

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
**AFDELING GEBIEDSONTWIKKELING,
OMGEVINGSPLANNING EN -PROJECTEN**
Milieuvergunningen
Dienst Hoofdbestuur
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel
T 02 553 79 97
www.omgevingvlaanderen.be

- Aangetekend -

Vliegveld Wevelgem-Bissegem

Grote Markt 54
8500 Kortrijk

uw kenmerk

vragen naar / e-mail

Dieter VEREEKEN
dieter.vereeken@vlaanderen.be

ons kenmerk

AMV/74919/1008

telefoonnummer

(02)553.79.92

bijlagen

1

datum

20 november 2017

Betreft: VLAREM-milieuvergunningsdossier.
Vliegveld Wevelgem-Bissegem.
Luchthavenstraat 1, Wevelgem.
Beslissing van 14 november 2017 .

Geachte heer
Geachte mevrouw,

Overeenkomstig titel I van het VLAREM bezorg ik u bijgaand een voor eensluidend verklaard afschrift van het besluit dat met betrekking tot het onder rubriek vermelde vergunningsdossier is getroffen. Gelieve er nota van te nemen dat:

- wanneer dit besluit een vergunning inhoudt, deze milieuvergunning slechts rechtsgeldig is voor zover de bouwvergunning definitief is verworven indien die is vereist;
- wanneer dit besluit een weigering inhoudt, de bouwvergunning, indien die is vereist, is opgeschort en zelfs van rechtswege vervalt op de dag dat de milieuvergunning definitief is geweigerd;

Overeenkomstig artikel 19 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State wordt uw bijzondere aandacht er op gevestigd dat u de mogelijkheid heeft om bij wijze van aangetekende brief een beroep tot nietigverklaring van voormeld besluit van de Vlaamse minister in te stellen bij de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak.

U beschikt in deze over een termijn van zestig dagen nadat het besluit van de Vlaamse minister werd betekend of bekendgemaakt (artikel 4 van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State).

Het verzoekschrift tot nietigverklaring dient te voldoen aan de voorwaarden gesteld in artikel 1 tot en met artikel 3 van voormeld Regentsbesluit van 23 augustus 1948. (zie http://www.raadvst-consetat.be/?page=about_law&lang=nl)

Met vriendelijke groeten,



Ir. Peter Batas

Projectmanager Directie Omgevingsprojecten
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten.



Ir. Peter Balas

Projectmanager Directie Omgevingsprojecten
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -projecten



**Vlaamse
Regering**

AMV/00074919/1008

Ministerieel besluit houdende uitspraak over de beroepen aangetekend tegen het besluit nr. 34041/169/1/A/4 van de deputatie van de provincie West-Vlaanderen van 10 augustus 2017 waarbij de afgeleverde milieuvergunning aan cvba West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem, Grote Markt 54, 8500 Kortrijk, voor de luchthaven Wevelgem-Bissegem gelegen te Luchthavenstraat 1-1, 8560 Wevelgem en 8500 Kortrijk, definitief wordt bijgesteld na een eerdere proefperiode van twee jaar voor wat betreft de toepasselijke milieuvergunningsvoorwaarden, op vraag van de afdeling Milieu-inspectie

DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW,

Gelet op het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, zoals herhaaldelijk gewijzigd;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning, zoals herhaaldelijk gewijzigd;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, zoals herhaaldelijk gewijzigd;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 oktober 2016;

Gelet op de beroepen van:

- de heer Rudy Dewilde, Heulsestraat 42, 8501 Bissegem en 14 medeondertekenden;
 - de bvba Alfako, Luchthavenstraat 1, bus 11, 8560 Wevelgem,
- aangetekend tegen het besluit nr. 34041/169/1/A/4 van de deputatie van de provincie West-Vlaanderen van 10 augustus 2017 waarbij de afgeleverde milieuvergunning aan cvba West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem, Grote Markt 54, 8500

Kortrijk, voor de luchthaven Wevelgem-Bissegem gelegen te Luchthavenstraat 1-1, 8560 Wevelgem en 8500 Kortrijk, definitief wordt bijgesteld na een eerdere proefperiode van twee jaar voor wat betreft de toepasselijke milieuvergunningsvoorwaarden, op vraag van de afdeling Milieu-inspectie (AMI);

Gelet op het attest vermeld in artikel 31, §3, van titel I van het VLAREM waaruit blijkt dat het bestreden besluit door aanplakking werd bekendgemaakt vanaf 1 september 2017;

Gelet op het feit dat de beroepen werden ontvangen op 15 september 2017 en 3 oktober 2017 en ontvankelijk werden verklaard op 22 september 2017 en 6 oktober 2017;

