

Sven BOULLART * ° ⊥

Jelle SNAUWAERT ° ⊥
Hannes SPEECKAERT
Ellen DE KEYZER
Ibe DELBEKE
Roselien DERMAUX

Advocaten

VIA HET OMGEVINGSLOKET

T.a.v. Het College van Burgemeester
en Schepenen van de Gemeente
Zaventem

Diegemstraat 37
1930 Zaventem

Gent, 5 januari 2024

Geachte mevrouw de Minister,

Betreft: Bezwaar inzake hernieuwing vergunning voor de luchthaven Brussel Nationaal (OMV_2022106386)

U. Ref.: OMV_2022106386

O. Ref.: 0648/0001/G - 1358

Wij worden geraadpleegd door **de gemeente SINT-PIETERS-WOLUWE** met zetel op het gemeentehuis te 1150 Sint-Pieters-Woluwe, Charles Thielemanslaan 93 (hierna: “**de Bezwaarindiener**”).

Wij hebben de eer om in naam en voor rekening van onze cliënt onderhavig bezwaar in te dienen tegen de omgevingsvergunningsaanvraag van Brussels Airport Company ter hernieuwing van de milieuvergunning voor het uitbaten van een vliegveld met zijn start- en landingsbanen, zijnde de luchthaven Brussel Nationaal (hierna: “**het Aangevraagde**”).

* * *

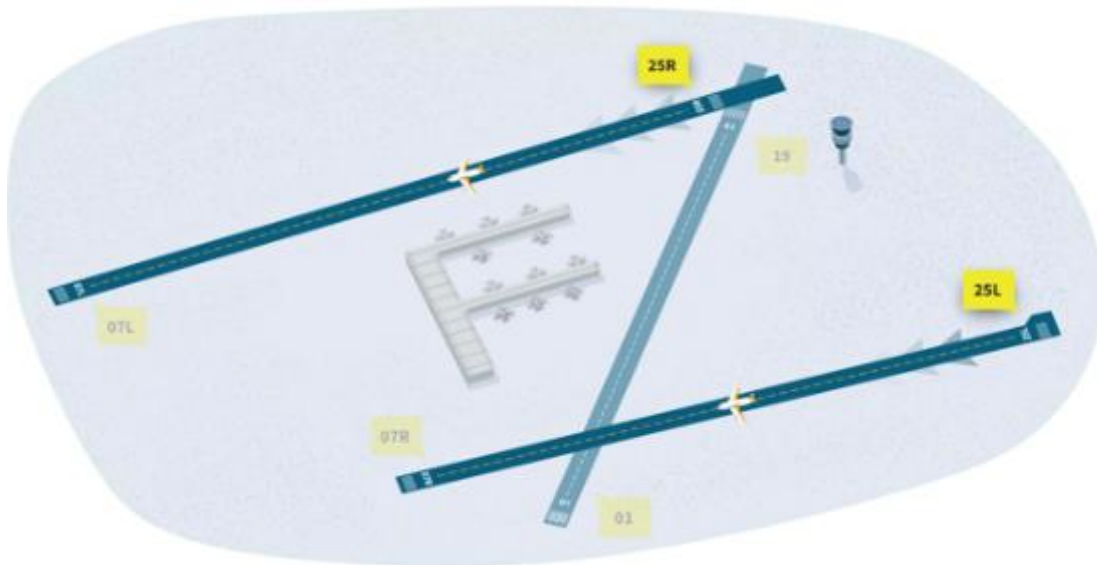
INHOUD

I. VOORAFGAANDELIJK	3
I.1. Baanconfiguraties en vliegroutes Brussels Airport Zaventem.....	3
I.2. Vluchten over het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe.....	5
I.3. Geluids- en gezondheidsimpact Brussels Airport Zaventem	8
II. DE BEZWAREN	17
II.1. De inrichting veroorzaakt onaanvaardbare hinder en risico's	17
II.2. Het Aangevraagde veroorzaakt een onaanvaarde hoeveelheid stikstofdepositie ten aanzien van de omliggende beschermde natuurgebieden	31
A. Passende beoordeling (Natura 2000).....	31
B. Verscherpte natuurtoets (VEN-gebied).....	38
III. ONDERGESCHIKT: NOOD AAN STRINGENTE BIJZONDERE VOORWAARDEN/ FLANKERENDE MAATREGELEN.....	42
III.1. Verbod op nachtvluchten.....	43
III.2. Beperking van het maximaal aantal vliegbewegingen en verbod op toename van cargo	44
III.3 Het opleggen van aanpassingen aan de luchthaveninfrastructuur / tijdelijke vergunning	45
III.4 Realistischere berekeningen van de geluidsimpact.....	45
III.5 Overige bijzondere voorwaarden	46

I. VOORAFGAANDELIJK

I.1. Baanconfiguraties en vliegroutes Brussels Airport Zaventem

1. De luchthaven Brussels Airport Zaventem heeft 3 start- en landingsbanen die in beide richtingen gebruikt kunnen worden:



Twee banen zijn bijna parallel met elkaar: 25L en 25R. Wanneer ze in de tegengestelde richting gebruikt worden, heten ze 07R en 07L. De baan die kruist met de twee parallelle banen heet baan 01. In de tegengestelde richting verandert de naam naar baan 19.

2. Om te bepalen welke start- en landingsbaan moet worden gebruikt, maakt de luchthaven gebruik van een systeem voor 'preferentieel baangebruik' waarbij de start- en landingsbanen 25R en 25L bij voorkeur moeten worden gebruikt.

De niet-preferentiële banen 07R, 07L, 01 en 19 worden pas gebruikt wanneer er zich bepaalde omstandigheden voordoen die het nodig maken om af te wijken van deze preferentiële baanconfiguratie. Zodoende kan baan 01 slechts subsidiair gebruikt worden voor landingen, wanneer op de landingsbaan L25 een sterke zuiderwind van meer dan 20 knopen wordt waargenomen. Op dezelfde manier wordt baan 07 subsidiair gebruikt bij een sterke oost- of noordoostenwind van meer dan 7 knopen.¹

Het subsidiaire karakter van het gebruik van baan 01 voor landingen werd niet willekeurig bepaald, maar gaat uit van fundamentele veiligheidsoverwegingen ten aanzien van de omwonenden rond de luchthaven.

Zo benadrukte het Hof van Beroep van Brussel in zijn arrest van 17 maart 2005 het belang van het subsidiaire gebruik van de landingsbaan 01 omdat de veiligheidsmarge bij het gebruik van baan 01 een pak kleiner is dan bij het gebruik van de preferentiële baan 25 R/L:

¹ Geraadpleegd via: <https://www.batc.be/nl/banen-in-gebruik/hoe-banen-words-gekozen/preferentieel-baangebruik-prs#:~:text=Voor%20milieu%20doeleinden%20hebben%20de,aan%20bepaalde%20omstandigheden%20wordt%20voldaan.>

"Elle est plus courte, moins bien équipée et présente une pente descendante dans le sens de l'atterrissage ; les mouvements de décollages en piste 07 coupent la piste 01 ; les exigences de sécurités liées à la direction des vents dominants (vents du Sud-Ouest) imposent l'utilisation plus fréquente des deux autres pistes (soit les deux pistes 25) ; les avions empruntant le couloir d'approche de la piste 01 doivent survoler une zone à forte densité de population et aucune dispersion en phase d'approche n'est possible.

(...)

*En ayant pris la décision d'utiliser la piste 02² de manière intensive pour les atterrissages sur la base d'un. En mettant en application le Plan Anciaux bis, l'État belge n'a pas, en même temps, pris les mesures qui s'imposaient pour garantir aux intimés le droit au respect de la vie privée et à un environnement sain, protégé par la Constitution et la C.E.D.H. L'intensité des nuisances imposées aux intimés depuis la mise en application dudit plan altère, au contraire, leur qualité de vie et **augmente les risques de survenance d'accidents** (conditions d'utilisation des pistes contraire aux normes de sécurité, inadéquante prise en compte des composantes de vent)"³*

Eveneens benadrukte het Hof in een arrest van 31 maart 2017 (**zie Stuk 2**) dat het gebruik van de preferentiële baan voor landingen veel minder overlast en risico's voor de omwonenden veroorzaakt, omdat de aanvliegcorridor zicht uitstrekt over dunbevolkte gebieden, in tegenstelling tot de aanvliegcorridor voor landingen op baan 01:

"Les personnes habitant sous le couloir d'approche de la piste 02, qui est plus courte que les pistes 25L et 25R, en pente descendante et moins bien équipée, se trouvent de ce fait dans une situation spécifique qui n'a pas été prise en compte lorsque l'État belge a décidé l'utilisation préférentielle des pistes en 2003 et 2004.

La spécificité de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage, par rapport aux pistes 25L et 25R résulte des éléments matériels suivants dont certains ont déjà été décrits plus haut, non contestés en tant que tels:

- *pour atterrir sur la piste 02, les avions sont obligés de voler assez bas et d'augmenter la puissance de leurs moteurs avant d'atterrir afin de se mettre bien dans l'axe de la piste ce qui augmente fortement les nuisances sonores ;*
- *l'atterrissage provoque une dépression de vent « Vortex » qui entraîne un sifflement qui s'ajoute aux autres nuisances sonores ;*
- *les procédures de réduction de bruit (Continuous Descent Approach » ou CDA), conçues pour réduire les nuisances sonores en supprimant les paliers intermédiaires de descente des avions, sont impossibles à mettre en œuvre pour les atterrissages sur la piste 02, ce que l'État belge reconnaît dans les instructions*

² Op heden piste 01.

³ Vrije vertaling: "Ze is korter, minder goed uitgerust en heeft een neerwaartse helling in de landingsrichting; de startbewegingen op baan 07 doorkruisen baan 01; de veiligheidseisen in verband met de overheersende windrichting (zuidwestenwind) maken dat de twee andere banen (namelijk de twee banen 25) vaker moeten worden gebruikt; de vliegtuigen die gebruik maken van de naderingscorridor naar baan 01 moeten over een dichtbevolkt gebied vliegen en tijdens de naderingsfase is geen spreiding mogelijk. (...)

Door de beslissing te hebben genomen om baan 02 intensief te gebruiken voor landingen op basis van een Plan Anciaux bis, heeft de Belgische Staat niet tegelijkertijd de nodige maatregelen genomen om het door de Grondwet en het EVRM beschermde recht van de respondenten op eerbiediging van het privéleven en op een gezond leefmilieu te waarborgen. Integendeel, de intensiteit van de overlast die aan de respondenten is opgelegd sinds de uitvoering van voormeld plan, heeft hun levenskwaliteit aangetast en het risico op ongevallen verhoogd (gebruiksvoorwaarden van de start- en landingsbanen in strijd met de veiligheidsnormen, onvoldoende rekening houden met windcomponenten)".

- du 15 mars 2012 (p. 13) « [...] faute de pouvoir s'opérer en procédure CDA, les atterrissages sur la piste 02 sont donc plus bruyants et plus polluants » ;*
- *l'ensemble du trafic d'atterrissage de l'aéroport est concentré dans un seul couloir d'approche, au lieu de deux lorsque l'atterrissage a lieu sur la piste 25 L, la piste 25 R, parallèle pouvant alors être également utilisé, comme l'indique le PRS ;*
 - *aggravation des nuisances sonores en raison du phénomène de l'émergence (quartiers résidentiels calmes)⁴*

Ook de burgerlijke rechtbanken⁵ alsook de Raad van State⁶ hebben meermaals benadrukt dat het gebruik van baan 01 voor landingen zoveel mogelijk moet worden vermeden.

3. Het staat dan ook vast dat landingsbaan 01 vanwege veiligheidsredenen en overlast voor de omwonenden, enkel kan worden geëxploiteerd wanneer dit strikt noodzakelijk is.

I.2. Vluchten over het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe

1. De gemeente Sint-Pieters-Woluwe is gelegen ten zuiden van de nationale luchthaven Brussels Airport Zaventem:

⁴ Vrije vertaling: De omwonenden van de nadering van baan 02, die korter is dan de banen 25L en 25R, zich op een helling bevindt en minder goed is uitgerust, bevinden zich dus in een specifieke situatie waarmee geen rekening is gehouden toen de Belgische Staat in 2003 en 2004 besliste over het preferentieel gebruik van de start- en landingsbanen. De specificiteit van het gebruik van baan 01 voor landingen, in vergelijking met de banen 25L en 25R, vloeit voort uit de volgende materiële elementen, waarvan sommige hierboven reeds werden beschreven en als dusdanig niet worden betwist: - Om op baan 01 te landen, moeten vliegtuigen laag vliegen en het vermogen van hun motoren opvoeren voor de landing om op één lijn met de baan te komen, wat de geluidsoverlast sterk doet toenemen; - De landing veroorzaakt een "Vortex" winddepressie, die een fluitend geluid produceert dat bijdraagt aan de andere geluidshinder; - De procedures voor geluidsbeperving (Continuous Descent Approach of CDA), die bedoeld zijn om de geluidshinder te verminderen door tussenliggende daalniveaus voor vliegtuigen te elimineren, zijn onmogelijk toe te passen voor landingen op baan 01, zoals de Belgische Staat erkent in de instructies van 15 maart 2012 (blz. 13) "[...] aangezien het niet mogelijk is de CDA-procedure toe te passen, zijn landingen op baan 01 dus lawaaiiger en vervuilender"; - Al het landingsverkeer van de luchthaven wordt geconcentreerd in één enkele naderingscorridor, in plaats van twee bij de landing op baan 25 L, aangezien ook de parallelle baan 25 R kan worden gebruikt, zoals aangegeven in de PRS; - Verergering van de geluidshinder door het verschijnsel van de opkomst (stille woongebieden)".

⁵ Zie o.a.: Beschikking van de Rechtbank van Eerste Aanleg van 14 december 2004; Brussel, 17 maart 2005; Brussel, 31 maart 2017 (**Stuk 2**).

⁶ Zie o.a.: RvS, nr. 126.669, 19 december 2003; RvS, nr. 158.606, 10 mei 2006; RvS, nr. 149.312, 22 september 2005; RvS, nr. 147.660, 14 juli 2005; RvS nr. 144.320, 11 mei 2005.

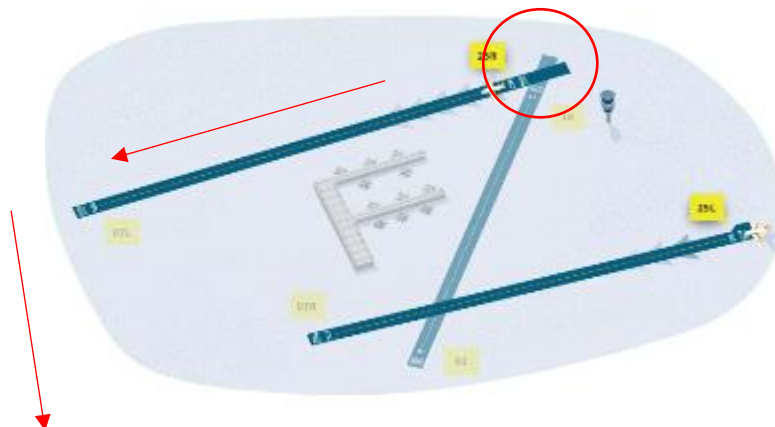


Deze ligging heeft tot gevolg dat het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe bijzonder intensief wordt overvlogen. De vliegtuigen die over het grondgebied van de Bezwaarindiener heen vliegen zijn voornamelijk:

1) Opstijgende vluchten vanop baan 25R die een bocht maken naar links

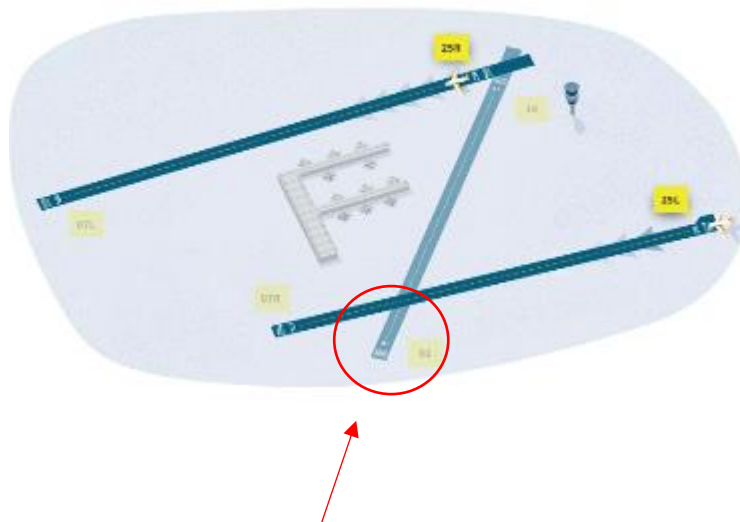
Baan 25R wordt preferentieel gebruikt voor opstijgende vluchten. In 2019 (als volwaardig pre-coronajaar) stegen 96.695 toestellen op vanop deze startbaan, waarvan 3.170 nachtvluchten. Dit is 82% van alle opstijgende vluchten vanop Brussels Airport Zaventem in 2019.

Bijna de helft van de opstijgingen vanop baan 25R neemt meteen na het opstijgen een korte bocht naar links, waardoor deze vliegtuigen over het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe heen vliegen:



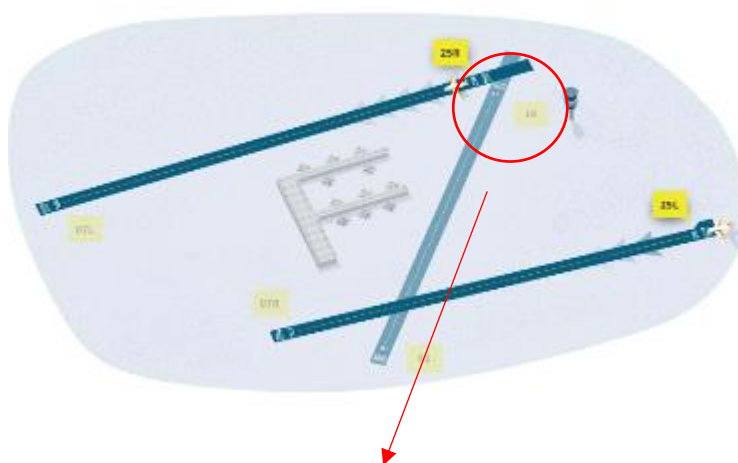
2) Neerdalende vluchten op baan 01

Toestellen die moeten landen op baan 01, die in theorie enkel subsidiair kan worden gebruikt, moeten in elk geval over het grondgebied van Sint-Pieters-Woluwe heenvliegen om de landing te kunnen inzetten. In 2019 waren dit 8.185 vluchten, waarvan 826 nachtvluchten. Dit is 7% van alle opstijgende vluchten vanop Brussels Airport Zaventem in 2019:



3) Opstijgende vluchten vanop baan 19

Volledigheidshalve dienen ook nog de toestellen te worden vermeld die opstijgen vanop baan 19. Ook deze vluchten vliegen over het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe heen. In 2019 waren dit 3.383 vluchten, d.i. 3% van alle vluchten op Brussels Airport Zaventem:



2. De grootste bron van overlast voor de bewoners van Sint-Pieters-Woluwe, zijn de vluchten die landen op baan 01 en dus in rechte neerdalende lijn over het grondgebied van de gemeente heen vliegen.

