**Bezwaarschrift in het kader van het hervergunnen rubriek 57 start- en landingsbanen Brussels Airport Company**

Beste,

Via dit schrijven dien ik bezwaar in tegen de hernieuwing van de vergunningsaanvraag van Brussels Airport Company voor het verder uitbaten van de luchthaven op basis van de geplande groeiscenario’s. Meer bepaald streeft de luchthaven tegen 2032 naar een verdubbeling van het luchtvrachtvervoer tot 1 miljoen ton/jaar, een toename van het aantal passagiers met 5.6 miljoen tot 32 miljoen/jaar. Dat zal leiden tot een extra stroom vrachtwagens (+43 procent) en personenwagens (+9 procent) en een toename van het aantal vluchtbewegingen tot 240.000, waarvan 16.000 nachtvluchten.

Het vliegverkeer van en naar Brussels Airport heeft een enorm grote impact op ons leefmilieu en de levenskwaliteit van omwonenden en heel wat Brusselaars:

* Meer dan 100.000 omwonenden lijden aan ernstige slaapverstoring en meer dan 50.000 omwonenden lopen een sterk verhoogd risico op hart- en vaatziekten door het geluid van de vliegtuigen. Dat blijkt uit [deze studie](https://drive.google.com/file/d/1flT_4IVeRm9cgVMBTe29y-iCU037twFV/view) uitgevoerd door ENV-ISA in opdracht van Bond Beter Leefmilieu.
* De groeivoorstellen van de luchthaven zullen zowel op gebied van stikstof (NOx), ultrafijn stof (UFP) en roet (EC) een belangrijk negatief effect hebben en een groeiende bedreiging betekenen voor onze gezondheid en omgeving. De NOx-uitstoot van alle vertrekkende vliegtuigen (tot op het punt van bestemming) bedroeg in 2019 meer dan 16.000 ton (cijfers Vlaamse Milieumaatschappij). Dat betekent meer uitstoot dan alle bedrijven in de Antwerpse haven samen.
* Het groeiscenario van de luchthaven bestendigt en vergroot de uitstoot van broeikasgassen door vliegtuigen. In 2019 stootten alle vertrekkende vliegtuigen tot op het punt van bestemming ongeveer 2,9 miljoen ton CO2 uit (cijfers Vlaamse Milieumaatschappij). Dat komt overeen met de uitstoot die vrijkomt door verwarming van 1 miljoen Vlaamse huishoudens. Hierbij is de klimaatschade veroorzaakt door niet-CO2 broeikasgassen (zwavel, roetdeeltjes, waterdamp, …) nog niet meegerekend.
* Wetenschappelijk onderzoek heeft onomstotelijk bevestigd dat de verbranding van diesel en kerosine leidt tot een te hoge uitstoot van kankerverwekkende stoffen die schadelijk zijn voor, in eerste instantie, de werknemers maar ook de omwonenden.

Om het evenwicht tussen economie, ecologie en volksgezondheid te herstellen, vraag ik in de eerste plaats dat de vergunning beperkt wordt in duur, met name een looptijd van 10 jaar tot 2034. Want de technologie en de wetgeving in de luchtvaartsector zullen het komende decennium immers snel blijven evolueren en zullen daardoor de context en voorwaarden voor de verdere uitbating van de luchthaven sterk beïnvloeden. Dat betekent dat we binnen 10 jaar op een veel oordeelkundiger manier over de verdere uitbating van de luchthaven zullen kunnen beslissen dan nu het geval is. De voorwaarden voor de vergunning moeten ook op regelmatige basis gecontroleerd worden.

Brussel Leefmilieu ontving in de afgelopen vijf jaar dubbel zoveel klachten over geluidsoverlast door de luchthaven dan de vijf jaar daarvoor. Ze heeft dus een impact op heel wat Brusselaars. In december heeft het Brussels Gewest beslist om verdere juridische stappen te ondernemen tegen de continue overschrijding van de geluidsnormen en de daarbij horende dwangsommen. Ook loopt er een zaak tegen de Belgische staat omwille van die overschrijdingen. Het is dus essentieel dat de volgende vergunning duidelijke normen heeft die ook gecontroleerd en gehandhaafd worden.

Ook dring ik erop aan dat onder andere volgende maatregelen via de vergunning worden opgelegd, zodat Brussels Airport in tussentijd verder kan uitgebaat worden als een minder schadelijke en meer duurzame luchthaven. Dit past volledig in de beleidsverklaring van het Brussels Gewest dat juridisch het besluit omtrent geluidshinder wil laten naleven. Ik vraag:

* Een lawaaivrije nacht door een verbod op niet-noodzakelijke nachtvluchten, tussen 23h en 7h. Wel nog toegelaten zijn: vluchten die noodzakelijkerwijze ‘s nachts moeten doorgaan omwille van militaire, medische, humanitaire en diplomatieke redenen.
* Een vermindering van de lawaaioverlast door (i) een beperking van de geluidsuitstoot door vliegtuigen tot een quota count van 4 tijdens weekdagen en tot een quota count van 3 tijdens weekenddagen en (ii) een plafond van 220.000 vliegbewegingen op jaarbasis en een plafond van maximum 74 bewegingen/uur tijdens piekperiodes.
* Een CO2-plafond voor de totale luchthaven operaties (grondoperaties en vluchtbewegingen), waarbij vanaf 2025 vertrokken wordt van de uitstoot in het jaar 2019, en waarbij het plafond lineair afneemt met als einddoel een netto nul uitstoot in 2050.
* Grenzen aan het maximaal piekgeluid en aan de maximale overvluchtfrequentie, op basis van de meest actuele gezondheidskundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.
* Geen enkele overvlucht toe te staan die de geluidsnormen zou kunnen overtreden zoals bepaald in het besluit van 27 mei 1999 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de strijd tegen het lawaai van het luchtverkeer. Bovendien wordt in het verzoek van de exploitant de vrachtversie van de Boeing 777 naar voren geschoven als mogelijke oplossing voor nachtvluchten. Dit vliegtuig heeft echter een individueel federaal geluidsniveau (QC) dat varieert tussen 10,7 en 11,7, afhankelijk van de versie, en overschrijdt daarmee de sinds 2010 toegestane grenswaarde voor nachtvluchten, die op maximaal 8,0 is vastgesteld;
* De geluidsniveaus gemeten door het meetnet en de overvluchtfrequenties gemeten door het meetnet en/of berekend door het computermodel moeten een wettelijk (juridisch afdwingbaar) statuut krijgen en overschrijdingen moeten effectief worden bestraft. Omdat het huidige meetnet niet gebied dekkend is, moet het netwerk van meetpunten drastisch uitgebreid worden (op afstanden van 2km, 4km, 8km, 12km, 16km, ... van het geografische middelpunt A0 van de luchthaven).

We vragen 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.

Hoogachtend