Gelet op de volgende beroepsargumenten van de actiegroep:

- tijdens de proefperiode van augustus 2015 tot augustus 2017 voerde AMI nieuwe geluidsmetingen uit; uit het verslag blijkt dat op 27 mei 2017 in de voormiddag in een tijdsperiode van 1 uur er een twintigtal vliegbewegingen werden geregistreerd, wat neerkomt op gemiddeld om de 3 minuten een vliegbeweging; daarbij werd elf keer de grens van 76 dB(A) overschreden; AMI stelde vast dat op drukke dagen de activiteiten op het vliegveld praktisch continu voor een verhoging van het geluidsniveau zorgen met meer dan 20 dB(A);
- na de proefperiode van twee jaar blijken de nieuwe maatregelen en afspraken onvoldoende om de lawaaihinder van de luchthaven te beperken;
- de alternatieve flankerende maatregelen (AIP) zijn weinig concreet, te ondoorzichtig en te moeilijk te controleren; ze worden, afhankelijk van de goodwill van de piloten, niet of nauwelijks in praktijk gebracht (grotere dalingshoek, *gliding approach*, opstijgen begin startbaan, volgen vliegcircuit, ...) en ze blijken weinig efficiënt om de overlast te beperken;
- dat op zaterdag alleen *homebased* toestellen *touch and go's* mogen uitvoeren, heeft, zo blijkt uit het rapport van AMI, niets gewijzigd aan de frequentie en de aantallen *touch and go*-vluchten; uren achtereen, om de 3 minuten of minder, een overvliegend sportvliegtuig boven je dak blijft hinderlijk; de omwonenden vrezen dat de maatregel voor *homebased* toestellen slechts werd ingevoerd om de eigen vliegscholen op zaterdag meer ruimte te geven, maar niet om de omwonenden te ontzien; vandaar ook de beperking tot 20% *touch and go's* op zaterdag ten opzichte van de weekdagen; daarenboven waren er nauwelijks niet-*homebased* toestellen die op zaterdag *touch and go's* kwamen uitvoeren; een theoretische maatregel dus;
- daarbij ontgaat ons de zin van het beperken van *touch and go's* op zaterdag tot 20%; waarom alleen op zaterdag? ook op weekdagen worden de omwonenden vaak vanaf 17u na de dagtaak geconfronteerd met eindeloze *touch and go's*, ook van helikopters;
- dat de oefenvliegtuigen vanaf nu over een geluidscertificaat van 72 d(A) moeten beschikken, is een goede zaak; maar hoe wordt dan verklaard dat AMI tot 83 dB(A) meet bij opstijgende sportvliegtuigen? een certificaat is slechts een theoretisch attest; andere factoren zijn ook afhankelijk: geluidshinder is relatief: 25 keer in één uur een toestel laag boven je hoofd aan 72 dB(A) kan meer hinder veroorzaken dan vijf keer een overvliegend vliegtuig van 80 dB(A);

- daarenboven kan de lawaaiproductie van de helikopters die 25% van alle vliegverkeer uitmaken, technisch niet gereduceerd worden; helikopters halen gemakkelijk 85 dB(A);
- het registratiesysteem is er nog niet; als er een klacht wordt geuit over een bepaald vliegtuig op een bepaalde dag, wordt er gesteld dat men niet over adequate cijfers beschikt; maandelijkse en jaarlijkse tellingen zijn onvoldoende;
- de communicatie tussen vliegveld, milieudiensten en omwonenden moet veel beter; tijdens de vorige proefperiode kregen de omwonenden niet of nauwelijks de kans enige feedback te geven of om de maatregelen te evalueren; eèn onlineklachtenmeldpunt of jaarlijkse bijeenkomst biedt onvoldoende kansen voor overleg; de omwonenden willen periodiek, op geregelde, vastgelegde tijdstippen in overleg aan tafel zitten;
- uit het rapport van AMI blijkt dat op drukke dagen de gemeten geluidsniveaus in de onmiddellijke omgeving van het vliegveld niet gedaald zijn en de hinder dus ook niet afgenomen is;
- de doelstellingen zijn dus niet gehaald; nieuwe vergaande maatregelen dringen zich op; in 2015 formuleerde AMI de aanbeveling om quota per dag op te leggen voor oefenvluchten en voor *touch and go*-vluchten, ook voor helikopterverkeer;
- de milieuvergunningen van Deurne en van Wevelgem zijn duidelijke parallellen en verschillen; in Deurne is het ook een verstedelijkte omgeving en een zakenluchthaven; daar mag men twee vliegtuigen in oefencircuit hebben en in Wevelgem drie; Deurne heeft ook een beperking op het aantal trainingsvluchten; de beperkingen die werden opgelegd in de nieuwe vergunning, zijn een maat voor niets; er wordt een beperking opgelegd van 14.000 *touch and go* bewegingen per jaar (in 2015: 13.932 en in 2013: 11.850), helemaal geen beperking dus; voor de helikopters is er een quotum van 2000 per jaar (in 2015: 1.634, in 2014: 922 en in 2013: 484), er is dus nog een groeimarge;
- van het beperken van het aantal oefen- en trainingsvluchten van sportvliegtuigen en helikopters is er helemaal geen sprake in de nieuwe vergunning;