Hoewel baan 01 als landingsbaan in theorie slechts een subsidiair gebruik kent, dient te worden vastgesteld dat het percentage landingen op baan 01, zowel 's nachts als overdag, de voorbije jaren alleen maar is toegenomen.

Zo stelde de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel in een vonnis van 19 juli 2017 (*zie Stuk 1*) reeds vast dat baan 01 in de periode 1998 - 2003 werd gebruikt voor gemiddeld 6,68% van alle landingen op Brussels Airport Zaventem, terwijl dit gemiddelde voor de periode 2004 - 2015 steeg naar 14,26%.⁷

Des te problematischer hierbij was de toename van het aantal nachtvluchten op deze baan van 2,79% naar 10,50%.⁸ Ten gevolge van deze "*augmentation particulièrement conséquente*", beval de Rechtbank de Belgische Staat om een einde te maken aan de manifeste inbreuken op het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 die het gevolg zijn van de landing van nachtvluchten op baan 01.

Ondanks deze veroordeling, is de situatie er sinds dit vonnis allerminst op verbeterd. Zo blijken uit de statistieken van Brussels Airport Traffic Control (hierna: "**BATC**")⁹ sinds 2016 volgende cijfers:

- In 2016 werd baan 01 gebruikt voor 13.770 landingen. Dit is 12% van alle landingen op Brussels Airport Zaventem dat jaar. 1015 van deze vluchten waren nachtvluchten (d.i. 12%);
- In 2017 werd baan 01 gebruikt voor 10.392 landingen. Dit is 9% van alle landingen op Brussels Airport Zaventem dat jaar. 829 van deze vluchten waren nachtvluchten (d.i. 7%);
- In 2018 werd baan 01 gebruikt voor 16.295 (!) landingen. Dit is 14% van alle landingen op Brussels Airport Zaventem dat jaar. 1481 van deze vluchten waren nachtvluchten (d.i. 12%).
- In 2019 werd baan 01 gebruikt voor 8.185 landingen. Dit is 7% van alle landingen op Brussels Airport Zaventem dat jaar. 829 van deze vluchten waren nachtvluchten (d.i. 7%).

Tussen 2015 en 2018 blijven de cijfers dus torenhoog. In 2019 is voor het eerst een daling op te merken. Als we echter kijken naar de cijfers van 2023¹⁰ die op heden nog maar zijn bijgewerkt tot en met november 2023, zien we dat het aantal landingen op baan 01 nu al is vastgelegd op 11.799, wat goed is voor een percentage van 13% van alle vluchten op Brussels Airport Zaventem. De Bezwaarindiener stelt zodoende vast dat er in 2019 geenszins een systematische daling voor het gebruik van baan 01 voor landingen werd ingezet.

Er dient dan ook te worden geconcludeerd dat het gebruiksandeel van baan 01 voor landingen, ondanks het subsidiaire karakter ervan en ondanks het stakingsbevel van 19 juli 2017, sinds het begin van de jaren 2000 alleen maar is toegenomen. En dit terwijl het totaal aantal landingen op de luchthaven van Zaventem net is afgenomen.

I.3. Geluids- en gezondheidsimpact Brussels Airport Zaventem

1. Deze hoge frequentie aan vluchten boven het grondgebied Sint-Pieters-Woluwe zorgt vanzelfsprekend ook voor de nodige portie geluidshinder ten aanzien van de inwoners van de gemeente.

⁷ Stuk 1, overweging nr. 157.

⁸ *Ibid.*

⁹ Geraadpleegd via: <https://www.batc.be/nl/statistieken/luchthaven-bewegingen>.

¹⁰ De cijfers van de jaren 2020 – 2022 zijn niet representatief vanwege de coronapandemie en worden daarom in onderhavig bezwaarschrift niet weergegeven.

In een uitgebreid rapport heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) in 2018 de gezondheidseffecten van overmatige blootstelling aan geluidshinder vastgesteld en op basis hiervan richtlijnen voorgeschreven. De conclusie voor blootstelling aan geluidshinder afkomstig van vliegverkeer luidt hierbij als volgt:

*“For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft below **45 dB Lden**, as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects.*

*For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below **40 dB Lnight**, as aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep.*

To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from aircraft in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions the GDG recommends implementing suitable changes in infrastructure.”¹¹ (Eigen benadrukking en onderlijning)

Ongeacht de wettelijke reikwijdte van bovenstaande aanbevelingen, vormen deze richtlijnen van de WGO op zijn minst een essentiële referentiewaarde om het belang en de ernst van de hinder voor de bewoners te kunnen meten. Dit blijkt zodoende uit het feit dat ook de FOD Volksgezondheid uitgaat van deze vaststellingen door de WGO en de potentiële gezondheidsrisico's bij overmatige blootstelling aan geluidshinder erkent:

“Concreet heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) vastgesteld dat bij (plotselinge) geluiden luider dan 30 dB(A) de slaapkwaliteit vermindert: men slaapt slechter, draait om, wordt half wakker, soms zonder dit te merken. Bij een plotseling geluid boven 40 dB(A) kan men wakker worden en bij continue geluiden met een gemiddelde van 50 dB(A) kunnen gezondheidseffecten optreden, zoals een verhoogde bloeddruk. Geluid met een gemiddeld niveau boven 55 dB(A) wordt door de WGO als gevaarlijk voor de volksgezondheid beschouwd, omdat dit een zwaar verstoorde nachtrust veroorzaakt, en een verhoogde kans op de ontwikkeling van cardiovasculaire ziektes, zoals een hoge bloeddruk en een vernauwing van de kransslagaders, wat kan leiden tot een hartinfarct. De WGO beveelt dan ook aan om het nachtlawaai te beperken tot 40 dB(A) (Lnacht). Deze grenswaarde geldt als aanbeveling voor overheden om woonomgevingen leefbaarder te maken.”¹²

Ook het Hof van Beroep benadrukte in een arrest van 31 maart 2017 (zie **Stuk 2**) de wetenschappelijke waarde en de relevantie van de WGO-waarden voor het inschatten van de ernst van de hinder die de bewoners ondervinden. Concreet oordeelde het Hof dat het geluid dat ter hoogte van de woningen onder de aanvliegcorridor naar baan 01 wordt gegenereerd, variërend van 65db tot 80 dB, dag en nacht, ernstige hinder uitmaakt die de gezondheid van de betrokkenen en hun privé-gezinsleven kan aantasten. Volgens het Hof staat de realiteit en de ernst van de door de respondenten beschreven

¹¹ WHO (2018). Environmental Noise Guidelines for the European Region. WHO, Kopenhagen, p. 61. Vrije vertaling: “Voor gemiddelde blootstelling aan lawaai beveelt de WGO sterk aan om de geluidsniveaus die door vliegtuigen worden geproduceerd te verlagen tot onder 45 dB Lden, aangezien lawaai van vliegtuigen boven dit niveau in verband wordt gebracht met negatieve gezondheidseffecten. Voor blootstelling aan nachtlawaai beveelt de WGO ten zeerste aan om de geluidsniveaus die vliegtuigen 's nachts produceren onder 40 dB Lnight te houden, aangezien vliegtuiglawaai boven dit niveau in verband wordt gebracht met nadelige effecten op de slaap. Om de gezondheidseffecten te verminderen, beveelt de WGO beleidsmakers sterk aan om geschikte maatregelen te nemen om de blootstelling aan vliegtuiglawaai te verminderen in de populatie die wordt blootgesteld aan niveaus boven de richtwaarden voor gemiddelde en nachtelijke blootstelling aan lawaai. Voor specifieke interventies beveelt de WGO aan om geschikte veranderingen in de infrastructuur door te voeren.”

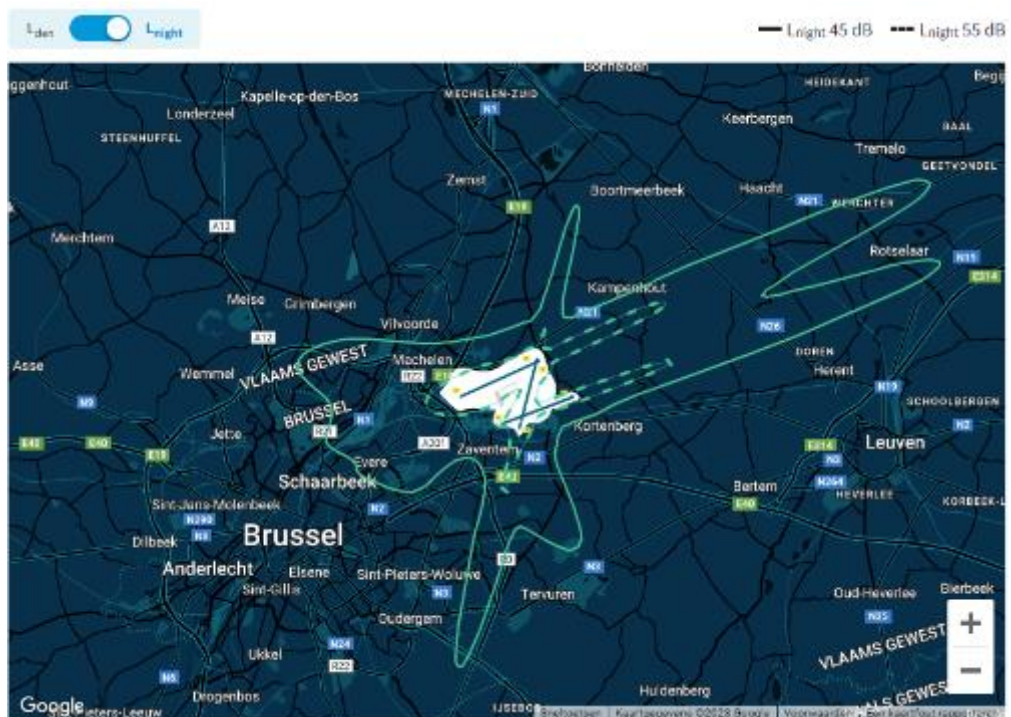
¹² Geraadpleegd via: <https://www.health.belgium.be/nl/geluid-en-gezondheid>.

geluidsoverlast vast en bereiken de geluidswaarden een voldoende niveau om artikel 8 van het EVRM toe te passen.

2. *In casu* dient te worden vastgesteld dat de geluidsniveaus die de inwoners van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe ervaren, de geluidsdrempels van de WGO ten bedrage van 45 dB overdag en 40 dB 's nachts systematisch op grove wijze overschrijden.

Uit de meest recente cijfers van BATC voor het jaar 2022¹³ blijkt alvast dat de gemeente Sint-Pieters Woluwe gelegen is binnen de permanente geluidscontour van 55 dB overdag en de geluidscontour van 45 dB 's nachts:

¹³ Dit zijn de meest recente resultaten die op heden reeds beschikbaar zijn. Geraadpleegd via: <https://www.batc.be/nl/geluid/geluidscontouren>.



Voor meer specifieke meetresultaten m.b.t. het grondgebied van de gemeente kan de *Webnoise* geluidsdata-analysetool¹⁴ worden geraadpleegd, die de directe geluidsmetingen weergeeft zoals deze worden waargenomen ter hoogte van twee meetpunten op het grondgebied van de gemeente. Uit deze analysetool blijkt dat:

¹⁴ Geraadpleegd via: <http://app.leefmilieubrussel.be:8080/WebNoise>.

- Het totale geluidsniveau gemeten over een periode van 24 uur (Lden) systematisch hoger is dan de door de WGO aanbevolen limiet van 45 dB. Voor de maand november 2023¹⁵, wordt een gemiddeld geluidsniveau van 64,5 dB waargenomen ter hoogte van het eerste meetpunt en een gemiddeld geluidsniveau 56,4 dB ter hoogte van het tweede meetpunt. Als we de resultaten van de voorbije zes maanden bekijken, daalt dit gemiddelde nergens onder 55 dB.
- Het totale geluidsniveau voor een volledige nacht van 23u tot 07u (LNight) systematisch hoger is dan het door de WHO aanbevolen limiet van 40 dB. Voor de maand november 2023, wordt een gemiddeld geluidsniveau van 54,7 dB waargenomen ter hoogte van het eerste meetpunt en een gemiddeld geluidsniveau van 48,1 dB ter hoogte van het andere meetpunt. Als we de resultaten van de voorbije zes maanden bekijken, daalt dit gemiddelde nergens onder 45 dB.
- Ook als we de jaartotalen van de pre-coronajaren 2016, 2017, 2018 en 2019 bekijken¹⁶, zien we heuse overschrijdingen met waarden van respectievelijk 59,4 dB, 65,1 dB, 66,3 dB en 59,4 dB overdag en 51 dB, 58,3 dB, 60,1 dB en 50,9 dB 's nachts.

Laten we het bovenstaande even concretiseren en de cijfers van de zomermaanden juli en augustus 2023 erbij nemen, een periode waarin inwoners omwille van de hitte graag met hun ramen open slapen. In deze maanden werden op het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe volgende geluidsgebeurtenissen geregistreerd:

Datum (begin vas het period)	Meetstation : WSP_Corn / Periode dag (23:00-07:00)				
	Intervallen van de LAmix-niveaus				
	65 -> 69,9 dB(A)	70 -> 74,9 dB(A)	75 -> 79,9 dB(A)	80 -> 84,9 dB(A)	>=85 dB(A)
do 31/08/2023	6	2			
wo 30/08/2023	11	1			
di 29/08/2023	8	1			
ma 28/08/2023	8	4			
zo 27/08/2023	10	6			
za 26/08/2023	9				
vr 25/08/2023	9	1			
do 24/08/2023	5				

¹⁵ Dit zijn de meest recente resultaten die beschikbaar zijn.

¹⁶ Deze meetresultaten zijn enkel beschikbaar voor het meetpunt WSP_Corn.

wo 23/08/2023	9	4	16		
di 22/08/2023	12	2			
ma 21/08/2023	17				
zo 20/08/2023	12	3			
za 19/08/2023	12	2			
vr 18/08/2023	6				
do 17/08/2023	8				
wo 16/08/2023		7	43	1	
di 15/08/2023	11	1			
ma 14/08/2023	13	1			
zo 13/08/2023	10	4			
za 12/08/2023	10	2			
vr 11/08/2023	8				
do 10/08/2023	11				
wo 09/08/2023	9	6			
di 08/08/2023	9	2			
ma 07/08/2023	12	3			
zo 06/08/2023	7	11			
za 05/08/2023	1				
vr 04/08/2023	11				
do 03/08/2023	8	4			
wo 02/08/2023	5	6			
di 01/08/2023	8	2			
ma 31/07/2023	9	6			
zo 30/07/2023					
za 29/07/2023					
vr 28/07/2023					
do 27/07/2023					
wo 26/07/2023					
di 25/07/2023					
ma 24/07/2023					
zo 23/07/2023	9	3			
za 22/07/2023	1				
vr 21/07/2023	10	2			
do 20/07/2023	11	2			
wo 19/07/2023	10	5			
di 18/07/2023	13	2	1		
ma 17/07/2023	12	1			

zo 16/07/2023	11	2			
za 15/07/2023					
vr 14/07/2023	9	1			
do 13/07/2023	14	1			
wo 12/07/2023	9	3			
di 11/07/2023	9	1			
ma 10/07/2023	9				
zo 09/07/2023	9	4			
za 08/07/2023	7				
vr 07/07/2023	14				
do 06/07/2023	12	1			
wo 05/07/2023	11	3			

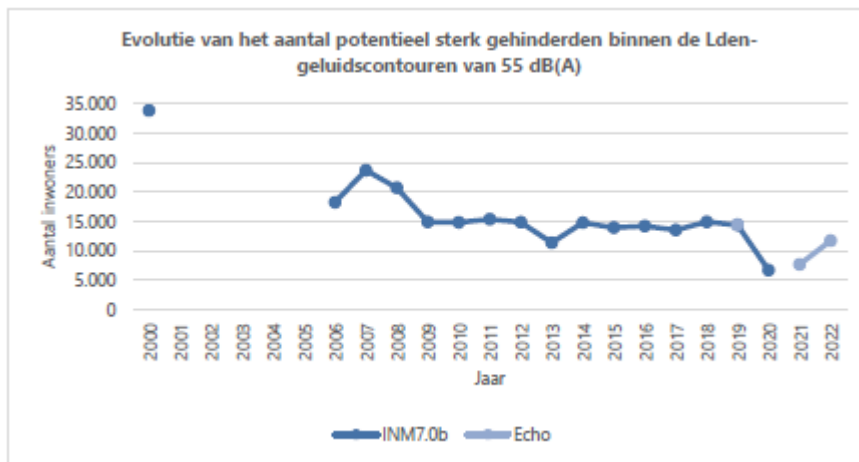
Het aantal overschrijdingen die op één nacht plaatsvinden, valt niet op één hand te tellen. Het aantal opeenvolgende slapeloze nachten die de inwoners van Sint-Pieters-Woluwe tijdens deze zomermaanden moeten ondergaan, kan dan ook geenszins worden onderschat. Hierbij dient overigens te worden opgemerkt dat een overschrijding van 10 dB neerkomt op een vertienvoudiging van de akoestische energie en door de mens wordt ervaren als een verdubbeling van de geluidswaarde.

Op basis van alle hierboven genoemde cijfers, kan dan ook niet anders worden besloten dan dat de aanbevolen maximale geluidsdrempels ter hoogte van het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe op systematische en grove wijze worden overschreden, met de nodige gezondheidsrisico's van dien.

3. Dit alles is des te stuitender, gelet op het feit dat de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel in het vonnis van 19 juli 2017 reeds oordeelde dat "*les dépassements des normes fixées par l'Arrêté Bruit pendant ces périodes portent une atteinte importante à l'environnement, en ce qu'ils induisent des nuisances sonores qui affectent de manière conséquente les personnes habitant sous le couloir aérien relatif à la piste 01/19.*"¹⁷ Sindsdien blijkt er echter niets aan de situatie te zijn veranderd.

