

AANGETEKEND

C.V.B.A. WEST-VLAAMSE INTERCOMMUNALE VLIEGVELD Wevelgem-Bissegem  
Grote Markt 54  
8500 Kortrijk

Sint-Andries  
18/08/2017

Onze ref.:  
34041/169/1/A/4

Uw Ref.:

Betreft: Aanvraag van C.V.B.A. WEST-VLAAMSE  
INTERCOMMUNALE VLIEGVELD Wevelgem-  
Bissegem met als onderwerp het definitief na  
proef voor wijzigen voorwaarden, gelegen  
Luchthavenstraat 1 - 1 te Wevelgem en deels te  
Kortrijk

Bijlage: Beslissing + attest

Contactpersoon:  
Frederik De Keyser

Telefoon: 050 403 271

Fax 050 403 403  
e-mail: frederik.dekeyser@west-  
vlaanderen.be


Geachte,

Hierbij wordt U conform art. 35, 5° C en 40 § 2,2° f van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunningen een voor eensluidend verklaard afschrift van de definitieve beslissing van de deputatie, alsmede van het attest bedoeld in art. 31 § 4 van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunningen ter kennisgeving toegestuurd.

Met hoogachting,

Namens de Deputatie

K. Dewulf



Afdelingschef

B. Naeyaert



Lid van de Deputatie

34041/169/1/A/4

Besluit van de deputatie van de Provincieraad, inzake de aanpassing milieuvergunningvoorwaarden bij de luchthaven C.V.B.A. WEST-VLAAMSE INTERCOMMUNALE VliegVELD Wevelgem-Bissegem gelegen Luchthavenstraat 1 - 1 te Wevelgem en deels te Kortrijk.

### **De deputatie van de Provincieraad,**

Gelet op het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, zoals herhaaldelijk gewijzigd bij decreten van het Vlaams Parlement.

Gelet op het besluit van 6 februari 1991 van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende de milieuvergunning, zoals herhaaldelijk gewijzigd bij besluiten van de Vlaamse Regering en bij het decreet van 18 mei 1999;

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

Gelet op het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, inzonderheid op artikel 8, en het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering 14 oktober 2011 tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets;

Gelet op het decreet van 23 december 2011 betreffende het duurzaam beheer van materiaalkringlopen en afvalstoffen, inz. art. 11;

Gelet op de volgende vergunning(en) en beslissingen die met betrekking tot de exploitatie van de hierna vermelde inrichting werden getroffen, en op de datum van de indiening van de hierna vermelde milieuvergunningsaanvraag van toepassing waren;

Gelet op het besluit d.d. 05/02/2004 van de deputatie waarbij de vergunning verleend wordt voor het exploiteren van een vliegveld voor een termijn van 20 jaar;

Gelet op het besluit d.d. 12/04/2007 van de deputatie waarbij akte verleend wordt voor het veranderen van een vliegveld voor een termijn tot 05/02/2024;

Gelet op het besluit d.d. 17/01/2008 van de deputatie waarbij de vergunning verleend wordt voor het veranderen van een vliegveld voor een termijn tot 05/02/2024;

Gelet op het besluit d.d. 20/08/2015 van de deputatie waarbij de vergunningsvoorwaarden gewijzigd worden voor een termijn van 2 jaar op proef;

Gelet op het MB d.d. 18/05/2016 waarbij in beroep het besluit d.d. 20/08/2015 van de deputatie wordt bevestigd;

Gelet op het evaluatieverslag van de Afdeling bevoegd voor Milieuhandhaving dd. 01/06/2017 van de afdeling Milieu-Inspectie waaruit het volgende blijkt :

- tijdens de proefperiode werden verschillende inspecties en ook enkele geluidsmetingen uitgevoerd
- een eerste korte geluidsmeting werd uitgevoerd op 22/08/2015 vlak voor de middag. Tijdens een halfuur worden er 8 vliegbewegingen waargenomen. Twee kleine vliegtuigen waren bezig toch en go's uit te voeren.

- een nieuwe inspectie en geluidsmeting werd uitgevoerd op 30/04/2016 in de late namiddag. De hoogste geluidsniveaus werden gemeten wanneer er helikopters actief waren. Uit een speciale analyse blijkt ook dat er tonale componenten kunnen teruggevonden worden bij 20, 40 en in mindere mate 63 Hz. Deze tonale componenten kunnen toegeschreven worden aan helikopters die blijven hangen vlakbij de hangars van helikopterbedrijven. De helikopterbedrijven liggen praktisch allemaal vlak naast de landingsbaan van het vliegveld, maar hebben een aparte milieuvergunning. Vermoedelijk is door deze tonale componenten dat sommige omwonenden ook het helikopterverkeer als zeer storend ervaren.
- in de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunningen van het vliegveld is het uitvoeren van touch en go's door vliegtuigen beperkt tot 18 u op zaterdagen. Tijdens de inspectie werd vastgesteld dat de kleine vliegtuigen die oefenvluchten uitvoerden allemaal landen voor 18 uur, maar dat er wel hinder blijft door helikopterbewegingen. In de milieuvergunning van de helikopterbedrijven STB Copter zijn bewegingen toegelaten op zaterdag tot 21 uur. In de milieuvergunning van het vliegveld zijn touch en go's verboden op zaterdag, zon- en feestdagen.
- een laatste inspectie en geluidsmeting werd uitgevoerd op 27/05/2017 in de late voormiddag. Het was zeer warm en zonnig weer. In een uur tijd werden een 20-tal vliegbewegingen geregistreerd, wat neerkomt op gemiddeld om de 3 minuten een vliegbeweging.
- één vliegtuig was bezig met het uitvoeren van touch en go-bewegingen. Daarnaast waren er veel kleine vliegtuigjes die opstegen, terwijl het helikopterverkeer relatief beperkt was.
- alle geluidsmetingen werden uitgevoerd op dezelfde plaats ter hoogte van het fietspad aan de Neerbeekstraat (gelegen in woongebied).
- de hoge waarde voor de LMax (93,9 dB(A) op 7 maart 2015 was te wijten aan het opstijgen van een jet. De gemeten geluidsniveaus op 31 januari 2015 lagen lager gezien de weersomstandigheden relatief ongunstig waren en er ook minder activiteit op de luchthaven was. Geluidsniveaus van rond de 50 dB(A) kunnen aanvaardbaar beschouwd worden voor een woongebied tijdens de dagperiode (7 uur tot 19 uur).
- De L95 kan beschouwd worden als het achtergrondgeluidsniveau, wanneer er geen activiteiten zijn op het vliegveld.
- op drukke dagen zorgen de activiteiten op het vliegveld dus praktisch continu voor een verhoging van het geluidsniveau met meer dan 20 dB(A).
- bij een inspectie op 18 maart 2017 bij regenweer en relatief veel wind werd zelfs geen enkele vliegbeweging vastgesteld. De activiteiten zijn dus sterk afhankelijk van de weersomstandigheden, ook omdat er in de loop van 2016 problemen waren met de certificering van de meteo- en navigatieapparatuur, waardoor er enkel op zicht kon geland en opgestegen worden.
- uit de resultaten van de verschillende geluidsmetingen die uitgevoerd worden, kan afgeleid worden dat ondanks de bijkomende voorwaarden die opgelegd werden, op drukke dagen de gemeten geluidsniveaus in de onmiddellijke omgeving van het vliegveld niet gedaald zijn en de hinder dus ook niet afgenomen is.
- er worden ook meer en meer klachten ontvangen in verband met het helikopterverkeer. In de proefperiode werden meer dan 100 klachten ontvangen. Het vliegveld is in de laatste jaren geëvolueerd van een vliegveld waar vooral zakenvluchten werden uitgevoerd naar een luchthaven voor oefenvluchten en helikopters.
- een betere afstemming tussen de voorwaarden opgelegd in de milieuvergunning van het vliegveld en die van de helikopterbedrijven is aangewezen.

