

Date/ datum.....

Nom/Naam: Prénom/Voornaam:.....

Adresse complète/Volledig adres: Code Postal/Postcode: 1190

Localité/Plaats: Vorst E-mail:.....

Betreft: Klacht betreffende de aanvraag van Brussels Airport Company voor een nieuwe omgevingsvergunning voor 2024

Als Belgisch burger wonende in Vorst, gestoord door overvliegende vliegtuigen van en naar de luchthaven van Brussel, 's nachts gewekt door het luchtverkeer, gestoord door de groei van het luchtverkeer rond mijn wijk, mijn stad en mijn Gewest, reageer ik hierbij op uw vraag met het oog op de hernieuwing van de omgevingsvergunning MER die in juli 2004 werd afgeleverd aan de privémaatschappij "BAC"- (Brussels Airport Company van Dhr. Feist).

Het is essentieel dat er maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat het recht op een gezonde omgeving wordt gerespecteerd en om een einde te maken aan de meervoudige overtredingen veroorzaakt door de huidige uitbating van de luchthaven op verschillende niveaus die een impact hebben op de volksgezondheid.

1. Veroordeling van de Belgische staat

De toekomstige uitbating van de luchthaven moet overwogen worden op basis van de huidige uitbating. Deze is getroffen door verschillende vonnissen* die de Belgische staat niet uitvoert en waarvoor hij zware dwangsommen heeft betaald tot de plafonds zijn bereikt. **Ik vraag dat de nieuwe omgevingsvergunning van de luchthaven een bevredigend antwoord biedt op deze gerechtelijke uitspraken, die herhaaldelijk de stopzetting van de schendingen van het geluidsbesluit hebben bevolen, zowel overdag als 's nachts. En er moeten gelijkwaardige maatregelen worden genomen voor het recht op gezondheid en de bescherming van de leefomgeving van de burgers die in het Vlaams Gewest wonen. Bij elke beslissing van de Vlaamse gewestelijke overheden over de uitbating van deze luchthaven, die in het Vlaams Gewest ligt, maar een rechtstreekse en dagelijkse impact heeft op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, moet rekening worden gehouden met het aantal getroffen inwoners.**

** Arrest van het hof van beroep van 17 maart 2005 waarbij de Belgische Staat op straffe van een dwangsom werd gelast een einde te maken aan de schendingen van het geluidsbesluit / Arrest van het hof van beroep van 9 juni 2005 waarbij werd geëist een einde te maken aan het intensieve overvliegen van dichtbevolkte wijken in de Brusselse gemeenten / Vonnis van 31 juli 2014 van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel / Ordonnantie van 19 juli 2017 van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel waarbij de Belgische Staat werd veroordeeld tot het wijzigen van de gebruiksvoorwaarden van de kanaalroute / Arrest van het hof van beroep van 22 oktober 2022 waarbij de Belgische Staat opnieuw werd veroordeeld voor meervoudige overtredingen van de regelgeving inzake de bescherming van het milieu.*

2. Verbod op nachtluchten

Veel Europese luchthavens schorten hun activiteiten 's nachts volledig op om de gezondheid van de buurtbewoners niet langer in gevaar te brengen. Brussels Airport moet ook een einde maken aan de nachtluchten tussen 22 uur en 7 uur. **Ik vraag dat het verbod op nachtluchten tussen 22 uur en 7 uur een integraal onderdeel wordt van de toekomstige omgevingsvergunning.**

3. Aantal bewegingen per jaar

De luchthaven zoals die nu uitgebaat wordt, is een zware beproeving voor de honderdduizenden mensen die in de buurt wonen. **Ik vraag dat de toekomstige omgevingsvergunning van de luchthaven het aantal vliegbewegingen beperkt tot 200.000 per jaar.** Er kan geen sprake van zijn om de capaciteit van de luchthaven verder uit te breiden aangezien de veroorzaakte overlast al ondraaglijk is.