Gelet op de argumenten van de vliegschool Alfako:

- de voorwaarden uit de proefvergunning van 20 augustus 2015 waren aanvaardbaar;
- de meeste punten werden echter niet toegepast of nageleefd door de grote meerderheid van de gebruikers, namelijk *gliding approach*, naderingshoekprocedure van 5°, niet opstijgen na de oefening op afgebroken opstijgen, vliegencircuit;
- gezien deze maatregelen zo goed als alleen door Alfako werden nageleefd, heeft de impact op de geluidshinder en zeker het aanvoelen door de buurtbewoners geen of weinig effect gehad tijdens de proefperiode;
- de bijkomende opgelegde maatregelen zijn geen antwoord op de vraag van de omwonenden;
 - quota's zijn niet in de piektijd te controleren, zullen alleen zorgen voor een concentratie van geluidshinder en zullen tussen de gebruikers moeten worden aangewend volgens de noden; hier is geen methode voor uitgewerkt; alleen de eerste kunnen bediend worden;
 - een beperking tot 72 dB(A) is geen sluitende oplossing; de geluidshinder hangt niet alleen af van het aantal decibels en het effect zal beperkt zijn;
 - de meeste vliegtuigen vallen al binnen deze norm;
 - enkele vliegtuigen, nodig voor beroepsopleiding, vallen wel binnen 76 dB(A) maar niet binnen 72 dB(A); scholen zoals Alfako zouden sterk beperkt zijn indien deze vlieg-

- tuigen niet meer kunnen vliegen; deze zijn meestal minder storend indien correct gebruikt door piloten;
- de exploitant moet de bestaande VFR vliegroutes aanpassen; de huidige voorstellen of aanpassingen zullen duidelijk geen effect hebben op de geluidshinder, integendeel:
 - het verkeer wordt allemaal geconcentreerd over dezelfde plaatsen zonder enige afwisseling of alternatieve vliegroutes voor vliegtuigen die eigenlijk niets te verliezen hebben in een standaardroute; de geluidshinder zou er alleen slechter op uitkomen;
 - de concentratie van alle vliegtuigen en helikopters op eenzelfde plaats (in tegenovergestelde richting) zal integendeel zorgen voor meer geluidshinder maar hoofdzakelijk voor een verhoging van conflictsituaties tussen vliegtuigen en helikopters; deze methode heeft in het verleden bewezen dat de geluidshinder niet vermindert, maar heeft ook de gevaren ervan getoond, namelijk een dodelijk ongeval;

Gelet op het besluit van 5 februari 2004 van de deputatie van West-Vlaanderen houdende het verlenen van de vergunning voor het exploiteren van een vliegveld, voor een termijn verstrijkend op 5 februari 2024;

Gelet op de aktename van 12 april 2007 van de deputatie van West-Vlaanderen houdende het veranderen van een vliegveld, voor een termijn verstrijkend op 5 februari 2024;

Gelet op het besluit van 17 januari 2008 van de deputatie van West-Vlaanderen houdende het verlenen van de vergunning voor het veranderen van een vliegveld, voor een termijn verstrijkend op 5 februari 2024;

Gelet op het besluit van 20 augustus 2015 van de deputatie van West-Vlaanderen houdende het wijzigen van de vergunningsvoorwaarden op proef voor een termijn van 2 jaar;

Gelet op het ministerieel besluit van 18 mei 2016 waarbij in beroep het besluit van 20 augustus 2015 van de deputatie van West-Vlaanderen werd bevestigd;

Gelet op de ligging van de inrichting deels in een zone voor bestaand luchtvaartterrein en deels in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen volgens het gewestplan 'Kortrijk', vastgesteld bij het koninklijk besluit van 4 november 1977;

Gelet op de ligging van de inrichting in een zone met openbare bestemming (vliegveld) binnen het bijzonder plan van aanleg (BPA) 'Tuinwijk' van 28 oktober 1958;

Gelet op het voorwaardelijk gunstige advies van 6 november 2017 van de afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en –projecten (Milieu) van het departement Omgeving;

