



**Gemeente
SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE**

Paul Hymanslaan 2
1200 Brussel
Tel: 02.761.27.11
Fax: 02.772.25.67
www.woluwe1200.be
info.com@woluwe1200.be

Ter attentie van het Vlaamse Gewest
Vertegenwoordigd door de Vlaamse Minister van
Omgeving Mevrouw Zuhail Demir

Bezwaarschrift via het Omgevingsloket

Betreft: Bezwaarschrift van de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe in het kader van het openbaar onderzoek betreffende de hernieuwing van de milieuvergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal

Mevrouw de Minister,
Mevrouw, Meneer,

In verband met het openbaar onderzoek naar de hernieuwing van de milieuvergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal, dient de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe een bezwaarschrift in.

Bij het lezen van het milieuvergunningsdossier stelt de gemeente vast dat:

1. De milieueffectenrapportage (MER) bij de aanvraag tot hernieuwing van de luchthavenvergunning ernstige gebreken vertoont en onvolledig is.

1.1 Voor zowel de huidige als voor de toekomstige activiteiten ontbreekt een analyse van de geluidshinder en andere vormen van vervuiling die worden veroorzaakt door het overvliegen van de dichtbevolkte gebieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waaronder de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe.

Het is essentieel dat deze studie alle effecten van de luchthaven omvat en daarom ook een diepgaande beoordeling van de geluidshinder door overvliegen, hoewel de vluchtroutes onder de bevoegdheid van de federale overheid vallen.

Het feit dat het bepalen van de vliegroutes en het gebruik van de landingsbanen een federale bevoegdheid is, sluit op geen enkele manier een analyse uit van alternatieven binnen een milieueffectrapportage (MER). Een dergelijke analyse van alternatieven met betrekking tot vliegroutes en het gebruik van landingsbanen zou de bevoegde autoriteit in staat stellen om een vergelijking te maken tussen de verschillende opties en hun respectieve milieueffecten, met name geluidshinder.

Deze studie is des te belangrijker omdat de huidige situatie al heeft geleid tot vele overtredingen zoals vastgesteld door definitieve vonnissen en omdat de luchthaven van Brussel-Nationaal op een onaanvaardbare manier een toename van het aantal vliegtuigbewegingen en vrachtluchten overweegt zonder enige begeleidende maatregel.

De Belgische Staat is ook veroordeeld om op eigen kosten een studie uit te voeren naar de impact van de exploitatie van de luchthaven op geluidshinder. Deze impactstudie is ondertussen door het studiebureau Envisa uitgevoerd (<https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/milieu/geluidshinder>) en moet nu in overweging worden genomen door de bevoegde federale en Vlaamse overheden evenals door de uitbater van Brussel-Nationaal om de gepaste maatregelen te nemen om deze overtredingen te remediëren. De Envisa-studie moet ook in overweging worden genomen voor de beslissing over de aanvraag tot vernieuwing van de milieuvergunning die is ingediend door BAC.

Zolang het dossier niet is vervolledigd, met name op het vlak van de geluidshinder ten gevolge van het overvliegen, zal het Vlaams Gewest niet in staat zijn om weloverwogen een beslissing te nemen over de aanvraag tot hernieuwing van de milieuvergunning, zodat deze in haar huidige vorm moet worden verworpen.

1.2 In de MER werden geen alternatieve oplossingen onderzocht, zoals wettelijk verplicht vereist. Het volstaat niet om bestaande oplossingen uit te sluiten met het argument dat de politieke autoriteiten ze niet in overweging nemen. Een dergelijke studie heeft immers tot doel de impact van een project op het milieu te meten en de minst vervuilende oplossingen naar voren te brengen, niet om een inventaris op te maken van politieke wensen.

Hieruit volgt dat de MER op een a priori-keuze steunt (1) de exploitatie van Brussel-Nationaal voor de komende jaren en voor onbepaalde duur wordt voortgezet, (2) op dezelfde locatie, (3) volgens exact dezelfde regelgeving, vluchtroutes en baangebruik (4) volgens dezelfde exploitatievoorwaarden en uitbatingsgebruiken, (5) met een vergelijkbare exploitatie als andere (inter)nationale luchthavens, zoals deze vermeld in het Licentie-KB, op vlak van omvang, ligging, infrastructuur en aantal vliegbewegingen (maar niet op vlak van exploitatiebeperkingen...) en (6) tevens mits "optimalisatie-aanpassingen" die kunnen leiden tot een uitbreiding van de capaciteit van Brussel-Nationaal op vlak van passagiers, cargo en vliegbewegingen en waarbij (7) geen enkele andere inrichtings- of uitvoeringsmodaliteit onderzocht wordt precies omdat dergelijke alternatieven "noch vanuit het huidige beleid, noch vanuit de doelstelling van het projectvoorstel" gewenst worden.

