en 286 m ³ /jaar via een controleput en KWS-afscheider in de openbare riolering	1 m ³ /uur	3
3.4.3	Lozen van bedrijfsafvalwater (potentieel verontreinigd hemelwater) met een maximaal debiet van 3.594 m ³ /uur, 9.222 m ³ /dag en 192.121 m ³ /jaar afkomstig van apron 1, 2 & 3 via een KWS-afscheider met coalescentiefilter in oppervlaktewater	3.594 m ³ /uur	1
6.4.1°	Opslag van 1.500 l oliën/afvalolie in vaten en bidons	1.500 liter	3
6.5.1°	Brandstofverdeelinstallatie met 1 verdeelslang	1 verdeelslang	3
12.1.1.2°b)	2 noodstroomgroepen met een elektrisch schijnbaar vermogen van 1 x 1.000 kVA en 1 x 500 kVA (totaal vermogen voor maar 50% in rekening te brengen gezien de installaties slechts minder dan 500 bedrijfsuren per jaar in exploitatie zijn)	750 kVA	2
15.1.2°	Stalplaatsen voor 40 voertuigen	40 voertuigen	2
15.2.	Werkplaats met 1 schouwput en 2 hefbruggen	3 aantal	3
15.4.2°a)	1 wasplaats voor het reinigen van maximaal 7 voertuigen/dag	7 motorvoertuigen en aanhangwagens/dag	3
16.3.2°b)	2 compressoren (1 x 7,5 kW en 1 x 5,5 kW) en airco's (721,33 kW)	734,33 kW	2
16.4.2°	Installatie voor het vullen van ademluchtflessen voor de luchthavenbrandweer	1 installatie	2
17.3.1.1°	Opslag van explosieven onder de vorm van knalpatronen voor vogelafschrikking (dienst bird control) (GHS01)	30 kg	3
17.3.2.1.1°b)	De opslag van gasolie in 2 ondergrondse houders van 1 x 10.500 l en 1 x 4.950 l en 1 bovengrondse houder van 4.950 l	16,993 ton	3
17.3.4.2°b)	De opslag van 3.090 kg corrosieve stoffen (GHS05)	3,09 ton	2
17.4.	De opslag van 5.000 kg/l gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen waaronder reinigingsproducten en onderhoudsproducten	5.000 liter	3
19.3.1°b)	Werkplaats met houtbewerkingsmachines	12,6 kW	3
29.5.2.1°b)	Een werkplaats met metaalbewerkingsmachines	10,65 kW	3
31.1.2°b)	2 noodgroepen bestaande uit dieselmotoren met een thermisch ingangsvermogen van 1 x 3.000 kW en 1 x 1.500 kW (totaal vermogen voor maar 50% in rekening te brengen gezien de installaties slechts minder dan 500 bedrijfsuren per jaar in exploitatie zijn)	2.250 kW	2

38.3.2°	Opslag van maximaal 2.400 knalpatronen en 2.500 hagelpatronen	30 kg pyrotechnische product	2
43.1.2°b)	6 stookinstallaties (4 x 600 kW _{th} , 1 x 145 kW _{th} en 1 x 71 kW _{th})	2.616 kW	2
57.1.2°	Vliegveld bestaande uit: een start- en landingsbaan (26/08) van asfalt en beton met een lengte van 3.200 m, een breedte van 45 m (plus een strook van 2 x 7,5 m)	3.200 m	1

Art. 2. De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit.

Art. 3. De omgevingsvergunning wordt verleend voor onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning.

Art. 4. De omgevingsvergunning wordt verleend onder de volgende voorwaarden en/of lasten die moeten nageleefd worden:

§1. Met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit:

a. Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM

De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>.

b. Bijzondere milieuvoorwaarden:

1. Het volgend maximaal aantal vluchten conform scenario OB2bis(+) (prognose 2040) uit het project-MER (PR 3523) worden als referentie gebruikt in de diverse doorberekeningen:

Totaal aantal bewegingen	42.836
Aantal bewegingen lijnvluchten	3.345
Aantal bewegingen zakenvluchten	3.871
Aantal bewegingen trainingsvluchten	20.000
Aantal bewegingen vrachtluchten	9.378
Aantal bewegingen andere vluchten	6.242

2. Ten laatste 1 januari 2040 wordt een toetsing van de diverse milieucompartimenten opgesteld door een MER-deskundige aangeleverd. Dit verslag bevat tevens een voorstel tot bijkomende en/of aanscherping van milderende maatregelen, inclusief timing waarbinnen deze uitgevoerd worden. Het voorstel tot onderzoek van de verschillende disciplines wordt voorgelegd aan de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en - projecten van het Departement Omgeving, de VMM (Water – Lucht (industrie)), Departement Zorg en het CBS van Oostende en Middelkerke. Dit onderzoeksvoorstel en het finale onderzoeksrapport worden besproken op de monitoringscommissie. Het finale onderzoeksrapport wordt eveneens bezorgd aan de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en - projecten van het Departement

Omgeving (gop.wvl.omgeving@vlaanderen.be), de VMM (Water – Lucht (industrie)) (vergunningen@vmm.be), het Departement Zorg (preventiefgezondheidsbeleid@vlaanderen.be) en het CBS van Oostende en Middelkerke.