Overwegende dat de beroepen ingediend door een omwonende (14 medeondertekenden) en een vliegschool betrekking hebben op de uitspraak nà proef inzake het wijzigen van de bijzondere voorwaarden, op vraag van AMI;

Overwegende dat in 2015 de deputatie naar aanleiding van de vraag van AMI besliste om de bijzondere voorwaarden inzake de *touch and go's* aan te vullen met de volgende bijzondere voorwaarden en dit voor een proefperiode van twee jaar:

- voor het uitvoeren van *touch and go*-vluchten moeten de vliegtuigen met een toegelaten opstijgmassa (MTOW-maximum *take off weight*) kleiner dan 2.000 kg, al dan niet uitgerust met een geluidsdemper, beschikken over een geldig geluidscertificaat met vermelding van een certificatieniveau kleiner of gelijk aan 76 dB(A), vastgesteld volgens de certificatieprocedure van ICAO Bijlage 16, boekdeel 1, deel II; de desbetreffende geluidscertificaten van deze vliegtuigen, uitgegeven door de bevoegde nationale autoriteit worden ter beschikking gehouden van de toezichthoudende overheid;
- het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen is beperkt tot maximaal drie; de exploitant zorgt voor een afdoende registratiesysteem dat beschikbaar is voor de toezichthoudende overheid;
- het aantal *touch and go's* op zaterdag bedraagt op jaarbasis maximaal 20% van het totale aantal *touch and go's*; de exploitant zorgt voor een afdoende registratiesysteem dat beschikbaar is voor de toezichthoudende overheid;
- de exploitant dient er voor te zorgen dat de door hem geformuleerde toezeggingen onverkort worden omgezet in de *Aeronautical Information Publication* (AIP); binnen de zes maanden na de vergunningsbeslissing bezorgt de exploitant hieromtrent de nodige informatie in zesvoud aan de vergunningverlenende overheid; binnen het jaar bezorgt de exploitant een aangepast geluidsactieplan in zesvoud aan de vergunningverlenende overheid;
- in de proefperiode laat de exploitant jaarlijks de geluidscontouren berekenen; in het tweede proefjaar is dit rapport uiterlijk drie maanden vóór het verstrijken van de proeftermijn beschikbaar; beide rapporten worden telkens in zesvoud bezorgd aan de vergunningverlenende overheid; uiterlijk drie maanden voor het einde van de proefperiode bezorgt de exploitant een, in samenspraak met een erkend deskundige geluid, opgestelde globale geluidsnota (in zes exemplaren) met (1) de kwantificatie van het jaarlijks aantal *touch and go's* opgesplitst naar vliegtuigen en helikopters (2) het procentueel aandeel op zaterdag en (3) de geluidscontourkaarten;
- er wordt een communicatieplan opgemaakt en een klachtenmeldpunt opgezet in samenspraak met de milieudiensten van Wevelgem en Kortrijk; hierin worden ook de helikopterbedrijven die gebruik maken van de luchthaven van Wevelgem en de vliegscholen betrokken;

Overwegende dat de deputatie twee jaar later uitspraak heeft gedaan omtrent de proefvergunning; dat in het bestreden besluit beslist wordt om de volgende bijzondere voorwaarden op te leggen.

1. *Touch and go*-vluchten (doorstarten) tijdens zon- en feestdagen zijn verboden voor zowel helikopters als voor vliegtuigen.

Touch and go's voor helikopters zijn ook verboden op zaterdag.

Voor vliegtuigen geldt volgende regeling voor *touch and go*-vluchten: Op zaterdagen tijdens de maanden juli en augustus zijn enkel *touch and go*-vluchten (doorstarten) toegestaan in de voormiddag van 9u tot 12u; op de overige zaterdagen zijn *touch and go*-vluchten (doorstarten) toegestaan tussen 9u en 12u en tussen 14u en 18u.

Gedurende die toegestane weekenddagen en -momenten en op gewone werkdagen na 17 u zullen de vliegtuigen die worden ingezet voor circuit training met uitvoering van *touch and go*-bewegingen op EBKT voldoen aan de geluidsnorm van 72 dB(A) volgens de certificatieprocedure van ICAO, bijlage 16, boekdeel 1, deel II, in plaats van de nu volgens deze certificatieprocedure geldende norm van 76 dB(A). De desbetreffende geluidscertificaten van deze vliegtuigen, uitgegeven door de bevoegde nationale autoriteit worden ter beschikking gehouden van de toezichthoudende overheid.

