

## Lettre-type

Je soussigné, demande à la Région flamande en tant qu'autorité délivrante du permis d'environnement de Bruxelles-National, que soit imposé dans le permis d'environnement octroyé à BAC :

### En termes d'exploitation :

- De faire respecter par les compagnies aériennes opérant à Bruxelles-National les normes de bruit définies dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien qui est une réglementation qui s'applique sans équivoque de manière indirecte mais contraignante à la BAC ;
- De mettre en oeuvre une période horaire de nuit d'une durée de 22h à 7heures du matin. A noter que la Région flamande, dans son recours contre le PE de l'aéroport de Liège-Bierset <sup>[1]</sup> (points 41 et 42), considère que « la période prévue dans le permis de 23h à 6h ne satisfait pas à cette garantie minimale de repos nocturne, ce qui est inacceptable. La cliente vise à obtenir une période de repos nocturne garantie la plus longue possible ».  
Sinon de durcir les QC admissibles la nuit des week-ends et au petit matin (06h-07h) ;
- De limiter le nombre de vols de nuit, en ne permettant pas les départs ou arrivées tardives, responsables d'un nombre non négligeable de vols supplémentaires la nuit (jusqu'à près de 11% en 2018 selon les statistiques disponibles sur le site batc.be) ;
- De prévoir la fin des vols de nuit au-dessus des agglomérations. Il est à noter que la Région flamande, dans son recours contre le PE de l'aéroport de Liège-Bierset (point 41), considère qu'il est nécessaire d'imposer une condition qui soit interdit les vols de nuit soit limite considérablement le nombre de vols en imposant un nombre maximal de vols nocturnes (au minimum entre 23h et 7h) par an ». Ceci confirme que les deux Régions concernées (RBC et RFI) sont cohérentes à ce sujet ;
- De définir des QC plus stricts pour le respect des normes de bruit et l'instauration d'une limite du tonnage des avions autorisés à survoler la RBC (maximum 200tonnes entre 22h et 7h)
- De prévoir le renouvellement des flottes des compagnies aériennes opérant à Bruxelles-National, les affirmations concernant l'évolution de la flotte reprises dans le projet actuel de MER devant être exigées dans le futur PE ;
- De fixer un objectif de réduction annuelle du bruit autour de l'aéroport de Bruxelles-National (par exemple, une réduction de l'exposition de la population de 5% chaque année par rapport à la situation de 2019) ;
- D'interdire les vols entre deux destinations dont la durée de voyage est inférieure à 6h de train de gare à gare et de développer les solutions d'intermodalité pour ce type de destination
- De faire respecter à BAC le respect de son quota de vols de nuit imposé dans son PE actuel

### En termes d'infrastructures :

- De créer et/ou prolonger le taxiway permettant une utilisation optimisée de la piste 25L ;
- D'étudier les impacts de la mise en oeuvre concrète de l'allongement de la piste vers l'Est de 1800m;
- D'équiper la piste 01/19 de dispositifs de sécurité (étendre la zone RESA et/ou aménager un système alternatif de type EMAS) ;
- De créer des connexions ferroviaires entre Zaventem et les aéroports les plus proches afin de favoriser l'intermodalité et d'augmenter les connexions rail-air permettant d'éviter des vols courtes distances.

### En termes de suivi, de contrôle et de transparence :

- De déterminer les moyens pour garantir le contrôle du respect des conditions du futur PE ;
- De suivre et contrôler le respect des dispositions du nouveau PE (notamment concernant les vols de nuit autorisés) ;

---

<sup>[1]</sup> Lettre du 16/09/2022 du cabinet d'avocat PUBLIUS, conseillers de la Région flamande représentée par Mme Zuhail Demir, adressée à Mme Heindrichs, Directrice générale du SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement.

- *D'instaurer un mécanisme de sanction financière en cas de non-respect des conditions du futur PE. Ces sanctions devront alimenter un fonds en vue notamment de financer des solutions d'isolation des bâtiments survolés pour toutes les régions impactées ;*
- *De communiquer régulièrement (à tout le moins annuellement) au grand public le planning de mise en œuvre des conditions imposées par le PE et de communiquer de manière claire et transparente sur le suivi de celles-ci ;*
- *De coopérer avec les trois Régions dans le cadre de leurs compétences environnementales, notamment celles portant sur l'évaluation du bruit dans l'environnement telle que précisées dans la Directive européenne 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et les législations régionales la transposant ;*
- *De transmettre aux Régions annuellement toutes données utiles à la cartographie du bruit et au reporting européen selon la directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et les législations régionales la transposant ;*
- *De fournir annuellement aux Régions les prévisions de trafic, de flotte opérante et les caractéristiques des avions comme leur poids, ainsi que sa politique tarifaire pour réduire le bruit à la source ;*
- *De diffuser les QC des appareils opérant à Bruxelles-National, ainsi que leur certificat de bruit ;*
- *De réaliser périodiquement un monitoring de l'exposition sonore de la population en chiffres bruts et selon les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (octobre 2018) et d'en évaluer le coût sanitaire et environnemental ;*
- *De réaliser une étude épidémiologique afin d'analyser de manière scientifique l'impact réel du survol sur la santé des habitants ;*
- *D'adopter dans le chef de BAC un comportement pro-actif dans la gestion des nuisances sonores du fait de ses activités, envers les pouvoirs publics et les populations impactées par celles-ci.*

Ondergetekende vraagt aan het Vlaamse Gewest als overheid die de omgevingsvergunning van Brussel-Nationaal aflevert om het volgende op te leggen in de omgevingsvergunning die aan BAC wordt toegekend:

Wat de uitbating betreft:

