

ons kenmerk
COMM-IT/2024.01.29

datum
07-02-2024

Open brief: Hernieuwing omgevingsvergunning Brussels Airport: negatief advies Kortenbergh

Geachte,

Naar aanleiding van de nakende afloop van de huidige omgevingsvergunning van Brussels Airport Company op 8 juli 2024 zien wij ons genoodzaakt U met deze brief nogmaals te wijzen op het belang van een billijke verdeling van de lasten inherent aan deze nationale luchthaven voor de leefbaarheid in onze gemeente.

Door de ligging van Kortenbergh in het verlengde van de landingsbaan 25L, is dit een dossier dat alle inwoners van de gemeente nauw aan het hart ligt. En terecht, want uit een rapport over de cartografie van de overvluchten rondom de luchthaven van Brussel-Nationaal, opgesteld door de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, blijkt dat het grondgebied van Kortenbergh in de jaren 2018 en 2019, vlak voor de pandemie, jaarlijks door zo een 80.000 vluchten overvlogen werd.

En het laatste rapport "Geluidscontouren rond Brussels Airport" dd. maart 2023 toont aan dat het aantal potentieel sterk gehinderden in onze gemeente de voorbije periode, ten opzichte van 2021, toenam.

Als naastliggende buurgemeente ontkennen wij geenszins het economisch belang van deze nationale luchthaven en het positief effect hiervan op ons lokaal economisch beleid. Als naastliggende buurgemeente hebben wij evenwel ook de (grond)wettelijke opdracht om mee te waken over het leefklimaat van hun inwoners. Het is op basis hiervan onze plicht te zorgen voor de noodzakelijke lokale omgevingsfactoren zodat de economie zich op een "gezonde" manier kan ontwikkelen.

Er dient dan ook een goed evenwicht nagestreefd te worden tussen het leefklimaat, het welzijn en de gezondheid van de bewoners enerzijds én het economisch belang anderzijds. Het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 vat dit erg duidelijk samen: (pagina 266):

"Vlaanderen heeft een open economie, waarvoor internationale verbindingen essentieel zijn. Luchthavens spelen een belangrijke rol in de connectiviteit van Vlaanderen. De Regering erkent het economisch belang van deze sector als motor voor tewerkstelling. We hebben nood aan een lange termijn visie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart de komende decennia. Hierbij is het de uitdaging om balans te brengen in de maatschappelijke behoefte aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en een vitale economie.

Voor het vinden van die juiste balans zijn twee analyses essentieel: de huidige context waarin de Vlaamse luchtvaart opereert en de ontwikkelingen en trends waarmee de luchtvaart in de toekomst te maken krijgt.

Hierbij wordt aandacht besteed aan de knelpunten inzake "general aviation", vergunningen, de beheersvormen en rolverdeling van de regionale luchthavens, de samenwerking met de nationale luchthaven en de toekomstige ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaartsector.

Inzake de luchthaven in Zaventem streven we naar een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven weegt. Het uitgangspunt is een billijke spreiding van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Gewest. Dit bekomen we via een evenwichtige vliegweg waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik, van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden) en op basis van aeronautische principes van tegen de wind, binnen de geldende windnormen, en rechtstreeks vliegen naar bestemming. We

verzoenen de leefbaarheid van de regio met nieuwe groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.”

De thans geldende Brusselse geluidsnormen (Besluit van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer) staan een evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast evenwel in de weg. Ze zijn een inbreuk op het beginsel van de federale loyaliteit.

Bij vonnis van 19 juli 2017 heeft de Franstalige Rechtbank van Eerste Aanleg in Brussel in het kader van een milieustakingsvordering geoordeeld dat de Belgische Staat de opdracht heeft om het best mogelijke evenwicht te verzekeren rekening houdend met de volgende drie elementen: de veiligheid op de luchthaven die een *conditio sine qua non* betreft voor de uitbating van de luchthaven, het economisch belang bij de uitbating van de luchthaven met hieraan verbonden de directe en indirecte tewerkstelling en het recht voor de omwonenden en de personen die wonen langsheen de aanvliegeroutes op een gezonde omgeving. Dit laatste betreft een basisrecht.