De exploitant waakt erover dat de grote meerderheid (minimum 80%) van deze vluchten met toestellen van 72 dB(A) zullen blijven gebeuren. Daartoe wordt jaarlijks gerapporteerd aan de vergunningverlenende overheid, AMI, de afdeling Milieuvergunningen (AMV) en beide betrokken gemeentebesturen. Uit die rapportering moet duidelijk de verhouding tussen het gebruik van toestellen met minder of meer dan 72 dB(A) kunnen afgeleid worden.

Het aantal *touch and go's* op zaterdag bedraagt op jaarbasis maximaal 20% van het totale aantal *touch and go's*. Ook dit moet blijken uit bovenvermelde jaarlijkse rapportering.

2. Het aantal *touch and go*-bewegingen wordt beperkt tot 14.000 per jaar met een maximum van 3.000 *touch and go*-bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 4.000 *touch and go* bewegingen voor het tweede en het derde kwartaal. Het aantal *touch and go*-bewegingen van helikopters, die hierin begrepen zijn, wordt beperkt tot 2.000 per jaar met een maximum van 400 *touch and go*-bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 600 *touch and go*-bewegingen voor het tweede en het derde kwartaal.
3. Van zodra de luchtvaartnavigatiedienstverlener op de site aanwezig en actief is, moet beroep kunnen gedaan worden op al zijn diensten (waaronder het aspect registratie). Zo moet de exploitant dan minstens halfjaarlijks rapporteren aan de vergunningverlenende overheid, AMV, AMI en beide betrokken gemeentebesturen over het respecteren van de onder bijzondere voorwaarde 2 geformuleerde cijfers.
4. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen is beperkt tot maximaal drie. De exploitant zorgt voor een afdoende registratiesysteem dat beschikbaar is voor de toezichthoudende overheid.
5. De exploitant moet de bestaande VFR-aanvliegroutes en -circuits herbekijken, zowel op het vlak van de veiligheid als op het vlak van de geluidsimpact. Hierover moet zesmaandelijks gerapporteerd worden aan de vergunningverlenende overheid, AMV, AMI en beide betrokken gemeentebesturen. Van zodra een definitief voorstel is uitgewerkt roept de exploitant de vergunningverlenende overheid, AMV, AMI en beide betrokken

gemeentebesturen hierover samen. Vervolgens moet de exploitant ervoor zorgen dat de herwerkte VFR-procedures in de AIP gepubliceerd worden.

6. Er wordt een communicatieplan opgemaakt en een klachtenmeldpunt opgezet in samenspraak met de milieudiensten van Wevelgem en Kortrijk. Hierin dienen ook de helikopterbedrijven die gebruik maken van de luchthaven van Wevelgem en de vlieg-scholen betrokken te worden.

Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de leidraad "communiceren met de burens" co-uitgegeven door het Agentschap Zorg en Gezondheid (download via <http://www.mmk.be>);

Overwegende dat door AMI verschillende geluidsmetingen (in 2015 en 2017) werden uitgevoerd op dezelfde plaats, ter hoogte van het fietspad aan de Neerbeekstraat (gelegen in woongebied), met volgende resultaten:

datum meting	Leq (dB(A))	L95 (dB(A))	Lmax (dB(A))
31/1/15	50,9	35,6	70,6
7/3/15	65,5	42,2	93,9
22/8/15	61,6	39,2	83,1
30/4/16	59,6	42,0	77,7
27/5/17	60,0	41,0	79,6

Overwegende dat de afdeling Handhaving in haar evaluatieverslag van 1 juni 2017 naar aanleiding van de proefvergunning stelt dat geluidsniveaus van rond de 50 dB(A) als aanvaardbaar kunnen worden beschouwd voor een woongebied tijdens de dagperiode; dat op drukke dagen de activiteiten op het vliegveld praktisch continu zorgen voor een verhoging van het geluidsniveau met meer dan 20 dB(A); dat de activiteiten op het vliegveld wel sterk afhankelijk zijn van de weersomstandigheden; dat er in het evaluatieverslag wordt gesteld dat uit de resultaten van de verschillende geluidsmetingen kan afgeleid worden dat ondanks de bijkomende vergunningsvoorwaarden die opgelegd werden, op drukke dagen de gemeten geluidsniveaus in de onmiddellijke omgeving van het vliegveld niet gedaald zijn en de hinder dus niet afgenomen is; dat er ook gesteld wordt dat er meer en meer klachten worden ontvangen in verband met het helikopter- verkeer; dat het vliegveld de laatste jaren geëvolueerd is van een vliegveld voor zaken- vluchten naar een luchthaven voor oefenvluchten en helikopters; dat AMI bij een verzoek van 24 maart 2015 blijft waarbij gevraagd werd de vergunningsvoorwaarden aan te passen en het aantal *touch and go's* te beperken; dat het aangewezen is dat er net zoals bij andere vliegvelden quota worden opgelegd voor het uitvoeren van oefenvluchten zowel per jaar als per dag; dat het ook aangewezen is om rekening te houden met het aantal helikopter-bewegingen en om een betere overeenstemming te hebben tussen de bijzondere voorwaarden van het vliegveld en de bijzondere voorwaarden in de vergunning van de helikopterbedrijven;