Gelet op het advies dd. 27/06/2017 van het College van Burgemeester en Schepenen van Wevelgem om aangepaste voorwaarden te voorzien :

- Het installeren van geluidsdempers, minstens voor deze sportvliegtuigen tot max. 2 000 kg MTOW, die in de scholing worden ingezet en vaak touch-and-go bewegingen uitvoeren (op basis van de positieve beoordeling in de aanvullende geluids- contourenstudie van 4 april 2017); de grenswaarde voor het geluidscertificaat wordt hierbij verlaagd van 76 dB(A) naar **72 dB(A)**.
- Het opleggen van een 'numerus clausus' voor het uitvoeren van helikopter-bewegingen, met restricties in aantal bewegingen, tijdstip en tijdsduur.
- Het toekennen van een maximaal forfaitair aantal touch-and-go-bewegingen op

zaterdagen om te beletten dat op jaarbasis het aantal dergelijke bewegingen op die dagen uitstijgt tot meer dan 20%,  
om te beletten dat meer dan 3 vliegtuigen in het circuit opereren een reserveringslijst (agenda) aanleggen specifiek voor piloten van toestellen die wensen touch-and-go bewegingen uit te voeren.

- Om het aantal recreatieve vliegbewegingen op zon- en feestdagen te verminderen gedurende een bepaald tijdsblok geen vliegtuigen te laten opstijgen, vb. op zon- en feestdagen van 13u00 tot 15u00, uitgezonderd voor commerciële vluchten.
- Extra maatregelen te treffen om een vlottere communicatie te bereiken:
  - ✓ Antwoord op klachten zijn te versturen binnen de 48 uren.
  - ✓ Een directe communicatie met de helikopteroperatoren en –piloten, o.a. door een bijzondere vergadering samen met de klagers te organiseren binnen de 3 maanden na afgifte van de definitieve vergunning.
  - ✓ De voorstellen betreffende de vliegregis geformuleerd door derden en/of klagers te evalueren met de vliegveidgebruikers en indien mogelijk te implementeren. Het al dan niet aanpassen aan de hand van de geformuleerde voorstellen dient schriftelijk en met redenen omkleed te zijn, waarom wel, waarom niet.

Gelet op het gunstig advies dd. 3/07/2017 van stad Kortrijk om de gepaste voorwaarden te voorzien :

- 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 3. 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.
- Het Aeronautical Information Publication (AIP) dient aangepast te worden met de gemodelleerde vliegprocedures en maatregelen die een gunstige invloed hebben op de geluidsbelasting.
- Binnen 6 maanden wordt er (samen met de twee helikoptervliegscholen) een plan van aanpak voorgesteld dat resulteert in minder repetitieve helikoptervluchten (milieuactieplan en -voortgangsrapport 2017).
- De luchthaven Kortrijk-Wevelgem werkt een procedure uit om overtredingen op de regels en akkoorden strikt(er) na te leven en op te volgen.

Gelet op het advies dd. 26/06/2017 van de afdeling van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie , bevoegd voor milieuvergunningen om aangepaste voorwaarden te voorzien;

Gelet op het advies dd. 7/07/2017 van de Provinciale Milieuvergunningscommissie (na het horen van exploitant, vertegenwoordiger stad Kortrijk en vertegenwoordigers omwonenden) om aangepaste voorwaarden te voorzien;

Gelet op de ligging van de inrichting deels in een zone voor bestaand luchtvaartterrein en deels in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen van het gewestplan Kortrijk (d.d. 04/11/1977, gewijzigd d.d. 10/11/1998) waarvoor volgende voorschriften van toepassing zijn:

De gebieden bestemd voor ander grondgebruik :

De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Gelet op de ligging van het deel van de inrichting te Kortrijk in een BPA "Tuinwijk" d.d. 28/10/1958 waarvoor volgende voorschriften van toepassing zijn : zone met openbare bestemming (vliegveld);

Overwegende dat (motivering vanuit oogpunt van de stedenbouwkundige en ruimtelijke aspecten) gesteld kan worden dat de verandering/exploitatie van de inrichting, die het voorwerp van de voormelde milieuvergunningaanvraag uitmaakt, verenigbaar is met voormelde ruimtelijke en stedenbouwkundige voorschriften;

Volgende bijzondere voorwaarden werden opgelegd in het proefvergunningbesluit van 20/8/2015 :

- 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 3. 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 (en in de overwegingen vermelde) geformuleerde toezeggingen onverkort worden omgezet in de Aeronautical Information Publication (AIP). Binnen de 6 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 dient de exploitant jaarlijks de geluidscontouren te laten berekenen. In het 2<sup>de</sup> proefjaar dient dit rapport uiterlijk 3 maanden vóór het verstrijken van de proeftermijn beschikbaar te zijn. Beide rapporten worden telkens in zesvoud bezorgd aan de vergunningverlenende overheid. Uiterlijk 3 maanden voor het einde van de proefperiode bezorgt de exploitant een in samenspraak met een erkend deskundige geluid opgestelde globale geluidsnota ( in 6 exemplaren) met (1) kwantificatie van het jaarlijks aantal touch and go's opgesplitst naar vliegtuigen en helikopters (2) procentueel aandeel op zaterdag en (3) geluidscontourkaarten.
- Er dient een communicatieplan/klachtenmeldpunt opgemaakt te worden in samenspraak met de milieudiensten van Wevelgem en Kortrijk. Hierin dienen ook de helikopterbedrijven die gebruik maken van de luchthaven van Wevelgem en de vliegscholen 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>)

Daarnaast werden door de luchthaven zelf enkele supplementaire flankerende maatregelen voorgesteld:

"In dit kader is er een overleg geweest met de vliegscholen omtrent de haalbaarheid (technisch, veiligheids- en milieuaspect) van een aantal mogelijke bijkomende flankerende maatregelen inzake geluidsbeheersing betreffende de procedures.

- "Gliding Approach" bij nadering en landing: motor op veel lagere toeren, dit kan dankzij hoger naderen en binnenkomen  
Naast de door EASA opgelegde "motor approach" dient de zgn. "gliding approach" (zwevende nadering) bij nadering en landing zoveel als mogelijk te worden toegepast. Daarbij komt men hoger naar de startbaan toe en wordt de motor op lage toeren gezet, waardoor de daalbeweging als het ware "zwevend" kan gebeuren.

- Grotere dalingshoek bij nadering  
Ook bij de "motor approach" moeten de piloten een dalingshoek van minstens 3% volgen, zoals bij een instrumentnadering geldt. Niets belet evenwel dat ook hier een grotere dalingshoek wordt gehanteerd, wat een geluidsbeperkend effect heeft.
- "Full flaps" en uitgeklapte wielen (indien van dit type) mogen van niet te ver en niet te vroeg en op te lage hoogte. Dit geeft immers meer weerstand waardoor de motor noodgedwongen hoger wordt gezet, wat meer geluid produceert.  
Het gebruik van "full flaps" zou niet mogen zolang men niet "committed to land" is.
- Opstijging vanaf het begin van de startbaan  
Door vanaf het begin van de startbaan de opstijging op volle kracht (in tegenstelling tot meer geleidelijk) aan te vatten kan het toestel vroeg op hoogte komen.  
Hierdoor wordt de meeste motorkracht gebruikt terwijl het toestel zich nog boven de lange startbaan bevindt. Het toestel verlaat de luchthaven op grote hoogte en kan met een motor op verminderd vermogen verder.
- Niet opstijgen na de oefening op afgebroken opstijging ("Aborted Take Off")  
Bij scholing is de afgebroken opstijging ("Aborted Take Off") een belangrijke oefening. Bij het snelheid maken om op te stijgen wordt een motoronderbreking gesimuleerd, met als reactie een snelle stop. Het is gebruikelijk dat men het toestel daarna weer doorstart. Op dat ogenblik bevindt het toestel zich meestal al ter hoogte van de helft van de startbaan. Hierdoor verlaat het toestel de luchthaven relatief laag, met nog vrij hoge motortoeren.

Het voorstel is om de verdere opstijging "definitief" af te breken, de startbaan af te rijden en de opstijging opnieuw aan te vatten vanaf het begin van de startbaan.

- Nauwgezet volgen van het vliegcircuït, contactname bij afwijkingen  
Het lokale vliegcircuït dient nauwgezet gevolgd te worden. Dit is een collectieve verantwoordelijkheid, dus ook voor de niet scholingsvluchten.  
Er is een duidelijk tracé bepaald waarbij in de mate van het mogelijke wordt rekening gehouden met open ruimtes, de loop van de rivier, het tracé van een autosnelweg, ... .

Wie dit circuït niet volgt en het bijvoorbeeld te wijd neemt, zorgt voor onnodige geluidsproductie op te vermijden plaatsen. Ook kan de toren hierdoor het overzicht op posities en aantallen toestellen verliezen.

De luchthaven kan contact opnemen met piloten die zichtbaar van het circuït afwijken, hen bewust maken van de vergissing, sensibiliseren en aanmoedigen om het circuït correct te volgen.

