

Overwegende de wetgeving van de Europese Unie en de vaste jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, waarin de bescherming van het milieu en het recht op een gezond en hoogwaardig milieu zijn vastgelegd;

Overwegende dat het recht op gezondheid en een gezond leefmilieu voor de omwonenden een onvervreemdbaar recht is, voorgeschreven door artikel 23 van de Grondwet, dat geenszins afbreuk doet aan de economische ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal;

Overwegende dat Brussels Airport een coherent juridisch kader vraagt dat stabiliteit en rechtszekerheid garandeert voor de duurzame ontwikkeling van de luchthaven met respect voor het milieu, en tegelijk erkent dat er al Europese regelgeving bestaat om geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op te leggen op luchthavens;

Overwegende dat de Belgische milieunacht, zoals gedefinieerd in de Europese richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (nacht aangenomen door de drie Gewesten van het land), 8 uur duurt en zich uitstrekt van 23 uur 's avonds tot 7 uur 's morgens;

Overwegende het beperkte aantal bewegingen van en naar de luchthaven tussen 22 en 23 uur en het feit dat de volledige schrapping van vluchten in deze tijdsspanne zeer gunstig zou zijn voor de gezondheid van omwonenden;

Overwegende het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer;

Overwegende dat een groot aantal Europese luchthavens, waarvan de vliegtuigen over meer dan 30.000 inwoners vliegen, beschikken over een beleid voor geluidsdemping of -isolatie en/of onteigening dat gericht is op het verminderen van geluidsoverlast en milieuvuiling voor de overvlogen bevolking;

Overwegende dat het 'Zero Pollution'-beleid van de Europese Commissie¹ tot doel heeft het aantal mensen dat met chronische problemen kampt door het toedoen van transportlawaai, tegen 2030 met 30% te verminderen;

Overwegende dat de exploitatieprocedures en de restricties zijn vastgelegd door de federale staat en door het Vlaamse Gewest via de milieuvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal, in het bijzonder;

Overwegende de richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, en met name de artikelen 7, 8, 9 en 10 daarvan, waarin wordt gestipuleerd dat de Gewesten de andere Gewesten moeten raadplegen wanneer de uitvoering van een plan of programma dat op hun grondgebied wordt voorbereid, aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu van die Gewesten;

Overwegende dat bij de voorbereiding van het plan of programma in kwestie en vóór de goedkeuring ervan rekening moet worden gehouden met de resultaten van die grensoverschrijdende consultaties;

Overwegende dat de geraadpleegde Gewesten in kennis moeten worden gesteld van de wijze waarop met de resultaten van de gepleegde consultaties rekening is gehouden, alsmede van de redenen voor de keuze van het plan of programma zoals aangenomen, rekening houdend met andere redelijke oplossingen die overwogen zijn geworden;

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_fr

Overwegende dat de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, die het voorwerp uitmaakt van de milieuvergunningaanvraag, talrijke gevolgen heeft voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, moet laatstgenoemde worden geraadpleegd en een advies kunnen uitbrengen over de exploitatievoorwaarden, waarmee rekening moet worden gehouden;

Overwegende dat de milieu-effectenstudie uitgevoerd door het bureau ENVISA² naar aanleiding van de arresten van de Franstalige Rechtbank van Eerste Aanleg van Brussel (afdeling burgerlijke zaken) van 01/02/2019 en 09/12/2020 stelt dat "de impact van de geluidsoverlast die wordt gegenereerd door BRU, lijkt te worden geminimaliseerd door de Vlaamse politieke en gewestelijke instellingen" en dat dit geen duurzaam beleid is;

Overwegende dat ENVISA in zijn laatste studie over de impact van het overvliegen van vliegtuigen op de gezondheid van de omwonenden in opdracht van de vereniging 'Bond Beter Leefmilieu'³, schat dat ongeveer 220.000 mensen ernstige hinder ondervinden van het lawaai van Brussels Airport, met als gevolg een kost voor de sociale zekerheid van 1 miljard euro per jaar;

Overwegende de 14.500.000 klachten die de Bemiddelingsdienst van de luchthaven de afgelopen 21 jaar heeft ontvangen, en waarvan de overgrote meerderheid afkomstig is uit het Brussels Gewest;

Overwegende dat het op lange termijn in het belang van Brussels Airport is om de geluidsproblematiek aan te pakken zoals elk ander bedrijfsrisico⁴;

Overwegende dat de exploitant BAC geen initiatief neemt om de geluidsproblematiek aan te pakken en het probleem liever overdraagt aan andere operationele belanghebbenden, zoals Skeyes of de federale of regionale regeringen⁵;

Overwegende dat de exploitant BAC, als exploitant van de luchthaven, beslist welke vliegtuigen wanneer worden ingezet;

