

Betreft: De (aangepaste) **milieuvergunning** op proef voor een termijn van twee jaar verleend door de Deputatie van de Provincieraad op 20 augustus 2015 aan de WIV Intercommunale Vliegveld Wevelgem.

In **2004** verleende de provincie West-Vlaanderen aan de WIV Intercommunale Vliegveld Wevelgem, een milieuvergunning voor 20 jaar. De bijzondere voorwaarden opgelegd in deze vergunning, bleken om allerlei redenen, onvoldoende om de lawaaioverlast binnen een aanvaardbaar niveau te houden voor de omwonenden.

Omdat de klachten van omwonenden bleven aanhouden, kwam de Milieu-inspectie van de Vlaamse Overheid metingen en waarnemingen uitvoeren in de woonzones rondom het vliegveld. Dit gebeurde op 17 en 31 januari, alsook op 7 maart 2015.

Omdat er onaanvaardbare lawaaioverlast werd gemeten en vastgesteld, formuleerde de MI op 8 april 2015 in een uitvoerig en wetenschappelijk gefundeerd verslag een reeks aanbevelingen met de vraag aan de Deputatie om de vergunningsvoorwaarden van de lopende milieuvergunning aan te passen en het aantal touch and go bewegingen te beperken en in de milieuvergunning quota op te leggen voor het uitvoeren van oefenvluchten, zowel per dag als per jaar.

Daarop won de Deputatie advies in bij de stad Kortrijk en bij de gemeente Wevelgem.

Het resultaat was dat de luchthaven in augustus 2015 een aangepaste milieuvergunning kreeg voor een proefperiode van 2 jaar, die dus definitief moet worden in augustus 2017.

Echter, de aanpassingen en bijzondere voorwaarden van de aangepaste milieuvergunning waren van die aard dat zij geenszins de aanbevelingen van de MI volgden waardoor er gedurende de twee jaar proefperiode niet de minste vermindering van de geluidsoverlast werd vastgesteld.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk en van de gemeente Wevelgem negeerde in april 2015 om de aanbevelingen van de milieu-inspectie in hun advies te bekrachtigen en stelde daarentegen een aantal nietszeggende, niet te controleren, niet-realistische maatregelen voor waarvan al op voorhand met quasi zekerheid kon geweten worden dat ze nooit de lawaaioverlast zouden verminderen.

1. De klachten van de omwonenden zouden vooral slaan op de vliegactiviteiten op zaterdag (touch and go's en oefenvluchten). Dat is onwaar. Touch and go's, oefenvluchten en repetitieve helikoptervluchten zijn even hinderlijk tijdens de week als op zaterdagen. Dat er op zaterdagen meer omwonenden hinder zouden ondervinden, is onwaar en wordt door de vliegveldoverheid als argument aangehaald om geen beperkingen te moeten invoeren voor de vluchten tijdens de weekdagen. Uit welk cijfermateriaal trekt de WIV deze conclusies? Er is op alle dagen van de week onaanvaardbare overlast (zelfs op zondagen!). Leerkrachten van beide scholen (kleuter en lager) en het nabij gelegen Woon- en Zorgcentrum uitten bij gelegenheid hun ongenoegen over de lawaaihinder op schooldagen (weekdagen!).

2. Voor het uitvoeren van touch and go's moeten de oefenvliegtuigen over een certificaat beschikken waaruit blijkt dat het geluidsniveau kleiner is dan 76 dB(A).

Deze maatregel is ontoereikend. Immers, heel wat niet-homebased vliegtuigen beschikken niet over dit certificaat. Daarenboven hangt de lawaaiproductie niet alleen af van een certificaat, maar vooral van de aanvlieg/opstijgprocedure, de hoogte, de snelheid, de windsnelheid, het landingsmanoeuvre, de bekwaamheid van de (leerling-)piloten en de

frequentie van de vluchten.

Eigen waarnemingen tonen niet het minste verschil of verbetering bij de toestand in 2015. Ook het opleggen van een nieuwe landingsprocedure met een grotere naderingshoek, gliding approach, werkt niet. Het is gevaarlijk voor leerling-piloten en wordt gewoonweg (bijna) nooit uitgevoerd. Er is geen enkele controle/registratie of de procedure gevolgd wordt of niet.

3. Het helikopterverkeer is het meest irriterende en hinderlijkste segment voor de omwonenden. Ruim 25% van alle vliegverkeer is helikopterverkeer. Bijna 8000 bewegingen in 2016. Dit verkeer wordt door de Deputatie en de vliegveldoverheid onaanvaardbaar beschermd: er werd geen enkele bijzondere maatregel of beperking opgenomen in de nieuwe milieuvergunning. Overvliegende helikopters produceren tot 85 db(A) boven de woonzones op zeer lage hoogte (minder dan 1000 voet).