- Touch&Go's op zaterdag enkel door "home based" operatoren  
Er is vastgesteld dat -mogelijk door beperkingen ingevoerd op de andere luchthavens en vliegvelden- de luchthaven Kortrijk-Wevelgem vaker wordt gebruikt door vliegscholen die van elders komen. Dit zou met name op zaterdag het geval zijn.

Door Touch &Go's op zaterdag enkel nog toe te laten voor "home based" (d.i. op Kortrijk-Wevelgem gevestigde) operatoren, zou het aantal Touch&Go's op zaterdag beperkt worden.

De luchthavendirectie verklaart dat de luchthaven lokale reglementeringen kan afkondigen en internationaal publiceren in de luchthavengids A.I.P. (Aeronautical Information Publication). De luchthavendirectie verklaart zich op de bijeenkomst van de provinciale milieuvergunningscommissie bereid om de hierboven vermelde overlegresultaten te laten opnemen in het A.I.P., en beklemtoont dat hierop nadien geen afwijkingen meer kunnen en zullen worden toegestaan. "

Nu dient dus geoordeeld over een definitieve beslissing rond de randvoorwaarden; gelet op de bevestiging van de initiële beslissing door de minister en gelet op het feit dat de initiële procedure opgestart werd dient dus nu de deputatie nog een beslissing te nemen.

Het unaniem advies van de Provinciale Milieuvergunningscommissie luidt als volgt :

"

#### evaluatie en beoordeling

*In de proefperiode dient de exploitant jaarlijks de geluidscontouren te laten berekenen. In het 2<sup>de</sup> proefjaar dient dit rapport uiterlijk 3 maanden vóór het verstrijken van de proeftermijn beschikbaar te zijn. Beide rapporten worden telkens in zesvoud bezorgd aan de vergunningverlenende overheid. Uiterlijk 3 maanden voor het einde van de proefperiode bezorgt de exploitant een in samenspraak met een erkend deskundige geluid opgestelde globale geluidsnota ( in 6 exemplaren) met (1) kwantificatie van het jaarlijks aantal touch and go's opgesplitst naar vliegtuigen en helikopters (2) procentueel aandeel op zaterdag en (3) geluidscontourkaarten*

Er werd een geluidscontourenstudie 2014-2015 uitgevoerd en een extra geluidscontourenstudie 2016 door het Laboratorium voor Akoestiek van de KU-Leuven.

Er werd gebruik gemaakt van het Integrated Noise Model (INM) versie 7.0b om ook helikopterbewegingen in rekening te kunnen brengen.

De kwantificatie van het jaarlijks aantal T&G's, opgesplitst naar vliegtuigen en helikopters werd in grafiekvorm weergegeven. Dit geldt ook voor het procentueel aandeel van het aantal T&G's op zaterdag.

In de geluidscontourenstudie 2014-2015 en 2016 valt, wat betreft de verdeling van het gemiddeld aantal vluchten per periode van de dag volgens de tijdsindeling van de Vlarem-wetgeving, de toename op van het aandeel helikopterbewegingen tijdens de dag en de afname van het aantal nachtbewegingen van vliegtuigen ten aanzien van 2000.

Een extra geluidscontourenstudie werd opgemaakt voor het jaar 2016 door het Laboratorium voor Akoestiek van de KU-Leuven.

Hierin werden voor het jaar 2016 de geluidscontouren rond de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem berekend, alsook de aantallen inwoners binnen deze contouren en het aantal potentieel sterk gehinderden, dit alles volgens de door Vlarem voorgeschreven richtlijnen.

Het totaal aantal potentieel sterk gehinderden, berekend binnen de L<sub>DEN</sub>-contour van 55 dB(A) op basis van de bevolkingsgegevens per 1 januari 2010, bedroeg 89 voor het jaar 2016, tegenover 87 in het jaar 2015. Het aantal blijft ruim onder het aantal van 235 dat bepaald werd voor het jaar 2000.

Het totaal aantal potentieel sterk gehinderden berekend binnen de L<sub>DN</sub>-contour van 55 dB(A) op basis van de bevolkingsgegevens per 1 januari 2010 bedroeg 68 voor het jaar 2016, tegenover

66 in het jaar 2015. Dit aantal blijft onder het aantal van 94 dat bepaald werd voor het jaar 2000.

De stand-still op het niveau van het jaar 2000 blijft stand houden.

*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.*

De exploitant heeft vastgesteld dat enkele nieuwe vliegtuigen die T&G's wensten uit te voeren geweigerd moesten worden door deze maatregel in te voeren. Enkele vliegtuigen die reeds T&G's deden moesten door deze maatregel stoppen met T&G's. Er zijn ondertussen aanpassingen doorgevoerd aan de vliegtuigen en certificaties gebeurd waardoor ze toch T&G's kunnen uitvoeren.

De exploitant meldt tijdens de vergadering van de provinciale milieuvergunningscommissie dat er door het plaatsen van een geluidsdemper een verlies van vermogen van 10 à 20 % is.

*Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen is beperkt tot maximaal 3. De exploitant zorgt voor een afdoende registratiesysteem dat beschikbaar is voor de toezichthoudende overheid*

Volgens de exploitant wordt deze maatregel goed opgevolgd door de verkeerstoren en de operatoren.

*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.*

Sinds september 2015 worden deze gegevens expliciet opgevolgd door de exploitant. Op jaarbasis blijkt het aantal T&G op zaterdag in 2016 lager te zijn dan in 2014 en 2015. Het percentage T&G op zaterdag ten opzichte van het totaal aantal T&G in 2016 bedroeg 17,3 % waar dit in 2015 nog 20,3 % bedroeg en in het referentiejaar 2000 22,6%.

Gedurende de eerste 4 maanden van 2017 ligt het totaal aantal T&G's vliegtuigen 40 % lager ten opzichte van dezelfde periode in 2016. Het aantal T&G's helikopters is gestegen met 25 %.

In 2017 blijft er een variatie op maandbasis betreffende het percentage T&G's op zaterdag met waarden boven de 20 %, het jaargemiddelde zou lager moeten liggen.

*De exploitant dient er voor te zorgen dat de door hem (en in de overwegingen vermelde) geformuleerde toezeggingen onverkort worden omgezet in de Aeronautical Information Publication (AIP). Binnen de 6 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.*

Sedert 19 januari 2016 werden de aangepaste T&G vliegprocedures in het A.I.P. opgenomen:

- Naast motor approach zoveel mogelijk gliding approach bij nadering en landing
- Grotere dalingshoek dan 3% bij nadering
- Full flaps en uitgeklapte wielen van niet te ver en niet te vroeg
- Op volle kracht opstijgen vanaf begin van de startbaan
- Bij afwijkingen vliegcircuit contactname verkeerstoren.



Door de geluidsdeskundige van het Laboratorium voor Akoestiek van de KU-Leuven werd een specifieke geluidstudie uitgevoerd inzake de gewijzigde vliegprocedures voor T&G's. Hiervan werd een rapport opgemaakt op 4 april 2017 "Effect van touch-and-go-vliegwijze op geluidsbelasting rond luchthaven van Kortrijk-Wevelgem".

De conclusie van deze studie luidt als volgt:

Door bij het landingsdeel van een T&G beweging met INM-type CNA172 of GASEPF, die representatief zijn voor kleine 1-motorige propellertoestellen, steiler te landen, met name met een dalingshoek van 5° in plaats van 3°, kan de geluidsbelasting in de aanvliegzone significant verlaagd worden, met ongeveer 5 dB(A), uitgesmeerd in de tijd, en met ongeveer 8 dB(A) qua maximaal niveau.

Uitgedrukt in de  $L_{day}$ -parameter zou de toename in geluidsbelasting van T&G-bewegingen op een drukke dag (50 T&G-bewegingen per dag, tegenover 10/dag op een gemiddelde dag) aanzienlijk verminderd kunnen worden indien een groot deel van de toestellen voorzien zouden worden van een geluiddemper.

Op 14 juni 2017 werd een "Milieu-actieplan en voortgangsrapport 2017" bezorgd waarin o.m. het geluidsactieplan opgenomen is.

*Er dient een communicatieplan/klachtenmeldpunt opgemaakt te worden in samenspraak met de milieudiensten van Wevelgem en Kortrijk. Hierin dienen ook de helikopterbedrijven die gebruik maken van de luchthaven van Wevelgem en de vliegscholen 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>)*

In februari 2017 werd een communicatieplan opgesteld door de luchthavenuitbater als evolutief document, dat aanpassingen kan ondergaan naar aanleiding van, gebeurtenissen, regel- en vergunningverlening.