In de voorliggende vergunningsaanvraag beweert de exploitant dan wel dat de hinder al sterk zou zijn verminderd, maar dat is toch maar relatief. Zo het juist is dat er minder potentieel sterk gehinderden zijn sinds 2000, moet men toch ook vaststellen dat de situatie (als we de periode van de Coronacrisis even buiten beschouwing laten), uiteindelijk sedert 2009 over het algemeen constant is gebleven:

¹⁷ Stuk 1, overweging nr. 161. Vrije vertaling: "het feit dat de normen van het geluidsbesluit tijdens deze perioden worden overschreden, een aanzienlijk effect op het milieu heeft, in die zin dat het geluidshinder veroorzaakt die een aanzienlijk effect heeft op mensen die onder de aanvliegcorsidor van baan 01/19 wonen".



18

Hierboven focust men dan nog op de situatie overdag (Lden) en niet op de véél impactvollere overlast in de nacht (Lnight).

Naast het feit dat de situatie dus algemeen genomen al heel wat jaren stagneert, bevestigt de vergunningsaanvraag bovendien ook wat hierboven al werd aangegeven, met name dat de situatie voor Sint-Pieters-Woluwe steeds slechter wordt.

Zelfs als men enkel kijkt naar de beperkte categorie van “*potentieel sterk gehinderden*” tijdens de nacht (Lnight) moet men vaststellen dat er:

- In 2000 géén potentieel sterk gehinderden waren in de Gemeente.¹⁹
- In 2006 107 potentieel sterk gehinderden waren in de Gemeente.²⁰
- In 2018 het er ondertussen al meer dan drie keer zoveel potentieel sterk gehinderden waren in de Gemeente, met name 338.²¹
- In het jaar 2022, waarbij de hinder dus na de coronacrisis dus terug in stijgende lijn begon te gaan (zie ook de tabel voor de dag hierboven), waren er 182 potentieel sterk gehinderden in de Gemeente.²²

Ook uit het kaartmateriaal blijkt inderdaad dat de hinder steeds dieper in onze Gemeente is doorgedrongen²³:

¹⁸ Aanvraagdocument “Historiek geluidsimpact en geluidsmitigerende maatregelen op de luchthaven Brussel-Nationaal”, p. 2.

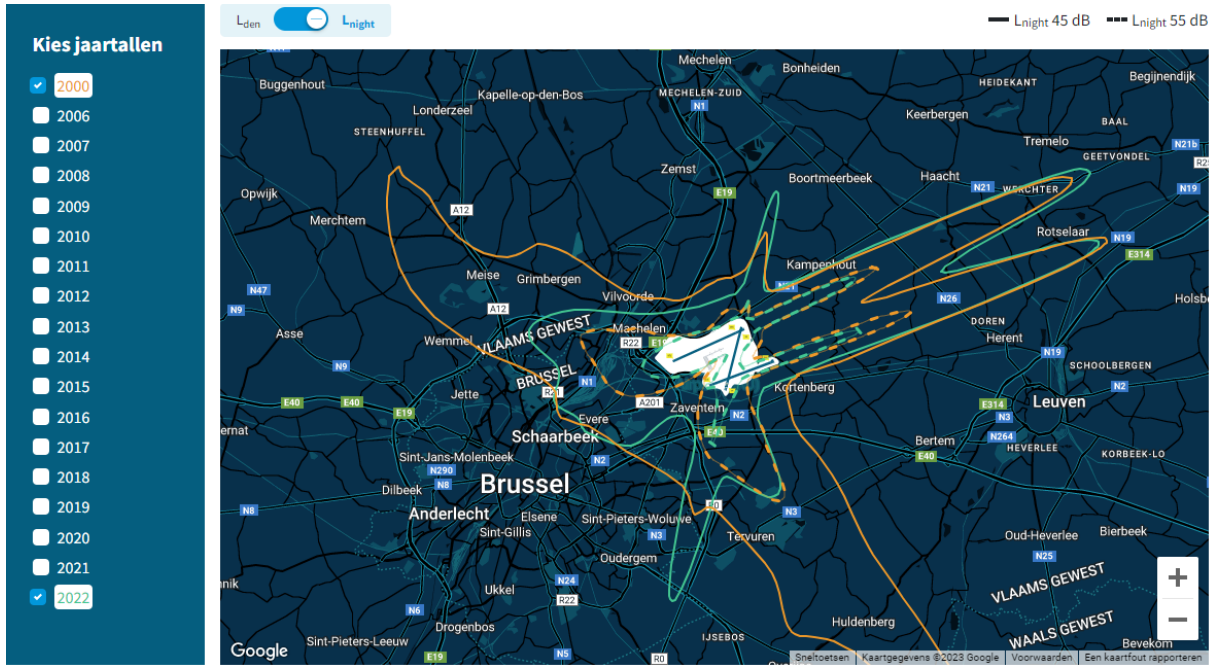
¹⁹ Gedetailleerd rapport over de geluidscontouren voor het jaar 2000, beschikbaar op <https://www.batc.be/nl/geluid/geluidscontouren>.

²⁰ Gedetailleerd rapport over de geluidscontouren voor het jaar 2006, beschikbaar op <https://www.batc.be/nl/geluid/geluidscontouren>, p. 38.

²¹ Gedetailleerd rapport over de geluidscontouren voor het jaar 2006, beschikbaar op <https://www.batc.be/nl/geluid/geluidscontouren>, p. 52.

²² Gedetailleerd rapport over de geluidscontouren voor het jaar 2022, beschikbaar op <https://www.batc.be/nl/geluid/geluidscontouren>, p. 52.

²³ <https://www.batc.be/nl/geluid/geluidscontouren?>, geraadpleegd op 21 december 2023.



II. DE BEZWAREN

II.1. De inrichting veroorzaakt onaanvaardbare hinder en risico's

1. Hoger mocht al blijken dat de exploitatie van de luchthaven een onaanvaardbare geluidsoverlast met zich meebrengt voor onze inwoners. De hinder van de luchthaven blijft over het algemeen genomen constant sedert 2009, maar, zoals hoger aangetoond, wordt voor deze voor de Gemeente Sint-Pieters-Woluwe alleen maar erger.

2. Het is genoegzaam bekend dat de impact van een dergelijke geluidshinder op de slaapkwaliteit en mitsdien ook de gezondheid van de inwoners nefast is.

Daar komt nog bij dat recente wetenschappelijke inzichten aantonen dat die impact nog veel erger is dan eerst gedacht. Zo blijkt uit het Geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal:

“Er zijn internationaal aanwijzingen dat de hindergevoeligheid voor vliegverkeer in werkelijkheid groter is dan tot dusver werd aangenomen op basis van de klassieke dosis-responscurve door Miedema ontwikkeld in 2000. Een analyse op basis van post-1990 uitgevoerde hinderenquêtes levert een merklijk hogere respons op voor vliegtuiggeluid. Een herziene dosis-effectrelatie is opgenomen in de EEA Good Practice Guide. Deze aangepaste relatie werd toegepast in het kader van het actieplan 2e ronde en opnieuw toegepast in het kader van de actualisatie van dit actieplan. Er kan becijferd worden dat voor 2016 (bevolking per 1/1/2011) met toepassing van een nieuwe herziene relatie uit de EEA Good Practice Guide het totaal aantal potentieel sterk gehinderden 34.851 (22.814 in Vlaanderen) zou bedragen in plaats van 14.226 (9.528 in Vlaanderen).”²⁴

Dit wordt door de exploitant echter doodgezwegen: in de vergunningsaanvraag hanteert men nog steeds de cijfers volgens de meetmethode uit 2000, terwijl een wetenschappelijk correctere inschatting er dus toe zou leiden dat de impact op de omgeving meer dan dubbel zo ernstig is. Dergelijke voortschrijdende inzichten moeten nochtans zeker in rekening worden gebracht op het ogenblik dat over een hernieuwing moet beslist worden.

Dat de situatie uiterst problematisch blijft en eigenlijk ook niet meer echt verbetert, wordt door uw Regering alvast ook erkend in datzelfde geluidsactieplan:

*“Zoals aangehaald onder 7.2. is de geluidblootstelling in 2016 binnen de contouren van Lden en Lnight sinds 2011, referentiejaar van het vorige actieplan, **niet meer substantieel afgenomen**. Dit geldt ook voor het aantal gehinderden en de geluidblootstelling binnen het kerngebied afgebakend op basis van de plandrempels van Lden 65 dB en Lnight 55 dB.*

*Hoewel in vergelijking met 2006 (en zeker 2000) de geluidsimpact van de luchthaven op haar omgeving is afgenomen, **worden nog steeds inwoners blootgesteld aan geluidsniveaus boven de drempels waarboven aanzienlijke negatieve gezondheidseffecten kunnen optreden.**”²⁵ (Eigen benadrukking)*

²⁴ Geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal OKTOBER 2021 – JUNI 2024, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 15 oktober 2021, p. 45

²⁵ Geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal OKTOBER 2021 – JUNI 2024, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 15 oktober 2021, p. 78.

3. De vraag die op vandaag voorligt, is of de milieuvergunning voor deze exploitatie wel hernieuwd kan worden. Het gaat daarbij over die bijzondere vorm van hernieuwing, waarbij de vergunning voortaan een omgevingsvergunning voor onbepaalde duur zal worden.

Hoewel de exploitant naar aanleiding van zijn vorige hernieuwingsaanvraag in 2004 zelfs dat nog betwiste, kan alvast niet langer betwijfeld worden dat ook het geluid dat vliegtuigen maken in de lucht mee in rekening moet worden gebracht om de hinder te bepalen die uitgaat van de exploitatie. Zo oordeelde uw Ambt reeds eerder:

Overwegende dat "de strijd tegen de geluidshinder" volgens de hoger geciteerde bijzondere wet van 8 augustus 1980 duidelijk een bevoegdheid van de gewesten betreft; dat niet kan miskend worden dat het opstijgen en landen van vliegtuigen inherent is aan de exploitatie van een vliegveld; dat bijgevolg evenmin kan miskend worden dat het evalueren van de geluidshinder van de exploitatie van het vliegveld alleszins ook het geluid veroorzaakt door dit opstijgen en landen van vliegtuigen omvat;

26

Dat is trouwens ook geheel in lijn met de rechtspraak van de Raad van State ter zake:

*"18. Bij de beoordeling van een milieuvergunningsaanvraag is de vergunningverlenende overheid er toe gehouden om, rekening houdend met alle concrete gegevens van de zaak en de erbij betrokken uiteenlopende belangen, de hinder en de risico's voor de mens en het leefmilieu te onderzoeken en, op grond van de precieze bevindingen van dat onderzoek, de passende eindconclusies te trekken. **Die beoordelingsbevoegdheid impliceert onder meer dat de vergunningverlenende overheid dient te onderzoeken of de ongemakken, inherent aan de voorgenomen exploitatie, de perken van de normale hinder niet te buiten gaan.** Daarbij moet de overheid, wil zij zorgvuldig handelen, uitgaan van gegevens die op het ogenblik van de beslissing over de vergunningsaanvraag een voldoende hoge graad van zekerheid vertonen. Aangezien de leefmilieuregelgeving in de eerste plaats is ingesteld ter bescherming van de mens en het leefmilieu, kan immers niet worden aanvaard dat een vergunning wordt verleend zonder een voldoende, voorafgaandelijk, inzicht in de milieueffecten en de beheersing ervan.*

*19. **De bevoegde vergunningverlenende overheid dient niet alleen rekening te houden met de hinder die voortvloeit uit de vergunningsplichtige inrichting als zodanig, maar ook met alle hinder die onlosmakelijk verbonden is met en haar wezenlijke oorzaak vindt in de beoogde activiteiten.** Te dezen heeft het vergunde "gebouwencomplex" onmiskenbaar een belangrijk mobiliteitsgenererend effect. Die problematiek raakt het leefmilieu in de ruime omgeving van de inrichting en dient derhalve betrokken te worden bij de beoordeling van de kwestieuze milieuvergunningsaanvraag, zoals de verwerende partij ten andere ook heeft gedaan."*²⁷

Bij de beoordeling van de aangevraagde vergunning is de geluidsimpact van het vliegtuigverkeer aldus een belangrijk in aanmerking te nemen aspect.

²⁶ M.B. van 29 januari 2009 houdende uitspraak over het administratief beroep van BAC (AMV/00068637/1027B, p. 7; ook in die zin: M.B. van 30 december 2004 houdende hernieuwing van de vergunning, p. 47-48.

²⁷ RvS BVBA Immo Dominique e.a., nr. 221.784, 18 december 2022.

Wat bij dit alles ook niet mag vergeten worden, is dat de beoordeling van die hinder ruimer is dan de toets aan de algemene en sectorale normen.

Inderdaad voorziet artikel 5.3.1 DABM dat de vergunning moet worden geweigerd als de exploitatie onaanvaardbare risico's of hinder voor de mens en milieu inhoudt die niet door algemene, sectorale of bijzondere voorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden herleid. Hetzelfde geldt trouwens als de inplanting van de inrichting strijdig is met de goede ruimtelijke ordening.

De vraag of de inrichting aan de algemene en sectorale voorwaarden voldoet, staat dus naast de ruimere vraag of de inrichting geen onaanvaardbare risico's of hinder voor de mens en milieu inhoudt:

“De toelaatbaarheid van een ingedeelde inrichting of activiteit wordt beoordeeld op grond van de regelgeving die bestaat op het ogenblik dat over het aanvraagdossier uitspraak wordt gedaan. In een aantal gevallen wordt het verlenen van een omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit krachtens dit artikel a priori onmogelijk gemaakt.

Zo zal de omgevingsvergunning worden geweigerd als de milieuhinder of de risico's voor het leefmilieu en de mens niet via milieuvorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt. Voor het bepalen van de grens vanaf dewelke de milieuhinder of het risico onaanvaardbaar is, beschikt de vergunningverlenende overheid over een ruime appreciatiebevoegdheid.

*De omgevingsvergunning behoort **eveneens** te worden geweigerd als de exploitatie strijdig is met wettelijke, decretale of reglementaire voorschriften, ingesteld ter bescherming van de mens en het leefmilieu tegen de risico's en de hinder afkomstig van de exploitatie van ingedeelde inrichtingen of activiteiten, voor zover daarvan niet op geldige wijze kan worden afgeweken. Het betreft hier hoofdzakelijk de algemene en sectorale milieuvorwaarden, met inbegrip van de inplantingsregels.”²⁸ (Eigen benadrukking)*

De algemene en sectorale voorwaarden zijn dus slechts minimumnormen. Dat een inrichting voldoet aan de algemene en sectorale voorwaarden, betekent dus niet dat de vergunning niet meer geweigerd zou moeten worden omdat de hinder die van de exploitatie uitgaat onaanvaardbaar zou zijn voor zijn omgeving. Zo kan een vergunning voor een varkensstal worden geweigerd omdat daarvan een te grote geurhinder zou uitgaan voor de omgeving, ook al voldoet de aanvraag aan alle sectorale voorwaarden, bijvoorbeeld inzake ammoniak-emissiearm ontwerp.²⁹

Artikel 5.1.3 DABM maakt geen onderscheid inzake de toe te passen beoordeling naargelang het een bestaande dan wel een nieuwe inrichting betreft. Inderdaad dient uw Ambt een volwaardige beoordeling uit te voeren teneinde na te gaan of een vergunning kan worden verleend waarbij er géén “*onaanvaardbare risico's of hinder voor de mens en milieu*” worden veroorzaakt. Men kan zich dus niet verschuilen achter algemene rechtsbeginselen zoals het continuïteitsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel om geen volwaardige beoordeling van de hernieuwingsaanvraag te maken.³⁰

²⁸ Parl. St. VI. Parl. 2013-14, nr. 2334/1, 104.

²⁹ RvS Grene, nr. 168.115, 22 februari 2007, overwegingen 2.3.1 en 2.3.3.

³⁰ Zie DE WAELE, T., FLAMEY, P., SOURBRON, P. en VERVOORT P.-J., *De milieuvergunning in het Vlaamse Gewest. Een overzicht van rechtspraak van de Raad van State*, Brugge, Vanden Broele, 2009, 163 en RvS Gemeente Sint-Gillis-Waas, nr. 155.477, 23 februari 2006; zie ook VERHELST, G., “Vlaem-inplantingsregels en bestaande bedrijven: living apart together”, *TOO* 2016, afl. 1, (5) 11.

Zelfs het gegeven dat een bepaalde exploitatie zich reeds 100 jaar op dezelfde plek bevindt en dat de gehinderde omwonenden pas later zijn gekomen, kan geen enkele afbreuk doen aan een negatieve milieuhygiënische beoordeling.³¹

Blijkt dat er sprake is van onaanvaardbare hinder en/of risico's, dan moet de vergunning worden geweigerd en dit ongeacht de economische kostprijs.³²

Een exploitant zal er dus voor moeten zorgen dat hij zijn exploitatie zo vormgeeft dat onaanvaardbare hinder en/of risico's worden uitgesloten, zo niet zal zijn vergunning worden geweigerd.

Overigens rust deze verplichting te allen tijde op de exploitant, zelfs los van de vergunning, gelet op de milieuzorgplicht van artikel 5.4.9, § 2, eerste lid DABM:

“Art 5.4.9.

(...)

§ 2. Ongeacht de verleende omgevingsvergunning treft de exploitant altijd de nodige maatregelen om schade, hinder, incidenten en ongevallen die de mens of het milieu aanzienlijk beïnvloeden, te voorkomen.

(...)”

4. *In casu* moet worden vastgesteld dat de exploitant werkelijk geen enkele moeite ter zake doet. Meer zelfs, de geluidshinder lijkt wel het probleem te zijn van iedereen, behalve van de exploitant.

Die situatie is al jaren aan de gang. Zoals hoger al aangehaald is het zo dat de exploitant naar aanleiding van de hernieuwing in 2004 zelfs nog durfde te beweren dat het vliegtuigeluid niet aan de exploitatie toe te rekenen valt. Nochtans waren er ook toen al zeer aanzienlijke klachten.

Ook in huidige vergunningsaanvraag kijkt de exploitant in alle richtingen, maar niet in de spiegel. Alle verantwoordelijkheid wordt door de exploitant afgeschoven op andere entiteiten. Hoewel de exploitant zelf erkent dat de impact van nachtvluchten navenant is, voelt hij zich kennelijk niet geroepen om een andere wijze van uitbating te bekijken. Meer nog, hij heeft dit niet eens verder onderzocht. Neen, anderen moeten het maar oplossen volgens de “Evenwichtige aanpak”:

“Exploitatiebeperkingen

*Exploitatiebeperkingen kunnen significante effecten hebben op de geluidsbelasting, maar het negatieve effect op de werking van de luchthaven (en de luchtvaartmaatschappijen), het openbaar belang ervan en hun socio-economische rol voor het land is navenant. **Het beperken van de openstellingsuren, bijvoorbeeld door beperkingen op te leggen aan de avond- en/of nachtopstelling, heeft verhoudingsgewijs een groot effect op de geluidbelasting. Bij het berekenen van de geluidbelasting in Lden staat één vliegtuigbeweging in de nacht namelijk gelijk aan tien vliegtuigbewegingen overdag.***

Voor het duiden van het effect van het (verder) beperken van de openstellingsuren of het aantal vliegtuigbewegingen dat per jaar wordt toegestaan is nadere analyse nodig.