Overwegende dat de exploitant BAC niet voldoet aan artikel 34 van het Koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C (nu BAC), namelijk: "Bij de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal moet de concessiehouder de geluidsnormen, vastgesteld door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest na overleg met de federale Staat, naleven en doen naleven";

Overwegende dat de Belgische Staat met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven de volgende arresten niet naleeft en de voorkeur geeft aan de betaling van zware dwangsommen tot bepaalde maxima:

- Milieustaking op 2 november 2004
- Hof van Beroep van 17 maart 2005
- Milieustaking van 9 juni 2005 (Hof van Beroep)
- Hof van Cassatie van 14 september 2006
- Rechtbank van Eerste Aanleg van 14 april 2011
- Milieustaking van 31 juli 2014
- Milieustaking van 19 juli 2017
- Milieustaking van 1 februari 2019
- Hof van Beroep van 22 oktober 2020

²Bron: " Étude définitive relative aux incidences de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National sur l'environnement pour ce qui concerne les nuisances sonores ENVISA " - zoeken naar 'ENVISA' op <https://mobilier.belgium.be/nl/publications>

³ <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/meer-dan-1-miljard-euro-gezondheidsschade-door-vliegtuigelawaai-zaventem>

⁴ Idem [2]

⁵ Idem [2]

- Milieustaking van 9 december 2020
- Milieustaking van 13 juni 2023

Overwegende in het bijzonder dat betreffende de milieuvergunning van 2004:

- De exploitant BAC heeft geen testhal voor de vliegtuigmotoren gebouwd, terwijl dit was opgenomen in zijn vergunning van 2004;
- De exploitant BAC houdt zich niet aan het jaarlijkse totaal aantal nachtvluchten en verwacht het aantal daadwerkelijk berekende vluchten met het aantal toegestane tijdslots;
- De exploitant BAC respecteert noch handhaaft de individuele geluidsniveaus van de vliegtuigen, vooral 's nachts;
- De exploitant BAC voert geen goed beleid op het vlak van communicatie of informatie;
- De exploitant BAC communiceert niet met de gemeenten van Brussel en Waals-Brabant, ondanks het feit dat deze gemeenten uitgebreid worden overvlogen;

Overwegende ook met betrekking tot de federale licentie die BAC sinds 2004 bezit:

- De exploitant BAC heeft geen financieel plan voor isolatie en onteigening ingevoerd;
- De exploitant BAC publiceert onjuiste informatie, onder andere over geluidscontouren, waarbij gebruik wordt gemaakt van onjuiste rekenmethoden;
- De exploitant BAC heeft een illegaal effectief geluidsniveausysteem ingevoerd, dat gebaseerd was op een fictief verminderd startgewicht dat niet overeenstemde met het maximumgewicht dat bij de certificering van elk vliegtuig werd opgegeven;
- De exploitant BAC bekritiseert de Brusselse geluidsnormen en roept op tot afschaffing ervan;

Overwegende dat de milieuvergunning van Brussels Airport op 8 juli 2024 verstrijkt en dat de luchthavenexploitant op 6 juli een aanvraag tot verlenging van zijn milieuvergunning heeft ingediend;

Overwegende dat de exploitant BAC vraagt om zijn MV voor de luchthaven Brussel-Nationaal voor onbepaalde duur te verlengen;

Overwegende dat BAC het vrachtverkeer wil verdubbelen van 500.000 naar 1.000.000 ton zonder enige begeleidende maatregel;

De Gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt dat de toekomstige milieuvergunning

wordt opgesteld met inachtneming van de bepalingen van de richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001, in overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat enerzijds een advies moet kunnen uitbrengen waarmee het Vlaams Gewest rekening moet houden, en dat anderzijds op de hoogte moet worden gebracht van de wijze waarop rekening is gehouden met de resultaten van het gevoerde overleg en van de motivering van de gemaakte keuzes, rekening houdend met andere redelijke oplossingen die overwogen zijn geworden;

Niet wordt uitgereikt, in voorkomend geval, voordat het Vlaams Gewest een evaluatie heeft laten uitvoeren over de correcte uitvoering van de huidige vergunning, die afloopt;