Het communicatieplan omvat:

- jaarlijkse overlegvergadering voor de omwonenden,
- periodieke communicaties op de website,
- permanent klachtenmeldpunt op de website,
- communicatie naar deluchthavenklanten toe,
- nieuwsbrief/perscommuniqué of -voorstelling,
- interne communicatie aandeelhouders/bestuur/personeel,
- crisiscommunicatie bij ramp (oefening).

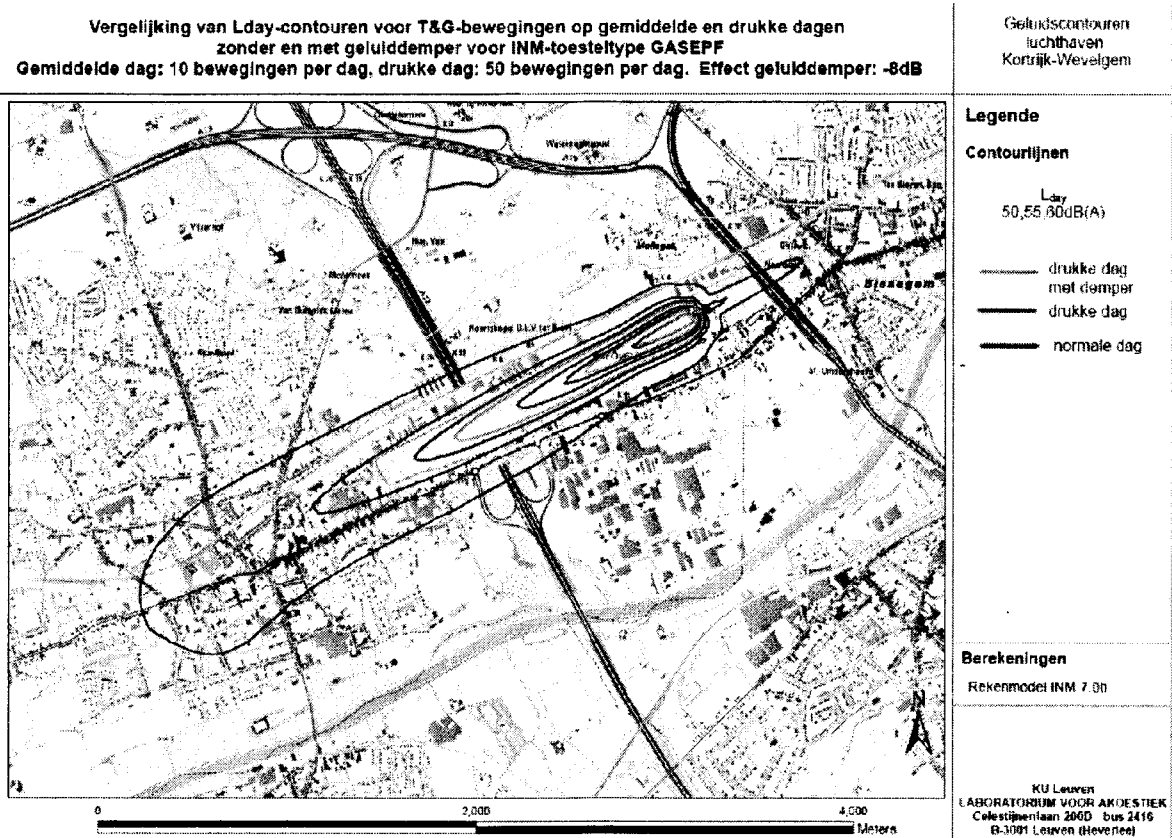
**In het "Milieuactieplan en -voortgangsrapport 2017" worden door de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld verder nog volgende 3 bijkomende maatregelen voorgesteld ter beperking van de geluidshinder:**

#### "F.2.3.1 Gebruik van geluiddemper en/of aerodynamische aanpassingen van de vorm van toestelonderdelen

Aansluitend op de informatievergadering februari 2017 met vaststelling dat er een mogelijk verband is tussen de hinder (klachten) en het aantal T&G's op een dag, werd bijkomend in de geluidstudie voor T&G's een simulatie gemaakt voor een gemiddelde dag van 10 T&G-bewegingen met kleine, 1-motorige toestellen en een drukke dag met 50 bewegingen per dag. Qua gemiddelde geluidsbelasting vertaalt zich dit in een toename van 7 dBA.

Bijkomend werd voor een drukke dag een simulatie gemaakt van een scenario waarbij elk toestel zou voorzien zijn van een demper/aërodynamische aanpassingen die een globaal geluidsvermogen vermindert, waarvoor voor de simulatie werd uitgegaan van een reductie van 8 dBA. De simulatie illustreert dat in dergelijk geval de toename van het  $L_{day}$ -niveau die het

gevolg is van de toename van het aantal bewegingen, iets meer dan gecompenseerd wordt door de reductie van het geluidsvermogen van het toestel. (zie extra T&G-geluidstudie in bijlage 4).



Figuur 5 Vergelijking Lday - geluidscontouren voor T&G op gemiddelde en drukke dagen en met geluiddemper (bron T&G- geluidstudie KULeuven, laboratorium voor akoestiek, juni 2017, zie bijlage 4)

Op basis van deze bevindingen, werd nagegaan welke vliegtuigen het meest T&G 's hebben uitgevoerd het voorbije jaar.

In bijlage 5 is een verdeling gevoegd van de vliegtuigen die T&G's uitvoerden in 2016 met weergave van de top 25 waaruit blijkt dat

- de top 5 ongeveer 45% van het aantal T&G omvat en de top 10 ca 75%. In de top 5 zijn er 2 toestellen met een geluidsvermogen van ca 65 dB en 3 toestellen met > 70 dB.
- in de top 10 komen er nog eens 4 extra toestellen bij met een vermogen van > 70 dB
- wanneer de toestellen genomen worden met een bijdrage van meer dan 3% aan het totaal aantal T&G, komt er nog een toestel bij met een geluidsbelasting van 75,9.

Het principe van technische maatregelen aan het vliegtuig .i.f.v frequentie van het gebruik van het toestel voor T&G wordt ondertussen afgetoetst bij de toesteleigenaars, gezien het essentieel is dat deze oplossing gedragen wordt door de luchthavengebruikers.

Mits positieve resultaten, kunnen overeenkomsten gesloten worden en/of de lokale reglementering aangepast worden en internationaal gepubliceerd in de luchthavengids "A.I.P." (Aeronautical Information Publication).

F.2.3.2 Aangepast vliegcircuit voor helikopters en/of beperking van aantal repetitieve vluchten  
Aansluitend op de informatievergadering begin dit jaar met vraag vanuit publiek om het circuit van de helikopters aan te passen, werd een onderzoek hieromtrent ingesteld door de luchtvaartterreinoverste.

Er werd vooreerst een vergelijking gemaakt met de omliggende luchthavens Antwerpen, Oostende en Charleroi.

- overall geldt landen en opstijgen via de startbaan.
- er zijn maxima voor luchtvaartuigen in het circuit.
- er zijn beperkingen qua circuits per uur.
- zogenaamde grond training kan - zo ruimtelijk mogelijk - op een aparte zgn. heli spot maar enkel na toestemming. Lokaal kan het enkel voor gebaseerde toestellen.

Deze kenmerken werden getoetst aan de situatie in Kortrijk-Wevelgem.

- Ook hier landen en opstijgen via de startbaan.
- Een afzonderlijke heli spot kan ruimtelijk niet. Men gebruikt het circuit van de vliegtuigen. Het circuit is opgemaakt volgens de internationaal geldende regels voor een vliegveld en luchtruim zonder verkeerscontrole. De veiligheidsbevorderende factor is dat het verkeer zichzelf oplijnt in het circuit om zo elk om de beurt te landen. Positiemeldingen geven een beeld van wie zich waar bevindt. Conflictsituaties zijn niet mogelijk als men deze regels volgt.

Een ander circuit is theoretisch mogelijk, met een nadering van opzij, boven de autosnelwegen R8 en E403, waarrond er thans minder bebouwing is.

Dit is bekeken geweest met helikopterpiloten op 22 maart 2017 voorafgaand aan het veiligheidscomité. Diezelfde schetsen werden door het directiecomité geanalyseerd. Dergelijk afwijkend circuit moet extra worden gemotiveerd, er moet een risico-analyse aan verbonden zijn en het geheel behoeft de toelating van het D.G. Luchtvaart. Een dergelijke risico-analyse is op 31 maart 2017 gemaakt door de safety manager met een risicomatrix.