Overwegende dat in de milieuvergunning van 5 februari 2004 reeds de volgende bijzondere voorwaarden specifiek inzake *touch and go*-vluchten werden opgelegd:

- *touch and go*-vluchten zijn tijdens zon- en feestdagen verboden voor zowel helikopters als voor vliegtuigen;
- *touch and go's* voor helikopters zijn ook verboden op zaterdag;
- voor vliegtuigen geldt volgende regeling voor *touch and go*-vluchten:
 - op zaterdagen in de maanden juli en augustus zijn enkel *touch and go*-vluchten toegestaan in de voormiddag tussen 9u en 12u;
 - op de overige zaterdagen zijn *touch and go*-vluchten toegestaan tussen 9u en 12u en tussen 14u en 18u;

dat deze voorwaarden in het bestreden besluit worden herhaald;

Overwegende dat in november 2015 in de AIP de luchthaven maatregelen heeft opgenomen die betrekking hebben op de *touch and go*-bewegingen om de geluidshinder hiervan te beperken:

- *gliding approach* in plaats van *motorapproach*;
- grotere dalingshoek, namelijk 5° in plaats van 3°;
- full flaps en uitgeklapte wielen van niet te ver en niet te vroeg;
- op volle kracht opstijgen vanaf het begin van de startbaan;
- nauwgezet volgen van het vliegcircuit;
- *touch and go's* op zaterdag alleen door *homebased* operatoren;

dat de AIP de regels zijn die op de luchthaven van toepassing zijn; dat alle gebruikers van de luchthaven geacht zijn deze te kennen en ook te gebruiken; dat volgens de exploitant de regels goed opgevolgd worden; dat het ook evident is dat de regels die gelden voor de luchthaven, worden nageleefd door de gebruikers ervan;

Overwegende dat door de KU Leuven een geluidstudie werd opgemaakt inzake *touch and go's* (effect van *touch and go*-vliegwijze, gebruik van geluidsdemper en drukte op geluidsbelasting rond luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, juni 2017); dat hieruit blijkt dat door kleine eenmotorige propellertoestellen en tweemotorige propellervliegtuigen steiler te laten landen, met een landingshoek van 5° in plaats van 3° en *gliding approach*, de geluidsbelasting in de aanvliegzone met ongeveer 5 dB(A) kan worden verlaagd, uitgespreid in de tijd en met ongeveer 8 dB(A) qua maximaal niveau; dat ook de geluidsbelasting door het gebruik van een geluidsdemper aanzienlijk wordt verminderd;

Overwegende dat in de bijzondere voorwaarden van het bestreden besluit is opgenomen dat vliegtuigen die ingezet worden voor circuittraining met uitvoering van *touch and go*-bewegingen, moeten voldoen aan een geluidsnorm van 72 dB(A); dat in de bijzondere voorwaarden van de proefvergunning van 2015 de geluidsnorm nog 76 dB(A) bedroeg; dat de exploitant er ook over moet waken dat de grote meerderheid (minimum 80%) van deze vluchten uitgevoerd wordt met toestellen van 72 dB(A); dat bijkomend opgelegd is dat in het weekend en na 17u alleen gevlogen mag worden met toestellen die voldoen aan een geluidsnorm van 72 dB(A); dat de bijzondere voorwaarden van de proefvergunning dus verstrengd zijn; wat het geluidsklimaat ten goede zal komen;

Overwegende dat in onderstaande tabel de aantallen inzake *touch and go*-bewegingen worden opgelijst:

Jaar	totaal aantal <i>touch and go</i>	aantal <i>touch and go</i> heli	aantal <i>touch and go</i> zaterdag	% <i>touch and go</i> zaterdag ten opzichte van totaal
2000 *	13.220	610	2.982	22,6%
2011	9.162	294	2.052	22,4%
2012	10.406	362	2.068	19,9%
2013	11.850	484	2.158	18,2%
2014	14.286	922	2.506	17,5%
2015	13.932	1.634	2.838	20,4%
2016	13.548	1.828	2.344	17,3%