Dat helikopters moeten landen in het midden van het vliegveld is een overbodige maatregel. Immers, een helikopter landt niet in een "gliding approach" zoals een klassiek vliegtuig, maar kan perfect op (zeer) lage hoogte boven de woonzones aanvliegen en toch in het midden van het vliegveld landen (iets wat voortdurend gebeurt).

Van de beloofde helipunten (2012) buiten het vliegveld voor touch and go's en luchtdopen om het helikopterverkeer te verminderen werd niets gerealiseerd.

(<http://www.nieuwsblad.be/cnt/1d3mg8tv>)

Het voortdurend geciteerde 'gentlemen's agreement' van de helikopteroperatoren zijn loze woorden waarvan de juiste inhoud nergens wordt gespecificeerd.

4. De geluidsoverlast wordt berekend op basis van de jaargemiddelde geluidscontouren, een meetinstrument waarvan de Milieu-inspectie (en de studiedienst van de KU Leuven zelf) zegt dat dit geen geschikt meetinstrument is voor het vliegveld van Wevelgem. Immers, de geluidscontourenstudie zoals die gebruikt wordt in Zaventem gaat uit van jaargemiddelden. In Zaventem zijn er elke dag ca. 600 bewegingen van grote passagiersvliegtuigen, die steeds opnieuw op dezelfde manier, met eenzelfde beweging, met dezelfde geluidsproductie landen en opstijgen. In Wevelgem ligt dit helemaal anders. 25% van de bewegingen is helikopterverkeer; touch and go's gebeuren met kleine, lawaaierige sportvliegtuigjes, het landingsmanoeuvre is onvoorspelbaar. Bij slecht weer is het aantal bewegingen zo goed als nihil, terwijl op zonnige, prettige dagen het aantal bewegingen kan oplopen tot een paar honderd. Niemand kan vooraf of achteraf inschatten welke de geluidsimpact was van een laag en tergend traag overvliegende helikopter of een tegen de wind op laverende leerpiloot in een sportvliegtuigje... Een vliegtuig-luwe week in februari bvb. kan nooit de lawaaioverlast compenseren van een zomerse dag in juli met een paar honderd bewegingen. De gemiddelde geluidslast is een waardeloos meetinstrument, dixit MI en KUL.

Hoe wordt daarenboven de geluidscontourenstudie uitgevoerd wanneer er geen concrete cijfers per dag, op zaterdag, zondag en feestdagen beschikbaar zijn?

5. De rode draad rondom de gehele problematiek van de lawaai-overlast is het feit dat de WIV (sedert 2004) de vliegbewegingen niet of onvoldoende registreert.

Op de parlementaire vraag van Bart Caron van 28 september 2016 aan minister Weyts laat deze schriftelijk weten dat "de luchthavendirectie aangeeft dat de bevoegde overheidsdiensten die toezicht houden op de milieuvergunning van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem (Provinciebestuur en de afdeling Milieu-inspectie van het Vlaamse Gewest), de geschreven logboeken met helikopterbewegingen per dag, per aard van de vlucht, per seizoen, kunnen inkijken in functie van hun controletaken."

Echter op mijn vraag bij de WIV naar concrete cijfers per dag van het helikopterverkeer en van de touch & go bewegingen werd mijn vraag als onredelijk afgedaan, omdat de WIV niet over deze cijfers beschikt. Ook in beroep bij de dienst "Openbaarheid van Bestuur" kreeg ik hetzelfde antwoord. Op de controletoren worden noch het aantal helikopterbewegingen noch het aantal touch & go bewegingen per dag geregistreerd/ bijgehouden. Deze vaststelling heeft verregaande consequenties.

Alle beloften en afspraken voor lawaaibeperking op zon- en feestdagen, zaterdagen, vakantieperiodes, enz. zijn loze beloften. Hoe kan de WIV immers de lawaaiproductie beheersen rondom het vliegveld wanneer zij, alle verplichtingen daaromtrent, niet eens registreren/bijhouden hoeveel touch and go's of hoeveel helikopterbewegingen er elk dag uitgevoerd worden?