Hieruit bleek dat er bij een alternatief korter helikoptercircuit een risico is op conflict met vliegtuigverkeer in zgn. downwind, het andere verkeer zou de pas kunnen worden afgesneden met aanvaringsrisico en "go around" tot ongewenst gevolg, dit laatste genereert extra geluidsproductie. De luchtvaartterreinoverste voegt toe dat de helikopter reeds in base leg daalt om op 500 voet de finale te kunnen inzetten. Er wordt dus lager gevlogen dan in het huidige circuit. Bij vertrek ontstaat de mogelijkheid op aanvaring met vliegtuigen die het standaard circuit volgen om te landen. Bij aankomst ontstaat tweemaal een risico op aanvaring: met andere luchtvaartuigen die het standaard circuit volgen om te landen en met toestellen die in finale komen aangevlogen. Hierbij zitten ook de jets die rechtstreeks de finale aanvliegen zonder een circuit te laten voorafgaan. Er zijn dan discussies denkbaar over de voorrang.

Ervan uitgaande dat verkeerscontrole met instructies en voorrangsbepaling vanuit de verkeersstoren niet voor meteen is, werd beslist dat een voorstel van een plan van aanpak dient gemaakt tegen midden juni 2017 dat resulteert in minder repetitieve helikoptervluchten.

Ook hier wordt de methode gevolgd van consultatie van en overleg met de operatoren, i.c. met name de twee helikoptervliegscholen. De engagementen worden rond deze tijd opgenomen in een Memorandum of Understanding" als verfijning en vervollediging van het lopende "gentlemen's agreements" voor helikoptervliegen maar dan specifiek gericht op het repetitieve helikopter- verkeer, circuit training en - scholing Dit betreft veeleer lokale afspraken en vrijwillige inperkingen dan publiceerbare A.I.P.- regels.

### F.2.3.3 Uitvoering maatregelen uit project 'Green Sustainable Airports'

Om het huidige ICAO-statuut (code 2B) van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem te behouden, zijn infrastructuurwerken nodig en werd hiertoe eertijds een Masterplan uitgewerkt. Dit masterplan werd vervolgens omgezet in een conceptplan met opmaak van een globaal afwateringsplan en een aantal voorontwerpen van de nieuw te realiseren gebouwen.

De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem koos er toen voor gekozen om mee te werken aan het Europees Interreg IVB Noordzeeprogramma project 'Green Sustainable Airports' in het kader van de strategische doelstelling met betrekking tot uitvoering van het Strategisch Masterplan voor de renovatie van de infrastructuur. De toen geplande infrastructuurwerken betreffen reorganisatie van het bestaande terrein. o.a. rechttrekking van de zuidelijk gelegen taxibaan zodat deze voldoet aan de internationale voorschriften. De taxibaan wordt hiertoe rechtgetrokken met een verplaatsing en uitbreiding van de vliegtuigparking (self in / self out) daar deze momenteel te klein is, geen belijning heeft en er onvoldoende afstand aanwezig is tot de vrije zone van de taxiweg.

De luchthaven koos als thema het 'duurzaam (ver)bouwen' met als doel na te gaan welke milieu- en mensvriendelijke technieken en organisatorische maatregelen bij (ver)bouw- en terreinaanlegwerken geïmplementeerd kunnen worden ter voorkoming of beperking van hinder van de activiteiten van kleine tot middelgrote luchthavens.

De beschikbare maatregelen zijn het resultaat van literatuurstudie, bevraging van partnerluchthavens, bevraging van stakeholders bij het trefmoment, aansluitend op de jaarlijkse informatievergadering voor de omwonenden en administraties van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

De beschikbare milieuvriendelijke technieken werden getoetst aan een aantal criteria, die niet alleen betrekking hebben op de milieucompartimenten, maar ook op de technische haalbaarheid en de economische rendabiliteit.

In een apart hoofdstuk van het GSA-rapport werden de technieken die (eventueel) als BBT zijn aangegeven betreffende het duurzaam (ver)bouwen van de luchthaveninfrastructuur van een (kleine) regionale luchthaven, geëvalueerd op niveau van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Het conceptplan werd in de GSA-studie getoetst aan de BBT betreffende planologie en lay-out en organisatorische maatregelen.

Er werd eind 2014 opdracht gegeven aan studiebureau Arcadis om het bestaande Masterplan (lange termijn) en investeringsprogramma (korte termijn) te laten screenen en indien nodig bij te sturen en te optimaliseren. Het masterplan dat opgenomen is op pagina geeft de momenteel meest wenselijke ontwikkeling van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem weer. Bij de actualisatie van het master- en businessplan werd het aspect milieu mee in rekening gebracht.

Hieronder is de voortgang opgenomen betreffende de maatregelen die in de studie naar voor gekomen zijn betreffende conceptfase en organisatorische maatregelen bij de herziening van het Masterplan :

Doordachte configuratie van de start- en landingsbaan vs de taxibanen en laadplatforms met invloed op taxi- en wachttijden vliegtuigen en af te leggen afstanden en specifieke procedures betreffende taxiën

Taxiën op de baan Vliegveld ten noorden van de startbaan en dus verder van de woningen in de Tuinwijk (waardoor beperken van de huidige bijzondere taxiprocedure (back track) en tegelijkertijd zoeken naar een structurele oplossing voor het multifunctioneel gebruik van de openbare weg Vliegveld door wandelaars, fietsers, wagens, helikopters en vliegtuigen) .

### **Betreffende lawaaiïnfux van luchthavenactiviteiten beperken in luchthaveneigen gebouwen**

Geopteerd om verkeerstoren en brandweerkazerne niet midden luchthaven te plaatsen maar in eerste instantie op huidige plaats behouden en ter plaatse aanpassingen van bv dak/ramen/inkleding zoals tapijt, gordijnen, meubilair en geluidsdempende panelen.

In de aanvraagprocedure voor de omgevingsvergunning voor de geplande infrastructuurwerken volgens het nieuwe Masterplan, wordt minstens een screening uitgevoerd van de te verwachten effecten inzake de verschillende milieucompartimenten.”

### Globale beoordeling en conclusie

Het betreft een bestaande vergunde luchthaven gelegen in de geëigende zone. Luchthavens behoren voortaan tot de vergunningsbevoegdheid van de Vlaamse overheid (ingevolge de zogenaamde "Vlaamse lijst"). In casu betreft het echter de afhandeling van een nog vóór 23/2/17 opgestart dossier, en op dat moment was de deputatie nog de bevoegde overheid in eerste aanleg. De afhandeling van de proefvergunning dient dus te gebeuren conform de hiervoor voorziene Vlarem-procedure en het komt dus de deputatie toe om hierover een beslissing in eerste aanleg te nemen, na advies van de Provinciale Milieuvergunningscommissie. Zoals reeds in de proefbeslissing vermeld is het uitgangspunt bij dit alles de milieuvergunning van 2004 waarbij een evenwicht werd nagestreefd tussen economie (en de belangen van de luchthaven) en ecologie (en de belangen van de ruime omgeving).

Het kan niet de bedoeling zijn om nu aan dit evenwicht te tornen. Pas bij de uiterlijk in 2023 in te dienen hernieuwingsaanvraag komen principiële vragen rond het voortbestaan en exploitatie van de luchthaven aan de orde.

Een afhandeling van een proefvergunning impliceert in de eerste plaats dat nagegaan dient te worden of de opgelegde bijzondere voorwaarden in de proefvergunning van 20/5/2017 werden/worden nageleefd. Dit blijkt zo te zijn.

Er dient anderzijds te worden vastgesteld dat de door de exploitant voorgestelde bijkomende maatregelen toch wel weinig concreet zijn, moeilijk uitvoerbaar zijn en zeer voorwaardelijk zijn. Dergelijke formuleringen lijken niet helemaal afdoende tegemoet te komen aan de opzet van de vraag van Milieu-inspectie (en de buurt), nl. het leveren van bijkomende inspanningen teneinde de hinder van T&G's en helikopters te verminderen.

Uit diverse verklaringen van omwonenden zoals o.m. ook naar voor gebracht op de Provinciale Milieuvergunningscommissie blijkt dat er wel het besef is dat de luchthaven nu eenmaal bestaat en onvermijdelijk een zekere impact heeft, maar dat de aard en het aanvoelen van de hinder de voorbije jaren een gans ander karakter heeft gekregen. De omwonenden stellen ook dat de aanpak tijdens de proefperiode voor hen niets wezenlijks heeft veranderd, laat staan verbeterd. Ze pleiten dan ook voor echt relevante voorwaarden met een concrete, controleerbare en zichtbare impact.

