

Bezwaarschrift over dossier OMV_2021052288

Omzetting omgevingsvergunning Luchthaven Antwerpen

Geachte,

Gelieve hierbij de bezwaren te vinden in verband met het door u georganiseerde openbaar onderzoek met als referentie OMV_2021052288. De exploitant vraagt om de bestaande milieuvergunning die nog loopt tot 2024 om te zetten naar een omgevingsvergunning, onbeperkt in de tijd of een zgn. "eeuwigdurende vergunning". Hiertegen willen we verzet aantekenen om volgende redenen :

1/ de vraag tot omzetting komt in feite neer op een regularisatie van een feitelijk illegale toestand en van een reeks bouwmisdrijven en druist in tegen het decreet ter zake.

In deze sluiten we ons aan bij de bezwaren ingediend door de vereniging Vliegerplein, die hun bezwaren hieromtrent omstandig gemotiveerd en met de nodige bewijsstukken gestaafd hebben. We hernemen enkele elementen hier kort :

- De uitbaters van de luchthaven hebben sedert 2004 nog nooit een milieuvergunning aangevraagd om de luchthaven te mogen exploiteren in het agrarisch gebied ten oosten van de R11.
- De luchthaven wordt bovendien – zonder vergunning - ook geëxploiteerd op het openbaar domein van de R11 en de Vliegveldweg dat wederrechtelijk door een "omheining" afgesloten is.
- Op de "omheinde" gronden ten oosten van het gewestplangebied "luchthaven" werden bouwmisdrijven begaan. Zo werd er in het agrarisch gebied een toegangsweg en een perimeterweg aangelegd zonder bouwvergunning.
- Volgens het MER-ontheffingsrapport en de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning moest de startbaan eindigen vóór het tunneldak van de nieuwe tunnel. Vandaag ligt evenwel een deel van de startbaan volledig onvergund op het tunneldak.
- Op het gewestplangebied luchthaven zelf worden ook bouwvoertredingen opgemerkt, waardoor het onmogelijk wordt de startbaan, de apron en taxiweg B te beschouwen als "geacht vergund te zijn".

Gelet op deze vaststellingen is het onmogelijk om te voldoen aan artikel 390 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25/04/2014. Deze legt op dat 4 voorwaarden cumulatief vervuld moeten zijn. Uit de onvergunde toestand van verschillende bouwsels en de effectieve vaststelling door de gewestelijk stedenbouwkundig inspecteur op 28 april 2021 van bouwmisdrijven binnen de "omheinde" luchtzijde van het vliegveld, blijkt dat aan de 3^{de} voorwaarde nooit zal kunnen worden voldaan. Daarom verzoeken we samen met Vliegerplein om de aangevraagde omzetting van een onjuiste en onvolledige milieuvergunning naar een definitieve en permanente omgevingsvergunning af te wijzen.

2/ het verstrekken van een eeuwigdurende vergunning druist in tegen het IPCC-rapport, het klimaatakkoord van Parijs, de lange termijn engagementen van de Vlaamse en federale overheden en is in strijd met het klimaatbeleid van de betrokken gemeenten

- Het op 9 augustus 2021 nieuw uitgebracht IPCC-rapport geeft aan dat de planeet in code rood verkeert en dat dringend meer klimaatactie nodig is. Vliegen is bij de huidige stand van de techniek – verbranding van fossiele brandstoffen (kerosine) - nadelig voor het klimaat. Het verlenen van een omgevingsvergunning voor onbepaalde duur aan de regionale luchthaven van Antwerpen die bovendien een groei in het vooruitzicht stelt (zie hieronder punt 4.) strookt niet met de vereisten van een verscherpt klimaatbeleid. Op zijn minst zou de vergunning nu moeten gekoppeld worden aan een duidelijk klimaatengagement van de luchthaven. Door de milieuvorwaarden van 2004 zonder meer over te nemen, wordt deze kans gemist.
- Zowel het Vlaams Parlement als de Kamer keurden het klimaatakkoord van Parijs goed. Daarin verbinden alle landen en deelstaten zich tot een beleid dat de uitstoot van broeikasgassen fors terugdringt. Bovendien ging België ook binnen Europa het engagement aan om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. Uit recente rechtszaken blijkt dat klimaatdoelstellingen en –engagementen niet vrijblijvend zijn en dat de verschillende overheden wel degelijk gehouden zijn aan een zorgplicht. Dat bleek bijv. uit de uitspraak van de Brusselse rechtbank in de Klimaatzaak waarbij alle regeringen in ons land individueel verantwoordelijk worden gesteld voor het niet halen van hun klimaatdoelstellingen.
- De gemeenten Borsbeek, Boechout, Mortsel en Antwerpen ondertekenden het Europees burgemeestersconvenant waarin lokale besturen samen zich vrijwillig engageren om de klimaat- en energiedoelstellingen van de Europese Unie te behalen en zelfs te overtreffen. Zo bijvoorbeeld keurde de stad Antwerpen een ambitieus Klimaatplan 2030 goed waarin men als doelstelling formuleerde om tegen 2030 de uitstoot van CO₂ te verminderen met 50% tot 55%, vergeleken met 2005 en om tegen 2050 volledig klimaatneutraal te worden. De Raad voor vergunningsbetwistingen oordeelde dan weer in haar *Arrest van 22 april 2021 met nummer RvVb-S-2021-0923 in de zaak met rolnummer 2021-RvVb-0233-SA* dat de gemeente Boechout door het ondertekenen van het burgemeestersconvenant aan een zorgplicht gehouden is inzake klimaat, ook als het gaat om het beoordelen van een lokaal dossier zoals de bouw en de exploitatie van een nieuw tankstation.

