Naam :  Voornaam :

Volledig adres:

Postcode:

Plaats:

E-mail:

**Betreft:** **Klacht betreffende de aanvraag van Brussels Airport Company voor een nieuwe omgevingsvergunning voor 2024 / Bezwaar tegen de verlenging van de licentie sectie 57 om start- en landingsbanen te exploiteren**

Als Belgisch burger wonende in Kraainem, gestoord door overvliegende vliegtuigen van en naar de luchthaven van Brussel, 's nachts gewekt door het luchtverkeer, gestoord door de ongecontroleerde 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).

Brussels Airport Company wil de luchthaven blijven uitbaten op basis van de groeiscenario's die ze heeft vooropgesteld. Concreet wil de luchthaven tegen 2030 het luchtvrachtverkeer verdubbelen tot 1 miljoen ton per jaar en het aantal passagiers verhogen met 5,6 miljoen tot 32 miljoen per jaar. Dit zal resulteren in een extra stroom vrachtwagens (+43%) en personenwagens (+9%) en een toename van het aantal vluchten tot 240.000, waaronder 16.000 nachtvluchten. Het luchtverkeer van en naar de luchthaven van Brussel heeft een aanzienlijke impact op ons milieu en op de levenskwaliteit van de omwonenden.

Het vliegverkeer van en naar Brussels Airport heeft een enorm grote impact op ons leefmilieu en de leefbaarheid van de omwonenden: meer dan 100.000 omwonenden lijden aan ernstige slaapverstoring en meer dan 50.000 omwonenden lopen een sterk verhoogd risico op hart- en vaatziekten. Dat blijkt uit [**deze studie**](https://drive.google.com/file/d/1flT_4IVeRm9cgVMBTe29y-iCU037twFV/view) die is uitgevoerd door ENV-ISA.

Ik wil dat de organisatie van het luchtverkeer eindelijk wordt gerespecteerd en gecontroleerd, omdat ik gemerkt heb dat de huidige werking van de luchthaven op veel niveaus problemen oplevert.

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 absoluut een bevredigend antwoord geeft op deze vonnissen, dat deze vergunning in de tijd beperkt wordt tot 10 jaar en in geen geval onbeperkt is.

*\* Arrest van het Hof van Beroep van 17 maart 2005 waarbij de Belgische Staat op straffe van een dwangsom wordt gelast een einde te maken aan het misbruik en het intensieve gebruik van baan 01 voor landingen / Arrest van het Hof van Beroep van 9 juni 2005 waarbij wordt gelast een einde te maken aan het intensieve overvliegen van dichtbevolkte wijken in het oosten van Brussel, waaronder Sint-Pieters-Woluwe, als gevolg van het intensieve gebruik van de "korte bocht naar links" / Arrest van 31 juli 2014 van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel tot veroordeling van de dubbele bocht naar links / Ordonnantie van 19 juli 2017 van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel waarbij de Belgische Staat werd gelast de gebruiksvoorwaarden te wijzigen van de ringweg en de luchtroute gebruikt voor landingen op baan 01 tijdens de periode van 23u00 tot 7u00 [...] Arrest van het Hof van Beroep van 22 oktober 2022 waarbij de Belgische Staat wordt veroordeeld [...], eveneens oordelend dat het gebruik van baan 01 buitensporig is, Arrest van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 22 december 2023 in verband met landingsbaan 01, waarbij schadevergoeding en stakingsmaatregelen worden gelast.*

De enige investeringen die de BAC in haar aanvraag tot hernieuwing plant, hebben enkel betrekking op baan 01/19 en de aanleg van snelle afritten en holding areas.

Ik verzet mij hiertegen voor zover deze constructies in strijd zijn met de twee recentste beslissingen die hierboven werden vermeld, namelijk: het arrest van het Hof van Beroep van 22 oktober 2022 waarbij de Belgische Staat [...] wordt veroordeeld en waarbij het gebruik van baan 01 eveneens buitensporig wordt geacht, en het arrest van de Rechtbank van Eerste Aanleg van Brussel van 22/12/2023 in de zaak van baan 01 waarbij compenserende en stopzettingsmaatregelen worden bevolen.

Dergelijke maatregelen zouden immers het alternatieve en subsidiaire karakter van baan 01, zoals meermaals geoordeeld, wijzigen. Baan 01 is de uitzondering en deze bouwprojecten, die in tegenspraak zijn met de arresten, moeten dan ook worden stopgezet. In plaats daarvan moet de nadruk worden gelegd op de verbetering van de exploitatieomstandigheden van de parallelle en onafhankelijke banen 25R en 25L.

1. Verbod op nachtvluchten

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 nachtvluchten tussen 23u00 en 7u00. **Ik vraag dat het verbod op nachtvluchten een integraal onderdeel wordt van de toekomstige omgevingsvergunning.**

1. 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 220.000 per jaar.** Er kan geen sprake van zijn om de capaciteit van de luchthaven verder uit te breiden aangezien dat de veroorzaakte overlast al ondraaglijk is.