3. Geluid

- a. Het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de L_{den} -geluidscontour van 55 dB(A) overschrijdt de drempelwaarde die berekend werd op basis van het bevolkingsbestand van 1 januari 2022 niet. Concreet mag volgende drempelwaarde niet overschreden worden:

- het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de L_{den} -geluidscontour van 55 dB(A) bedraagt maximaal 2.982 personen.

De berekeningen gebeuren steeds aan de hand van het bevolkingsbestand van 1 januari 2022. De geluidscontouren, de berekening hiervan en de gegevens van het geluidsmetnet worden jaarlijks door de exploitant bezorgd aan het CBS van Oostende en Middelkerke en de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (gop.wvl.omgeving@vlaanderen.be), de afdeling Handhaving (omgevingsinspectie.wvl@vlaanderen.be) en de afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning (bjo.omgeving@vlaanderen.be) van het Departement Omgeving.

- b. Vanaf 80% invulling (namelijk 2.386 potentieel sterk gehinderden in de L_{den} 55 dB(A) geluidscontour) treedt een kwartaalopvolging in voege. Per kwartaal wordt een monitoring opgesteld met als doel:

- i. in hoeverre de werkelijke totale hoeveelheid geluid, op basis van het tot dan gerealiseerde vliegverkeer, overeenkomt met de vooraf verwachte totale hoeveelheid geluid;
- ii. in hoeverre de werkelijke totale hoeveelheid geluid vermeerderd met de nog verwachte hoeveelheid geluid binnen de passende hoeveelheid geluid blijft.

Dit door middel van een rekenblad dat ter beschikking wordt gesteld aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving met minstens:

- i. een tabblad waarin de verkeersgegevens (bestaand uit gerealiseerd verkeer en/of verkeer zoals vastgesteld in de prognose) kunnen worden ingeladen;
- ii. een dashboard met daarin verschillende (visuele) indicatoren voor:
 - de gerealiseerde hoeveelheid geluid, waarbij een uitsplitsing gemaakt kan worden naar vluchtsoort, vliegtuigtype, etmaalperiode en maand;
 - de ontwikkeling van de hoeveelheid geluid per maand, zowel totaal als per vluchtsoort en baanrichting;
 - de ontwikkeling van de hoeveelheid geluid ten opzichte van de totaal verwachte hoeveelheid geluid en de passende hoeveelheid geluid (het geluidsbudget), zowel totaal als per vluchtsoort en baanrichting

Dit rekenblad komt tot stand op basis van de aannames van het project-MER PR3523, aanvullingen, correcties en aanpassingen aan dit rekenblad kunnen slechts aanvaard worden indien deze goedgekeurd zijn door een geluidskundige en volgens de methodologie vermeld in ECAC Doc. 29 4 e editie of nieuwe versies hiervan. Het gebruik van gespecialiseerde software voor de berekening van punt 1) en 2) is ook toegestaan, mits voldaan is aan de opgesomde functionaliteiten.

- c. Het aantal bewegingen van helikoptervluchten, samen met de klachten over de helikoptervluchten wordt apart beschreven/gemonitord en jaarlijks gerapporteerd aan de leden van de monitoringscommissie.

- d. Er is een jaarlijkse monitoring van het aantal ernstig gehinderden, ernstig slaapverstoorden en het aantal piekgeluiden ($L_{A_{max}}$) boven 60 dB(A) (in woonzones):
- ernstig gehinderden komt overeen met de definitie WHO-Noise Guideline die zegt dat er volgens de dosis-effectrelatie nog 10% van de bevolking ernstig gehinderd is (dus met negatieve gezondheidseffecten) bij een $L_{den} > 45$ dB(A);
 - ernstig slaapverstoorden komt overeen met de definitie van de WHO-Noise Guideline die zegt dat er volgens de dosis-effect relatie nog 10% van de bevolking ernstig slaapverstoord is bij een $L_{night} > 40$ dB(A);
 - De geluidindicatoren L_{den} en L_{night} worden berekend overeenkomstig de rekenmethode van bijlage 2.2.4.2 van titel II van het VLAREM;
 - $L_{A_{max}}$ = piekgeluid > 60 dB(A);
 - de dag begint pas om 7u00 zoals gedefinieerd volgens de WHO-richtlijnen (WHO, 2009, Night Noise Guidelines for EU), nu ook opgenomen in artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM, dag (7u00 - 19u00), avond (19u00 - 23u00) en nacht (23u00 - 7u00).