Het goedkeuren van een eeuwigdurende vergunning voor een luchthaven die geen rekening houdt met de nieuwe klimaatnoodtoestand is onverantwoord.

3/ de luchthaven gelegen midden in een woonwijk blijft een probleem vormen voor de gezondheid en leefbaarheid van de omwonenden

De ligging van de luchthaven tussen woonwijken in, is niet meer van deze tijd. De buurtbewoners en scholen onder de aanvliegroute blijven klagen van de geluidsoverlast, nu na de lockdown omwille van corona, het aantal vluchten weer snel toeneemt. Meestal gaat het om kleinere vliegtuigen met 2 achterwaartse straalmotoren. Ongeveer twee keer per dag zit daar een grotere TUI-vlucht tussen. Al die verplaatsingen genereren bovendien een

soort zwarte, roetachtige neerslag in de directe omgeving van de luchthaven. Geluidsoverlast en luchtvervuiling zullen een probleem blijven, zeker als de exploitant de limieten opzoekt van de verleende vergunning (of op termijn toch weer aanstuurt op een aanpassing van de vergunning). Er blijft ook een veiligheidsprobleem gezien de korte afstand tussen de luchthaven en de huizen.

4/ de toekomst van de regionale luchthavens is nog in beraad

In het huidige Vlaams regeerakkoord staat te lezen dat er werk zal gemaakt worden van een langetermijnvisie voor de regionale luchthavens in Vlaanderen en werd een onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten van de regionale luchthavens opgestart. Het is onbegrijpelijk dat nu een eeuwigdurende omgevingsvergunning zou gegeven worden, nog voordat deze langetermijnvisie is afgewerkt. Temeer daar luchthavenuitbater EGIS aanstuurt op een **uitbreiding van het aantal passagiers en vluchten**. Zo is er in een startnota van het Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken sprake van een “optimistisch” toekomstscenario van uitbater EGIS van 758.388 passagiers, zo'n 2,5 keer zoveel als in het recordjaar 2019. Dat zou gebeuren met 17.000 extra vliegbewegingen. Ook het basisscenario telt 11.000 extra vliegbewegingen. Hoe dan ook zou de groei er vooral komen door meer passagiersverkeer, zowel zakelijk maar vooral toeristisch. **Zonder een dergelijke groei zou de luchthaven op termijn niet rendabel zijn, volgens EGIS.**

De vraag ten gronde is of het zin heeft te blijven investeren in het nog groter maken van een tot op heden verlieslatende luchthaven die steeds meer toeristische vluchten aanbiedt omdat zakenvluchten niet rendabel blijken. Zeker als dat ten koste gaat van de leefkwaliteit van de omwonenden en er op 40 km een luchthaven (Zaventem) in de buurt is die makkelijk bereikbaar is met de auto en een rechtstreekse treinverbinding.

Tot slot. Het debat over de toekomst van de regionale luchthavens zou open en transparant moeten gevoerd worden met alle belanghebbenden en dus zeker ook de mensen die wonen vlakbij de luchthaven. Daarbij zouden ook alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen op de terreinen van de huidige luchthaven ten volle aan bod kunnen komen, zoals gevraagd door de burgerbewegingen rond de luchthaven.

Omdat door het verlenen van een eeuwigdurende omgevingsvergunning zowel de toekomstvisie door de Vlaamse Regering als het noodzakelijk democratisch debat totaal onmogelijk maakt, vragen wij om de omzetting naar een eeuwigdurende vergunning af te wijzen.

Hoogachtend