Inzonderheid pleiten ze voor een quotum, maar dan wel niet een globaal quotum enkel op jaarbasis. Dit middelt immers teveel uit, en maakt dat het in de mooiste maanden (wanneer de omwonenden ook van hun tuin en rust willen genieten) extra druk kan zijn.

Tot slot pleiten ze voor duidelijke, gedetailleerde en controleerbare registratie van oefen- en helikoptervluchten.

De luchthaven stelt in essentie voor om de bijzondere voorwaarden opgelegd in het proef-, vergunningbesluit van 18/5/2015 te behouden en dit nu definitief te verankeren.

In het door de exploitant zelf bezorgde "Milieuactieplan en -voortgangsrapport 2017" wordt aangetoond dat het gebruik van een geluidsdemper/aërodynamische aanpassing een aanzienlijke positieve invloed heeft op de geluidsreductie van het geluidsvermogen van de toestellen. De exploitant voegt daar evenwel aan toe dat dit nu verder moet afgetoetst en overlegd worden met de gebruikers, en op de Provinciale Milieuvergunningscommissie voegt de vertegenwoordiger van de exploitant daar al meteen een voorbehoud aan toe, nl. negatieve impact omwille van het verlies aan vermogen. Dergelijk overleg (en eventuele daaruitvoortvloeiende afspraken) had juist tijdens de proefperiode kunnen en moeten plaatsvinden, teneinde nu te kunnen overgaan tot concretisering van de maatregelen. De luchthaven is de verantwoordelijke voor de exploitatie en dient er sowieso voor te zorgen dat alle geldende maatregelen door alle gebruikers van zijn milieuvergunning correct worden nageleefd. Het valt ook moeilijk te rijmen dat de exploitant zelf eerst in zijn milieu-actieplan de effectiviteit van een maatregel vooropstelt om dit nu toch weer zomaar in vraag te stellen. Gelet op de onderbouwde en concrete conclusie in het milieuactieplan zelf en gelet op het feit dat door de omwonenden vooral het geluid van sportvliegtuigen/lichte vliegtuigen als zeer hinderlijk wordt ervaren lijkt het evident dat volgende bijkomende bijzondere voorwaarde opgelegd wordt :

Het installeren van geluidsdempers, minstens voor de sportvliegtuigen tot max. 2 000 kg MTOW, die in de scholing worden ingezet en vaak touch-and-go bewegingen uitvoeren; de grenswaarde voor het geluidscertificaat wordt verlaagd van 76 dB(A) naar 72 dB(A). Exploitant rapporteert jaarlijks over de getroffen maatregelen en de voortgang inzake het gebruik van een geluidsdemper/aërodynamische aanpassing op de toestellen die T&G's uitvoeren.

Ondertussen wordt ook vastgesteld dat de Vlaamse overheid voor de andere regionale luchthavens (Deurne en Oostende) wel al concrete quota heeft opgelegd rond oefenvluchten en touch-and-go's. Het lijkt dan ook onvermijdelijk en logisch dat dit ook hier wordt voorzien. Dit moet ervoor zorgen dat het destijds beoogde evenwicht niet onrechtstreeks verstoord wordt door het vliegverkeer een totaal ander karakter dan vroeger te laten vertonen. Dit komt ook tegemoet aan de begrijpelijke vraag om de subjectieve hinder die ervaren wordt bij omwonenden door 'touch and go'-bewegingen en door het toenemend helikopterverkeer binnen aanvaardbare proporties te houden, en dit a.h.v. concrete en eenvoudig controleerbare randvoorwaarden.

Daarenboven blijkt ook dat touch and go bewegingen zich gedurende bepaalde periodes van het jaar concentreren (zomerperiode, periodes wanneer de omstandigheden goed zijn, ...), waardoor het inderdaad aangewezen is om quota op te leggen niet enkel per jaar, maar ook per kwartaal.

Op basis van de gegevens uit het Milieu- en voortgangsrapport 2017 omtrent het toenemend aantal touch en go- bewegingen lijkt het aangewezen geen verdere uitbreiding (ten opzichte van de aantallen in 2015) van deze bewegingen toe te laten.

Het totaal aantal touch and go-bewegingen wordt daarom beperkt tot 14.000 per jaar (maximaal 3500 per kwartaal). Het aantal touch en go-bewegingen van helikopters, die hierin begrepen zijn, wordt beperkt tot 1.600 per jaar (maximaal 400 per kwartaal).

De exploitant dient ook bijkomende maatregelen te nemen om de communicatie met de buurt, als ook de registratie van de vliegbewegingen te optimaliseren. Uit diverse adviezen blijkt immers dat dit niet altijd vlot verloopt.

Hierbij kan opgemerkt worden dat bij de luchthaven van Oostende een speling voorzien is van 10 % t.a.v. het aantal kwartaalbewegingen, maar daar is – mede via opvolging door een begeleidingscommissie – sprake van een nauwgezette en regelmatige opvolging van het aantal bewegingen.

ADVISEERT : unaniem

Artikel 1: de vraag tot wijziging van de milieuvergunningsvoorwaarden wordt definitief geregeld, en dit voor een termijn tot 05/02/2024

Artikel 2: de lopende milieuvergunningvoorwaarden worden als volgt aangepast en aangevuld :  
zie proefvergunning d.d. 20/08/2015, met precisering in huidige bijzondere voorwaarde 4

bijkomende bijzondere voorwaarden

1. Bijzondere voorwaarde 1 uit het besluit van de deputatie dd. 20/08/2015 wordt vervangen door : Het installeren van geluidsdempers, minstens voor de sportvliegtuigen tot max. 2 000 kg MTOW, die in de scholing worden ingezet en vaak touch-and-go bewegingen uitvoeren ; de grenswaarde voor het geluidscertificaat wordt verlaagd van 76 dB(A) naar 72 dB(A).  
Exploitant rapporteert jaarlijks aan de deputatie, LNE-milieuvergunningen, LNE-milieu-inspectie over de getroffen maatregelen en de voortgang inzake het gebruik van een geluidsdemper/aërodynamische aanpassing op de toestellen die T&G's uitvoeren.
2. Het totaal aantal touch and go-bewegingen wordt beperkt tot 14.000 per jaar met een maximum van 3500 touch and go bewegingen per kwartaal. Het aantal touch en go-bewegingen van helikopters, die hierin begrepen zijn, wordt beperkt tot 1.600 per jaar met een maximum van 400 touch and go bewegingen per kwartaal.
3. Er worden bijkomende maatregelen genomen om de communicatie naar de omwonenden te optimaliseren.  
Er worden bijkomende maatregelen genomen om de registratie van vliegbewegingen te optimaliseren.  
Over deze maatregelen wordt jaarlijks gerapporteerd aan de vergunningverlenende overheid, LNE-milieuvergunningen, LNE-milieu-inspectie en de beide gemeentebesturen.
4. De bijzondere voorwaarden 4&5 uit het proefvergunningbesluit (m.b.t. het A.I.P. en m.b.t. de jaarlijkse geluidscontourenmeting) worden geschrapt. De andere blijven behouden. "

De deputatie heeft kennis genomen van dit alles. Zoals eerder gesteld is de deputatie van oordeel dat het initieel uitgangspunt de milieuvergunning uit 2004 betreft. De exploitatie van de luchthaven zelf staat dan ook niet ter discussie. Wel is er de noodzaak om uitspraak te doen over de vraag van Afdeling Milieu-inspectie om de aspecten touch and go's en oefenvluchten (gelet op het specifieke hinderkarakter die deze met zich meebrengen) nader te regelen. Uit de bovenvermelde standpunten na de eerder opgelegde proefperiode blijkt dat vanuit diverse zijden wordt aangedrongen op concretere randvoorwaarden voor die aspecten. De deputatie is het er mee eens dat een concretisering en verduidelijking van die aspecten aangewezen is.

Over dit alles is dan ook bijkomend overlegd met de luchthavendirectie. Bij dit gesprek is het advies van de Provinciale Milieuvergunningcommissie als vertrekpunt genomen.