Bij de tabellen die de WIV ter beschikking heeft gesteld bij de vergunningsaanvraag in 2015 worden cijfers opgegeven voor "het aantal touch&go bewegingen op zaterdag" en "het aandeel (verhouding) in % van het aantal touch&go's op zaterdag t.o.v. het totaal aantal touch and go's", waaruit zou moeten blijken dat de verhouding ca. 20% bedraagt. Deze cijfers en vaststellingen zijn compleet uit de lucht gegrepen want zoals eerder al geschreven worden touch and go's en helikoptervluchten niet geregistreerd per dag. En dan nog, hoe kan de verhouding zaterdag/weekdagen berekend worden op jaarbasis? Van welk jaar? Het lopende of het voorbije...? Wat is het nut daarvan?

6. Als antwoord op het beroep van Rudy Dewilde en 22 medeondertekenaars tegen de aanpassing van de milieuvergunning in april 2015 schrijft minister Schauvliege daarover letterlijk "dat het aangewezen is dat de luchthaven een beter afdoend registratiesysteem opzet voor algemeen de oefenvluchten en de touch and go's; dat het aangewezen is dat er opgelijst wordt om welk vluchten het gaat, of het gaat om vliegtuigen of helikopters; dat de bewegingen ook per weekdag, op zaterdag en op zon- en feestdagen opgesplitst worden; dat ook de uren van de vluchten duidelijk weergegeven worden; dat het op die manier mogelijk is om een beter zicht te krijgen op de uitgevoerde oefenvluchten en de touch-and-go's en wanneer deze zich voordoen; dat dit in de bijzondere voorwaarden meegenomen is door te stellen dat de luchthaven een afdoend registratiesysteem moet hebben voor de toezichthouder". (Min. Schauvliege 18/5/2016)

In dit zelfde schrijven en in de milieuvergunning wordt gesproken van een communicatieplan dat moet worden opgemaakt in samenspraak met de milieudiensten van Wevelgem en Kortrijk, helikopterbedrijven en vliegscholen; waarin vluchtstatistieken gekoppeld worden aan het klachtenmeldpunt om na te gaan welke vliegbewegingen en tijdstippen het meest hinder veroorzaken. Waar blijft de stem/betrokkenheid van de omwonenden? Waarom werden zij tijdens de lopende proefperiode niet of nauwelijks betrokken in dit plan? Waarom werden de omwonenden nooit geraadpleegd of naar advies gevraagd omtrent de efficiëntie van de "nieuwe" maatregelen? Niets van al deze aanbevelingen, adviezen en verplichtingen werden tijdens de voorbije proefperiode uitgevoerd.

Wij hebben de stellige indruk dat er nooit een communicatieplan werd opgemaakt. Het registratiesysteem op de controletoren werd niet aangepast. Nog altijd wordt noch het aantal touch and go's, noch het aantal helikopterbewegingen per dag geregistreerd.

Klachten van buurtbewoners over drukke en lawaaiërie dagen en momenten, worden systematisch afgedaan als verzinsel. Er bestaan immers toch geen officiële registratiegegevens die dat (of het tegendeel) zouden kunnen bewijzen...

Elke klacht dat op deze of gene dag, het helikopterlawaai weer eens verschrikkelijk was, of dat het aantal touch & go's onaanvaardbaar hoog was, wordt stevast ontkend. "Wij hebben niet kunnen vaststellen dat..." of "Alles blijft binnen het wettelijke kader..."

7. In de milieuvergunning van 2004 is er bij de bijzondere voorwaarden sprake van een actieplan met als referentiejaar 2000.

We noteren als minimale doelstelling:

“voor de nachtperiode en de dagperiode op zon- en feestdagen, het realiseren van een stelselmatige en significante vermindering van de geluidshinder (zowel voor de recreatieve als van de nachtvluchten; voor de dagperiode, andere dan op zon- en feestdagen: het hanteren van het stand-still-principe.”

Probleem: Minister Joke Schauvliege antwoordt op 18/05/2016 op ons beroepschrift dat volgens de geluidstudie van de KULeuven van 26 mei 2014, door de WIV onbetrouwbare cijfers werden opgegeven voor het referentiejaar 2000: 9 514 touch and go's in het jaar 2000 (t.o.v. 6 610 “officieel geregistreerd”), maar de daaropvolgende jaren nog slechts tussen 3978 en 5688; veel lagere cijfers dus, zonder aanwijsbare reden. Het lijkt erop dat de WIV te hoge cijfers heeft opgegeven (die moeilijk of niet te controleren zijn, wegens “niet duidelijk gevalideerde luchthavenstatistieken”) om met een ruimere “marge” van start te kunnen gaan.