Ter beoordeling van het jaarlijkse aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden en de $L_{A_{max}} > 60$ dB(A) wordt rekening gehouden met volgende randvoorwaarden:

- i. Het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden wordt toegepast op alle intervallen gedefinieerd in de dosis-effectrelaties van de Noise Guidelines van de WHO:

L_{night} (dB)	% ernstig slaapverstoorden	L_{den} (dB)	% ernstig gehinderden
40	11,3	45	9,4
45	15,1	50	17,9
50	19,8	55	26,7
55	25,6	60	36,0
60	32,3	65	45,5
65	40,0	70	55,5
70	48,8	75	65,8

- ii. Volgende contouren worden bijgevolg berekend en gekoppeld aan een actieplan met milderende maatregelen door een erkend deskundige geluid:
- Jaarlijks worden de geluidscontouren voor $L_{den} > 45$ dB(A) en $L_{night} > 40$ dB(A) bepaald waarbij het aantal potentieel ernstig gehinderden bij $L_{den} > 45$ dB(A) en het aantal ernstig slaapverstoorden bij $L_{night} > 40$ dB(A), opgesplitst per gemeente, worden bepaald door het toepassen van de dosis-effectrelatie volgens de formule aangegeven in de WHO-richtlijn (en opgenomen in de richtlijnen Mensgezondheid);
 - Elke vijf jaar wordt de contour voor slaapverstoring ($L_{night} 40$ dB) en hinder $L_{den} 45$ dB berekend en deze wordt weergegeven in relatie tot de contour van het referentiejaar 2019 en deze voor het prognosejaar 2040. Zodoende wordt de evolutie van de vlootvernieuwing doorgerekend. Deze is mee bepalend voor de dalende trend qua slaapverstoring voor omwonenden. Wanneer de aannames en prognoses uit het project-MER in relatie tot het reële aantal vliegtuigbewegingen (ten opzichte van de aannames in het scenario OB2bis+) niet bevestigd kunnen worden in de realiteit, wordt een actieplan inclusief timing met bijkomende maatregelen

voorzien. Deze contour / dit rapport wordt ter informatie aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving (gop.wvl.omgeving@vlaanderen.be) en het Departement Zorg bezorgd (preventiefgezondheidsbeleid@vlaanderen.be). Dit gebeurt een eerste maal uiterlijk 5 jaar na vergunningverlening;

- Jaarlijks worden de frequentiecontouren bepaald voor 60 dB(A) en 70 dB(A) voor dag (7u00 - 19u00), avond (19u00 - 23u00) en nacht (23u00 - 7u00), met aanvullend een aanduiding van de frequenties waarbij 60 en 70 dB(A) overschreden worden en eveneens met aanduiding van de maximale geluidspieken (L_{Amax}) die waargenomen worden voor de verschillende periodes (dag, avond, nacht).

- iii. De geluidscontouren en het algemeen actieplan met het voortgangsrapport worden jaarlijks door de exploitant in digitale vorm bezorgd aan de monitoringscommissie.

4. Geluid – trainingsvluchten

- a. Het totaal aantal bewegingen voor training wordt beperkt tot maximaal 20.000 bewegingen per jaar. Elke individuele touch-and-go (T&G) wordt als 2 bewegingen beschouwd.

Het aantal trainingsvluchten tijdens de avond (19u00 – 22u00 lokale tijd) wordt beperkt tot 1.000 bewegingen per jaar en dit enkel met toestellen van maximaal 6 ton. Deze trainingsvluchten tijdens de avond vinden niet plaats in juli en augustus. Gedurende de dag (07u00 – 19u00 lokale tijd) kunnen 19.000 bewegingen per jaar plaatsvinden, inclusief 2.000 bewegingen per jaar met grote toestellen (> 6 ton MTOW). Deze individuele toestellen beschikken over een maximale QC van 12. Militaire trainingsvluchten maken geen deel uit van de 2.000 bewegingen en zijn vrijgesteld van de individuele QC-verplichtingen.

In juli en augustus worden geen trainingsvluchten toegelaten met toestellen van > 6 ton MTOW op zaterdag. De kleine toestellen (< 6 ton MTOW) worden dan enkel toegelaten tijdens de daguren (07u00 – 19u00 lokale tijd).

Op zon- en feestdagen zijn er geen touch-and-go en trainingsvluchten toegelaten.