Overwegende dat zoals gevraagd in het evaluatieverslag van AMI in het bestreden besluit quota werden opgelegd; dat er quota op jaarbasis en op kwartaalbasis werden opgelegd voor het totaal aantal *touch and go*'s en voor de *touch and go*'s van helikopters; dat de quota van het totaal aantal *touch and go*'s gebaseerd zijn op het jaar 2015, het jaar waarin AMI stelde dat er teveel klachten waren en bijgevolg een verzoek tot wijziging van de voorwaarden indiende; dat er werd opgelegd dat 14.000 *touch and go*-bewegingen mogen worden uitgevoerd, waarvan 3.000 in het eerste en het vierde kwartaal en 4.000 in het tweede en het derde kwartaal; dat uit de bovenstaande cijfers blijkt dat 14.000 *touch and go*-bewegingen in lijn ligt met de jaren 2014 en 2016; dat er geen groei meer mogelijk is; dat door de beperking per kwartaal er ook een beperking gezet wordt op de bewegingen tijdens maanden waarin de buurtbewoners meer buiten vertoeven;

Overwegende dat voor het quotum van de helikopters er geen gebruik gemaakt wordt van het jaar 2015, maar van het jaar 2016; dat in het bestreden besluit een quotum voor *touch and go*'s van helikopters van 2.000 per jaar (vervat in het 14.000 quotum) met een maximum van 400 *touch and go*-bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 600 *touch and go*-bewegingen voor het tweede en het derde kwartaal wordt opgelegd; dat echter uit het evaluatieverslag van AMI blijkt dat er steeds meer klachten inzake helikopters worden geuit; dat het bijgevolg aangewezen is om voor de quota van de helikopters ook gebruik te maken van het jaar 2015, het jaar waarin de AMI stelde dat de hinder te groot was; dat het bijgevolg aangewezen is om dit quotum in de bijzondere voorwaarden aan te passen naar 1.600 met een maximum van 350 *touch and go*-bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 450 *touch and go*-bewegingen voor het tweede en het derde kwartaal;

Overwegende dat er met de voorwaarden in de proefvergunning van 2015 een afdoende registratiesysteem werd vereist; dat de luchthaven de *touch and go*'s wel degelijk bijhoudt in een register; dat het echter nog steeds manueel in een excel-tabel wordt ingevuld; dat

door dergelijke werkwijze het niet mogelijk is gegevens rond aantallen en type toestellen te koppelen aan bepaalde klachten;

Overwegende dat in de tweede helft van 2018 Belgocontrol op de luchthaven de luchtverkeersleiding op zich zal nemen; dat bijgevolg ook de systemen van Belgocontrol op de luchthaven zullen worden gebruikt, zoals een air traffic management systeem; dat dit een oplossing moet bieden aan het automatiseren van de registratie van vliegtuigbewegingen op de luchthaven; dat bijgevolg er een beter zicht zal zijn op de *touch and go*-bewegingen; dat klachten en vragen van buurtbewoners bijgevolg ook gerichter bekeken en behandeld kunnen worden; dat in de bijzondere voorwaarden van het bestreden besluit gesteld wordt dat van zodra de luchtvaartnavigatiedienstverlener op de site aanwezig en actief is, beroep gedaan moet worden op zijn diensten; dat de exploitant dan minstens halfjaarlijks inzake de opgelegde quota moet rapporteren aan AMV, AMI en de twee betrokken gemeentebesturen; dat het aangewezen is om deze bijzondere voorwaarde aan te passen en een termijn te stellen waarbinnen de luchthaven moet starten om halfjaarlijks te rapporteren, namelijk vanaf begin 2019;

Overwegende dat AMI in zijn verzoek van 2015 en opnieuw in zijn evaluatieverslag vraagt om ook quota per dag op te leggen; dat de buurtbewoners dit ook vragen in hun beroepschrift; dat met het op komst zijnde registratiesysteem van Belgocontrol gericht bekeken kan worden of quota per dag noodzakelijk zijn;

Overwegende dat inzake het vergelijken van de voorwaarden van de verschillende luchthavens in Vlaanderen gesteld moet worden dat de omstandigheden rond de luchthavens van Deurne, Oostende en Wevelgem niet identiek zijn (afstand landingsbaan, vliegroutes, gebruikt type vliegtuigen, ...); dat de voorwaarden dus niet identiek kunnen zijn;

Overwegende dat er reeds uitvoering is gegeven aan bijzondere voorwaarde 5, namelijk het herbekijken van de bestaande VFR-aanvliegroutes en -circuits op het vlak van veiligheid en geluid; dat de nieuwe routes en circuits in de AIP (hoofdstuk 4) worden opgenomen vanaf 9 november 2017; dat er verschillende veiligheidsstudies en goedkeuringen van het Directoraat-Generaal Luchtvaart aan de wijziging van de routes vooraf gegaan zijn;