³¹ RvS Mertens, nr. 187.296, 23 oktober 2008.

³² VERHELST, G., “Vlarem-implantingsregels en bestaande bedrijven: living apart together”, *TOO* 2016, afl. 1, (5) 12.

*De “Evenwichtige Aanpak verordening van de EU en de regelgeving van ICAO” legt bovendien op dat exploitatiebeperkingen slechts in laatste instantie kunnen worden opgelegd nadat de andere 3 pijlers van de “Evenwichtige Aanpak” uitgeput werden. **BAC heeft hier (bvb. op ruimtelijke ordening) geen impact op.**”³³ (Eigen benadrukking)*

De exploitant denkt dus kennelijk dat, omdat de sectorale voorwaarden voor de luchthaven van Brussel-Nationaal eerder losjes zijn én exploitatiebeperkingen het laatste redmiddel zouden zijn, dat hij rustig achterover kan leunen en helemaal niets hoeft te ondernemen.

Niets is echter minder waar.

Deze evenwichtige aanpak doet immers geen enkele afbreuk aan reeds eerder bestaande situaties en systemen:

“De evenwichtige aanpak erkent, en doet geen afbreuk aan, de waarde van toepasselijke juridische verplichtingen, bestaande overeenkomsten, vigerend recht en vastgesteld beleid.”³⁴

De milieuvergunningplicht én de verplichting voor de exploitant om te allen tijde er op toe te zien dat geen schadelijke hinder ontstaat, bestaat al van lang vóór de Verordening 598/2014 én zelfs de vroegere richtlijn 2002/49/EG.³⁵

Op vandaag ligt bovendien niet in eerste instantie de vraag voor of er exploitatiebeperkingen aan de orde zijn, maar moet eerst de vraag worden beantwoord of een hernieuwde exploitatie van de luchthaven – voor onbepaalde duur – wel aan de orde is.

De Verordening 598/2014 biedt hoogstens een kader voor het opleggen van exploitatiebeperkingen, maar betekent dus geenszins dat de exploitant plots een eeuwigdurend recht zou krijgen op nieuwe milieuvergunningen, noch dat hij ontslagen zou worden van zijn internrechtelijke plicht om zijn exploitatie op een dergelijke manier vorm te geven dat de hinder voor mens en milieu binnen aanvaardbare perken zou kunnen blijven.

Dit volstreekte stilzitten van de exploitant werd trouwens ook opgemerkt door het studiebureau ENVISA, dat in opdracht van de rechtbank een verslag heeft opgemaakt van de situatie. ENVISA kwam in 2022 tot het volgende besluit:

*“Zoals vastgelegd in recent gepubliceerde milieurapporten (2017, 2018) van de luchthaven, zijn er veel milieu-initiatieven en acties waar de luchthaven terecht trots op kan zijn. Men zou kunnen concluderen dat, **door te concentreren op duurzaamheid, maar bijna de kwestie van de geluidsbelasting te omzeilen en het negeren van de risico's die ontstaan door het wanbeheer (of het gebrek aan beheer) hiervan de luchthaven zichzelf niet op een duurzame manier beheert.** Wij raden de luchthaven aan het voortouw te nemen bij het beheer van de problemen die het gevolg zijn van het lawaai dat wordt veroorzaakt door de vliegtuigen die opstijgen en landen op hun luchthaven. Hoewel skeyes en de federale regering het beheer van de activiteiten in de luchtvaart effectief op zich nemen, zou het in het eigen belang van de luchthaven zijn om het probleem proactiever aan te pakken. **Het is heel goed denkbaar dat***

³³ Project-MER, p. 6-128.

³⁴ Verordening nr. 598/2014 van het Europees parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG, overweging nr. 3.

³⁵ *Bijvoorbeeld* voorzag het originele artikel 43, § 2 B. VI. Reg. van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (“*Vlarem I*”) al in de verplichting voor de exploitant om steeds de nodige maatregelen te treffen om schade en hinder te voorkomen, zelfs los van de verleende vergunning.

de regionale politieke bescherming die zij nu geniet, niet eeuwig zal duren en dat zij vroeg of laat verantwoordelijk zal worden gehouden voor de milieueffecten die haar activiteiten hebben.

*Een deel van de reflectie die de luchthaven in het kader van de duurzaamheid moet overwegen, moet gaan over het soort activiteiten dat zij in de toekomst denkt te ontwikkelen en hoe deze in overeenstemming moeten zijn met het karakter van de luchthaven, met name rekening houdend met de nabijheid van dichtbevolkte gebieden. **Wij geloven niet dat de nachtactiviteiten coherent zijn met deze luchthaven. Het elimineren of aanzienlijk verminderen van de nachtelijke activiteiten in de loop van de tijd, zou naar onze mening een belangrijke bijdrage leveren aan het herstel van het vertrouwen en respect tussen de luchthaven en de omringende gemeenschap. Veel luchthavens in Europa met een vergelijkbaar karakter, verbieden nachtvluchten volledig. Er is veel gelegenheid om een uitstekend bedrijf te ontwikkelen op basis van de vraag naar toegang tot de Belgische en EU-hoofdstad. Uiteindelijk is dit echter een politieke beslissing.***

De infrastructuur van de luchthaven kan worden verbeterd om het vertrek en de aankomst op de luchthaven geluidsvriendelijker te maken. Waarom worden deze investeringen niet gedaan? (In vergelijking met aanzienlijke investeringen in commerciële verkooppunten op de luchthaven bijvoorbeeld). Infrastructuurwijzigingen in de start- en landingsbanen, zoals de aanleg van meer taxibanen en de installatie van nieuw materieel, zouden leiden tot meer flexibiliteit in het omgaan met de vraag van het verkeer, het aanpassen aan alle weersomstandigheden, het verhogen van de capaciteit en de veiligheid en het verminderen van de geluidsoverlast.

Hoewel de luchthaven/skeyes beschikt over een geavanceerd geluids- en routebeheersysteem, wordt dit niet ten volle benut. Er zou veel meer kunnen worden gedaan, zoals het volgen van gevlogen trajecten (ten opzichte van de geplande) en het monitoren van de daaruit voortvloeiende geluidsniveaus.

Er moeten zinvolle prestatie-indicatoren voor de geluidsbelasting worden ontwikkeld en doelstellingen voor toekomstige verbeteringen worden vastgesteld.”³⁶ (Eigen benadrukking)

Een van de zaken die inderdaad zou kunnen onderzocht worden, is of het aanpassen van de luchthaveninfrastructuur, *bijvoorbeeld* door het aanpassen en/of uitbreiden van de landingsbanen (en/of taxistroken), niet tot verbetering zou kunnen leiden. Uit bovenstaand citaat blijkt alvast dat het studie bureau ENVISA daar alvast een mogelijk deel van de oplossing ziet.

Ook elders in de studie gaf ENVISA reeds als onafhankelijk advies:

“Het vliegveld heeft beperkingen in de infrastructuurcapaciteit die verhinderen dat momenteel op BRU-luchthaven een volledig geoptimaliseerd geluidsverdelingssysteem wordt ingevoerd, bijvoorbeeld de korte oversteekbaan en de parallelle taxibanen, met name op de piste 25L voor de vertrekkers. Het oplossen van deze tekortkomingen kan mogelijkheden bieden voor een grotere flexibiliteit in de configuraties en om het aantal overvlogen mensen te verminderen.”

Zoals hoger al mocht blijken, is een zeer aanzienlijk deel van het aantal vluchten boven onze Gemeente het gevolg van opstijgende vluchten vanop baan 25R die een korte bocht naar links nemen. Uit de studie

³⁶ Verslag Envisa hoofdstuk 2, p. 225-226. Deze studie is beschikbaar via <https://mobilit.belgium.be/nl/publications>, zoekterm “Envisa”.

van ENVISA blijkt dat het aantal vluchten dat op deze wijze vertrekt hoger ligt door het ontbreken van een volwaardige taxibaan bij de baan 25L:

“In de huidige lay-out van het vliegveld heeft RWY 25L geen volledige parallelle taxibaan. Dit vereist dat vliegtuigen die vertrekken vanaf baan 25L een U-bocht moeten maken op de baan tot aan de startpositie. Dit verhoogt de bezettingsgraad van de start- en landingsbanen, vermindert de capaciteit van de start- en landingsbanen en verhoogt de vertragingen. Daarnaast kan ook het terug taxiën een veiligheidsprobleem zijn, met name bij slechte zichtbaarheid. Bijgevolg wordt baan 25L over het algemeen niet gebruikt door vertrekkende vliegtuigen. Dit leidt tot een hogere concentratie van vertrekkende vliegtuigen op RWY 25R, inclusief de vliegtuigen die in zuidelijke richting vertrekken. In deze operationele configuratie biedt RWY 25L vooral plaats aan aankomende vliegtuigen.”³⁷

Ook verder in de studie wordt herhaald dat infrastructurele ingrepen wél degelijk een belangrijke impact zouden kunnen hebben op de totale geluidslast:

“In het algemeen worden de activiteiten naar het westen toe aanzienlijk beperkt door de obstakels in de nabijheid en dichtbevolkte gebieden. In het meest recente masterplan worden toekomstige ontwikkelingen voorgesteld, waaronder de aanleg van een volledige parallelle taxibaan voor RWY 07R/25L. Deze verlenging van de taxibaan zou het vertrek vanaf RWY 25L vergemakkelijken en zou de luchtverkeersleiding in staat stellen het vertrekkende verkeer actief over beide banen te verdelen. Een ander ontwikkelingsalternatief dat in het masterplan wordt beschreven, is de uitbreiding van RWY 07R/25L naar het noordoosten. In combinatie met de volledige parallelle taxibaan zouden vliegtuigen die naar het zuidoosten vertrekken, eerder aan de bocht naar links kunnen beginnen en de obstakels en dichtbevolkte gebieden eerder kunnen ontwijken. Het gebruik van PRS zou vliegtuigen ook in staat stellen om precieze bochten te maken over gedefinieerde vliegroutes, inclusief draaipaden. De verhoogde precisie van de PBN-procedures zou de concentratie van de vliegroutes zeker verhogen. Er zouden echter meer routes kunnen worden ontwikkeld en vertrekkende vliegtuigen zouden actief kunnen worden gespreid over de verschillende vertrekkende routes om een aantal van de gebieden die te maken hebben met vliegtuiglawaai te ontlasten.”³⁸

Die infrastructuur is bij uitstek iets wat de exploitant zelf in de hand heeft. Het is zelfs de vaste strategie van de exploitant om de zaken voor te stellen alsof hij enkel de grondinfrastructuur beheert en geen enkele verantwoordelijkheid draagt voor het geluid van het luchtverkeer. De onjuistheid van dat laatste werd hoger al aangetoond.

Nog schrijnender evenwel is dat zelfs op het punt waar de exploitant zijn bevoegdheid wél erkent, ook gewoon niets ondernomen wordt.

Nochtans weet hij zeer goed dat *“de gebruikte baan een rol [speelt]”*³⁹. Het is ongetwijfeld zo dat de aanpassing van infrastructuur een impact zou kunnen hebben op het geluid, ook in de lucht, bijvoorbeeld doordat andere vliegroutes (meer) kunnen gebruikt worden.

De aanvrager weigert echter pertinent dit nog maar te onderzoeken.

³⁷ Verslag Envisa hoofdstuk 2, p. 214. Deze studie is beschikbaar via <https://mobilit.belgium.be/nl/publications> , zoekterm “Envisa”.

³⁸ Verslag Envisa hoofdstuk 2, p. 215. Deze studie is beschikbaar via <https://mobilit.belgium.be/nl/publications> , zoekterm “Envisa”.

³⁹ Addendum E5bis geluid, p. 4-5.

In het alternatievenonderzoek dat bij het project-MER hoort, worden zowat alle mogelijke alternatieven onbesproken gelaten, zagezegd omdat deze niet in overeenstemming zijn met de doelstelling van het project. Die doelstelling aanziet men dan echter als het gewoon op dezelfde wijze blijven exploiteren, zagezegd omdat men dit overeenkomstig zijn licentie verplicht is.⁴⁰ Het niet respecteren van de eigen milieuzorgplicht is nochtans een milieumisdrijf, strafbaar gesteld op grond van artikel 16.6.1, § 1 DABM.

Het is evident dat mijn zich niet contractueel kan verbinden tot het uitvoeren of handhaven van dergelijke misdrijven. Dit nog daargelaten het feit dat die licentie natuurlijk in kwantitatieve verplichtingen voorziet, maar evident niet belet dat men alles beter zou organiseren.

Ook elk uitvoeringsalternatief weigert men te onderzoeken, zagezegd omdat de luchthaven nu eenmaal moet voldoen aan de veiligheidsvoorschriften van internationale regelgeving.

“Een uitvoeringsalternatief is een alternatief dat slechts van het basisalternatief verschilt door de manier waarop het wordt uitgevoerd. Een inrichtingsalternatief is een alternatief dat erin bestaat binnen eenzelfde projectgebied een andere (ruimtelijke) configuratie van dezelfde bouwstenen te voorzien.

Er worden momenteel vanuit het projectvoornemen geen uitvoerings- of inrichtingsalternatieven naar voren gebracht. Het afbouwen van het aantal vluchten is geen doelstelling op zich, noch vanuit het huidige beleid, noch vanuit de doelstelling van het projectvoornemen. Dergelijk scenario wordt dan ook niet als een uitvoeringsalternatief beschouwd. Het inperken van de schaal en omvang van het project, zowel ruimtelijk als naar exploitatiekenmerken wordt niet beschouwd als een redelijk alternatief dat beantwoordt aan de doelstelling van het project. In de doelstelling van het project wordt gerefereerd naar de reglementaire vereisten van het ‘licentie-KB’, waarbij in verschillende artikels voorwaarden met betrekking tot de schaal en omvang zijn opgenomen, o.a. artikel 11 §1 en artikel 24.

Naar aanleiding van het effectenonderzoek, kunnen bij het formuleren van maatregelen of aanbevelingen wel bijstellingen aan de uitvoering van het project/inrichting van de projectsite mogelijk zijn, voor zover deze betrekking hebben op de scope van de vergunningsaanvraag.

Het structureel herinrichten van de luchthavensite wordt niet beschouwd als een redelijk haalbaar alternatief. Het luchtvaartterrein is op dergelijke wijze ingericht om in overeenstemming te zijn met veiligheidsvoorschriften van de ICAO- en EASA-regelgeving.

“1. Taxiwegen: de taxiwegen zijn parallel langs de runway aangelegd, rekening houdende met onderlinge veilige afstanden en de dimensies van de vliegtuigen (vb. bij het keren). Hetzelfde geldt voor de voor de turnpads en de dienstwegen, die parallel langs of haaks op de taxiwegen zijn aangelegd. Alle infrastructuur werd aangelegd conform de geldende internationale regelgeving (EASA). Deze schrijven expliciet de vereiste afstanden tussen startbaan & taxiweg voor, dimensionering van turnpads

2. Aprons: de aprons zijn aangelegd op een locatie met de meest efficiënte situering voor de ontsluiting via het luchthavengebouw. Daarnaast moest een locatie gezocht worden met voldoende ruimte, rekening houdende met de runway, aanwezige gebouwen, turnpads en dienstwegen. De grootte van de aprons werd andermaal vastgelegd door internationale regelgeving in kader van de luchtvaartveiligheid.

⁴⁰ Project-MER – Projectbeschrijving en algemene delen, p. 115.

3. Infrastructuren zoals de-icing en kerosine: Deze infrastructuur werd voorzien daar waar deze nodig is.”

*Gezien zo optimaal mogelijk rekening werd gehouden met een efficiënte inplanting van de infrastructuurwerken en gezien de internationale regelgeving ter zake, worden alternatieven die een andere inrichting voorstellen niet redelijk geacht. **Dit neemt niet weg dat er optimalisatie-ingrepen uitgevoerd kunnen worden.***

*Bij het ontwikkelen van het aangepaste realistisch toekomstscenario door BAC, is ook **vertrokken vanuit het streefdoel dat er bij de geluidscontouren in de mate van het mogelijke minstens geen uitbreiding optreedt ten opzichte van de huidige situatie.***

Specifiek voor dit dossier wordt herhaald dat de keuze van vluchtroutes en de verdeling van het baangebruik vastgelegd wordt door middel van federale regelgeving. In kader van dit MER, wat handelt over de hernieuwing van een vergunning op Vlaams niveau, kunnen er derhalve geen alternatieven terzake naar voren worden gebracht.”⁴¹ (Eigen benadrukking)

Het is uiteraard weinig ernstig te beweren dat de huidige configuratie van de luchthaven de enig juridisch mogelijke zou zijn omwille van internationale eisen. Zo licht de exploitant niet toe waarom de verruiming van bepaalde taxibanen er niet voor zou kunnen zorgen dat andere landingsbanen niet meer zouden kunnen gebruikt worden, waardoor er *bijvoorbeeld* minder vliegtuigen over Sint-Pieters-Woluwe (en in het algemeen dus minder over dichtbevolkte gebieden) zouden moeten vliegen. Zoals in het volgend randnummer zal blijken, plant de exploitant overigens nog heel wat ingrepen, alleen lijken die ingrepen uitsluitend economisch gemotiveerd. Aanpassingen zijn dus wel degelijk denkbaar.

Overigens hoeft het niet altijd om ingrijpende werkzaamheden te gaan. Ook de concrete uitrusting van de landingsbanen heeft een impact op het gebruik ervan. Zo is het zo dat de landingsbaan 01 uitgerust is met ILS (“Instrument Landing System”), wat het gebruik ervan in de hand werkt.⁴² Zo zou ook de landingsbaan 07 kunnen uitgerust worden met zo’n systeem, zodat deze landingsbaan ook kan gebruikt worden in al die situaties waarin dit aangewezen is (voor zover wij hebben begrepen, hangt dit onder meer af van de graad van zichtbaarheid waarover de piloten beschikken). Zo kan het overmatige (zeer hinderlijke en risicovolle) gebruik van baan 01 worden teruggeschroefd.

De doodoener dat het de federale overheid bevoegd is voor het vastleggen van de vluchtroutes, negeert aldus de evidentie dat de (variatie aan) mogelijke vluchtroutes ook bepaald worden door de infrastructuur aan de grond.