- b. Voor het uitvoeren van trainingsvluchten beschikken vliegtuigen met een opstijgmassa (MTOW – Maximum Take-Off Weight) kleiner dan 2.000 kg, al dan niet uitgerust met een geluidsdemper, over een geldig geluidscertificaat met de vermelding van een certificatie-niveau dat kleiner dan of gelijk is aan 76 dB. Dit is vastgesteld volgens de certificatieprocedure van ICAO, bijlage 16, boekdeel 1, deel II. Deze beperking is niet van toepassing op militaire toestellen gezien zij niet onder de certificatie van ICAO vallen. Een uitzondering op de 76 dB wordt gemaakt voor toestellen van bestaande (momentopname 12 oktober 2023) home based vliegclubs en concessiehouders. Gezien de lengte van de landingsbaan is een beperking van het geluidsniveau voor de uitvoering van circuitvliegen voor deze toestellen niet aantoonbaar. De desbetreffende geluidscertificaten van deze vliegtuigen, uitgegeven door de bevoegde nationale autoriteit DGLV, worden ter beschikking gehouden van de toezichthoudende Vlaamse Overheid.
- c. Militaire toestellen voeren niet meer dan drie trainingsvluchten per dag uit.
- d. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit is voor trainingsvluchten, is beperkt tot maximaal vier.
- e. Wanneer trainingsvluchten circuits vliegen met een T&G, worden de circuits vaker afgewisseld om de hinder te delen. Bij het uitwerken van deze circuits wordt er zoveel mogelijk getracht om zones te overvliegen met zo weinig mogelijk bewoning en dus zo min mogelijk gehinderden.

5. Geluid – nachtvluchten

- a. De totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende en aankomende vliegtuigen (maximale QC korf) tussen 23u00 uur en 06u59 uur bedraagt nooit meer dan 12.960. Voor elke individuele landing en vertrek tussen 23u00 en 06u59 geldt een maximale QC-waarde van 12.

De QC (Quota Count) wordt bepaald als volgt: $QC = 10^{[(G-85)/10]}$

met G = maatstaf voor het bij de landing of het opstijgen gemeten geluidsniveau uitgedrukt in EPN (dB); waarin G =

- voor elke landing: het gecertificeerde geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale landingsmassa gemeten op het naderingspunt, min 9 EPNdB;
 - voor elke opstijging: de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale landingsmassa, conform de voorschriften van ICAO bijlage 16.
- b. Ter opvolging van de QC-korf wordt er op jaarbasis een overzicht van de vliegbewegingen tijdens de nacht per vliegtuigtype met bijhorende QC-waarde en totale hoeveelheid vertrekkende vliegtuigen bezorgd aan de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (gop.wvl.omgeving@vlaanderen.be), alsook aan de afdeling Handhaving (omgevingsinspectie.wvl@vlaanderen.be) en de afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning van het Departement Omgeving (bjo.omgeving@vlaanderen.be). Jaarlijks worden de overzichten ook besproken in de monitoringscommissie.
- c. In de periode tussen 23u00 en 07u00 is landen en opstijgen van burgerlijke subsonische straalvliegtuigen mogelijk mits die voldoen aan: ofwel uitgerust zijn met motoren met een omloopverhouding van drie of meer, die voldoen aan de normen van de derde uitgave (1993) van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart of aan strengere normen; ofwel oorspronkelijk, zonder gerectificeerd te zijn, voldoen aan bovenstaande normen of strengere normen.
- d. Om de hinder voor de omwonenden te beperken tijdens de nacht wordt er gebruik gemaakt van een preferentieel baangebruik (Preferential Runway System (PRS)) tussen 22u00 en 08u00 (lokale tijd). Wanneer de dwarswindcomponent (inclusief rukwinden) niet meer is dan 15 KT, of de staartwindcomponent (inclusief rukwinden) niet meer is dan 5 KT, het verkeer het toelaat én met toestemming van de gezagvoerder; dan wordt RWY 26 gebruikt voor de start en RWY 08 voor de landing. Enkel als aan de voorwaarden voldaan is, zal de PRS worden toegepast.
- e. Een uitzondering wordt voorzien voor niet-betalende humanitaire vluchten, militaire vluchten en vluchten van algemeen belang.

6. Geluid – air-shows

Het organiseren van air-shows op de luchthaven Oostende – Brugge is verboden.