4. Talrijke overtredingen van de luchtvaartregelgeving

Wat de omgevingsvergunning van 2004 betreft:

- BAC heeft geen geluidswerende muur gebouwd, hoewel dit was opgenomen in de vergunning van 2004.
- BAC heeft geen testruimte voor vliegtuigmotoren gebouwd, hoewel dit was opgenomen in de vergunning van 2004:
- Uitbater BAC houdt zich niet aan het jaarlijkse totaal van nachtvluchten en verwacht het aantal daadwerkelijk berekende vluchten met het aantal toegestane tijdslots;
- BAC respecteert of handhaaft geen individuele geluidsniveaus van vliegtuigen, QC's vooral 's nachts;
- BAC respecteert geen gerechtelijke uitspraken die uitvoerbaar zijn en waartegen geen beroep of cassatie meer mogelijk is;
- BAC heeft geen goed communicatie- of informatiebeleid;
- BAC communiceert niet met de gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de kanaalgemeenten, ondanks het feit dat ze op grote schaal worden overvlogen;
- BAC wil het vrachtverkeer verdubbelen van 500.000 naar 1.000.000 ton zonder begeleidende maatregelen.

5. Onvolledig aanvraagdossier

De analyse van de milieu-impact voor de hernieuwing van de vergunning van de luchthaven is ernstig gebrekkig en onvolledig. Zowel voor de huidige als voor de toekomstige activiteiten wordt de geluidshinder veroorzaakt door het vliegen over dichtbevolkte gebieden binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met inbegrip van de kanaalgemeenten, op geen enkele manier geanalyseerd.

Het is nochtans essentieel dat deze studie een beeld geeft van alle effecten die de luchthaven veroorzaakt, en dus eerst en vooral een diepgaand onderzoek omvat naar de overlast van overvliegende vliegtuigen. Deze studie is des te belangrijker omdat de huidige situatie reeds aanleiding geeft tot talrijke inbreuken die door gerechtelijke uitspraken zijn vastgesteld en de luchthaven Brussel-Nationaal van plan is het aantal vliegtuigbewegingen en vrachtvluchten op een volstrekt onaanvaardbare manier uit te breiden, zonder enige begeleidende maatregelen.

Zolang het dossier niet volledig is, met name wat betreft de geluidsoverlast in verband met het overvliegen, kan het Vlaams Gewest zich niet met kennis van zaken uitspreken over de aanvraag, die dan ook in zijn huidige vorm moet worden verworpen.

Het dossier is niet volledig, aangezien geen rekening wordt gehouden met de Europese en internationale klimaatverbintenissen van België, waaronder die van het Vlaams Gewest, terwijl de vergunningsaanvraag voorziet in een toename van het aantal vliegbewegingen per jaar, wat zal leiden tot een stijging van de uitstoot van broeikasgassen.

De Vlaamse wetgeving bepaalt dat omgevingsvergunningen in principe worden afgeleverd voor onbepaalde duur. Dit betekent dat als de omgevingsvergunning naar aanleiding van deze aanvraag wordt verleend, de luchthaven voor onbepaalde tijd vergund is. Deze vergunningsvraag is dus de enige gelegenheid om de impact van de luchthaven op het milieu te analyseren. Het is dus van essentieel belang om ofwel het dossier en de milieueffectenstudie vooraf te voltooien, ofwel enkel een proefvergunning te verlenen totdat een volledige studie is ingediend.

De vele vonnissen die al zijn uitgesproken wegens de niet-naleving van de geluidsnormen, de huidige voorwaarden van de omgevingsvergunning of het recht op gezondheid worden niet gerespecteerd.

We ondervinden nu al ernstige hinder van vliegtuiglawaai, vooral 's nachts, ook al liggen de kanaalgemeenten niet in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven, noch in de normale overvliegcorridors, noch in de gebieden die in aanmerking komen voor begeleidende maatregelen om de ondervonden geluidshinder te verminderen (geluidsisolatie, opkopen van gebouwen, ...), ook al wordt in de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie van 2018 sterk aanbevolen gepaste maatregelen te nemen om de geluidshinder te verminderen wanneer de geluidsniveaus de wettelijke normen overschrijden.

Een capaciteitsverhoging van de luchthaven Brussel-Nationaal is dan ook ondenkbaar. Allereerst moet de uitbating van de luchthaven worden onderworpen aan een globale analyse met het oog op het vinden van duurzame oplossingen voor alle mensen die worden overvlogen. In de tussentijd kan alleen een precaire, beperkte en voorwaardelijke vergunning worden overwogen om het economische voortbestaan van de nationale luchthaven niet in gevaar te brengen.