Het alternatievenonderzoek in het project-MER werd dan ook niet naar behoren uitgevoerd. Dit is des te stuitender, nu ENVISA er ook al op diende te wijzen dat er door de exploitant gewoon geen aandacht hiernaar gaat, terwijl er wel budget is voor *“aanzienlijke investeringen in commerciële verkooppunten op de luchthaven”*.⁴³

5. Wel vermeldt het project-MER een aantal mogelijke *“optimalisatie-ingrepen”*. Het gaat daarbij om een waslijst van mogelijke wijzigingen aan de infrastructuur.⁴⁴ Wat er dan precies zal geoptimaliseerd worden, is weinig duidelijk. Het lijkt eerder te gaan om het optimaliseren (lees: uitbreiden) van de capaciteit van de luchthaven. Alleszins blijkt niet dat de exploitant deze ingrepen zou plannen om een

⁴¹ Project-MER – Projectbeschrijving en algemene delen, p. 115-116.

⁴² Verslag Envisa hoofdstuk 3, p. 53. Deze studie is beschikbaar via <https://mobilit.belgium.be/nl/publications> , zoekterm “Envisa”.

⁴³ Verslag Envisa hoofdstuk 2, p. 225. Deze studie is beschikbaar via <https://mobilit.belgium.be/nl/publications> , zoekterm “Envisa”.

⁴⁴ Project-MER, project-beschrijving en algemene delen, p. 94-102.

beter geluidsklimaat na te streven of ervoor te zorgen dat het aantal risicovolle landingen (vb. op de baan 01) zou kunnen afnemen.

Bovendien zijn al die wijzigingen slechts indicatief weergegeven, zonder enig engagement om daadwerkelijk bepaalde zaken uit te voeren.

Sommige van die wijzigingen lijken zelfs eerder van aard de hinder te verhogen, zoals *bijvoorbeeld* het toevoegen van een “*Rapid Exit Taxiway (RET) op start- en landingsbaan 01/19*”.⁴⁵ Dat moet er dan toe leiden dat de landingsbaan 01 sneller vrijgemaakt kan worden en dus de capaciteit ervan doen toenemen. Hoger mocht al blijken dat het gebruik van die landingsbaan niet alleen veel meer veiligheidsrisico's inhoudt, maar ook voor een zeer aanzienlijke geluidshinder zorgt. Door de andere wijze van landen op deze baan, is de impact van het gebruik van die baan op het geluidsniveau net hoger, nog daargelaten het feit dat op die wijze ook zeer dichtbevolkte gebieden (waaronder het grondgebied van Sint-Pieters-Woluwe) wordt overvlogen (*supra*).

Uit de aanvraag blijkt aldus zeer duidelijk dat er zeker héél wat ingrepen aan de infrastructuur mogelijk zijn. Alleen onderzoekt de exploitant niet ten gronde en al helemaal niet vanuit de bekommernis om na te gaan of er geen manieren zijn om de hinder en risico's van de exploitatie verder te reduceren. Hij blijft er zich toe beperken om zich volledig onbevoegd te verklaren voor het vaststellen van de vliegroutes, terwijl hij door zijn nalaten evident het aantal mogelijke oplossingen verkleint.

Wel is men ambitieus als het gaat om het realiseren van een “*Airport Business District*”.⁴⁶ De vaststellingen uit het rapport van ENVISA, dat de exploitant kennelijk graag investeert in economisch winstgevendende activiteiten en alle investeringen die het geluidsklimaat zouden kunnen verbeteren links laat liggen, blijven dus ook in deze aanvraag overeind.

6. Ook andere denkbare maatregelen, zoals bijvoorbeeld het afbouwen of zelfs volledig stopzetten van het aanbod aan nachtvluchten, wordt door de exploitant niet eens bekeken of onderzocht als uitvoeringsalternatief. Nochtans blijkt uit een recente studie uitgevoerd in opdracht van de Bond Beter Leefmilieu dat dit mogelijk zou zijn, zelfs zonder grote impact op de tewerkstelling (een element dat de exploitant ook graag aandraagt om de overheden de lust te ontnemen om daadwerkelijk iets te doen aan het geluidsprobleem).⁴⁷

7. Vervolgens komt in bovenstaand citaat uit het project-MER ook een tweede belangrijke denkfout van de exploitant naar voren: alles zou in orde zijn en er zou ook niet te veel moeten gekeken naar andere alternatieven, aangezien het gewoon de bedoeling zou zijn om niet méér hinder te hebben dan vandaag.

De exploitant gaat dus kennelijk uit van een bepaald “*verworven recht*” op de hoeveelheid hinder die hij op vandaag veroorzaakt. Meer nog, de geluidswinst die modernere toestellen met zich mee zouden moeten brengen, zou men dan graag opsouperen door het verhogen van het passagiers- en cargovervoer.

Het gehele aanvraagdossier is doorspekt van die redenering. Bemerkt ook de laconieke wijze waarop de aanvrager omgaat met deze hinder:

*“De wijziging in de contouren voor Lden voor het **luchtgeluid** zal in 2032 geen impact hebben op het aantal potentieel sterk gehinderden zelfs als er rekening gehouden wordt met*

⁴⁵ Project-MER, project-beschrijving en algemene delen, p. 95.

⁴⁶ Project-MER, project-beschrijving en algemene delen, p. 102.

⁴⁷ <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/400-miljoen-gezondheidswinst-en-geen-jobverlies-nieuwe-studie-wijst-op-enorme-baten-van> .

bevolkingstoename. Er is zelfs een beperkte afname. De totale oppervlakte onder de 55 dB(A) contour voor Lden is kleiner dan in 2019. Hierdoor zal het aantal potentieel sterk gehinderden beperkt afnemen volgens de formule die in VLAREM wordt gehanteerd. Uiteraard blijven er zeker een aantal potentieel sterk gehinderden, maar er is geen verschil t.o.v. het effect in de huidige situatie versus de toekomsituatie zelfs al wordt er rekening gehouden met een bevolkingstoename.”⁴⁸

Een dergelijke redenering tart alle verbeelding.

Het is de totale negatie van de eigen verplichting om de hinder binnen de perken te houden én de verplichting van de vergunningverlenende overheid om de vergunning te weigeren als er sprake is van onaanvaardbare risico's of hinder.

Bovendien kan het feit dat er reeds bestaande hinder en risico's zouden zijn, op geen enkele wijze een nieuwe vergunningverlening verantwoorden:

“Opdat een beslissing omtrent het verlenen van een milieuvergunning afdoende gemotiveerd zou zijn, is vereist dat uit de opgegeven motieven blijkt dat de vergunningverlenende overheid tot haar beslissing is gekomen op grond van een concrete evaluatie van de specifieke kenmerken van de inrichting en de gevolgen ervan op de onmiddellijke omgeving. Meer bepaald dient uit de motivering van het vergunningsbesluit afdoende te blijken dat de vergunningverlenende overheid van oordeel is dat de te verwachten hinder van de inrichting tot een voor de omgeving aanvaardbaar niveau kan worden beperkt.

Dit geldt ook wanneer vergunning wordt verleend voor de verandering van een bestaand, vergund bedrijf.

Te dezen dient te worden vastgesteld dat het cruciale motief om de gevraagde vergunning te verlenen bestaat uit de overweging dat de "toestand na verandering van het bedrijf (...) minder hinder voor de mens en het leefmilieu zal veroorzaken dan de exploitatie onder haar huidige vorm".

*Daargelaten de vraag of de concrete omstandigheden van de zaak en de feitelijke gegevens van het aanvraagdossier zulke conclusie effectief kunnen wettigen, **impliceert de loutere vaststelling dat de inrichting na verandering minder hinder zal veroorzaken nog niet dat die verminderde hinder ook beperkt blijft tot voor de omgeving aanvaardbare proporties.***⁴⁹

Dat er nu al een werkelijk overmatige impact is op de omgeving én op de gezondheid van de omwonenden, kan door niemand worden betwist. Ook in het geluidsactieplan van 2021 wordt erkend dat er *“nog steeds inwoners [worden] blootgesteld aan geluidsniveaus boven de drempels waarboven aanzienlijke negatieve gezondheidseffecten kunnen optreden”*.⁵⁰ Bekend is ook de studie van de Bond Beter Leefmilieu, die liet becijferen dat de gezondheidsschade voor de omgeving oploopt tot jaarlijks meer dan 1 miljard euro.⁵¹ Al bij de hernieuwing in 2004 wees de Afdeling Preventieve en Sociale

⁴⁸ Addendum E5bis geluid, p. 6.

⁴⁹ RvS Mertens, nr. 148.824, 13 september 2005.

⁵⁰ Geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal OKTOBER 2021 – JUNI 2024, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 15 oktober 2021, p. 78.

⁵¹ Geraadpleegd via: <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/meer-dan-1-miljard-euro-gezondheidsschade-door-vliegtuiglawaai-zaventem> .

Gezondheidszorg trouwens ook al op de enorme impact op de gezondheid, niet in het minst door de vele nachtvluchten.⁵²

Zoals hoger mocht blijken, diende uw Regering in het Geluidsactieplan 2021 trouwens vast te stellen dat de impact van dit geluid op de omwonenden meer dan dubbel zo ernstig was dan eerst gedacht, gelet op recentere wetenschappelijke inzichten (*supra*). Spijts die nieuwe inzichten zou de exploitant hier graag verder mee doorgaan.

Ook van andere risico's is er duidelijk sprake. Zoals hoger al mocht blijken, wordt er nu al overmatig veel geland op de landingsbaan 01, terwijl dat om veiligheidsredenen zou moeten vermeden worden. Van aanzienlijke risico's is dus wel degelijk sprake. Toch wordt niet eens bekeken of de luchthaveninfrastructuur zou kunnen worden aangepast om die risico's te verminderen. Men betreft het zelfs niet eens in de milieu-effectenbeoordeling, laat staan dat de aanvraag in enige ingreep voorziet (integendeel: men wil kennelijk in de toekomst de capaciteit van die baan zelfs verhogen, *supra*).

Tot slot is het zeker niet zo dat de algemene tendens naar minder hinder in 2032 zo eenduidig is als de exploitant laat uitschijnen. Ook hier weer blijkt dat er zich grote verschillen voordoen, waarbij onze Gemeente overigens opnieuw zelden beter af zal zijn.⁵³ Een echte verbetering tegen 2032 moeten de inwoners van Sint-Pieters-Woluwe kennelijk niet verwachten.⁵⁴

Uw Ambt kan de aanzienlijke hinder en risico's aldus zeker niet negeren om de enkele reden dat deze op vandaag reeds aanwezig zijn, laat staan dat uw Ambt zou moeten toelaten dat de exploitant hier eigenlijk niets aan doet, meer nog, dat hij zinnens is de verbeteringen die zouden kunnen optreden door stillere vliegtuigen, teniet te doen door aanzienlijke uitbreidingen in personen- en vrachtverkeer.

8. Niemand zal betwisten dat de internrechtelijk zeer versnipperde bevoegdheidsregeling én de invloed van Europeesrechtelijke elementen de situatie bijzonder complex maken. Uw Regering heeft in het Geluidsactieplan 2021 zelfs moeten erkennen dat een behoorlijke beheersing van de geluidshinder eigenlijk de samenwerking van alle overheden vereist, samenwerking die er op vandaag echter kennelijk (nog) niet is.⁵⁵

Niettemin moet vastgesteld worden dat ook de exploitant de nodige verplichtingen heeft, verplichtingen die hij volstrekt niet nakomt (en kennelijk ook niet wil nakomen).

Bovendien blijkt dat de hinder blijft én dat die hinder zelfs veel ernstiger is dan eerst gedacht.⁵⁶

Hetzelfde geldt overigens voor andere risico's. Uit het project-MER blijkt bijvoorbeeld ook dat het vliegverkeer een significant negatief effect heeft voor maar liefst 750.000 inwoners wat het aspect gezondheid betreft.⁵⁷

In die omstandigheden kan uw Ambt onmogelijk een vergunning verlenen om een dergelijke exploitatie verder te zetten, nu zelfs voor onbepaalde duur.

⁵² M.B. van 30 december 2004 houdende de hervergunning, p. 41 e.v.

⁵³ Zie bijvoorbeeld project-MER, p. 6-105 e.v. .

⁵⁴ Zie bijvoorbeeld p. 6-95 van het project-MER, waaruit duidelijk blijkt dat de contouren tussen 2019 versus 2032 voor Sint-Pieters-Woluwe geen wezenlijk verschil zullen maken.

⁵⁵ Geluidsactieplan 2021, p. 78.

⁵⁶ Zie hierboven inzake het Geluidsactieplan 2021.

⁵⁷ Project-MER, p. 13-67.

De vaststelling dat de hinder en risico's immers niet tot redelijke proporties kunnen worden herleid – wat ook de reden moge zijn voor die onmogelijkheid – belet uw Ambt immers om een nieuwe vergunning af te leveren.

9. Aan dit alles kan overigens nog het volgende worden toegevoegd.

Reeds in diverse rechterlijke uitspraken werd vastgesteld dat piste 01 dermate wordt gebruikt dat het leidt tot een overschrijding van de geluidsnormen op het grondgebied van onze Gemeente. In diverse rechterlijke uitspraken werd vastgesteld dat deze periodes van overschrijding van de geluidsnormen aanzienlijke schade aan het milieu veroorzaken, in die zin dat het leidt tot geluidshinder die een aanzienlijke impact heeft op de omwonenden van de luchtcorridor met betrekking tot piste 01/19 (waaronder voornamelijk de inwoners van onze Gemeente).

Daarnaast werd reeds in diverse rechterlijke uitspraken vastgesteld dat het huidige gebruik van diverse vluchtroutes talrijke overtredingen van het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer⁵⁸ (hierna: "**Besluit Brussel 1999**") genereert, waarvan de grenswaarden in overeenstemming zijn met de aanbevelingen van de WGO. Het is immers het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest dat bevoegd is om de geluidsnormen vast te leggen voor wat betreft het eigen grondgebied (net zoals ook het Vlaamse Gewest hiervoor bevoegd is voor het eigen grondgebied). De belangrijkste rechterlijke uitspraken treft u als bijlage bij dit bezwaar.

Er werd ook reeds vastgesteld dat de aanbevelingen van de WGO het belang benadrukken van een rustige nacht van 8 uur. Daarnaast werd in diverse rechterlijke uitspraken vastgesteld dat om het milieu te beschermen, en dus ook de gezondheid van de mensen die onder luchtroutes wonen, het noodzakelijk is om rekening te houden met de hinder die omwonenden 's nachts gedurende 8 uur ondervinden, rekening houdend met het feit dat de nacht een kwetsbare periode is wat betreft de impact van lawaai op de gezondheid. Tenslotte werd vastgesteld dat het huidige gebruik van landingsbanen en vluchtroutes leidt tot een belangrijke impact op de nachtrust en, bijgevolg, dat er een schending is van artikel 2 van het Besluit Brussel 1999.

Diverse rechterlijke uitspraken stellen vast dat het overschrijden van de normen van het Besluit Brussel 1999 tijdens de periode 23.00-7.00 uur aanzienlijke schade veroorzaakt aan het milieu, omdat het leidt tot geluidsoverlast die een aanzienlijke impact heeft op mensen die onder de luchtcorridors wonen die tijdens deze periode worden gebruikt. De schade aan het milieu is des te groter omdat het de slaap van de bewoners beïnvloedt. Het bestaan van geluidsoverlast vormt een duidelijke inbreuk op artikel 2 van het Besluit Brussel 1999.

De Belgische Staat werd dan ook reeds veroordeeld een einde te maken aan de duidelijke inbreuken op het Besluit Brussel 1999 die het gevolg zijn van het gebruik van de Kanaalroute, door de gebruiksvoorwaarden van de Kanaalroute te wijzigen, onder meer voor de periode van 23 uur tot 7 uur.

De Belgische Staat werd tevens veroordeeld een einde te maken aan de manifeste inbreuken op het Besluit Brussel 1999 die het gevolg zijn van het gebruik, in de periode van 23.00 uur tot 7.00 uur, van de Ringroute en de vluchtroute gebruikt voor landingen op baan 01, door hun gebruiksvoorwaarden in die periode te wijzigen.

De Belgische Staat werd ook reeds veroordeeld tot het meedelen van de operationele maatregelen die hij van plan is te nemen om de gevolgen van de geluidshinder zo snel mogelijk te beperken, en het

⁵⁸ BS 11 augustus 1999.

tijdsbestek waarbinnen hij deze maatregelen wil uitvoeren, waarbij de Belgische Staat verplicht is om alle redelijke maatregelen te nemen om deze maatregelen tegen de aangekondigde data uit te voeren.

Echter, deze veroordelingen worden door de Belgische Staat compleet genegeerd. Immers, de Belgische Staat heeft geen enkele maatregel genomen om het probleem van de geluidsoverlast aan te pakken, aangezien zij de daartoe opgelegde dwangsommen (die nochtans aanzienlijke sommen inhouden) zonder voorbehoud heeft betaald.

Daarnaast werd de Belgische Staat ook reeds veroordeeld tot het verrichten van een studie naar de gevolgen van de exploitatie van de luchthaven voor het milieu wat de geluidshinder betreft. Het doel van deze effectstudie is een wetenschappelijke, onafhankelijke en transparante beoordeling van de huidige activiteiten van de luchthaven en de toepassing van alle luchtvaartvoorschriften en -procedures (veiligheidsmaatregelen, ...), exploitatiebeperkingen, vliegroutes en hun gebruiksvoorwaarden (windnormen ...) met betrekking tot de veroorzaakte geluidsoverlast.

Deze studie is ondertussen ook reeds beschikbaar (het betreft de hiervoor aangehaalde ENVISA-studie). Uit deze studie blijkt, zoals hiervoor reeds uiteengezet, dat het aanpassen van de luchthaveninfrastructuur, *bijvoorbeeld* door het aanpassen en/of uitbreiden van de landingsbanen (en/of taxistroken) een belangrijke impact zouden kunnen hebben op de totale geluidsoverlast.

Aldus dient vastgesteld te worden dat in diverse rechterlijke uitspraken reeds werd geoordeeld dat het huidige gebruik van bepaalde vliegroutes en het gebruik van piste 01 een aanzienlijke impact heeft op de nachtrust van de omwonenden (zoals de inwoners van onze Gemeente). Vermits uit de ENVISA-studie blijkt dat ook de infrastructuur een belangrijke impact heeft op de geluidsoverlast én aangezien de vergunningsaanvrager manifest heeft nagelaten om bepaalde alternatieven te onderzoeken om de geluidsoverlast te beperken, dient vastgesteld te worden dat uw Ambt niet anders kan dan de vergunning te weigeren.

Immers, zo oordeelde de Raad voor Vergunningsbetwistingen reeds dat het gezag van gewijsde van een rechterlijke uitspraak een determinerend weigeringsmotief is en volstaat om de gevraagde vergunning te weigeren.⁵⁹ Immers, er werd reeds met gezag van gewijsde vastgesteld dat het huidige gebruik van de luchthaven leidt tot inbreuken op de geluidsnormen op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De vraag in welke mate uw Ambt de vergunningsaanvraag moet toetsen aan die normen, is daarbij niet eens relevant, nu die normen verwijzen naar een bepaald aantal decibels die, zoals ook blijkt uit de standpunten van de WGO, bij overschrijding aanleiding geven tot geluidsoverlast en een gezondheidsimpact. Zoals hoger werd aangetoond dient uw Ambt de vergunning te weigeren wanneer deze voor onaanvaardbare hinder en risico's zorgt. Dat dit het geval is, staat op basis van deze rechterlijke uitspraken vast.