7. Grondgeluid

- a. Het fullpower proefdraaien vindt plaats op de geselecteerde locaties A (aan de noordkant van het terrein) en M (aan de oostzijde van het terrein nabij apron 1). Tijdelijke uitzonderingen op de geselecteerde locaties zijn mogelijk na kennisgeving aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving met vermelding van de nieuwe locatie en de periode waarop de wijziging van toepassing is. Proefdraaien kan enkel op maandag tot en met zaterdag tussen 9u00 en 18u00 (lokale tijd). Proefdraaien na een gepland onderhoud wordt steeds overdag uitgevoerd. Home based operatoren kunnen vijf uitzonderingen aanvragen per semester om te proefdraaien buiten de toegelaten tijdstippen, maar is verboden op zondag voor geplande onderhoudsactiviteiten. De locaties voor het full power proefdraaien worden opgenomen in het AIP en optimalisaties worden toegelicht aan de monitoringscommissie. Jaarlijks worden de uitzonderlijke proefdraaisessies buiten de toegelaten tijdstippen gemeld aan de afdeling Handhaving (omgevingsinspectie.wvl@vlaanderen.be) van het Departement Omgeving. Het register met de power testen is beschikbaar voor de toezichthoudende overheid.
 - b. Controles/inspecties voor vertrek, waaronder ook engine/power checks vallen, worden uitgevoerd op de zones die vermeld staan in de AIP met het doel de hinder voor de buurtbewoners te beperken. Eventuele aanpassingen ter optimalisatie worden toegelicht aan de monitoringscommissie.
8. Lucht – Mobiliteit
- Vanaf 2025 wordt voldaan aan de voorgenomen modal split waarbij 41,4% van de passagiers wordt afgezet door vrienden of familie, 23,1% gebruik maakt van het openbaar vervoer, 31,1% gebruik maakt van zijn eigen wagen en 4,1% gebruik maakt van specifiek luchthaventransport. Indien de doelstelling niet behaald wordt, zal de exploitant een actieplan opstellen met aanvullende maatregelen die opgevolgd wordt bij de monitoring.
9. Lucht – Monitoring
- a. Meetverplichting luchtkwaliteit:
De exploitant meet conform met het monitoringsplan lucht, de luchtkwaliteit aan de hand van passieve samplers in de nabije woonomgeving op minimaal 2 meetplaatsen voor de pollutant NO₂ om de 3 jaar gedurende 6 opeenvolgende maanden, die hierna omgerekend worden naar een kalenderjaar. De exploitant werkt binnen een termijn van 6 maanden na het verlenen van de vergunning een definitief meetprogramma uit. Het opstellen van het definitief meetprogramma en de meetmethodiek en eventuele wijzigingen van het meetprogramma gebeurt in overleg met VMM (Kern Lucht). De resultaten van metingen worden jaarlijks gerapporteerd aan VMM (Kern Lucht) (vergunningen@vmm.be) en de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (gop.wvl.omgeving@vlaanderen.be) en de afdeling Handhaving (omgevingsinspectie.wvl@vlaanderen.be) van het Departement Omgeving. De monitoringskosten worden gedragen door de exploitant
 - b. Meetprogramma luchtkwaliteit en zorgwekkende stoffen:
De exploitant zal conform het monitoringsplan lucht een screeningsmeetcampagne voor zorgwekkende stoffen (benzeen, toluen, m-,p-xyleen, o-xyleen, ethylbenzeen, 1,2,4-trimethylbenzeen, naftaleen, formaldehyde, 1,3 butadien, 1-methylnaftaleen, 2-methylnaftaleen, crotonaldehyde, n-hexaan, n-octaan, n-cyclohexaan en een selectie van PAK's), samen met PM₁₀, PM_{2,5}, UFP, EC/BC uitwerken binnen een termijn

van 6 maanden na het verlenen van de vergunning. Het meetprogramma en de meetmethodiek en eventuele wijzigingen van het meetprogramma gebeurt in overleg met VMM (Kern Lucht). De resultaten van de screeningsmeetcampagne worden gerapporteerd aan VMM (Kern Lucht) (vergunningen@vmm.be) en de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (gop.wvl.omgeving@vlaanderen.be) en de afdeling Handhaving (omgevingsinspectie.wvl@vlaanderen.be) van het Departement Omgeving. De monitoringskosten worden gedragen door de exploitant.

- c. Van zodra dat het aantal vrachtbewegingen volgens scenario OB2BIS+ voor 50% opgevuld is, wordt er opnieuw een gezondheidskundig impactbeoordeling uitgevoerd voor de relevante stressoren en geluid, waarbij wordt afgetoetst aan de dan geldende normen en gezondheidskundige advieswaarden. Op basis van deze beoordeling wordt beslist of er ruimte is voor een verdere stijging van het aantal vrachtbewegingen.
 - d. De exploitant bezorgt jaarlijks voor 15/04 van het kalenderjaar (jaartal X) een evaluatierapport aan de VMM (Kern Lucht) en de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving waarin wordt opgelijst in welke mate de maatregelen en doelstellingen concreet zijn uitgevoerd om de emissies en immissies van het voorgaande kalenderjaar te beperken. De exploitant legt deze nota ter evaluatie voor aan de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het Departement Omgeving (gop.wvl.omgeving@vlaanderen.be), de VMM (Kern Lucht) (vergunningen@vmm.be) en het Departement Zorg (preventiefgezondheidsbeleid@vlaanderen.be) ter informatie aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving (omgevingsinspectie.wvl@vlaanderen.be).
Indien metingen vereist zijn volgens het monitoringsplan, wordt door een erkend deskundige lucht kwantitatief aangetoond dat de getroffen maatregelen ervoor zorgen dat de Europese luchtkwaliteitsnormen van stikstofdioxide (NO₂) in de directe omgeving van de luchthaven niet overschreden worden. Indien een overschrijding wordt vastgesteld, dan wordt dit evaluatierapport uitgebreid met een plan van maatregelen die ervoor moeten zorgen dat deze verplichting volledig nageleefd wordt.
10. Lucht – Milderende maatregelen
- a. De exploitant zorgt dat tegen 2035 80% van de interne voertuigen (offroad) geëlektrificeerd zijn of een emissievrij alternatief naar uitlaatemissies toepassen.
 - b. Vanaf 1 mei 2025 geldt er een nultolerantie op het gebruik van loodhoudend Avgas op de luchthaven van Oostende - Brugge.
11. Monitoringsplan
- Het volledige voorgestelde monitoringplan (inclusief rapporteringemissies en meten luchtkwaliteit) wordt uitgevoerd zoals opgenomen in de omgevingsaanvraag (Monitoringplan LEM Oostende lucht en gezondheid 010924_.pdf). Indien de doelstellingen uit het monitoringplan niet gehaald worden, is de uitbater van de luchthaven ertoe gehouden binnen een termijn van 6 maanden een actieplan op te stellen met aanvullende milderende maatregelen om de doelstelling te behalen. Het actieplan wordt gecommuniceerd aan de monitoringscommissie en wordt op hetzelfde ogenblik geïmplementeerd.