- de luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op Brussel-Nationaal de geluidsnormen laten naleven die zijn bepaald in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, dat een regelgeving is dat ondubbelzinnig op een onrechtstreekse maar bindende manier van toepassing is op BAC;
- een nachtperiode invoeren die loopt van 22.00 tot 7.00 uur 's morgens. Er moet worden opgemerkt dat het Vlaamse Gewest in zijn beroep tegen de omgevingsvergunning van de luchthaven Luik-Bierset<sup>1</sup> (punten 41 en 42) van oordeel is dat de in de vergunning voorziene periode van 23.00 tot 6.00 uur niet voldoet aan deze minimaal gegarandeerde nachtrust, wat onaanvaardbaar is. De cliënt wenst een zo lang mogelijke gegarandeerde nachtrust.  
En anders de 's nachts toegestane QC's in het weekend en in de vroege ochtenduren (6.00 - 7.00 uur) aanscherpen;
- het aantal nachtvluchten beperken, waarbij er geen late vertrekken of aankomsten worden toegestaan, die verantwoordelijk zijn voor een aanzienlijk aantal extra vluchten 's nachts (tot bijna 11% in 2018 volgens de statistieken die beschikbaar zijn op de website batc.be);
- voorzien in de afschaffing van de nachtvluchten boven de agglomeraties. Er moet worden opgemerkt dat het Vlaamse Gewest in zijn beroep tegen de omgevingsvergunning van de luchthaven Luik-Bierset (punt 41) van oordeel is dat een voorwaarde moet worden opgelegd die ofwel nachtvluchten verbiedt, ofwel het aantal vluchten aanzienlijk beperkt door een maximumaantal nachtvluchten (ten minste tussen 23.00 en 7.00 uur) per jaar op te leggen. Dat bevestigt dat de twee betrokken Gewesten (BHG en VG) op dit gebied consistent zijn;
- striktere QC's bepalen voor de naleving van de geluidsnormen en een tonnagelimit invoeren voor de vliegtuigen die over het BHG mogen vliegen (maximaal 200 ton tussen 22.00 en 7.00 uur);
- in de vernieuwing van de vloten van de luchtvaartmaatschappijen voorzien die op Brussel-Nationaal actief zijn, waarbij de verklaringen over de evolutie van de vloot die zijn opgenomen in het huidige ontwerp van het MER in de toekomstige omgevingsvergunning moeten worden vereist;
- een jaarlijkse doelstelling vastleggen om het lawaai rond de luchthaven Brussel-Nationaal te verminderen (bijvoorbeeld een vermindering van de blootstelling van de bevolking met 5% per jaar ten opzichte van de situatie in 2019);
- vluchten tussen twee bestemmingen waarvan de reistijd per trein van station tot station minder dan zes uur bedraagt, verbieden en intermodale oplossingen voor dit soort bestemmingen ontwikkelen;
- BAC zijn quotum voor nachtvluchten opgelegd in zijn huidige omgevingsvergunning doen naleven.

Wat de infrastructuur betreft:

- de taxibaan aanleggen en/of verlengen zodat de baan 25L optimaal kan worden gebruikt;
- de impact bestuderen van de concrete uitvoering van de verlenging van de baan naar het oosten met 1800 m;
- de baan 01/19 uitrusten met veiligheidsvoorzieningen (de RESA-zone uitbreiden en/of een alternatief EMAS-systeem inrichten).
- Spoorverbindingen aanleggen tussen Zaventem en de dichtstbijzijnde luchthavens om intermodaliteit aan te moedigen en de spoor-luchtverbindingen te verbeteren en zo kortafstandsvluchten te vermijden.

Wat de opvolging, controle en transparantie betreft:

- de middelen bepalen om te waarborgen dat de voorwaarden van de toekomstige omgevingsvergunning worden nageleefd;
- de naleving van de bepalingen van de nieuwe omgevingsvergunning opvolgen en controleren (met name wat de toegestane nachtvluchten betreft);
- een financieel sanctiemechanisme instellen in het geval van de niet-naleving van de voorwaarden van de

---

<sup>1</sup> Brief van 16/09/2022 van het advocatenkantoor PUBLIUS, adviseurs van het Vlaams Gewest vertegenwoordigd door mevrouw Zuhail Demir, gericht aan mevrouw Heindrichs, directeur-generaal van SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement.

*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 (ten minste jaarlijks) aan het grote publiek het tijdschema voor de uitvoering van de door de omgevingsvergunning opgelegde voorwaarden meedelen en duidelijk en transparant communiceren over de opvolging ervan;*
- *met de drie Gewesten samenwerken in het kader van hun bevoegdheden op het gebied van het milieu, in het bijzonder die 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 wetgeving tot omzetting daarvan;*
- *jaarlijks aan de Gewesten alle gegevens bezorgen die nuttig zijn voor het opstellen van geluidskaarten en voor de Europese rapportering overeenkomstig de richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en de gewestelijke wetgeving tot omzetting daarvan;*
- *jaarlijks de vooruitzichten van het verkeer, de actieve vloot en de kenmerken van de vliegtuigen, zoals hun gewicht en het tariefbeleid om het lawaai aan de bron te verminderen, bezorgen;*
- *de QC's verspreiden van de vliegtuigen die op Brussel-Nationaal vliegen, alsook hun geluidscertificaten;*
- *periodiek de blootstelling van de bevolking aan lawaai monitoren in brutocijfers en volgens de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (oktober 2018) en de gezondheids- en milieukosten evalueren;*
- *een epidemiologische studie uitvoeren om de daadwerkelijke gevolgen van het vliegverkeer voor de gezondheid van de bewoners op wetenschappelijke wijze te onderzoeken;*
- *een proactieve houding aannemen bij BAC bij het beheer van de door zijn activiteiten veroorzaakte geluidshinder, ten opzichte van de overheid en de erdoor getroffen bevolking.*