Uit voormelde beslissingen blijkt zonder meer dat hier een exploitatie in stand wordt gehouden die overmatige hinder produceert. Dat het in die rechterlijke uitspraken de Belgische Staat is die veroordeeld werd, neemt natuurlijk de (decretale) verantwoordelijkheid van de exploitant – die door zijn handelen het aantal mogelijke gunstige oplossingen zou kunnen doen toenemen – niet weg.

Overeenkomstig artikel 40 van de Grondwet worden de arresten en vonnissen in de naam des Konings ten uitvoer gelegd. Er geldt dus een medewerkingsplicht van het bestuur aan hetgeen de rechterlijke

⁵⁹ RvVb, nr. RvVb/A/2015/0062, 17 februari 2015.

macht heeft bevolen. Die medewerkingsplicht speelt ook wanneer de uitvoerende macht zich uitspreekt over vergunningen.⁶⁰

De bezwaarindieners ziet dan ook niet in op welke wijze uw Ambt een omgevingsvergunning kan afleveren die dergelijke onwettige exploitatie verder in stand houdt, zeker wanneer blijkt dat de exploitant werkelijk geen enkele moeite doet om hieraan te verhelpen.

De vergunning moet dan ook om alle bovenstaande redenen worden geweigerd.

II.2. Het Aangevraagde veroorzaakt een onaanvaarde hoeveelheid stikstofdepositie ten aanzien van de omliggende beschermde natuurgebieden

1. Het aspect stikstofdepositie wordt uitsluitend besproken in de Passende beoordeling en de Verscherpte natuurtoets.⁶¹

A. Passende beoordeling (Natura 2000)

1. Gelet op de verwachte stikstofuitstoot van het Aangevraagde, werd een passende beoordeling opgemaakt waarin de verwachte effecten van de aangevraagde exploitatie op de in de omgeving aanwezige Speciale Beschermingszones (SBZ's) worden geanalyseerd.⁶² De luchthaven is immers gelegen in de nabijheid van meerdere beschermde Natura 2000-gebieden.

Uit deze passende beoordeling blijkt dat het Aangevraagde vanuit de huidige exploitatie ten aanzien van meerdere beschermde gebieden problematische overschrijdingen van de kritische stikstofdepositiewaarden (KDW's) zal veroorzaken, m.n.:

- Een overschrijding van **5,01 – 10,00** van de KDW voor het beschermde deelgebied Floordambos;⁶³ en
- Een overschrijding van **1,01 – 5,00** van de KDW voor het beschermde deelgebied Plantsoenbos;⁶⁴ en
- Een overschrijding van **1,01 – 5,00** van de KDW voor het beschermde deelgebied Torfbroek;⁶⁵ en
- Een overschrijding van **1,01 – 5,00** van de KDW voor het beschermde deelgebied 6 Noord;⁶⁶ en
- Een overschrijding van **1,01 – 5,00** van de KDW voor het beschermde deelgebied Complex Hellebos;⁶⁷ en
- Een overschrijding van **1,01 – 5,00** van de KDW voor het beschermde deelgebied Zoniënwood Noord;⁶⁸ en
- Een overschrijding van **1,01 – 5,00** van de KDW voor het beschermde deelgebied 23.⁶⁹

⁶⁰ RvS Deputatie Oost-Vlaanderen, nr. 246.407, 17 december 2019, met noot : A. MAES, "Raad van State verfiert 'medewerkingsplicht van het bestuur' na herintroductie ervan door Raad voor Vergunningsbetwistingen", *T.R.O.S.* 2020, afl. 97, 43-53.

⁶¹ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-187.

⁶² MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-53 t.e.m. 10-172.

⁶³ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-96.

⁶⁴ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-94.

⁶⁵ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-95.

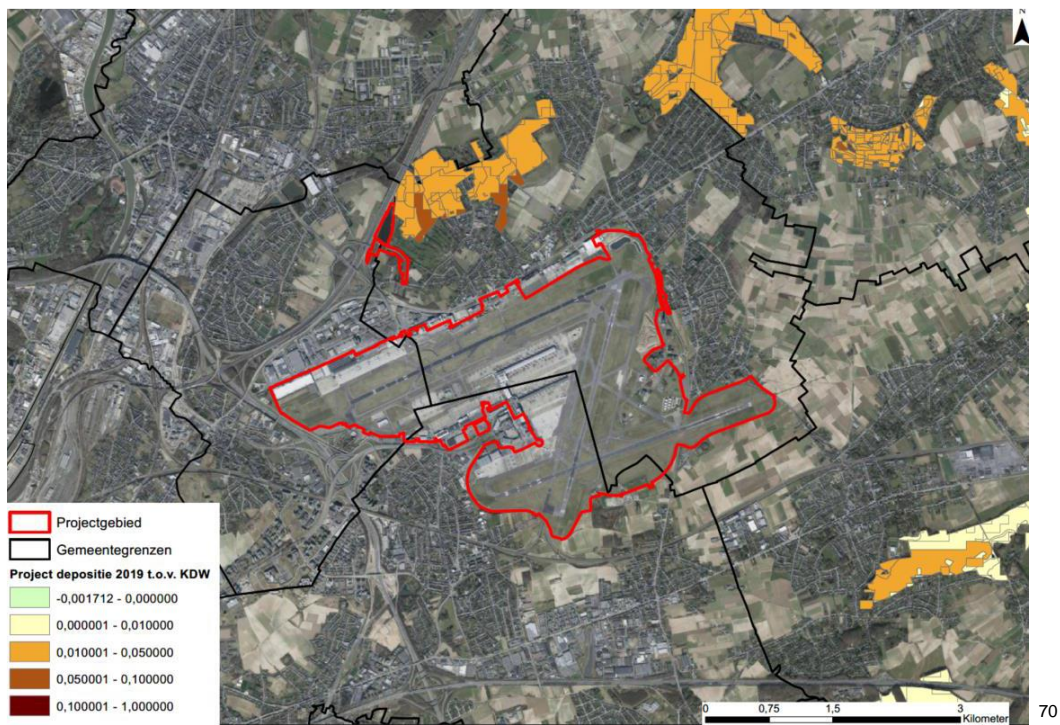
⁶⁶ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-96.

⁶⁷ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-97.

⁶⁸ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-100.

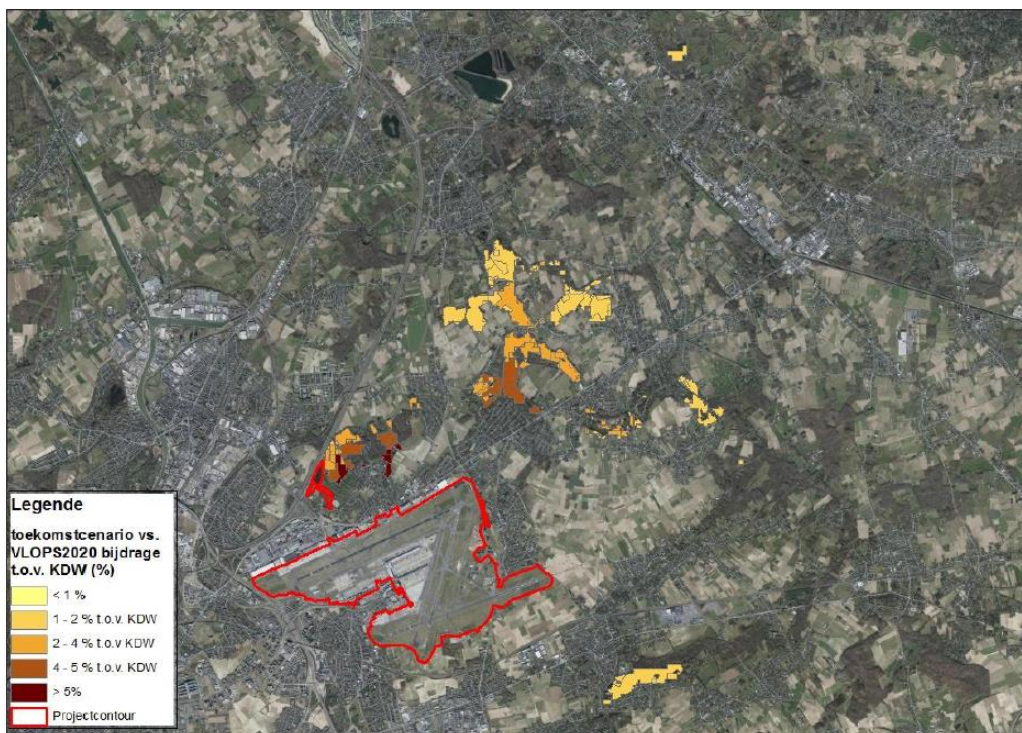
⁶⁹ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-105.

Grafisch ziet dit eruit als volgt, waarbij lichtoranje gebieden een overschrijding representeren tussen 1 en 5 % van het KDW, en donkeroranje gebieden een overschrijding tussen 5 en 10%:



Het projectvoornemen gaat echter uit van een toename van het aantal vliegbewegingen van 234.000 naar 240.000 per jaar in 2032, ten gevolge waarvan de verwachte stikstofdepositie afkomstig van de exploitatie van de luchthaven nog zal toenemen. De verwachte KDW-overschrijdingen ten gevolge van deze uitbreiding worden weergegeven op volgende kaart (waarbij voor de overschrijdingen van meer dan 5% niet langer een onderscheid in percentage wordt gemaakt):

⁷⁰ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-91.



71

Er wordt dan ook vastgesteld dat de exploitatie van de luchthaven een depositie van stikstof in meerdere omliggende Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De bijdrage van deze depositie tot de kritische depositiewaarden in de betrokken gebieden is relevant, gezien er een omvangrijke zone is waar de bijdrage van de exploitatie van de luchthaven meer dan 5% van de geldende kritische depositiewaarde bedraagt - waarvan meerdere percelen waar de bijdrage bijna 10% is⁷² - en vooral gezien de kritische depositiewaarden ook in heel veel gebieden overschreden wordt op de dag van vandaag.⁷³

Gelet op deze betekenisvolle overschrijding, dient het Aangevraagde zodoende conform 36ter, §4 van het Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu⁷⁴ (hierna: “**Decreet Natuurbehoud**”) te worden geweigerd. Dit artikel bepaalt immers als volgt:

“Art. 36ter.

*(...) § 4. De overheid die over een vergunningsaanvraag, een plan of programma moet beslissen, mag de vergunning slechts toestaan of het plan of programma slechts goedkeuren indien het plan of programma of de uitvoering van de activiteit geen **betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone kan veroorzaken**. De bevoegde overheid draagt er steeds zorg voor dat door het opleggen van voorwaarden er geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan ontstaan.”* (Eigen onderlijning en benadrukking)

2. Ondanks de significante overschrijdingen van de toepasselijke kritische depositiewaarden, concludeert de Aanvrager niettemin dat de verwachte emissies geen significante impact op de omliggende beschermde natuur zullen hebben.

⁷¹ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-107.

⁷² MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-114.

⁷³ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-171.

⁷⁴ BS 10 januari 1998.

Zij verwijst hiervoor naar de het Luchtbeleidsplan 2030 en bijkomende reductiemaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit in Vlaanderen:

“In deze passende beoordeling werd een evaluatie uitgevoerd van de mogelijke effecten van de stikstofdepositie van de luchthaven. De verschillende scenario’s zijn in beeld gebracht. Het toekomstscenario PAS-G8 vormt de basis van de effectbeoordeling.

In het toekomstscenario PAS- G8 uit het PAS – programma zijn er verschillende extra maatregelen (niet gerelateerd aan luchtvaart) opgenomen naar verdere afbouw van de stikstofuitstoot. Dit toekomstscenario PAS-G8 houdt ook rekening met de uitstoot van de luchtvaartsector, waarin een mogelijke groei van de luchtvaartsector meegerekend is. Het PAS houdt rekening met emissiereducties van het Luchtbeleidsplan 2030 en met bijkomende reductiemaatregelen.

(...)

Bijgevolg wordt, volgend uit het PAS-G8 en de hieruit gunstig beoordeelde passende beoordeling alsook het niet hypothekeren van de dalende trend naar 2030 cfr. PAS-G8, geoordeeld dat voorliggend dossier geen betekenisvol effect veroorzaakt op vlak van stikstof. De hernieuwing van de luchthaven volgens voorliggend dossier veroorzaakt geen betekenisvol effect en hypothekeert de instandhoudingsdoelstellingen niet.”⁷⁵

De Aanvrager beoordeelt de significantie van de verwachte stikstofdeposities van het Aangevraagde dus in het kader van het toekomstscenario PAS-G8 dat de Vlaamse Regering voor ogen heeft. Binnen dat scenario moet de stikstofuitstoot in Vlaanderen tegen 2030 ten gevolge van allerlei maatregelen, waaronder o.a. het Luchtbeleidsplan 2030, gedaald zijn. In dit scenario zal ook de achtergrondconcentratie in de beschermde gebieden rondom de luchthaven afnemen, waardoor de stikstofemissie van de luchthaven minder snel een overschrijding van de kritische depositiewaarden in deze gebieden zal teweegbrengen.

Deze werkwijze, waarbij de verwachte stikstofuitstoot van een te vergunnen project wordt beoordeeld tegen de achtergrond van dit toekomstscenario, schuift de Vlaamse Regering naar voren in haar PAS-programma. De Aanvrager verwijst dan ook naar dit PAS-programma, dat na juridische verankering beslist beleid zal uitmaken, om “met wetenschappelijke zekerheid” te kunnen concluderen dat zich geen risico op betekenisvolle aantasting zou kunnen voordoen door het Aangevraagde te vergunnen:

“Door de doorrekeningsoefening tot op detailniveau die in de PAS is uitgevoerd, kan bijgevolg met wetenschappelijke zekerheid worden uitgesloten dat bij de toepassing van de drempelwaarden en beoordelingskaders zich een risico op een betekenisvolle aantasting zou kunnen voordoen.

De (onderliggende onderbouwing, zoals gevalideerd in de Passende Beoordeling van de) PAS concludeert bovendien dat bij de toepassing van het G8-emissiereductiescenario (hetgeen o.a. de vertaling uitmaakt van het Luchtbeleidsplan 2030) en voor stationaire NOx-bronnen (het M8-scenario dat bijkomende milderende maatregelen bevat), de reeds structureel dalende trend voor NOx-uitstoot niet zal gehypothekeerd worden door de beoordelingskaders voor vergunningverlening. Door de maatregelen vervat in (i) het Luchtbeleidsplan (hetgeen reeds beslist beleid uitmaakt) en (ii) het emissiereductiescenario G8/M8 (dat bij de juridische verankering ervan beslist beleid zal uitmaken), is er bijgevolg zekerheid dat de PAS met de

⁷⁵ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-155 t.e.m. 10-156.

beoordelingskaders de (gebiedsspecifieke) dalende depositietrend niet zal hypothekeken en de PAS-doelstelling tegen 2030 zal gehaald worden.”⁷⁶

Omdat de bijkomende stikstofuitstoot van de luchthaven t.g.v. het toekomstscenario de vooropgestelde dalende trend tussen 2015-2030 niet hypothekeert, meent de Aanvrager dan ook te kunnen concluderen dat de bijdrage van de luchthaven t.o.v. de kritische depositiewaardes van de habitats in de omgeving niet betekenisvol zal zijn.

3. Bij deze redenering dient echter het navolgende te worden opgemerkt.

Men kan zich bij de beoordeling van de significantie van de negatieve effecten van een te vergunnen project maar baseren op een programmatische aanpak, indien de positieve effecten van de daarin voorziene maatregelen voldoende vaststaan.

Het Hof van Justitie oordeelde hieromtrent reeds, onder verwijzing naar eerdere rechtspraak, het navolgende:

“Dienaangaande moet worden vastgesteld dat het in strijd met de nuttige werking van artikel 6, leden 1 en 2, van de habitatrichtlijn zou zijn dat naar het effect van maatregelen die krachtens die bepalingen nodig zijn, kan worden verwezen om, voordat die maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, op grond van lid 3 van dat artikel een vergunning te verlenen voor een plan of project dat gevolgen heeft voor het betrokken gebied [zie in die zin arrest van 17 april 2018, Commissie/Polen (oerbos van Białowieża), C-441/17, EU:C:2018:255, punt 213].

Naar het positieve effect van de maatregelen die krachtens artikel 6, leden 1 en 2, van de habitatrichtlijn nodig zijn, kan ook niet worden verwezen om op grond van lid 3 van dat artikel een vergunning te verlenen voor projecten die nadelige gevolgen hebben voor beschermde gebieden.

(...)

Tevens is het vaste rechtspraak van het Hof dat alleen wanneer er voldoende zekerheid is dat een maatregel daadwerkelijk zal bijdragen aan het voorkomen van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied en de garantie behelst dat er geen redelijke twijfel bestaat dat het in geding zijnde plan of project de natuurlijke kenmerken van dat gebied niet zal aantasten, een dergelijke maatregel in aanmerking kan worden genomen bij de passende beoordeling als bedoeld in artikel 6, lid 3, van de habitatrichtlijn (zie in die zin arresten van 26 april 2017, Commissie/Duitsland, C-142/16, EU:C:2017:301, punt 38, en 25 juli 2018, Grace en Sweetman, C-164/17, EU:C:2018:593, punt 51).

In casu geeft de verwijzende rechter aan dat de aanpak van de stikstofproblematiek in het PAS is gericht op de daling van de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden en dat daartoe maatregelen die langdurig effect zullen hebben, worden getroffen in reeds door die problematiek getroffen gebieden, waarbij bepaalde maatregelen pas in de toekomst kunnen worden getroffen en andere maatregelen regelmatig moeten worden herhaald.

(...)

⁷⁶ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-75 tot 10.76.

Het is echter zo dat de toekomstige voordelen van dergelijke maatregelen niet mogen worden betrokken in de passende beoordeling van de gevolgen van een plan of project voor de betrokken gebieden als die voordelen niet vaststaan, met name omdat nog niet is uitgewerkt hoe de voordelen tot stand zullen worden gebracht of omdat het niveau van wetenschappelijke kennis het niet mogelijk maakt dat zij met zekerheid in kaart worden gebracht of gekwantificeerd.⁷⁷ (Eigen onderlijning en benadrukking)

Instandhoudingsmaatregelen in de zin van artikel 6, lid 1, van dat artikel, preventieve maatregelen in de zin van lid 2 van dat artikel, maatregelen die specifiek voor een programma worden getroffen, of zogenoemde autonome maatregelen, dus maatregelen die losstaan van dat programma, mogen bijgevolg niet worden betrokken in een passende beoordeling als bedoeld in lid 3 van dat artikel indien de verwachte voordelen van die maatregelen niet vaststaan ten tijde van die beoordeling.