12. Monitoringcommissie

- a. Er wordt een monitoringscommissie opgericht die de vooruitgang zal opvolgen met betrekking tot de reeds uitgevoerde milderende maatregelen, de nog uit te voeren milderende maatregelen alsook de termijnen waarbinnen de uitvoering zal plaatsvinden, een toetsing aan de bijzondere voorwaarden (inclusief monitoringsprogramma's) en eventuele toekomstige aan te vragen projecten. Jaarlijks zal een evaluatierapport van emissies, immissies en de impact van maatregelen opgemaakt worden door een erkend deskundige. Dit rapport wordt besproken en geëvalueerd door de monitoringscommissie. Aan de monitoringscommissie zal jaarlijks door de exploitant een 'geactualiseerd' monitoringplan (inclusief concrete geplande acties en status van lopende acties) voorgelegd worden. Indien de vooropgestelde doelstellingen niet gehaald worden, worden er door de exploitant aanvullende acties genomen, zodat de doelstellingen gehaald worden op zo'n kort mogelijke termijn.
- b. In de monitoringscommissie worden minstens volgende overheden uitgenodigd:
 - i. de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het Departement Omgeving en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving;
 - ii. de VMM (Water – Lucht (industrie));
 - iii. Departement Zorg;
 - iv. Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
 - v. medewerkers van de diensten omgevingsvergunningen en/of toezichthouders van de stad Oostende en de gemeente Middelkerke.Daarnaast kunnen ook andere (eventueel externe) deskundigen of wetenschappelijke en technische experts worden uitgenodigd op voorstel van één van de leden van de monitoringscommissie.
- c. Deze commissie is zelf verantwoordelijk voor de aanduiding van een voorzitter.
- d. De monitoringscommissie vergadert jaarlijks (fysiek en/of digitaal: indien deze vergadering fysiek plaatsvindt, wordt tevens de mogelijkheid tot digitaal bijwonen voorzien). De eerste vergadering gaat door ten laatste 1 jaar na het verlenen van de omgevingsvergunning. De exploitant neemt het initiatief voor het organiseren van deze vergadering. De uitnodiging voor deze vergadering wordt minstens 6 weken voorafgaand aan de geplande datum verstuurd naar de mogelijke deelnemers.
- e. Deze commissie kan op geen enkele wijze taken van handhaving of vergunningverlening van daartoe bevoegde overheden overnemen.

13. Geur

Er wordt 5-jaarlijks een geuronderzoek uitgevoerd door een erkend deskundige lucht. De monitoring gebeurt ter hoogte van de omliggende woonkernen, waarbij wordt rekening gehouden met de windrichting. Dit onderzoek omvat minimaal de volgende elementen:

- Registratie van geurwaarnemingen aan de hand van geurdagboeken;
- Opmaak van een evaluatie door een erkend deskundige lucht met een actieplan van te nemen maatregelen ingeval onaanvaardbare geurhinder wordt vastgesteld;
- Meenemen van deze resultaten in een 5-jaarlijkse gezondheidkundige evaluatie.

De resultaten van dit 5-jaarlijks geuronderzoek worden voorgelegd aan de monitoringscommissie en worden op die manier opgevolgd.

14. Bodem

Er wordt geen PFAS- of PFOS-houdend blusschuim gebruikt of opgeslagen op de site.