Naar aanleiding hiervan werd op vraag van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport door ENVISA Aviation & Environmental Solutions op 28 december 2018 een studie opgemaakt van de effecten op het milieu met betrekking tot geluidshinder van de Brussel Nationale Luchthaven.

Bij vonnis van 30 mei 2018 heeft de Nederlandstalige Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel de Belgische Staat verplicht om een Staten-generaal te organiseren en beslist dat de resultaten van de milieu-impactstudie, opgelegd in het vonnis van 19 juli 2017, moeten worden voorgelegd aan de Staten-generaal.

In 2022 naar aanleiding van de 4^e aanpassing van ons reeds in 2007 opgestelde gemeentelijk “minder hinderplan luchthaven Brussel-Nationaal” stelde U nog dat een verbetering van de levenskwaliteit en de nachtrust van de omwonenden van de luchthaven en een vermindering van de geluidshinder verminderen Uw prioriteit genoot en U werkte aan oplossingen die het verschil zouden maken voor alle burgers en belanghebbenden.

Desondanks enkele lovenswaardige initiatieven is er vandaag nog steeds geen sprake van enig (ontwerp van) Pact voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Laat staan dat er al sprake is van een actieplan met concrete maatregelen op basis van dit Pact. Er bestaat rondom de luchthavenproblematiek momenteel een ongekend kluwen van tegengestelde belangen bestaat.

Toch wordt van ons als buurgemeente thans gevraagd een behoorlijk advies te verstrekken over de door Brussels Airport Company ingediende aanvraag tot hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company.

Het gaat evenwel niet op een dergelijke aanvraag uitsluitend te laten bekijken door ons als buurgemeenten en de Vlaamse Overheid binnen het ons door het Brusselse Gewest en de Belgische Staat oplegde keurslijf. Een deugdelijke behandeling van een dergelijk ingrijpend besluit met een enorme impact op de toekomstige uitbatingsmogelijkheden van de luchthaven Brussel-Nationaal vereist een globale en door alle betrokken overheden gedragen en aanvaarbare oplossing.

Vanuit ons reeds in 2007 en in 2022 nog geactualiseerde minder hinderplan kon ons gemeente vandaag niet anders dan de voorliggende aanvraag van Brussel Airport Company voor de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen negatief te adviseren. We zijn er van overtuigd dat een globale en gedragen oplossing slechts kan bereikt worden als alle betrokken partijen ook effectief participeren aan deze denkoefening.

Wij dringen dan ook aan op een spoedige activering van het reeds door U geïnitieerde overleg en de lancering van een concreet actieplan met concrete maatregelen om op korte termijn tot effectieve acties te kunnen overgaan om de leefbaarheid van onze gemeente én deze van luchthaven Brussel-nationaal te kunnen blijven garanderen.

Vanuit ons minder hinderplan benadrukken wij hierbij graag nogmaals enkele van onze hierbij geformuleerde constructieve voorstellen:

1. De spoedige opmaak van een gewest overschrijdend verstrengd beleidskader rond het toegestane individuele geluidsniveau (QC) van vliegtuigen die de Luchthaven Brussel-Nationaal aandoen en dit afgestemd op de normen van de WHO en zowel voor de dag-, ochtend-, avond- als nachtperiode. Een spoedige actualisering van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal dringt zich op.
2. Het verkrijgen van zekerheid over het behoud van het huidige preferentieel baangebruik (PRS), zonder verlenging van de huidige landingsbaan 25L/07R, noch uitbreiding met een taxibaan aan dezelfde baan.
3. De gezamenlijk uitwerking van een performant openbaar vervoer netwerk met de uitwerking van een deugdelijk alternatief voor het Brussels Airport Supplement (Diabolotoeslag) en spoedige investeringen

in de verdere uitbouw van openbaar vervoernetwerk met de nakende werken aan de Brusselse Ring indachtig.

4. Een nauwe en constructieve samenwerking tussen alle betrokken stakeholders om de thans geplande herinrichting van de verkeerswisselaar van de Ring rond Brussel aan Brussels Airport zo snel als mogelijk te kunnen realiseren.

Wij danken u voor het overwegen van onze vraag.

Hoogachtend

Namens het schepencollege

Leen Ceuppens
algemeen directeur

Alexandra Thienpont
burgemeester