Compatibel is met de uitvoering van de hierboven genoemde arresten die niet zijn uitgevoerd, met andere woorden, dat in geen geval de voortzetting wordt toegestaan van de procedures die momenteel plaatsvinden in strijd met deze arresten;

een verbod op nachtvluchten tussen 22u en 7u voorziet, zoals veel Europese luchthavens hun activiteiten 's nachts volledig stopzetten om de gezondheid van hun omwonenden niet in gevaar te brengen;

het aantal vliegbewegingen beperkt tot 220.000 per jaar, gezien het feit dat de luchthaven in zijn huidige vorm een beproeving is voor de honderdduizenden mensen die in de buurt wonen, en dat er dus geen sprake kan zijn van een verdere uitbreiding van de capaciteit op een moment dat de veroorzaakte overlast al ondraaglijk is;

zodanig is opgesteld dat de geluidsnormen gedefinieerd in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de strijd tegen het lawaai van het luchtverkeer worden nageleefd;

de verplaatsing van de baan 25L in oostelijke richting voorziet, zodat opstijgen via een bocht naar links mogelijk wordt zonder over het Brussels Gewest te vliegen, en ondertussen deze baan zodanig in te richten dat vliegtuigen met een maximum van 136 MTOW (d.w.z. light en heavy zoals gedefinieerd door de AOCI) kunnen opstijgen vanaf de drempel van de baan en een bocht naar links kunnen maken onder RNAV-satellietgeleiding in de richting van Moorsel en Vrebos om het aantal mensen dat hinder ondervindt van het lawaai en de uitstoot van deeltjes door het opstijgen van de luchthaven, aanzienlijk te verminderen, zoals aanbevolen in de ENVISA-studie;

rekening houdt met de aanbevelingen om de geluidshinder te verminderen die zijn opgenomen in de studie van de gevolgen 'ENVISA'⁶, waartoe de Belgische Staat werd verplicht door de ordonnantie van 19 juli 2017;

geen toename van het vrachtverkeer voorziet;

de daling van het individuele geluidsniveau van elk vliegtuig (QC) gedurende de dag voorziet, zodat het redelijk en aanvaardbaar wordt (8/14.3);

de vernieuwing van de vloten van de luchtvaartmaatschappijen voorziet, met name cargo's, vracht- en integratoren die actief zijn op Brussel-Nationaal, waarbij de verklaringen betreffende vlootontwikkeling die zijn opgenomen in het huidige ontwerp-MER, opgenomen moeten worden in de toekomstige MV;

de invoering van een lage-emissiezone in de lucht voorziet, zodat alleen geluidsarme en uiteindelijk koolstofarme vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven;

vereist om op eigen kosten een overdekte testhal voor vliegtuigmotoren te bouwen;

beperkt is in de tijd en van een kortere duur is dan de huidige licentie;

De Gemeente Watermaal-Bosvoorde vraagt het Vlaams Gewest in het bijzonder om

de naleving van de bepalingen van de nieuwe MV op te volgen en te controleren gedurende de looptijd ervan;

een financieel sanctiemechanisme in te voeren voor het geval de voorwaarden van de toekomstige MV niet worden nageleefd. Deze sancties moeten worden gestort in een fonds om isolatieoplossingen voor de overvlogen gebouwen in alle getroffen regio's te financieren;

het publiek regelmatig (ten minste jaarlijks) op de hoogte te stellen van het tijdschema voor de uitvoering van de door de MV opgelegde voorwaarden en duidelijk en transparant te communiceren over de opvolging van deze voorwaarden;

samen te werken met de drie Gewesten in het kader van hun milieubevoegdheden, in het bijzonder met betrekking tot de evaluatie van omgevingslawaai zoals bepaald in de Europese richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en de gewestelijke wetgevingen die deze richtlijn omzetten;

⁶ Idem [2]

jaarlijks aan de Gewesten alle gegevens te bezorgen die nuttig zijn voor de geluidsbelastingkaarten en de Europese rapportering overeenkomstig de richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en de gewestelijke wetgevingen die deze richtlijn omzetten;

de gewesten jaarlijks voorspellingen te bezorgen inzake verkeer, operationele vloot en de eigenschappen van de vliegtuigen zoals hun gewicht, evenals het prijsbeleid om lawaai aan de bron te verminderen;

in volledige transparantie en zonder beperkingen de QC's te verspreiden van de vliegtuigen die operationeel zijn in Brussel-Nationaal, alsook hun geluidscertificaten;

de blootstelling van de bevolking aan lawaai periodiek te monitoren in ruwe cijfers en volgens de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (oktober 2018) en de gezondheids- en milieukosten ervan te evalueren;

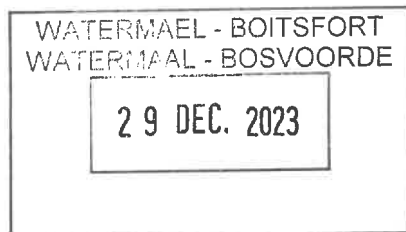
een epidemiologische studie uit te voeren om een wetenschappelijke analyse te maken van de werkelijke impact van het overvliegen op de gezondheid van de omwonenden.

Gedaan te Watermaal-Bosvoorde op 29 december 2023

Door het College,

De Gemeentesecretaris dd.,

Fabienne Paternoster



De Burgemeester,

Olivier DELEUZE