Een dergelijk (bewust) gebrek aan alternatievenonderzoek is kennelijk in strijd met de MER-richtlijn inzake projecten, het DABM en de rechtspraak van de Raad van State. De MER gaat bijvoorbeeld niet in op de milieuvoordelen van een alternatieve oplossing die vaak wordt genoemd, namelijk het verlengen van baan 25L met tenminste 900 meter, evenals de taxibaan. Met een bocht naar links op 700 ft zou de geluidsoverlast aanzienlijk afnemen. De afwijzing van de studie naar dit alternatief kan niet worden

gerechtvaardigd door het feit dat de aanvraag ook in dit geval een bouwvergunning zou moeten omvatten. Serieuze pogingen om de vervuiling te verminderen kunnen niet worden afgedaan met het voorwendsel dat een extra toestemming moet aangevraagd worden.

Uit de op 1 juni 2022 gepubliceerde ENVISA-studie blijkt dat deze maatregel alleen positieve effecten heeft als dit wordt gecombineerd met andere maatregelen. In dit opzicht is het kritiek dat de auteur van de milieueffectenrapportage op geen enkel moment in zijn studie rekening houdt met de analyses en conclusies van de ENVISA-studie.

1.3. Indien het doel van het huidig project echt is om de geldende regelgeving te respecteren, dan zal de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal moeten worden gewijzigd opdat het preferentieel baangebruik zou worden gerespecteerd en de Brusselse geluidsnormen niet meer zouden verergeren. In de MER wordt hierover met geen woord gerept.

Bovendien had de MER in dat geval zijn hele beoordeling van de effecten van de luchthaven niet mogen funderen op het jaar 2019 – jaar waarin bovenvermelde regelgeving niet werd gerespecteerd - om de toekomstige exploitatie van de luchthaven te verantwoorden.

2. Het dossier is niet volledig, aangezien geen rekening wordt gehouden met de internationale en Europese klimaatverbintenissen van België, waaronder die van het Vlaamse Gewest, terwijl de vergunningsaanvraag voorziet in een toename van het aantal vliegtuigbewegingen per jaar, wat zal leiden tot een toename van de uitstoot van broeikasgassen.
3. De Vlaamse wetgeving bepaalt dat milieuvergunningen voor onbepaalde duur kunnen worden verleend. Dit betekent dat als de milieuvergunning in de huidige vorm zou worden toegekend, de luchthaven vergund zou zijn zonder verdere herziening op termijn. Deze vergunningsaanvraag is daarom de enige gelegenheid om de impact van de luchthaven op het milieu te analyseren.

Het is daarom essentieel om ofwel de aanvraag en de milieueffectrapportage vooraf af te ronden, ofwel slechts een proefvergunning te verlenen terwijl een volledige studie wordt ingediend.

4. De vele vonnissen en arresten waarin talrijke overtredingen van de geluidsnormen, de op de huidige milieuvergunningsvoorwaarden en op het recht op gezondheid worden vastgesteld, worden niet nageleefd, wat een ernstige bedreiging vormt voor de rechtsstaat.

Op dit moment is de exploitatie van Brussel-Nationaal reeds geenszins conform met de geldende regelgeving op vlak van geluidsoverlast. Dagelijks wordt het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer alsook de Vlarem-II normen (zie

supra) geschonden. De in de vergunningsaanvraag geplande exploitatie, zal nog steeds de geldende geluidsnormen schenden. De MER bepaalt namelijk dat volgens het toekomstscenario in 2032 er nog steeds 12.721 'potentieel zeer gehinderde personen' zullen zijn, zoals gedefinieerd door Vlare II (p. 6-99 MER).

Dit is niet de enige regelgeving die op heden wordt geschonden: ook de voorwaarden van de huidige milieuvergunning van 8 juli 2004 worden niet nageleefd, bijvoorbeeld wat betreft het maximaal aantal nachtvluchten of de verplichting om een volledige geluidsmuur te bouwen.

5. De gemeente ondervindt al jaren geluidsoverlast van vliegtuigen, vooral 's nachts, terwijl de aanbevelingen van de WHO uit 2018 sterk suggereren dat passende maatregelen moeten worden genomen wanneer de waargenomen geluidsniveaus de wettelijke normen overschrijden.

Een capaciteitsverhoging van Brussels Airport is dan ook ondenkbaar. Als eerste stap moet de werking van de luchthaven het voorwerp uitmaken van een globale analyse met het oog op het vinden van duurzame oplossingen voor alle overvlogen bevolkingsgroepen. In afwachting kan enkel een tijdelijke, beperkte en voorwaardelijke vergunning worden overwogen om het economische voortbestaan van de nationale luchthaven niet in gevaar te brengen.

