

Gelieve hierbij mijn bezwaren te vinden tegen de aanvraag van een omgevingsvergunning voor project nummer 2023007092 voor de luchthaven.

- 1 De Luchthavenexploitatie maatschappij Antwerpen (LEM) vraagt een omgevingsvergunning voor de exploitatie van de luchthaven Antwerpen-Deurne voor onbepaalde tijd. Vooraleer daarover te beslissen hoort de Vlaamse regering na te gaan of de luchthaven van Deurne wel wenselijk en nodig is.

Een omgevingsvergunning zal voor een heel lange tijd een gebied van ongeveer 190 ha een bestemming geven die van heel grote invloed is op de Antwerpse agglomeratie.

Het Vlaams Gewest is eigenaar van het luchthaventerrein en burgers mogen van de Vlaamse overheid verwachten dat ze beste bestemming geeft aan het gebied, na een zorgvuldige beoordeling. Daarbij moeten zowel milieuaspecten als financieel- economische elementen worden afgewogen.

Hierbij alvast twee elementen die bij een zorgvuldige beoordeling in overweging moeten worden genomen:

- Het gewestplan Antwerpen bepaalt dat mocht het luchthaventerrein ophouden als vliegveld te worden gebruikt, het gebied de bestemming krijgt van parkzone. Zeker nu, door de klimaatverandering, heeft de Antwerpse agglomeratie nood aan groene gebieden die een verkoelende en luchtzuiverende functie hebben.
- De Vlaamse regering liet nog in 2022 een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) maken waarvan de conclusie duidelijk is: de luchthaven kan financieel-economisch niet overeind blijven zonder grote steun van de Vlaamse overheid. Het beste scenario is volgens het MKBA de sluiting van de luchthaven. Ik vraag dat de vergunningverlenende overheid handelt volgens het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen zoals o.m. het Decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) vooropstelt.

- 2 Hierbij dien ik bezwaar in tegen de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het project nummer 2023007092 voor de luchthaven.

Nu reeds veroorzaakt de luchthaven grote hinder en die zal bovenmatig worden ingeval de omgevingsvergunning wordt verleend aangezien het aantal passagiers en het aantal vluchten fors zullen toenemen.

In vergelijking met 2019 verwacht de LEM tegen 2040 een toename van 306.330 passagiers tot 459.460, dat is een stijging met meer dan 61%. Het aantal vluchten zal toenemen van 36.372 tot 46.619, een stijging met 28%.

Door de sterke stijging van het aantal passagiers zal de mobiliteitshinder navenant toenemen. Er komt nog meer uitstoot van schadelijke gassen en stoffen. De geluidshinder zal nog problematischer worden en het leefmilieu zal er verder op achteruitgaan. Deze gevolgen zijn volstrekt onaanvaardbaar.

De milderende maatregelen die de LEM vooropstelt: het gebruik van groenere brandstof,

groenere en geluidsarmere vliegtuigen, een verbetering van de mobiliteit rond de luchthaven-site, de inzet van grotere vliegtuigen wat zou leiden minder bewegingen, zijn allemaal zeer hypothetisch geformuleerd en kunnen de verwachte bovenmatige hinder helemaal niet beperken tot een aanvaardbaar niveau.

- De LEM voegt een lijst toe van elementen waarvan de “vergunningstoestand niet geheel duidelijk is”. Heel wat **constructies en handelingen die niet vergund zijn, worden verzwegen**:
 - de werkelijke lengte van de asfaltverharding van de start- en landingsbaan is niet vermeld en de verharding is langs beide zijden aangelegd zonder vergunning;
 - enkele taxiwegen, de heliportlandingsplaats, de verdubbeling van de apron, hebben geen vergunning;
 - perimeterweg werd aangelegd zonder vergunning;
 - de grensscheidingsbeek tussen Mortsel en Borsbeek werd gedempt zonder vergunning;
 - de RESA en de strip werden in de landbouwzone aangelegd zonder vergunning;
 - het brandstofdepot werd niet aangelegd op de juiste plaats.

Op het luchthaventerrein lopen enkele gemeentewegen die nooit werden opgeheven. De LEM vraagt daarvan nu de opheffing.