15. Water

- a. Ten behoeve van onderhouds- en instandhoudingswerken aan het aanpalende Zijdeling en Albertusgleed (WN.6.12 en WO.1.1.3.2 – beide 2^{de} categorie) blijft een onderhoudszone van 5 meter vrij, te rekenen vanaf de huidige taludinsteeek van de waterloop. De onderhoudszone langs de waterlopen blijven over de volledige lengte en breedte permanent volledig vrij van elke bebouwing en aanplantingen of eender welk (tijdelijk) object dat het periodiek onderhoud van de waterloop zou kunnen bemoeilijken of verhinderen. Deze zone dient eveneens voor het deponeren van de opgehaalde maai- en ruimingsspecie.
- b. In toepassing van de afwijkingsmogelijkheden van artikel 4.2.5.1.1, §1, van titel II van het VLAREM wordt geen meetgoot of gelijkaardige meetmogelijkheid voorzien. Er is een controleput na de KWS-afscheider voorzien.
- c. De KWS-afscheiders worden periodiek gecontroleerd en deze controles worden bijgehouden in een logboek dat ter inzage wordt gehouden voor bevoegde instanties, waaronder de waterloopbeheerder, de Middenkustpolder.
- d. De-icing van vliegtuigen vindt enkel plaats in de daartoe afgebakende zone van apron 2. De-icing van vliegtuigen is niet toegestaan op apron 1 en 3. Het hemelwater van deze afgebakende zone op apron 2 is apart bemonsterbaar van de andere oppervlaktes gelegen buiten de de-icingzones. Het hemelwater afkomstig van de de-icingzone wordt via een KWS-afscheider met coalescentiefilter geloosd.
- e. Het tanken van de vliegtuigen gebeurt volledig lekvrij. Hiertoe wordt een tankprocedure met strikte procedures uitgewerkt in samenwerking met de brandstofleverancier. Deze tankprocedure is steeds beschikbaar op het bedrijf en ter inzage van de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Ook de toeleverende tankwagen wordt aan een checklist qua conformiteit onderworpen. Pas na de controle van de checklist, mag het voertuig de apron betreden. Het tanken op aprons 1, 2 en 3 wordt steeds door bevoegde en getrainde personen uitgevoerd. Het hemelwater afkomstig van de tankzones wordt via een KWS-afscheider met coalescentiefilter geloosd.
- f. Om (1) de efficiëntie van deze lekvrijeprocedure bij het tanken te garanderen en (2) aan te tonen dat er in het afvalwater afkomstig van de de-icing zone op apron 2 na toepassing van de de-icing-procedure geen restproducten aanwezig zijn van glycol, voert de exploitant een onderzoek uit naar de aanwezigheid van deze restproducten in het geloosde water. Deze bemonsterings- en meetcampagne wordt uitgevoerd gedurende een opeenvolging van 2 jaar na het verlenen van de vergunning door een erkend labo. Deze analysebulletins, samen met een overzicht van wanneer en welke toestellen er gede-iced worden, worden bezorgd aan de VMM (Water – Lucht (industrie)) (vergunningen@vmm.be) tegen uiterlijk 1 mei van het daaropvolgende jaar.

16. Gezondheid

Na een periode van 5 jaar na het verlenen van de vergunning worden éénmalige metingen ter controle uitgevoerd waarbij de verschillende aspecten (geluid en trillingen, lucht, geur, bodem, klimaat, ... (niet-limitatieve lijst)) opnieuw worden beoordeeld, en waarbij dit kan doorvertaald worden naar een (nieuwe) gezondheidkundige impactinschatting (health impact assessment). Deze gezondheidkundige impactinschatting wordt uitgevoerd door een erkend MER-deskundige in de discipline mens-gezondheid, vermeld in artikel 6, 1^o, d) 1) van het VLAREL. Vooraleer er gestart wordt met de gezondheidkundige inschatting wordt een plan van aanpak besproken met het Departement Zorg. De uitgewerkte

gezondheidskundige inschatting en daaruit voortvloeiende eventuele aanbevelingen (met timing van uitvoering) worden binnen een termijn van 5 jaar na het vergunningbesluit voorgelegd aan het Departement Zorg (preventiefgezondheidsbeleid@vlaanderen.be), de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (gop.wvl.omgeving@vlaanderen.be) en de afdeling Handhaving (omgevingsinspectie.wvl@vlaanderen.be) van het Departement Omgeving en het stadsbestuur van Oostende. De MER-deskundige formuleert op basis van zijn/haar bevindingen over de relevantie van dergelijke health impact assessment ook een voorstel tot al dan niet periodieke herhaling ervan.

17. Externe veiligheid

De opmerkingen zoals opgenomen in het brandpreventieverslag van 18 mei 2024 van Hulpverleningszone 1 West-Vlaanderen worden nageleefd.

