

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

Beste,

Via dit schrijven dient Gents MilieuFront vzw bezwaar in tegen de hervergunningsaanvraag 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 leefbaarheid van de omwonenden:

- Meer dan 100.000 omwonenden lijden aan ernstige slaapverstoring en meer dan 50.000 omwonenden lopen een sterk verhoogd risico op hart- en vaatziekten. Dat blijkt uit [deze studie](#) die is uitgevoerd door ENV-ISA.
- 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 is 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, vraagt Gents MilieuFront 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.

Ten tweede dringt Gents MilieuFront 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:

- 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 voor alle omwonenden 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 luchthavenoperaties (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 maximale piekgeluid en aan de maximale overvluchtfrequentie, op basis van de meest actuele gezondheidkundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.
- 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 gebiedsdekkend 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).
- Het bouwen van een proefdraailoods teneinde het grondlawaaai te reduceren.

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](#) staft alvast dat er een groot potentieel is om kortereafstandsvluchten uit te faseren, om nachtvluchten te verbieden en om het aantal vliegbewegingen te plafonneren, zonder een negatieve impact op de werkgelegenheid.

Hoogachtend,

Bouke Billiet, beleidsmedewerker Gents MilieuFront

Dampoortstraat 81

9000 Gent

bouke@gentsmilieufront.be

8 januari 2024