Het is ook ten gevolge hiervan dat bijvoorbeeld in Nederland werd geoordeeld dat het door de regering voorziene PAS-programma niet als basis kan worden gebruikt om vergunningen te verlenen, omdat hiermee vooruit wordt gelopen op toekomstige positieve gevolgen van maatregelen voor beschermde natuurgebieden:

*“Ook als hiervoor zou zijn geconstateerd dat de verwachte voordelen van de PAS-bronmaatregelen met de vereiste zekerheid in kaart waren gebracht of gekwantificeerd, dan zouden daarmee de verwachte voordelen van de PAS-bronmaatregelen nog niet vaststaan. Het arrest van het Hof strekt er immers toe dat de PAS-bronmaatregelen resultaat moeten hebben gehad voordat de activiteiten die op basis van het PAS-beoordelingskader worden toegestaan negatieve gevolgen kunnen hebben voor de Natura 2000-gebieden (zie ook uitgangspunt 10). Er is met andere woorden ruimte voor toedeling van ontwikkelingsruimte die ontleend wordt aan de PAS-bronmaatregelen nadat de maatregelen zijn uitgevoerd en de emissiedaling door die maatregelen zich met zekerheid heeft voorgedaan op het moment waarop de activiteiten waarvoor ontwikkelingsruimte wordt toegedeeld emissie gaan veroorzaken. Omdat er geen relatie bestaat tussen de emissiereducerende maatregel en de emissieveroorzakende activiteit die met het PAS wordt toegestaan, is slechts verzekerd dat de maatregel resultaat heeft gehad voordat de toegestane activiteit negatieve gevolgen kan hebben als de ontwikkelingsruimte niet eerder wordt toegedeeld dan nadat de emissiedaling door de maatregelen zich daadwerkelijk heeft voorgedaan. Het huidige uitgiftesysteem van de ontwikkelingsruimte in segment 2, zoals dat op grond van het PAS en de daarbij behorende regelgeving is vormgegeven voorziet in de uitgifte van 60% van de bij aanvang van het programma voor een tijdvak van zes jaar berekende ontwikkelingsruimte die ontleend is aan de PAS-bronmaatregelen. Daarnaast is een deel van de aan deze maatregelen ontleende depositieruimte opgenomen in het segment voor de grenswaarde. **Het PAS en de regelgeving waarborgen derhalve niet dat de daling van de depositie en de uitgifte van de ontwikkelingsruimte ten minste gelijk op lopen. Hieruit volgt dat de verwachte voordelen van de PAS-bronmaatregelen ten tijde van de passende beoordeling, ook in het geval deze met zekerheid in kaart waren gebracht en gekwantificeerd, niet vaststonden.**”⁷⁸ (Eigen benadrukking en onderlijning)*

Kortom: zolang er geen zekerheid is over de positieve effecten van voorziene PAS-maatregelen, wat *in casu* het geval is omdat deze maatregelen nog geen resultaat hebben gehad, kunnen deze maatregelen niet worden betrokken in deze passende beoordeling.

⁷⁷ HvJ 7 november 2018, gevoegde zaken C-293/17 en C-294/17, *Coöperatie Mobilisation for the Environment UA e.a.*, ECLI:EU:C:2018:882 ECL, overwegingen nrs. 123-132.

⁷⁸ ABRvS (Nederland), 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, § 28. Te raadplegen via: <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/@115602/201600614-3-r2/>.

4. Gelet op bovenstaande rechtspraak dient zodoende te worden vastgesteld dat de “*wetenschappelijke zekerheid*” van de in het PAS-programma voorziene maatregelen waarop de Aanvrager zijn passende beoordeling *in casu* baseert, op heden helemaal nog niet vaststaat. Het PAS-programma gaat immers uit van de vermindering van de stikstofdepositie die “*beoogd wordt door de realisatie van de doelstellingen*”, maar die op heden nog geenszins is vervuld.⁷⁹

De verwachte emissiedaling ten gevolge van de voorziene maatregelen in het PAS-programma creëert op heden dan ook geen ontwikkelingsruimte om projecten te vergunnen die de kritische stikstofdepositiewaarden overschrijden.

Dit werd reeds door de Afdeling Wetgeving van de Raad van State opgemerkt in haar advies van 2 oktober 2023 met betrekking tot het voorstel van decreet over de programmatische aanpak stikstof van de Vlaamse Regering. De Raad oordeelde hieromtrent:

“Vergunningverlening op krediet

De artikelen 35, 39 en 43 van het voorstel bepalen dat er “geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijk kenmerken van de betrokken SBZ-H mogelijk [is], wat betreft de effecten van eutrofiëring via de lucht als het project de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend van [NOx/ammoniak] (...) in de betrokken SBZ-H niet hypothekeert”.

Die “gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend” anticipeert volgens artikel 35, tweede lid, resp. artikel 43, § 1, tweede lid, van het voorstel op de voordelen van de verwachte maatregelen, doordat die trend “wordt bepaald door de vermindering van de depositie van [stikstofoxiden resp. ammoniak], die beoogd wordt door de realisatie van de doelstellingen, vermeld in hoofdstuk 1, afdeling 2, systematisch in aanmerking te nemen voor een specifiek SBZ-H”.

De vermelde artikelen 35, 39 en 43 sluiten aldus a priori uit dat een passende beoordeling leidt tot de conclusie dat een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een betrokken SBZ-H zal worden veroorzaakt, door vooruit te lopen op toekomstige positieve gevolgen van vooropgestelde emissiereducties. Ze bevatten aldus een in het licht van artikel 6 van de habitatrichtlijn ongeoorloofde toestemmingsbasis.

De in de artikelen 35, 39 en 43 voorgeschreven passende beoordeling kan daardoor immers niet meer worden beschouwd als beantwoordend aan de vereiste dat de beoordeling geen leemten vertoont en volledige, nauwkeurige en definitieve constatering en conclusies bevat die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van de plannen of projecten voor het betrokken beschermde gebied wegnemen. Zoals vermeld mogen bovendien de toekomstige voordelen van dergelijke maatregelen niet betrokken worden in de passende beoordeling als die voordelen niet vaststaan, omdat nog niet is uitgewerkt hoe de voordelen tot stand zullen worden gebracht.

De artikelen 35, 39 en 43 van het voorstel kunnen in deze vorm dan ook geen doorgang vinden.”⁸⁰ (Eigen onderlijning en benadrukking)

⁷⁹ Zie de artikelen 30, 34 en 38 van het geamendeerde voorstel van decreet over de programmatische aanpak stikstof, 2022-23, 1801/5.

⁸⁰ Adv. RvS, Parl. St. VI. Parl., Voorstel van decreet over de programmatische aanpak stikstof, 2022-23, 1801/3, p. 19.

Ondanks het vernietigende advies van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State op dit punt, heeft de Vlaamse Regering haar voorstel van decreet over de programmatische aanpak stikstof ter zake niet aangepast. De geïmplementeerde artikelen 35, 39 en 43 uit het oorspronkelijk ontwerp werden opnieuw opgenomen in de respectievelijke artikelen 30, 34 en 38 van de geamendeerde versie van 12 december 2023, die de Vlaamse Regering hoopt goedgekeurd te zien binnen de looptijd van het openbaar onderzoek met betrekking tot onderhavige vergunningsaanvraag.

5. Gelet op bovenstaande, dient dan ook te worden vastgesteld dat het door de Vlaamse Regering voorziene PAS-programma onwettig is.

De impact van het Aangevraagde kan niet worden beoordeeld in functie van het toekomstscenario PAS-G8, maar moet worden geëvalueerd in het licht van een toekomstscenario uitgaande van de bestaande situatie.

Uit dergelijke beoordeling blijkt dat het Aangevraagde wel degelijk een betekenisvolle impact zal hebben op de in de omgeving aanwezige speciale beschermingszones, gezien er een omvangrijke zone is waar de bijdrage van de exploitatie van de luchthaven meer dan 5 % van de geldende kritische depositiewaarde bedraagt - waarvan meerdere percelen waar de bijdrage bijna 10% is⁸¹ - en vooral gezien de kritische depositiewaarden actueel ook in heel veel gebieden overschreden wordt op de dag van vandaag.⁸² De verderzetting van de huidige activiteit van de luchthaven is op heden dus niet mogelijk, laat staan dat een uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen - zoals voorzien in het projectvoornemen - kan worden gerealiseerd.

6. Omwille van de strijdigheid van het Vlaamse beoordelingskader van het vergunningsstelsel met het Unierecht, kan uw Ambt niet anders dan de voorliggende vergunning te weigeren.

Het is immers vaste rechtspraak van het Hof van Justitie dat elk nationaal wettelijk voorschrift, waarvan de toepassing in strijd is met rechtstreeks werkende normen van het Unierecht buiten toepassing moet worden gelaten.⁸³ Deze verplichting rust niet enkel op de rechter, maar op alle bestuursorganen.⁸⁴ Uw Regering dient dus zelfstandig te toetsen of de toepassing van nationale wettelijke voorschriften in strijd komt met rechtstreeks werkende normen van Unierecht.

Gelet op de rechtstreeks werking van artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn⁸⁵ dient uw Ambt het Aangevraagde dan te weigeren.

B. Verscherpte natuurtoets (VEN-gebied)

1. Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) omvat de belangrijkste en meest gevoelige natuurgebieden van Vlaanderen, waar de overheid een sterk beleid dient te voeren dat gericht is op behoud, herstel en ontwikkeling van de natuur.

⁸¹ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-114.

⁸² MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-171

⁸³ Zie bijvoorbeeld HvJ 26 februari 2013, C-617/10, Widdershoven; HvJ 8 september 2010, C-409/06, Verhoeven; HvJ C-106/77, 9 maart 1978.

⁸⁴ Zie bijvoorbeeld HvJ 16 december 2010, Seydaland Verenigde Agrarbedriebe, overweging 52; HvJ 22 juni 1989, C-103/88, Fratelli Costanzo, overwegingen nrs. 28-33.

⁸⁵ HvJ 7 september 2004, C-127/02, overwegingen nrs. 69-70.

Conform artikel 26bis, §1 van het Decreet Natuurbehoud mag een overheid geen toestemming of vergunning verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan natuur in VEN-gebied kan veroorzaken.

Deze bepaling luidt als volgt:

“Art. 26bis.

§ 1. De overheid mag geen toestemming of vergunning verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken.

Als voor een activiteit een kennisgeving of melding aan de overheid vereist is, dient door de kennisgever worden aangetoond dat de activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken. Wanneer de kennisgever dit niet gedaan heeft, dient de betrokken overheid zelf te onderzoeken of de activiteit onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken. Wanneer dit het geval is, wordt dit door de overheid aan de kennisgever medegedeeld bij ter post aangetekende brief binnen de eventuele wachtermijn voor het uitvoeren van de activiteit voorzien in de wetgeving in het kader waarvan de kennisgeving of de melding gebeurt of bij gebreke daaraan binnen dertig dagen na de kennisgeving of melding. De kennisgever mag pas starten met de uitvoering van de betrokken activiteit wanneer voormelde termijn verstreken is zonder dat hij een voormeld bericht van de overheid heeft ontvangen.

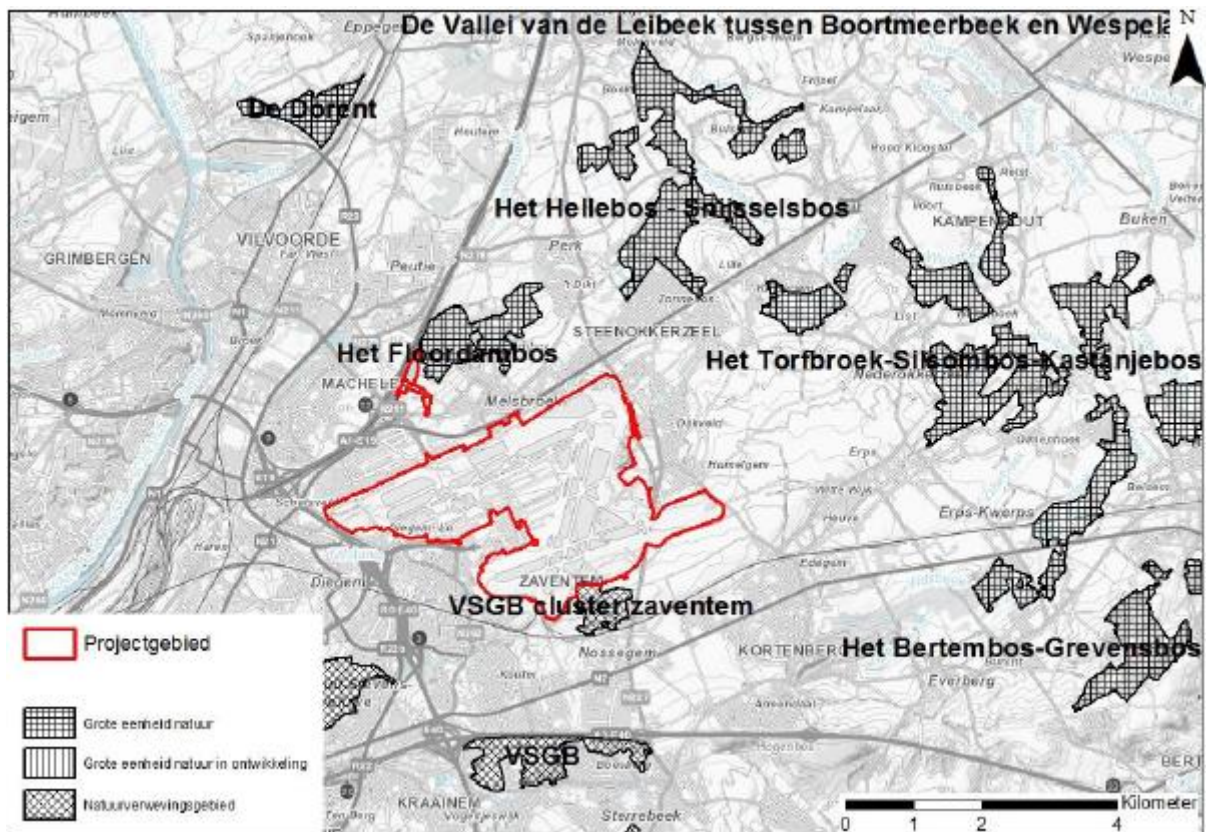
De Vlaamse regering kan bepalen hoe moet aangetoond worden dat een activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken.”

Dit principiële verbod in hoofde van de vergunningverlenende overheid om toestemming te verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan VEN-gebied kan veroorzaken, houdt in dat de aanwezigheid van een kans op deze schade reeds volstaat om de gevraagde vergunning te moeten weigeren.⁸⁶ Vooraleer een activiteit kan worden vergund, dient de voorliggende aanvraag daarom te worden onderworpen aan een onderzoek, de zogenaamde ‘verscherpte natuurtoets’, op basis waarvan met zekerheid kan worden besloten dat het aangevraagde geen onvermijdbare en onherstelbare schade veroorzaakt aan natuur in de omliggende VEN-gebieden.

2. *In casu* is het projectgebied gelegen in de nabijheid van meerdere VEN-gebieden.

Zo zijn ‘Het Floordambos’ (gen) en ‘VSGB Cluster Zaventem’ (natuurverwervingsgebied) gelegen op een beperkte afstand van de start- en landingsbanen van de luchthaven. Op een iets grotere afstand liggen eveneens ‘het Hellebos-Snijsselsbos’ (gen) en het ‘Torfbroek-Silsombos-Kastanjabos’ (gen):

⁸⁶ SCHOUKENS, H., DE ROO, K. en DE SMEDT, P., *Handboek natuurbehoudsrecht*, Mechelen, Kluwer, 2011, p. 249.



Ingevolge de nabijheid van deze VEN-gebieden werd een verscherpte natuurtoets opgenomen in het voorliggende project-MER, waarin de impact van de exploitatie van de luchthaven op de omliggende VEN-gebieden wordt geanalyseerd.⁸⁷

Als uitgangspunt voor deze verscherpte natuurtoets, maakt de Aanvrager een vergelijking tussen de stikstofdepositie ten gevolge van de huidige situatie en de verwachte stikstofdepositie in het toekomstscenario 2032.⁸⁸ De stikstofdepositie die in de verscherpte natuurtoets in rekening wordt gebracht, betreft zodoende het verschil tussen de berekende absolute stikstofbijdragen van deze twee scenario's. Met andere woorden: de huidige stikstofdepositie ten gevolge exploitatie van de luchthaven wordt niet mee in rekening gebracht, maar wordt in het voorliggende berekeningsmodel gewoon afgetrokken van de verwachte stikstofdepositie in 2032.

Op basis van dit berekeningsmodel concludeert de Aanvrager dat er door de uitvoering van het geplande project geen onvermijdbare en onherstelbare schade ten aanzien van de omliggende VEN-gebieden zal optreden.⁸⁹

3. Dergelijke werkwijze kan uiteraard niet worden aanvaard.

De finaliteit van de VEN-toets uit artikel 26*bis* van het Decreet Natuurbehoud, bestaat erin om de mogelijke schade op de omliggende VEN-gebieden ten gevolge van het Aangevraagde na te gaan.

Het voorwerp van het Aangevraagde betreft het verkrijgen van een nieuwe vergunning voor de exploitatie van de luchthaven omdat de lopende basis milieuvergunning voor de start- en landingsbanen

⁸⁷ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-172 t.e.m. 10.184.

⁸⁸ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-177 e.v.

⁸⁹ MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-183 tot 10-184.

zal vervallen op 8 juli 2024.⁹⁰ Het hernieuwen van deze milieuvergunning is de kern van het voorwerp van de aanvraag, waarbij men uitgaat van een toekomstscenario 2032 met een bijkomend aantal vliegbewegingen in vergelijking met de huidige exploitatie.

Simpelweg betekent dit dat wanneer uw Ambt het Aangevraagde niet vergunt, de Aanvrager de exploitatie van de luchthaven na 8 juli 2024 moet stopzetten.

De analyse van de impact van het Aangevraagde op de omliggende VEN-gebieden dient dan ook te vertrekken vanuit een vergelijking van de effecten tussen het toekomstscenario 2032 en het scenario waarbij de luchthaven niet wordt geëxploiteerd. Enkel vanuit deze vergelijking kan de integrale impact van het Aangevraagde op de aanwezige VEN-gebieden correct in beeld worden gebracht en kan vervolgens de vraag worden beantwoord of het Aangevraagde onvermijdbare en onherstelbare schade aan VEN-gebied veroorzaakt.