Overwegende dat de start- en landingsbaan van de luchthaven Wevelgem-Bissegem in twee richtingen gebruikt kan worden:

- , baan 24: stijgen naar westen en landen vanuit oosten;
- baan 06: stijgen naar oosten en landen vanuit westen;

dat er steeds opgestegen wordt tegen de windrichting in; dat volgens de nieuwe routes de helikopters een rechtscircuit moeten vliegen; dat bijgevolg de dichtstbevolkte zones worden vermeden;

Overwegende dat het bijgevolg aangewezen is om de bijzondere voorwaarde 5 te schrappen; dat het evenwel noodzakelijk is om in de voorwaarden op te leggen dat elke wijziging van de AIP dat effect kan hebben op het geluidsklimaat, aan de afdeling Handhaving (voormalige AMI) en de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (Milieu) moet worden bezorgd alvorens in werking te treden;

Overwegende dat de bedrijfsstructuur van de luchthaven zal worden veranderd in 2018; dat volgens de exploitant dan ook bekeken zal worden om een betere overlegstructuur met de buurt op te zetten; dat deze overlegstructuur in het communicatieplan zoals opgelegd in de bijzondere voorwaarde 5 van het bestreden besluit, kan worden meegenomen;

Overwegende dat de hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door de aangevraagde inrichting, mits naleving van de milieuvergunningvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt;

Overwegende dat er bijgevolg aanleiding toe bestaat de beroepen deels gegrond te verklaren en het bestreden besluit te wijzigen,

B E S L U I T :

Artikel 1. De ontvankelijk bevonden beroepen van:

- de heer Rudy Dewilde, Heulsestraat 42, 8501 Bissegem en 14 medeondertekenden;
 - de bvba Alfako, Luchthavenstraat 1, bus 11, 8560 Wevelgem,
- aangetekend tegen het besluit nr. 34041/169/1/A/4 van de deputatie van de provincie West-Vlaanderen van 10 augustus 2017 waarbij de afgeleverde milieuvergunning aan cvba West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem, Grote Markt 54, 8500 Kortrijk, voor de luchthaven Wevelgem-Bissegem gelegen te Luchthavenstraat 1-1, 8560 Wevelgem en 8500 Kortrijk, definitief wordt bijgesteld na een eerdere proefperiode van twee jaar voor wat betreft de toepasselijke milieuvergunningvoorwaarden, op vraag van de afdeling Milieu-inspectie, worden deels gegrond verklaard.

Art. 2. Het bestreden besluit wordt gewijzigd als volgt.

1. In artikel 2 wordt in de bijzondere voorwaarde 2 de volgende zin 'Het aantal *touch and go*-bewegingen van helikopters, die hierin begrepen zijn, wordt beperkt tot 2.000 per jaar met een maximum van 400 *touch and go*-bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 600 *touch and go*-bewegingen voor het tweede en het derde kwartaal.'

vervangen door:

'Het aantal *touch and go*-bewegingen van helikopters, die hierin begrepen zijn, wordt beperkt tot 1.600 per jaar met een maximum van 350 *touch and go*-bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 450 *touch and go*-bewegingen voor het tweede en het derde kwartaal.';

2. In artikel 2 wordt de bijzondere voorwaarde 3 vervangen door het volgende:

'Van zodra de luchtvaartnavigatiedienstverlener op de site aanwezig en actief is, wordt beroep gedaan op al zijn diensten (waaronder het aspect registratie). Zo rapporteert de exploitant vanaf begin 2019 elke zes maanden aan de vergunningverlenende overheid, de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Directie Omgevingsprojecten (Milieu) van het departement Omgeving, de afdeling Handhaving van het departement Omgeving en beide betrokken gemeentebesturen over het monitoren van het aantal *touch and go*-bewegingen per dag, de exploitatie-uren en het type toestel.';

3. In artikel 2 wordt de bijzondere voorwaarde 5 vervangen door het volgende:

'Elke wijziging van de *Aeronautica Information Publication* die het geluidsklimaat kan beïnvloeden, wordt gemeld aan de vergunningverlenende overheid, de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Directie Omgevingsprojecten (Milieu) van het departement Omgeving, de afdeling Handhaving van het departement Omgeving en beide betrokken gemeentebesturen.'.

Art. 3. De overige bepalingen van het bestreden besluit worden bevestigd.

Art. 4. Dit besluit wordt genoteerd in de rand van het notulenboek van de deputatie tegenover de notulering van het bestreden besluit.

Brussel, 14 november 2017

De Vlaamse minister van Omgeving,
Natuur en Landbouw,



Joke SCHAUVLIEGE