6. De studie overweegt geen alternatieven tot vermindering van de geluidsimpact. Een uitvoeringsalternatief waarbij nachtvluchten beperkt of zelfs afgeschaft worden, moet echter worden overwogen. Er is duidelijk een overlast van de nachtvluchten. Dan zou op zijn minst de vermindering of afschaffing van deze vluchten moeten bekeken worden. Maar in de milieueffectenrapportage wordt gewoon gesteld dat dit geen optie is, zonder hier onderbouwde argumenten voor aan te halen.
7. De MER erkent dat de toekomstige uitbating van Brussel-Nationaal geluidshinder zal veroorzaken – gezien de ambitie van de uitbater om het aantal passagiers, het volume vracht en de vliegbewegingen te verhogen alsook zwaardere vliegtuigen in te zetten – maar stelt dat er een mogelijkheid bestaat dat er voor deze geluidshinder oplossingen zijn gelet op de vervanging van de vloot.

Er kan echter niet anders dan worden vastgesteld dat de beoordeling van de geluidshinder in deze MER gefundeerd is op een hypothese – zijnde de aanzienlijke vervanging van de vloot door stillere vliegtuigen – die onmogelijk met zekerheid kan worden gegarandeerd aangezien (1) dit niet in handen ligt van de uitbater zelf, maar in handen van de luchtvaartmaatschappijen, (2) het gedifferentieerd tariefmechanisme in het verleden zijn efficiëntie niet heeft bewezen en (3) de vernieuwing van de vloot reeds in de milieuvergunning van 2004 werd beloofd terwijl de uitbating van de luchthaven op heden nog steeds niet voldoet aan de verschillende geluidsnormen.

In het licht van alle hierboven uiteengezette argumenten verzoek ik u dan ook, als overheid die belast is met het onderzoek van de vergunningsaanvraag:

1. kennis te nemen van het onvolledige karakter van het dossier en van de milieueffectenrapportage en bijgevolg te vragen dat deze studie en het aanvraagdossier worden vervolledigd met betrekking tot de geluidshinder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, meer bepaald over het grondgebied van Sint-Lambrechts-Woluwe, en met betrekking tot alternatieve oplossingen.
2. de milieuvergunning niet af te leveren zolang de milieueffectenrapportage en het aanvraagdossier niet volledig zijn;
3. op zijn minst in een eerste fase enkel een proefvergunning af te leveren in afwachting van een volledige MER en op voorwaarde dat de voorwaarden worden nageleefd die de uit te voeren analyses vastleggen alsook de voorlopige maatregelen om een aanvaardbare situatie te creëren voor de overvlogen personen;
4. in alle gevallen de volgende exploitatievoorwaarden op te leggen:
 - Nachtvluchten verbieden;
 - de nachtperiode in overeenstemming brengen met internationale normen en deze daarom uitbreiden tot de periode tussen 22.00 en 7.00 uur (in plaats van 23.00 - 6.00 uur);
 - Het aantal vliegbewegingen verminderen of ten minste op het huidige niveau houden;
 - De geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest Besluit betreffende de bestrijding van het geluid gegenereerd door luchtverkeer respecteren;
 - De baan 25L 1 km of meer naar het oosten verplaatsen om opstijgingen met een linkse bocht mogelijk te maken zonder over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te vliegen;
 - Geen toename van het vrachtverkeer;
 - Het individuele geluidsniveau van elk vliegtuig verminderen;
 - De vernieuwing van de vloot van luchtvaartmaatschappijen opleggen;
 - Bepaalde categorieën vliegtuigen verbieden waarvan de geluidsemissies bepaalde drempels overschrijden omwille van hun model of hun leeftijd (MTOW beperken tot 136 ton);
 - Een jaarlijkse doelstelling vastleggen om de geluidshinder in de omgeving van Brussels Airport te verminderen (bijvoorbeeld een jaarlijkse vermindering van de blootstelling van de bevolking met 5% ten opzichte van de situatie in 2019);
 - Een lage-emissiezone in de lucht invoeren, zodat alleen geluidsarme en uiteindelijk koolstofarme vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven;
 - Toezicht houden op de naleving van de vergunningsvoorwaarden en een financieel sanctiemechanisme invoeren voor niet-naleving;
 - Het publiek informeren door jaarlijkse studies uit te voeren en samenwerken met de drie gewesten;
 - De hinderbeperking bestuderen (in afwachting van definitieve documenten).


Wij achten het wenselijk u dit mede te delen en staan vanzelfsprekend steeds te uwer beschikking voor het verlenen van elke bijkomende informatie die u noodzakelijk acht in het kader van onderhavige zaak.


Bij voorbaat dank voor uw aandacht.


Hoogachtend,

Namens de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe

08/01/2024


Partick Lambert
Gemeentesecretaris

Gregory Matgen

~~Schepen van leefmilieu,~~
duurzame ontwikkeling en mobiliteit


Olivier Maingain
Burgemeester