De huidige analyse van de impact van het Aangevraagde op de omliggende VEN-gebieden, waarbij enkel rekening wordt gehouden met de bijkomende stikstofdepositie ten gevolge van het voorziene aantal bijkomende vliegbewegingen en verkeersstromen naar de luchthaven in 2032, volstaat dan ook niet. Ook de stikstofdepositie ten gevolge van de huidige exploitatie moet in de VEN-toets mee in rekening worden genomen.

Dit is *in casu* niet gebeurd.

4. Aan dit manifeste gebrek kan bovendien ook niet worden geredieerd onder verwijzing naar de resultaten die op basis van de bij de aanvraag gevoegde passende beoordeling naar voren komen.

Onder verwijzing naar rechtspraak van de Raad van State en de Raad voor Vergunningsbetwistingen, stellen P. DE SMEDT, H. SCHOUKENS en B. VAN WEERDT hieromtrent het navolgende:

*“De in de VEN-toets beoogde schade impliceert overigens geen minimale ernst of schadedrempel. Elke vorm van schade aan de natuur, hoe beperkt die ook is, komt derhalve in aanmerking. Zo oordeelde de Raad voor Vergunningsbetwistingen dat ook schade, die betrekking heeft op een enkele soort, in rekening moet worden gebracht. **De omstandigheid, dat er sprake is van een minimale of verwaarloosbare aantasting van de natuurwaarden binnen het VEN, neemt niet weg dat er sprake is van schade die in de VEN-toets moet worden betrokken. Daarom ook kan de uitkomst van een passende beoordeling niet zomaar worden getransponeerd op de VEN-toets, omdat de eerstgenoemde toets wel werkt met een schadedrempel. Daarmee verschilt de focus van de VEN-toets van die van de passende beoordeling of de habitattoets, die immers focust op betekenisvolle effecten op de Europees beschermde natuur. In de praktijk komt het echter wel vaker voor dat men die natuureffectentoetsen op één hoop gooit. Dat een groot deel van de VEN met gebieden overlapt met de gebieden die deel uitmaken van de speciale vogel- en habitatbeschermingszones, is daar niet vreemd aan. Dit is zonder meer problematisch. In het kader van de VEN-toets volstaat het immers niet om vast te stellen dat er geen sprake is van een betekenisvolle aantasting van de natuurwaarden. Voor zover een passende beoordeling kan uitsluiten dat er betekenisvolle effecten op de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone ontstaan, betekent die vaststelling derhalve niet per definitie dat er geen (onvermijdbare en onherstelbare) schade aan de natuur van het VEN kan ontstaan, zelfs al overlappen de speciale beschermingszone en het VEN in kwestie.”***⁹¹ (Eigen benadrukking)

⁹⁰ Addendum C1 Voorwerp van de aanvraag, p. 1.

⁹¹ DE SMEDT, P., SCHOUKENS, H. en VAN WEERDT, B., “Van stikstofarrest naar definitief stikstof-akkoord: geraakt de Vlaamse stikstofanker eindelijk gekeerd?”, in SCHOUKENS (ed.), “De stikstofcrisis in de Lage Landen

De resultaten van de passende beoordeling m.b.t de stikstofdepositie in (met VEN-gebied overlappende) Natura 2000-gebieden, kunnen dus in geen geval worden overgeheveld naar de verscherpte natuurtoets. De significantie van de betrokken depositiewaarden dient in het licht van beide toetsen immers aan de hand van een volledig ander schadebegrip te worden beoordeeld.

Niettemin dient te worden vastgesteld, dat er in de verscherpte natuurtoets wel degelijk naar de resultaten van de passende beoordeling wordt verwezen om te besluiten dat er door de uitvoering van het geplande project geen onvermijdbare en onherstelbare schade zal optreden in de omliggende VEN-gebieden:

“Zal er door uitvoering van het geplande project onvermijdbare en onherstelbare schade optreden?”

Nee, ten gevolge van de stikstofbelasting door het project (zie eerder in de passende beoordeling – effectengroep stikstofdeposities) is er geen onherstelbare schade op VEN-gebied. *De KDW's worden op verschillende locaties overschreden, dit is zo goed als analoog aan de belasting t.o.v. Habitatrictlijngebied gezien er grote mate van overlap is tussen de afbakening van de nabijgelegen VEN-gebieden en HRL-gebieden. Maar gezien de evolutie die in beeld gebracht is, zal er bijgevolg geen onvermijdbare en onherstelbare schade zijn.*⁹² (Eigen benadrukking en onderlijning)

De resultaten van de voorliggende natuurtoets zijn in deze dan ook volledig ontoereikend.

5. Hierbij kan bovendien, in louter ondergeschikte orde, nog worden verwezen naar de wettigheidskritiek die hierboven werd uiteengezet omtrent de wijze waarop de Aanvrager onder verwijzing naar het PAS-programma haar passende beoordeling heeft uitgevoerd. Ook ten aanzien van de VEN-gebieden wordt zodoende verwezen naar de dalingen van de achtergrondwaardes ingevolge maatregelen van de Vlaamse Regering waarvan de uitkomst op heden allerminst vaststaat, en die dan ook in geen geval kunnen worden gebruikt om de verwachte stikstofuitstoot van het Aangevraagde uit te balanceren.

6. Gelet op al het bovenstaande dient dan ook te worden geconcludeerd dat de voorliggende verscherpte natuurtoets, waarbij de Aanvrager enkel de impact van de bijkomende stikstofdepositie onderzoekt en voor de rest verwijst naar de resultaten van de bij de aanvraag gevoegde passende beoordeling, manifest ontoereikend is om te kunnen garanderen dat het Aangevraagde geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan VEN-gebied veroorzaakt.

Het Aangevraagde moet zodoende conform artikel 26*bis* van het Decreet Natuurbehoud worden geweigerd.

III. ONDERGESCHIKT: NOOD AAN STRINGENTE BIJZONDERE VOORWAARDEN/ FLANKERENDE MAATREGELEN

1. Zelfs als er in de huidige situatie een nieuwe vergunning zou worden verleend – wat zoals aangetoond niet mogelijk is – dan is het overduidelijk dat er belangrijke maatregelen noodzakelijk zijn om de hinder voor de omgeving te reduceren.

nader ontleed: richtlijnen voor een duurzame transitie”, Brugge, die Keure, 2023, randnr. 208 met verwijzing naar RvS 30 september 2021, nr. 251.680, vzw Vogelbescherming Vlaanderen; RvVb 10 februari 2022, nr. RvVb/A/2122/0455, Natuurpunt Markvallei vzw; RvVb 14 januari 2020, nr. RvVb/A/1920/0443, Henri Van Cauwenberghe.

⁹² MER, Discipline Biodiversiteit, p. 10-183 tot 10-184.

2. Bij dit alles mag overigens worden opgemerkt dat uw Ambt geenszins terughoudend moet zijn op dit punt. De exploitant verwijst graag naar het evenredigheidsbeginsel *“overeenkomstig hetwelk geen enkele overheid bij het voeren van het beleid dat haar is toevertrouwd, zonder dat daartoe een minimum aan redelijke gronden voorhanden is, zo verregaande maatregelen mag treffen dat een andere overheid het buitenmate moeilijk krijgt om het beleid dat haar is toevertrouwd doelmatig te voeren.”* (artikel 5.57.2.1, § 2 VLAREM II).

Echter moet worden vastgesteld dat de beleidsvrijheid van de federale overheid in deze ernstig moet gerelativeerd worden. Zij is immers reeds, zoals hoger mocht blijken, door de rechterlijke macht veroordeeld om de nodige ingrepen te doen om de hinder te reduceren. Haar beleidsvrijheid is op dit punt dan ook beperkt. Hetgeen de Gemeente Sint-Pieters-Woluwe aan uw Ambt vraagt, ligt overigens perfect in de lijn vanwaar dat beleid – op rechterlijk bevel – heen zou moeten.

Specifiek wat de aanpassingen aan de infrastructuur betreft (*infra*, III.3), kan daar nog aan worden toegevoegd dat dergelijke ingrepen de beleidsvrijheid van het federale niveau zelfs zouden vergroten. Nu is de federale overheid gebonden door de bestaande luchthaveninfrastructuur om de vliegroutes te bepalen, daar waar het zoals aangetoond net realiseerbaar is om heel wat méér mogelijk te maken op dat vlak.

III.1. Verbod op nachtvluchten

1. De impact van nachtvluchten op de gezondheid van de omwonenden en meer algemeen de leefbaarheid van de omgeving is enorm. Hier schuilt dus een enorm potentieel om de situatie te verbeteren. Hiervan hoeven wij de Minister alvast niet meer te overtuigen. Zo verklaarde zij in de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie van 14 maart 2023:

“Ik ben het ermee eens dat de problematiek van de nachtvluchten op de luchthaven bijzondere aandacht vraagt. Het potentieel op het vlak van hinderreductie is groot. Elke nachtvlucht vertegenwoordigt immers een equivalent van tien dagvluchten.”

Het is inderdaad niet ongezien in Europa om nachtvluchten in het geheel (of quasi geheel) te verbieden. Voor een luchthaven zoals de luchthaven Brussel Nationaal, die op amper 8 km van de Grote Markt van Brussel is gelegen en omgeven is door bijzonder veel woonzones (en trouwens ook andere functies), is een dergelijke keuze bijna evident.

Recent liet de Bond Beter Leefmilieu de impact van een verbod op nachtvluchten ook becijferen. Uit die studie blijkt dat dit zelfs mogelijk is zonder een ernstige impact op de tewerkstelling en dergelijke meer (maar wel met een uiteraard zeer gunstige impact op het leefklimaat én de gezondheid van de omwonenden).⁹³

Wij verzoeken uw Ambt dan ook om de bijzondere voorwaarden van de vergunning in die zin bij te stellen zodat er een totaal verbod op nachtvluchten komt (tussen 22u en 7u).⁹⁴

2. Nog meer ondergeschikt moet er minstens op worden gewezen dat er, zelfs als men de huidige situatie zou handhaven waarbij het aantal toegelaten vluchten tijdens de nachtperiode wordt beperkt, dan minstens de geldende bijzondere voorwaarde moet aangepast worden zodat deze op correcte wijze

⁹³ <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/400-miljoen-gezondheidswinst-en-geen-jobverlies-nieuwe-studie-wijst-op-enorme-baten-van>

⁹⁴ Deze vraag heeft geen betrekking op die vluchten die om bepaalde bijzondere redenen strikt noodzakelijk zijn en ook nu reeds zijn vrijgesteld van de slot-coördinatie, zoals noodvluchten voor politiediensten, militaire opdrachten, ...

verwijst naar de nachtperiode, zijnde aldus de “periode van 23u00 tot 7u00” (zie artikel 5.57.1.2, § 1 VLAREM II).

De huidige bijzondere voorwaarde bepaalt: “Het aantal beschikbare slots van 23.00 u tot 6.00 u lokale tijd, bedraagt per kalenderjaar maximaal 16.000 (waarvan 5.000 vertrekken).”

Het gebruik van die verouderde definitie van de nachtperiode was echter het gevolg van het feit dat de toepasselijke EG-richtlijn – die een nacht van 8 uur bepaalt, zijnde van 23u tot 7u, nog niet in VLAREM II was omgezet:

*“dat deze EG-richtlijn evenwel geen geluidsgrenswaarden oplegt;
dat, relevant voor onderhavig dossier, deze richtlijn wel de dag, avond en nacht definieert en hiervoor als standaardwaarden vooropstelt:*

dag: van 7.00 tot 19.00 uur;

avond: van 19.00 tot 23.00 uur;

nacht: van 23.00 tot 7.00 uur;

dat de nacht volgens deze EG-richtlijn dus 8 uren telt;

dat terloops kan opgemerkt worden dat de omzetting van voormelde EG-richtlijn nog niet is gebeurd; dat aldus in artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM voor de bepaling van de geluidscontouren de nacht nog bepaald is als de periode van 23.00 tot 6.00 uur”⁹⁵

Ondertussen is artikel 5.57.1.2, § 1 VLAREM II aangepast, zodat ook de bijzondere voorwaarde moet worden aangepast, zodat de beperking van het aantal nachtvluchten ook betrekking heeft op het geheel van het aantal nachtvluchten en dus ook de periode tussen 6u en 7u 's ochtends.

III.2. Beperking van het maximaal aantal vliegbewegingen en verbod op toename van cargo

1. De exploitatie van de luchthaven is op vandaag al een gesel voor zijn omgeving. Zogezegd zou de geluidshinder door steeds modernere en stillere vliegtuigen moeten afnemen, maar eigenlijk ziet men daar sedert 2009 nog nauwelijks evolutie in.

Nog belangrijker is evenwel dat, zoals hoger werd aangetoond, de bestaande hinder geen “*verworven recht*” is voor de luchthaven. Er kan niet anders dan vastgesteld worden dat de huidige mate van hinder nu reeds de grenzen van het toelaatbare ernstig overschrijdt.

Er kan dan ook geen sprake van zijn dat men het aantal vliegbewegingen zou uitbreiden, zelfs al zou dat betekenen dat de hinder “*ongeveer gelijk*” zou blijven. De hinder moet immers dringend substantieel verminderen, zoveel is duidelijk.

Bovendien is het in huidige tijden, met een dramatische toestand van de natuur enerzijds en de klimaatuitdagingen anderzijds, absurd om in te zetten op méér vliegverkeer.

Voor 2022 voorziet men 179.000 vliegbewegingen, voor 2023 voorziet men 199.000 vliegbewegingen. Dat wil men dan steeds verder laten stijgen om in 2032 op maar liefst 240.000 vliegbewegingen te komen.⁹⁶

Dit kan werkelijk niet.

⁹⁵ M.B. van 30 december 2004 houdende de hervergunning, p. 50.

⁹⁶ Project-MER, p.0-91.

Wij verzoeken uw Ambt dan ook een globaal maximum van 220.000 vliegbewegingen per jaar op te leggen, alsook een verbod op een verdere toename van de verscheepte cargo.

III.3 Het opleggen van aanpassingen aan de luchthaveninfrastructuur / tijdelijke vergunning

1. Zoals hoger werd aangetoond, kan niet worden aanvaard dat de exploitant geen enkele verantwoordelijkheid neemt en niet eens zijn infrastructuur optimaliseert om de geluidshinder te minimaliseren.

Zelfs als dit niet tot een weigering van de vergunning leidt – wat wel zou moeten –, dan moet de exploitant minstens verplicht worden om op korte termijn aanzienlijke infrastructurele verbeteringen aan te brengen, zodat de geluidslast voor de ruime omgeving kan worden verlaagd.

De bijgevoegde studie van ENVISA toont alvast aan dat heel wat ingrepen denkbaar zijn die de geluidshinder zouden kunnen verminderen.

Het gaat dan *bijvoorbeeld* om het verlengen van de piste 25L in oostelijke richting, zodat het mogelijk wordt om op te stijgen met een linkse bocht zonder over het Brussels Gewest te moeten vliegen. Niet alleen volgens de studie van ENVISA, maar ook volgens studiewerk in opdracht van de Gemeente, zou dit bijvoorbeeld al zeer aanzienlijke voordelen kunnen opleveren. Ook kan bekeken worden of de taxibaan horende bij deze piste niet kan doorgetrokken worden, zodat het aantal vluchten dat dient op te stijgen van piste 25R (die vaak met een linkse bocht over onze Gemeente gaan), kan gereduceerd worden. Het is overduidelijk zo dat heel wat nuttige ingrepen mogelijk zijn, maar door de exploitant niet in rekening worden gebracht.

Wij verzoeken uw Ambt dan ook om op basis van deze studie (en eventuele bijkomende onderzoeken) de exploitant de nodige bijzondere voorwaarden op te leggen, teneinde de geluidsoverlast zoveel als mogelijk te reduceren.

2. In ieder geval is het aangewezen om de exploitant duidelijk te maken dat er van hem wel degelijk ook initiatieven worden verwacht, waarbij het vijf over twaalf is. Enkel een tijdelijke vergunning kan dan ook worden toegestaan, desnoods op proef.

III.4 Realistischere berekeningen van de geluidsimpact

1. Hoger werd aangetoond dat uit het Geluidsactieplan 2021 van uw Regering blijkt dat de huidige wijze van berekening van het aantal ernstig gehinderde personen een onderschatting betreft. Inderdaad moet worden vastgesteld dat de huidige cijfers die de exploitant moet bijhouden een schromelijke onderschatting van het probleem zijn.

De sectorale voorwaarden laten toe dat in de vergunning wordt aangegeven hoe de nodige berekeningen moeten worden uitgevoerd, bijvoorbeeld inzake het werkelijk aantal potentieel sterk gehinderden (artikel 5.57.1.2, § 5 VLAREM II).

Het is dus noodzakelijk dit aan te scherpen zodat er voortaan een realistischer (en volgens de actuele stand van de wetenschap verantwoord) beeld kan worden gevormd van de werkelijke omvang van de hinder.

III.5 Overige bijzondere voorwaarden

1. Meer algemeen moeten alle mogelijke voorwaarden worden voorzien die een einde kunnen maken aan de onaanvaardbare grote geluidshinder. Wij nodigen uw Ambt dan ook uit om hier zo maximaal mogelijk op in te zetten.

Zo kunnen (niet-limitatief) strengere voorwaarden opgelegd worden inzake:

- De verdere vermindering van het geluidsniveau van elk vliegtuig (QC).
- Het verzekeren via bijzondere voorwaarden dat de in het MER voorgespiegelde modernisering van de vliegtuigvloot zich ook daadwerkelijk realiseert.
- Een regeling waardoor er minder vervuilende vliegtuigen van de luchthaven gebruik zouden maken.

Om al deze redenen is onderhavig bezwaar dan ook gegrond en dient vastgesteld te worden dat de vergunning voor de luchthaven Brussel Nationaal niet kan worden hernieuwd.

Uiterst ondergeschikt is het zo dat, als uw Ambt toch een vergunning zou verlenen, dit maar zal kunnen onder zeer stringente voorwaarden, zoals hierboven gevraagd. Die voorwaarden zullen strenger moeten zijn dan de huidige voorwaarden waaraan de luchthaven is onderworpen.

* * *

Dank bij voorbaat.

Met de meeste hoogachting,

Sven Boullart / Jelle Snauwaert

Bijlagen:

1. Rb. Brussel (Fr.), 19 juli 2017, *Onuitg.*, A.R. 16/4222/A, 16/4225/A, 16/4229/A en 16/4240/A;
2. Brussel, 31 maart 2017, *TMR* 2017, 667;
3. Rb. Brussel (Fr.) 1 februari 2019, *Onuitg.*, A.R. 18/4372/A;
4. Cour d'Appel du 22 octobre 2020;
5. Rb. Brussel (Fr.) 9 december 2020, *Onuitg.*, A.R. 18/4372/A;
6. Rb. Brussel (Fr.) 13 juin 2023, *Onuitg.*, A.R. 18/4372/A.