Voorgestelde bijzondere voorwaarde 1 :

De luchthavendirectie herhaalt dat een algemene verlaging van geluidsnorm van 76dBA naar 72dBA voor alle toestellen gebruikt in de scholing bij training in het circuit met T&G bewegingen geen optie is omdat dit veiligheidsrisico's met zich meebrengt. Het probleem ligt niet bij de type toestellen die gebruikt worden voor de basis opleiding PPL, deze toestellen voldoen normaal reeds aan de norm van 72dBA. De luchthavendirectie merkt op dat dit de overgrote meerderheid van de betrokken vluchten betreft. Het probleem ligt bij de toestellen die gebruikt worden in de voortgezette opleiding bvb. tot het bekomen van een commerciële licentie, deze opleiding omvat minimum 5 uur training op complexe toestellen ttz met intrekbaar landingsgestel en verstelbare propeller, om deze "zwaardere" toestellen te laten voldoen aan de geluidsnorm van 72dBA moeten ingrijpende maatregelen genomen worden op vlak van geluidsdemping die ook een impact hebben op de prestaties van deze toestellen (minder vermogen) wat een negatieve invloed heeft op de veiligheid hetgeen voor ons absoluut onaanvaardbaar is. De luchthavendirectie stelt voor om de training met dit type toestellen te beperken tot werkdagen voor 17.00 u.

De deputatie is van oordeel dat onder de geschetste randvoorwaarden (overgrote meerderheid van de vluchten moet met toestellen die voldoen aan 72 DbA-norm; andere enkel tijdens werkdagen voor 17 u) hiermee kan akkoord gegaan worden. Met de aldus aan te passen bijzondere voorwaarde wordt eveneens het door de Milieuvergunningscommissie beoogde resultaat (meer stillere vliegtuigen, minder hinder in de vooravond en tijdens het weekend) bekomen.

Volledigheidshalve wordt er nog op gewezen dat het hierbij uiteraard niet de bedoeling is om te tornen aan eerder voorziene beperkingen en randvoorwaarden (cfr. volgende bijzondere voorwaarde uit de basismilieuvergunning van 2004 : '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);

Diezelfde laatste bemerking geldt uiteraard voor alle randvoorwaarden. In het beschikkend gedeelte wordt daarom de nodige duidelijkheid geschapen omtrent alle toepasselijke voorwaarden.

#### Voorgestelde bijzondere voorwaarde 2

De luchthavendirectie gaat ermee akkoord dat er een quotum wordt opgelegd op jaarbasis met bijkomende beperkingen per kwartaal, met daarbij ook telkens een specifiek deelquotum voor helikoptervluchten. Teneinde wat meer flexibiliteit te kunnen hebben naar soorten bewegingen wordt wel gevraagd om het maximale aantal aandeel van helikopterbewegingen wat aan te passen; hiermee kan akkoord gegaan worden vermits dit niets afdoet aan het uitgangspunt van het advies van de Provinciale Milieuvergunningscommissie.

Tevens wijst de luchthavendirectie er terecht op dat niet elk kwartaal voor de thans besproken aspecten volledig met elkaar vergelijkbaar zijn. De PMVC had op dit punt gesuggereerd om (naar analogie met wat voorzien is bij de luchthaven van Oostende) op termijn te werken met een zekere speling per kwartaal. De luchthavendirectie pleit ervoor om een dergelijke speling van 10 % nu al te voorzien, en daarbovenop ook het aantal bewegingen in het tweede en derde kwartaal ietwat te verhogen.

De deputatie is van oordeel dat een jaarquotum inderdaad kan zorgen voor duidelijkheid, en tevens kan vermijden dat er een op dit punt ongewenste groei zou zijn. Daarnaast is er een terechte bezorgdheid bij de omwonenden dat een dergelijk quotum vooral in de "mooiere" periodes zou gebruikt worden, en daarom wil de deputatie vasthouden aan de voorgestelde kwartaalbeperkingen. Een beperkte bijstelling t.o.v. wat de Milieuvergunningscommissie voorstelt is voor de deputatie nog aanvaardbaar, juist om inderdaad de nodige flexibiliteit te kunnen blijven voorzien; een dergelijke bijstelling mag evenwel de initiële opzet niet uithollen en daarom gaat de deputatie niet akkoord met de vraag van de luchthavendirectie om én de cijfers voor kwartalen 2 en 3 ietwat bij te stellen én daarnaast de mogelijkheid te voorzien om eventueel 10 % per kwartaal over te dragen.

Dit alles impliceert uiteraard ook dat dit nauwgezet opgevolgd wordt. Ook dit wordt geregeld in de bijzondere voorwaarden.

#### Voorgestelde bijzondere voorwaarde 3

De luchthavendirectie maakt zich sterk dat nog dit jaar een luchtvaartnavigatiedienstverlener op de site zal aanwezig zijn. Het lijkt de deputatie dan ook evident dat vanaf dat moment ook beroep zal kunnen (en moeten) gedaan worden op al hun diensten (waaronder het aspect registratie van bewegingen). Daarom kan die voorwaarde bijgesteld worden.



#### Voorgestelde bijzondere voorwaarde 4

Hierover worden geen specifieke opmerkingen geformuleerd. Zoals aangegeven bij de bespreking van voorgestelde bijzondere voorwaarde 1 zal de deputatie omtrent dit alles de nodige duidelijkheid scheppen in het beschikkend gedeelte van dit besluit.

Bijzondere voorwaarde 5 : de luchthavendirectie maakt duidelijk dat een aangepaste vliegroute- en -circuit wellicht mogelijk is en dat verwacht mag worden dat dit gunstige resultaten zal geven. De deputatie geeft in een bijkomende voorwaarde de luchthavendirectie de opdracht om hier verder werk van te maken, en er vervolgens - bij gunstige beoordeling van de uitkomst - voor te zorgen dat dit daadwerkelijk geïmplementeerd en toegepast wordt.

Zoals eerder aangegeven houdt de basismilieuvergunning uit 2004 een evenwicht in tussen enerzijds economie (de exploitatie van een luchthaven) en ecologie (de leefbaarheid voor de omgeving). De deputatie is van oordeel dat met de thans genomen beslissing dit evenwicht verder kan verzekerd worden ook bij de door afdeling Milieu-inspectie aangekaarte aspecten. Op die manier wordt afdoende tegemoet gekomen aan de bezorgdheden die blijken uit de diverse adviezen en reacties van omwonenden.

Overwegende dat de elementen aangebracht door de vertegenwoordigers van omwonenden, gehoord door de Provinciale Milieuvergunningscommissie als volgt kunnen weergegeven worden: "In 2004 werd milieuvergunning verleend en daarin is sprake van stand-still en zelfs daling van geluidshinder. De evolutie op het terrein is anders. Er is een geluidscontourenstudie opgemaakt, maar die gaat uit van gemiddelden en zo wordt de concrete impact miskend. Milieuinspectie heeft metingen gedaan. Milieu-inspectie vraagt quota. De voorwaarden die het vliegveld heeft voorgesteld hebben niks opgeleverd. Helicopters en kleine sportvliegtuigjes geven grootste geluidshinder. Registratie van de luchthaven loopt helemaal fout, gebeurt niet voldoende. Scholingsvluchten mogen eerder geconcentreerd zijn op 4 maanden (ipv 1 jaar), dus een globaal quotum alleen volstaat niet. We beseffen dat we wonen naast een luchthaven, maar de laatste jaren is er geen sprake meer van "klassieke" luchthavenhinder, wel verstoring van onze rust door de aspecten die Milieu-inspectie terecht opmerkt. Er bestaan heel lichte vliegtuigen, die bijna geen lawaai maken. Waarom worden deze niet ingezet. "

Overwegende dat deze elementen niets afdoen aan de hierboven vermelde overwegingen en vaststellingen;

Overwegende dat de elementen aangebracht door de vertegenwoordiger van het CBS Kortrijk, gehoord door de Provinciale Milieuvergunningscommissie als volgt kunnen weergegeven worden: " De basisvergunning blijft, bijzondere voorwaarden kunnen bijgesteld worden. Het advies van het CBS wordt toegelicht. Het college wenst dat het geluid gereduceerd wordt, maar dat ook de evolutie van de techniek zijn werk doet".