1. 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 en in de eerdere overeenkomsten van 1988/1991
* BAC heeft geen testruimte voor vliegtuigmotoren gebouwd, hoewel dit was opgenomen in de vergunning van 2004 en in de eerdere overeenkomsten van 1988/1991
* De BAC-exploitant houdt zich niet aan het jaarlijkse totaal van nachtvluchten en verwart het aantal daadwerkelijk berekende vluchten met het aantal toegestane tijdslots; bovendien worden 1.500 landingen per jaar 's nachts geregistreerd, ook al hebben ze geen nachtelijke slots
* BAC respecteert of handhaaft geen individuele geluidsniveaus van vliegtuigen, [Quota Count of QC's] vooral 's nachts worden QC’s regelmatig overschreden
* BAC respecteert niet de 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 van Brussel en Waals-Brabant, ondanks het feit dat deze gebieden op grote schaal worden overvlogen.
* BAC wil vrachtverkeer verdubbelen van 500.000 naar 1.000.000 ton zonder begeleidende maatregelen
* BAC blijft beweren dat haar activiteiten in 2030 koolstofneutraal zullen zijn, maar dit komt niet overeen met de werkelijkheid. Het gaat enkel om activiteiten met betrekking tot gebouwen en de verplaatsing van voertuigen op het tarmac, zonder rekening te houden met het luchtverkeer
* BAC wil een algemene vergunning zonder tijdslimiet, wat onaanvaardbaar is
* BAC weigert elke controle van de huidige vergunning en elke vorm van audit van haar activiteiten
* BAC weigert elke uitbreiding van het netwerk van geluidsniveaumeters
* BAC weigert het fonds voor isolatie en onteigening te activeren
* BAC weigert alle start- en landingsbanen identiek uit te rusten met navigatiehulpmiddelen

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;**
* **Er een lage-emissiezone ingevoerd wordt, zodat alleen geluidsarme vliegtuigen en uiteindelijk ook koolstofarme vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven;**
* **De luchthaven alleen vliegtuigen zal toelaten die voldoen aan de individuele geluidsniveaus [Quota Count of QC] die door de federale overheid zijn vastgesteld;**
* **Er rekening wordt gehouden met de aanbevelingen die het meest geschikt zijn om de geluidshinder te verminderen en die zijn opgenomen in de "ENVISA"-effectenstudie2, die de Belgische Staat op grond van de ordonnantie van 19 juli 2017 heeft moeten uitvoeren;**
* **Het netwerk van geluidsniveaumeters verdubbeld wordt en correct geplaatst wordt onder de echte luchtgangen;**
* **Het vrachtverkeer niet toeneemt;**
* **BAC verplicht wordt om op eigen kosten een gesloten 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;**
* **Dat BAC de Brusselse geluidsnormen respecteert en handhaaft;**
* **De toekomstige vergunning beperkt wordt in de tijd en gedurende de hele geldigheidsperiode wordt gecontroleerd;**
* **Er een mechanisme wordt ingevoerd voor het opleggen van financiële sancties in geval van niet-naleving van de voorwaarden van de toekomstige omgevingsvergunning. Deze boetes moeten in een fonds worden gestort, met name om isolatieoplossingen voor overvlogen gebouwen in alle getroffen regio's te financieren;**
* **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;**
* **Er een epidemiologische studie wordt uitgevoerd om de werkelijke impact van het overvliegen op de gezondheid van de omwonenden te analyseren en wetenschappelijk vast te stellen.**

Ik ben absoluut tegen de volgende punten, die ook gevraagd zijn door de privé-onderneming Brussels Airport Company, die de terminals en de luchthaven uitbaat:

* **NEEN** tegen elke verbetering van de operationele capaciteit op baan 01/19. Ik ben tegen de geplande aanleg van snelle uitgangen en holding areas
* **NEEN** tegen elke organisatie van nachtvluchten met vliegtuigen van het type Boeing 777, die al verboden zijn om 's nachts te vliegen. Deze vliegtuigen voldoen niet aan de federale geluidsnormen (QC) en kunnen niet illegaal 's nachts blijven vliegen (vliegtuigen die frauduleus worden geëxploiteerd door AEROLOGIC DHL)
* **NEEN** tegen de 1.500 late nachtlandingen per jaar die plaatsvinden zonder nachttijdslot. Deze 1.500 landingen, terecht aan de kaak gesteld door de coördinator en de ombudsman, zijn wel degelijk vluchten in strijd met de wet
* **NEEN** tegen de voortzetting van nachtvluchten die onze nachten stelen omdat de gezondheids- en vervuilingsaspecten van het luchtverkeer nooit worden beoordeeld of in aanmerking genomen

Tot slot wil ik de volgende punten benadrukken:

* **JA** voor satellietgeleiding voor alle start- en landingsbanen op Brussels Airport, met een naderingshoek van 3,2°, onderschepping op 3000 voet en identieke publicaties voor alle start- en landingsbanen op Brussels Airport, inclusief de banen 07 Right en 07 Left
* **JA** voor een volledige geluidsbarrière rond de luchthaven en een overdekte hal voor het testen van motoren
* **JA** voor transparantie van alle informatie en besluitvormingsprocessen
* **JA** voor de eliminatie van alle oude, vervuilende en lawaaierige vliegtuigen

Ik vraag u om deze voorwaarden te verankeren in de omgevingsvergunning, zodat alle actoren in de toekomst op basis van een goede verstandhouding kunnen samenwerken en samenleven in de luchthavenregio.

[**Deze studie**](https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/400-miljoen-gezondheidswinst-en-geen-jobverlies-nieuwe-studie-wijst-op-enorme-baten-van)staaft alvast dat er een groot potentieel is om korte-afstandsvluchten uit te faseren, om nachtvluchten te verbieden en om het aantal vliegbewegingen te plafonneren, zonder een negatieve impact op de werkgelegenheid.

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

Met de meeste hoogachting,

Plaats, Datum, Voornaam en Naam