Idem voor de cijfers van de helikopters. Dhr. Jean de Bethune, ondervoorzitter van de WIV, heeft altijd beweerd dat de helikopters niet apart werden geteld, tot de WIV in 2013 door minister Schauvliege verplicht werd om toch cijfers te publiceren en plots waren ze beschikbaar tot in het referentiejaar 2000. “Circa” 2000 helikopterbewegingen in het jaar 2000, laat de WIV noteren. Onmogelijk (het waren er zelfs geen 1000) maar niet te controleren want de helikopters werden vóór 2013 niet apart geregistreerd. Feit is dat de 3 belangrijkste helikopterfirma's (STB-Copter, Heli Business en AirTechnology) in 2000 nog niet eens actief waren op het vliegveld. Wie die helikoptervluchten dan wel zou hebben uitgevoerd, is een raadsel. Maar ondertussen is het aantal helikopterbewegingen in 2016 aangegroeid van <1000 tot 8000/jaar (of x8)! De recentste cijfers voor het helikopterverkeer vertonen nog maar eens een groei van 17% in de eerste vier maanden van 2017! (van 2 000 in 2016 naar 2 340 in 2017). 26% van alle vliegverkeer was in die periode helikopterverkeer.

Hoe kan de doelstelling van een stand-still (op weekdays) en significante en stelselmatige vermindering (op zon- en feestdagen) worden gerealiseerd wanneer er geen aparte registratie per dag gebeurt?

8. Tot nader order vinden de omwonenden de voorwaarden van de huidige milieuvergunning volstrekt ontoereikend. Zij vragen dat de aanbevelingen van de MI van 08 april 2015 onverkort worden uitgevoerd met duidelijke quota voor oefenvluchten en touch and go's zowel voor sportvliegtuigjes als voor helikopters. “Quota” zijn duidelijke beperkingen die objectief te controleren vallen.

De omwonenden vragen uitdrukkelijk:

- quota per dag en per jaar voor oefenvluchten en voor touch and go-vluchten voor sportvliegtuigen en voor helikopters.

Daarvoor refereren wij naar de milieuvergunning van de regionale luchthaven van Deurne. Ook voor Wevelgem vragen wij met aandrang een geleidelijke en systematische afbouw voor touch and go's en andere oefenvluchten van 23 000 naar 8 000 bewegingen in 2023, met een maximum per dag van 25 vluchten.

- maximaal 2 vliegtuigen gelijktijdig in het oefencircuit.

- beperken van het helikopterverkeer tot 1000 bewegingen per jaar (referentiejaar 2000) en maximum 10 vluchten (20 bewegingen) per dag.

Alleen een beperking van het aantal vluchten (of het nu touch and go's of andere vluchten zijn) zal de overlast doen verminderen.

Alle overige maatregelen zijn niet te controleren of hebben geen effect.

9. We vrezen dat bij het advies verleend door de gemeente Wevelgem en de stad Kortrijk aan de Deputatie in april 2015, op de eerste plaats gedacht werd aan de directe belangen van het vliegveld en dat andere (politieke) motieven hebben meegespeeld dan de bekommernis voor een leefbare woonomgeving, zodat er nauwelijks ernstige nieuwe maatregelen werden voorgesteld.

Bij het uitschrijven van de milieuvergunning hebben het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Wevelgem en van de stad Kortrijk uitgebreid positief advies uitgebracht bij de Deputatie. Logisch, want in het bestuur van de luchthaven zetelen talrijke vertegenwoordigers van deze gemeenten.

Nu recent nog bleek dat de directie van de WIV jarenlang bestuursfouten heeft gemaakt betreffende het gebruik van niet-gehomologeerde navigatie- en meteoapparatuur en aangegane afspraken en verplichtingen daaromtrent bewust heeft genegeerd, vragen wij met aandrang dat zowel het College van burgemeester van Wevelgem als het College van burgemeester van Kortrijk, alsook de Deputatie gewetensvol optreedt bij het afleveren van een definitieve milieuvergunning voor het vliegveld van Wevelgem.

De WIV heeft twee jaar de tijd gehad om de lawaaibeheersing rondom het vliegveld te optimaliseren. Twee jaar hebben zij daarvoor zo goed als niets gedaan. Ze hebben de problemen laten aanslepen in de wetenschap dat hun politieke achterban wel voor de nodige vergunningen zou zorgen. Op het einde van vorig jaar werden zij voor deze aanpak al ernstig berispt door het Bestuur der Luchtvaart.

Wij hebben het volste vertrouwen in het integer en onafhankelijk advies van de Milieuinspectie en van het Bestuur der Luchtvaart voor het uitschrijven van de definitieve milieuvergunning.

Laat dit voor u de leidraad zijn.

Beleefde groet,
Actiegroep Vliegveld Wevelgem