Daarin mag alleen worden toegestemd als vooraf de landbouwzone in de oorspronkelijke toestand wordt hersteld, de illegale constructies, zoals de perimeterweg, worden verwijderd en de luchthaven beperkt wordt tot het vergunde luchthaventerrein ten westen van de R11.

- De LEM vraagt **een start- of landingsbaan van 1510 meter**, terwijl de verharding 1521 meter lang is. Anderzijds is de geëxploiteerde lengte gemeten tussen de beide eindebaanlichten 1504 meter. De werkelijke afmeting wordt niet verder gedefinieerd en daardoor is de aanvraag oncontroleerbaar en kan de LEM de baan naar goeddunken verplaatsen en uitbreiden.
- Wegens veiligheidsredenen mogen **eenmotorige vliegtuigjes** de luchthaven London City niet aandoen. Een eenmotorig toestel moet bij het motorpech tijdens het opstijgen onmiddellijk kunnen landen en dat is op de luchthaven van Deurne problematisch. Het is passend dat de overheid de luchthaven beperkt tot meermotorige vliegtuigen.
- Het **landbouwgebied** in de omheinde zone ten oosten van de R11 mag niet als luchthaventerrein worden gebruikt. Het gewestplan laat dat niet toe.
- Er wordt nu jaarlijks **192 kg lood** uitgestrooid over de nabije omgeving bij het opstijgen en landen en bij het vliegen op lage hoogte. De LEM stelt dat de meeste vliegtuigen probleemloos kunnen overschakelen op AVGAS zonder lood. Er is geen reden te bedenken waarom de loodhoudende brandstof nog langer wordt gebruikt.

- De **bescherming van de vleermuizenhabitat**: het dossier geeft een beoordeling over de situatie om meerdere forten, maar het onderzocht niet de toestand op het fort van Borsbeek.
- Voor de **geluidsbeheersing** stapt de luchthaven over naar een nieuw programma maar dat gebruikt enkel een theoretische vluchtroute. De werkelijke lawaaiproductie wordt dus niet gemeten.
- Het **geluidsscherm langs de school** kan de geluidsoverlast voor de kinderen en de leerkrachten van de school “Land van Nu” iets beperken. Het houdt het ultrafijnstof en andere gevaarlijke pollutanten van vliegtuigmotoren die achter het scherm warmdraaien echter niet tegen.
- De **geluidshinder neemt toe** doordat het aantal vluchten voor 7.00 uur toeneemt in vergelijking met de huidige situatie. De nachtrust van omwonenden komt nog meer in het gedrang. De luchthaven weigert bovendien rekening te houden met de lagere geluidswaarden die worden opgelegd door de WHO.
- **De vervuiling door de uitstoot van ultrafijnstof** wordt niet voorkomen. Vliegtuigmotoren hebben geen filters om fijnstofpartikels tegen te houden, laat staan het ultrafijnstof. Onderzoek toonde aan dat roetdeeltjes van kerosineverbranding in straalmotoren een directe schade aan longcellen kunnen veroorzaken. Overigens hebben de dieselmotoren van de kleinere vliegtuigen evenmin een roetfilter.
- **De geurhinder door de verbranding van kerosine** Snuffelmetingen stelden geurhinder vast en die staat in rechtstreeks verband met ultrafijnstof. Dat wordt echter niet gemonitord.
- **De berekening van de vervuiling** De luchtkwaliteit wordt enkel “berekend en begroot” aan de hand van meetposten waarvan de meeste te ver van de luchthaven liggen om betekenisvol te zijn. De dichtstbijzijnde meetpost ligt dan nog in het Boelaarpark en meet enkel NO₂. De grootste vervuiling, bij het opstijgen, wordt helemaal niet gemeten. De gevolgen van die vervuiling zijn goed zichtbaar op het fort van Borsbeek met zijn de weelderige bramen-groei.

Om al deze redenen dien ik een bezwaar in tegen het verlenen van de omgevingsvergunning en verzoek ik de vergunning verlenende overheid om de aanvraag voor de vergunning af te wijzen.