18. Communicatie

a. De exploitant beschikt over een klachtenregistratiesysteem en een klachtenopvolgingssysteem en voorziet in een meldpunt waar klachten kunnen ingediend worden. Er is eveneens een klachtenregister ter beschikking. De gegevens van het klachtenregister en het klachtenopvolgingssysteem worden periodiek geëvalueerd in de monitoringscommissie. Het online klachtenregistratiesysteem vermeld duidelijk welke wachttijd (indien van toepassing) er van toepassing is voor het indienen van diverse klachten op hetzelfde tijdstip.

b. De exploitant organiseert minstens jaarlijks een overlegcommissie die als doel heeft de omwonenden en lokale besturen en middenveld in te lichten over de uitgevoerde en nog uit te voeren milderende maatregelen en om de klachten van de omwonenden en lokale besturen en middenveld te bespreken.

Deze overlegcommissie bestaat uit

- i. maximaal 2 vertegenwoordigers per betrokken stad/gemeente: Oostende en Middelkerke;
- ii. maximaal één vertegenwoordiger van de omwonenden per betrokken stad/gemeente (Oostende en Middelkerke), hiertoe uitdrukkelijk gemandateerd door de respectieve milieu- en natuurraden van de betrokken stad en gemeente;
- iii. vertegenwoordigers van de LEM Oostende - Brugge;
- iv. Desgevallend kunnen erkende deskundigen of betrokken adviesinstanties worden uitgenodigd.

Een afgevaardigde van de exploitant zit deze vergadering voor.

Minstens volgende documenten worden toegelicht aan deze commissie:

- i. de (vluchtgerelateerde) meetgegevens van het geluidsmetnet;
- ii. het klachtenregister en het gegeven gevolg aan de klachten;
- iii. een overzicht van de uitzonderlijk uitgevoerde nachtvluchten;
- iv. het milieubeleidsplan en het jaarlijks voortgangsrapport.

Van elke vergadering ontvangen de leden een goedgekeurd verslag. Dit verslag wordt tevens ter informatie aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving bezorgd (omgevingsinspectie.wvl@vlaanderen.be).

Deze overlegcommissie heeft als minimale doelstelling de klachten van omwonenden te inventariseren, mogelijkheden tot oplossingen voor te stellen en de omwonenden in te lichten over de uitgevoerde en geplande milderende maatregelen.

Indien deze vergadering fysiek plaatsvindt, wordt tevens de mogelijkheid tot digitaal bijwonen voorzien.

Deze commissie kan op geen enkele wijze taken van handhaving of vergunningverlening van daartoe bevoegde overheden overnemen.

De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten:

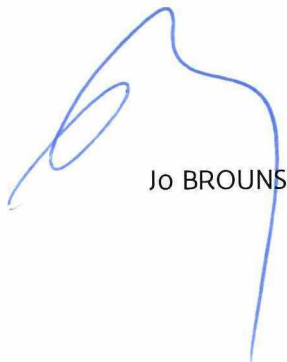
1. Met betrekking tot lucht:
Er wordt blijvend ingezet op een fuel switch waarbij rekening wordt gehouden met synergiën tussen de disciplines lucht en klimaat.
2. Met betrekking tot gezondheid:
De exploitant verleent de medewerking aan het opvolgtraject waar door middel van een langdurige gezondheidssurveillance (gezondheidsmonitoring), de gezondheidssimpact van de luchthaven op de omgeving (omwonenden) via humane monitoring en surveillance opgevolgd wordt, dit met het oog op het behalen van interimtargets waar een handelingskader (actieplan) aan verbonden is en waarbij de uitbater zich engageert in het uitvoeren van milderende/flankerende maatregelen. Men baseert zich hiervoor op het onderzoeksrapport van VITO-Sciensano-PIH.

Art.5. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in de gevallen en overeenkomstig de voorwaarden vermeld in de artikelen 99 en 101 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

Brussel,

30 -10- 2024

Vlaams minister van Omgeving en Landbouw



Jo BROUNS

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

U heeft hiervoor een vervaltermijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend. Dit betekent:

1. hetzij via het digitaal loket van de Vlaamse Bestuursrechtscolleges
<https://www.dbrc.be/digitaal-loket-van-de-vlaamse-bestuursrechtscolleges>
2. hetzij per aangetekende brief gericht aan:
Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 15 bus 130
1210 Brussel
3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Als u voor een analoge indiening kiest (2. en 3.) moet:

- het verzoekschrift in vijfvoud worden ingediend, namelijk één origineel en vier afschriften (fotokopies of een digitale kopie);
- gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift, een afschrift van het verzoekschrift ter informatie aan de verwerende partij worden gestuurd (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

Het verzoekschrift moet in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam en het adres van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent een rolrecht verschuldigd van

- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

Gelijktijdig met de indiening van het verzoekschrift moet u het bewijs bezorgen dat een overschrijvingsopdracht is gegeven of dat een storting is uitgevoerd tot betaling van het rolrecht.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Meer uitleg vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)