Overwegende dat deze elementen niets afdoen aan de hierboven vermelde overwegingen en vaststellingen;

Overwegende dat de elementen aangebracht door het de aanvrager, gehoord door de Provinciale Milieuvergunningscommissie als volgt kunnen weergegeven worden : "De voorwaarden die op proef werden voorgesteld kunnen verankerd worden. De luchthaven is geen voorstander van quota; laat ons eerst alles verder toepassen en opvolgen; indien dit alles - en ook wat we nog verder willen doen - niet volledig blijkt te lukken, dan kan er later nog altijd gekeken worden om quota op te leggen. Ivm geluidsdempers is er overleg geweest met piloten, het geeft een groot verlies aan vermogen. Het betreft 10 à 20% verlies, minimumkost 8000 euro. Dit is bovendien niet echt wenselijk en aanvaardbaar. We gaan dus zeker niet akkoord met een dergelijke voorwaarde. Er wordt onterechte beweringen geuit rond registratie. "

Overwegende dat deze elementen niets afdoen aan de hierboven vermelde overwegingen en vaststellingen;

Overwegende dat de exploitatie van het toelaatbare deel van de inrichting verenigbaar moet gemaakt worden met de omgeving, zowel wat betreft de risico's voor de externe veiligheid als wat betreft de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur en op de mens buiten de inrichting;

Dat het daarom noodzakelijk is vergunningsvoorwaarden op te leggen die technisch haalbaar zijn en voldoen aan de vereiste van best beschikbare schone technologie zonder overmatig hoge kosten; dat de technische criteria en de van toepassing zijnde normen vanuit dit uitgangspunt gehanteerd worden; dat deze voorwaarden kunnen worden geconcretiseerd als omschreven in bijlage;

Overwegende dat het daarom aangewezen is thans in deze beslissing definitieve milieuvergunningsvoorwaarden te voorzien rond de door Afdeling Milieu-inspectie aangekaarte aspecten.

Gelet op het verslag van de heer Gedeputeerde Bart Naeyaert, gegeven in zitting van heden;

## BESLUIT

### Artikel 1

§ 1. De aan C.V.B.A. WEST-VLAAMSE INTERCOMMUNALE VliegVeld Wevelgem-Bissegem, (gevestigd te Grote Markt 54 8500 Kortrijk) afgeleverde milieuvergunning voor de luchthaven gelegen te Wevelgem en deels te Kortrijk, Luchthavenstraat 1 – 1 **wordt op vraag van Afdeling Milieu-inspectie bijgesteld wat betreft de toepasselijke milieuvergunningsvoorwaarden**. Dit wordt nu na een eerdere proefperiode definitief geregeld, en dit voor een termijn tot 05/02/2024

### Artikel 2

Voor de door afdeling Milieu-inspectie aangekaarte aspecten gelden thans volgende bijzondere voorwaarden :

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 & go bewegingen op EBKT voldoen aan de geluidsnorm van 72 dB(A) volgens de certificatieprocedure van ICAO, bijlage 16, boekdeel 1, deel II in de 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, de afdelingen Milieuvergunningen en Milieu-inspectie en beide betrokken gemeentebesturen. Uit die rapportering moet duidelijk de verhouding tussen gebruik toestellen 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 & go bewegingen wordt beperkt tot 14.000 per jaar met een maximum van 3.000 touch & go bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 4.000 touch & go bewegingen voor het tweede en het derde kwartaal. Het aantal touch & go bewegingen van helikopters, die hierin begrepen zijn, wordt beperkt tot 2.000 per jaar met een maximum van 400 touch & go bewegingen voor het eerste en het vierde kwartaal en van 600 touch & 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 hun diensten (waaronder het aspect registratie). Zo moet de exploitant dan minstens halfjaarlijks rapporteren aan de vergunningverlenende overheid, de afdelingen Milieuvergunningen en Milieu-inspectie 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 3. De exploitant zorgt voor een afdoende registratiesysteem dat beschikbaar is voor de toezichthoudende overheid.
5. De exploitant moet de bestaande VFR-aanvliegroutes en -circuit herbekijken, zowel op het vlak van de veiligheid als op het vlak van de geluidsimpact. Hierover moet 6maandelijks gerapporteerd worden aan de vergunningverlenende overheid, de afdelingen Milieuvergunningen en Milieu-inspectie en beide betrokken gemeentebesturen. Van zodra een definitief voorstel is uitgewerkt roept de exploitant de vergunningverlenende overheid, de afdelingen Milieuvergunningen en Milieu-inspectie en beide betrokken gemeentebesturen hierover samen. Vervolgens moet de exploitant ervoor zorgen dat de herwerkte VFR-procedures in de AIP gepubliceerd worden.
6. Er dient een communicatieplan/klachtenmeldpunt opgemaakt te worden in samenspraak met de milieudiensten van Wevelgem en Kortrijk. Hierin dienen ook de helikopterbedrijven die gebruik maken van de luchthaven van Wevelgem en de vliegscholen 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>).

Dit doet niets af van de strikte naleving van de volgende voorwaarden: Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, zoals herhaaldelijk gewijzigd bij besluiten van de Vlaamse Regering; .

### **Artikel 3**

Onderhavige beslissing doet geen afbreuk aan de rechten van derden.

### **Artikel 4**

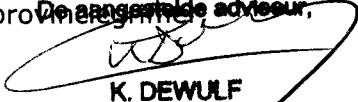
§ 1. Voor elke verandering van de vergunde inrichting gelden de bepalingen van hoofdstuk III bis van titel I van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning.

§ 2. Elke overname van de inrichting door een andere exploitant dient voor de datum van inwerkingtreding van de overname gemeld aan de vergunning verleende overheid, overeenkomstig de bepalingen van artikel 42 van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning.

Een hernieuwing van de vergunning moet worden aangevraagd overeenkomstig de bepalingen van het Vlaams Reglement betreffende de milieuvergunning uiterlijk tussen de 18<sup>de</sup> en de 12<sup>de</sup> maand voor het verstrijken van de vergunningstermijn van de lopende vergunning.

Waren aanwezig: de heer Guide Decorte, voorzitter  
de heren Franky De Block en Bart Naeyaert en mevrouw Myriam Vanlerberghe, leden;  
de heer Patrick Braet, financieel beheerder

Brugge, 10/08/2017

Patrick BRAET de waarnemend provinciegriffier (get.)	Voor eensluidend afschrift Namens de Provinciegriffier De aangewezen adviseur.  K. DEWULF	Guido DECORTE, De voorzitter (get.)
--	--	---

**AANDACHT !**

Tegen onderhavige beslissing kan beroep worden aangetekend bij de Vlaamse Regering, overeenkomstig de bepalingen van het Vlaams Reglement betreffende de milieuvergunning (zie inz. art. 54 Vlarem I). Dit beroep dient binnen de 30 kalenderdagen na verzending (voor de exploitant en de betrokken adviesinstanties en besturen) of aanplakking (derden) bij ter post aangetekend schrijven ingediend, gericht aan de Vlaamse Minister bevoegd voor het leefmilieu, op het adres van de Afdeling Milieuvergunningen van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (Graaf de Ferrarisgebouw (4<sup>de</sup> + 6<sup>de</sup> verdieping), Koning Albert II-laan 20 bus 8 te 1000 BRUSSEL) of van het Kabinet van de Vlaamse Minister.

Tot staving van de ontvankelijkheid dient bij het beroepschrift een voor eensluidend verklaard afschrift van het attest van verzending resp. van aanplakking en een bewijs van betaling van de verschuldigde dossiertaks gevoegd te worden.

Sint-Andries  
18/08/2017

Betreft: Milieuvergunningen - 35, 5° c en 40 § 2,  
1° f.

Contactpersoon:  
Frederik De Keyser

Onze ref.:  
34041/169/1/A/4

Telefoon: 050 403 271

Uw Ref.:

Fax 050 403 403  
e-mail: frederik.dekeyser@west-  
vlaanderen.be

Bijlage:

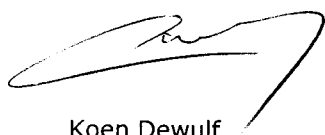
**Attest ter bevestiging van de verzending van de definitieve beslissing van de deputatie inzake de milieuvergunningsaanvraag**

Ondergetekende, namens de Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen, in uitvoering van het art. 31 § 4 van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunningen verklaart hierbij dat de definitieve beslissing van de deputatie dd. 10/08/2017 nopens de milieuvergunningsaanvraag ingediend door C.V.B.A. WEST-VLAAMSE INTERCOMMUNALE VliegVELDWevelgem-Bissegem, met als voorwerp het definitief na proef voor wijzigen voorwaarden gelegen Luchthavenstraat 1 - 1 te Wevelgem en deels te Kortrijk, verstuurd is naar de personen en besturen bedoeld in art. 35, 5° C van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning op 18/08/2017.

Te Brugge,

Namens de Gouverneur,

De Adviseur,



Koen Dewulf