Op basis van deze feiten, die perfect zijn waargenomen en onbetwistbaar zijn, vraag ik aan de Vlaamse Regering dat:

- Een evaluatie van de correcte uitvoering van de huidige vergunning, die bijna afloopt, wordt uitgevoerd;
- Het individuele geluidsniveau van elk vliegtuig (QC) overdag wordt verminderd om tot een redelijk en aanvaardbaar niveau te komen (8/14,3);
- Er rekening wordt gehouden met de aanbevelingen die het meest geschikt zijn om de geluidshinder te verminderen en die zijn opgenomen in de "ENVISA"-effectenstudie¹, die de Belgische Staat op grond van de ordonnantie van 19 juli 2017 heeft moeten uitvoeren;
- Er een lage-emissiezone wordt ingevoerd, zodat alleen geluidsarme en uiteindelijk koolstofarme vliegtuigen gebruik mogen maken van de luchthaven;
- Het vrachtverkeer niet toeneemt;
- BAC verplicht wordt om op eigen kosten een testruimte voor vliegtuigmotoren te bouwen;
- Alle internationale, Belgische of regionale wetgeving die van toepassing is op BAC, door BAC wordt gerespecteerd en strikt wordt toegepast;
- De toekomstige vergunning beperkt wordt in de tijd en gedurende de hele geldigheidsperiode wordt gecontroleerd;
- Een ontradend financieel sanctiemechanisme ingesteld wordt in het geval van de niet-naleving van de voorwaarden van de toekomstige omgevingsvergunning. Die sancties moeten een fonds spijzen, met name om voor al de betrokken gewesten oplossingen te financieren voor het isoleren van gebouwen die door vliegtuigen worden overvlogen;
- Regelmatig een monitoring van de blootstelling van de bevolking aan lawaai in brutocijfers en volgens de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (oktober 2018) wordt uitgevoerd en dat de gezondheids- en milieukosten geëvalueerd worden;
- Een epidemiologische studie wordt uitgevoerd om de daadwerkelijke gevolgen van het vliegverkeer voor de gezondheid van de bewoners op wetenschappelijke wijze te onderzoeken;
- Vast te stellen dat het dossier en de milieueffectenstudie onvolledig zijn en te vragen dat deze studie en het aanvraagdossier worden vervolledigd met betrekking tot de geluidshinder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, meer bepaald op het grondgebied van de kanaalgemeenten;
- De omgevingsvergunning niet af te leveren zolang de milieueffectenstudie en het aanvraagdossier niet volledig zijn;
- In elk geval de volgende uitbatingsvoorwaarden op te leggen:
 - Nachtvluchten verbieden;

¹ Eindstudie over de milieu-impact van de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal op het vlak van geluid ENVISA - zoek op "ENVISA" op <https://mobilit.belgium.be/nl/publications>

- De nachtperiode in overeenstemming brengen met de internationale normen en dus uitbreiden tot de periode tussen 22 uur en 7 uur (in plaats van 23 uur – 6 uur);
- Het aantal vliegbewegingen verminderen of op zijn minst op het huidige niveau handhaven;
- Voldoen aan de geluidsnormen die zijn bepaald in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer;
- Baan 25L verplaatsen naar het oosten om opstijgen via een bocht naar links mogelijk te maken zonder over de dichtstbevolkte gebieden van België te vliegen, langs de kanaalroute;
- Het vrachtverkeer niet opvoeren;
- Het individuele geluidsniveau van elk vliegtuig verlagen;
- Luchtvaartmaatschappijen verplichten hun vloot te vernieuwen;
- Bepaalde categorieën vliegtuigen verbieden waarvan de geluidsemissies bepaalde drempels overschrijden omwille van hun model of hun ouderdom (beperking van de tonnage MTOW - maximum take off weight - tot 136 ton);
- Een jaarlijkse doelstelling vastleggen om het lawaai rond de luchthaven Brussel-Nationaal te verminderen (bijvoorbeeld een jaarlijkse vermindering van de blootstelling van de bevolking met 5% ten opzichte van de situatie in 2019);
- Een lage-emissiezone invoeren in de lucht, zodat alleen geluidsarme en uiteindelijk koolstofarme vliegtuigen gebruik mogen maken van de luchthaven;
- De naleving van de vergunningsvoorwaarden controleren en een financieel sanctiemechanisme instellen in geval van niet-naleving;
- Het publiek informeren door jaarlijkse studies uit te voeren en samen te werken met de drie gewesten;
- De vermindering van de overlast bestuderen (in afwachting van definitieve documenten).

Ik verzoek u om mijn brief bij de ontvangen klachten te voegen en om hem op te nemen in de lijst met ontvangen reacties.

Met de meeste hoogachting,