

De Gemeenteraad,

Gelet op de wetgeving van de Europese Unie en de vaste jurisprudentie van het Europees Hof voor de rechten van de mens waarin de bescherming van het milieu en het recht op een gezond en kwalitatief hoogwaardig milieu zijn verankerd ;

Gezien Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie, als onderdeel van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG, die op 13 juni 2016 in werking is getreden;

Gezien de moeilijkheden, samengevat in het ULB-rapport (ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, rapport final, Bruxelles, 7 mai 2014, p. 9), van de uitvoering van de maatregelen aanbevolen door de evenwichtige aanpak zoals gedefinieerd in Verordening 598/2014 ;

Overwegende dat het recht op gezondheid en een gezond leefmilieu voor de inwoners een onvervreemdbaar recht is, voorgeschreven door artikel 23 van de Grondwet, dat op geen enkele wijze afbreuk doet aan de economische ontwikkeling van Brussels Airport;

Gezien het besluit van de regering van het Brusselse Gewest van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van door het luchtverkeer veroorzaakt lawaai;

Overwegende dat de toepassing van dit besluit door de hoogste Belgische en Europese gerechtelijke instanties is bevestigd en dat het tot op heden het enige juridische wapen is waarover het Brusselse Gewest beschikt om aanvaardbare grenswaarden vast te stellen op het gebied van geluidshinder;

Gelet op artikel 34 van het koninklijk besluit tot toekenning van de exploitatievergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal, dat de houder van de exploitatievergunning verplicht tot strikte naleving van de geluidsnormen die door het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest, na overleg met de federale Staat, zijn vastgesteld;

Overwegende dat, overeenkomstig Richtlijn 2002/49 van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, de duur van de Europese nacht is vastgesteld op minimaal 8 uur;

Overwegende dat een groot aantal Europese luchthavens strenge regels toepassen voor nachtelijke overvluchten, zonder dat dit tot een vermindering van de economische activiteit heeft geleid;

Overwegende dat een groot aantal Europese luchthavens, waarvan de vliegtuigen meer dan 30.000 inwoners overvliegen, een lawaai-bestrijdingsbeleid voeren dat erop gericht is het lawaai en de milieuverontreiniging voor de overvlogen bevolking te verminderen;

Overwegende dat de correcte uitvoering van rechterlijke beslissingen niet meer is dan een legalistische doelstelling van eerbiediging van de beslissingen van de rechterlijke macht, die is ingegeven door het beginsel van federale loyaliteit, met het oog op het waarborgen van de rechtszekerheid;

Gelet op de federale regeringsverklaring van 9 oktober 2014, waarin de uitwerking wordt aangekondigd van "een structurele oplossing (...), met name in dichtbevolkte gebieden" (Federaal regeringsakkoord, 10 oktober 2014, blz. 219) ;

Gelet op het voorstel van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de levenskwaliteit van de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verzoenen met de economische ontwikkeling van Brussels Airport;

Aangezien de Wereldgezondheidsorganisatie concludeert dat slaapstoornissen een van de ernstigste gevolgen van omgevingslawaai zijn, met zowel onmiddellijke als langetermijneffecten;

Overwegende dat het door overvliegen veroorzaakte lawaai aandachts- en concentratieproblemen veroorzaakt bij kinderen op scholen;

Overwegende dat lawaai en milieuverontreiniging gezondheidsproblemen veroorzaken, met name met gevolgen voor het centrale en perifere zenuwstelsel en voor het hart- en vaatstelsel;

Overwegende dat de federale minister van Mobiliteit besloten heeft een grootschalig overlegplatform op te richten om te trachten het probleem van het overvliegen op te lossen;

Aangezien dit platform de directie en de vakbonden van de luchthavens, de luchtverkeersleiders, de luchtvaartmaatschappijen, de verenigingen van omwonenden, de burgemeesters van Brussel en de twee Brabantse gewesten samenbrengt;

Overwegende dat het steeds terugkerende overvliegen van het Brusselse Gewest en zijn onmiddellijke omgeving een constante bron van aanzienlijke geluids- en milieuverontreiniging vormt;

Overwegende dat Watermaal-Bosvoorde sinds enkele maanden opnieuw zwaar te lijden heeft onder geluidsoverlast en milieuvervuiling;

Overwegende dat de situatie al verscheidene jaren niet lijkt te zijn veranderd en dat het intensieve overvliegen van het Brusselse Gewest vragen en legitieme negatieve reacties van inwoners en omwonenden blijft oproepen;

Verzoekt:

1. Aan de federale regering:

- Te bedenken dat de luchthaven Brussel-Nationaal in de eerste plaats bedoeld is als een stedelijke luchthaven met regelmatige dagactiviteiten;
- De huidige maximale beperking van de luchthaven tot 250.000 bewegingen te handhaven, door zich te verzetten tegen het door Brussels Airport Company gewenste project om het verkeer te verdubbelen;
- Het beginsel om niet over dichtbevolkte gebieden te vliegen, met het oog op het algemeen belang, de volksgezondheid en de veiligheid van de bevolking, absoluut te bevestigen; en ervan uit te gaan dat het gehele grondgebied van het Brussels Gewest, met inbegrip van de kanaalzone, dichtbevolkt is;
- De vliegprocedures en -routes aan te passen om de overlast te beperken en het aantal mensen dat er last van heeft zo klein mogelijk te houden;
- De zogenaamde "nachtperiode" op de luchthaven Brussel-Nationaal vast te stellen van 22.00 uur tot 7.00 uur, het opstijgen en landen tijdens deze periode te verbieden, behalve voor de bij wet bepaalde uitzonderingen en met strikte inachtneming van het huidige jaarlijkse quotum van nachtvluchten;
- Een onafhankelijke studie voor te stellen om de gevolgen van door het luchtverkeer uitgestoten ultrafijne deeltjes op alle overvlogen burgers;
- Ervoor zorgen voor een strikte naleving van de voor de banen 01-19 en 07-25 geldende windnormen en volledige transparantie dienaangaande;
- De luchthavenexploitant te verplichten de drempel van baan 25L minstens 1 800 meter, en zo nodig nog verder, naar het oosten te verlengen, zodat opstijgen via een bocht naar links mogelijk wordt zonder over het Brussels Gewest en zijn onmiddellijke omgeving, waaronder Kraainem en Wezembeek-Oppem, te overvliegen;
- Een nationale luchthavenstrategie te ontwikkelen met het oog op een betere spreiding van vracht- en charter- /lagekostenactiviteiten over de regionale luchthavens en de decentralisatie van bepaalde luchthavenactiviteiten te bestuderen in het kader van een gezamenlijk beheer met de Belgische luchthavens dat erop gericht is hun specifieke

kenmerken en mogelijke synergieën beter te benutten en elke vorm van oneerlijke concurrentie tussen hen te vermijden;

- Tegelijk met de naleving van bovengenoemde normen, een onafhankelijke en neutrale overheidsinstantie op te richten voor de beheersing van het luchtverkeerslawaai rond Brussel-Nationaal, en samenwerkingsakkoorden met de verschillende gewesten van het land te bevorderen;
- Het geluidsbesluit van het Brussels Gewest van 27 mei 1999, dat op 1 januari 2000 in werking is getreden, alsook alle uitvoerbare rechterlijke beslissingen na te leven;
- Te eisen dat elke niet-naleving van de luchtroutes streng wordt bestraft;
- Met het oog op een doeltreffender bestrijding van de opwarming van de aarde en in samenwerking met de Europese autoriteiten, een effectieve belasting in te voeren op de kerosine die wordt gebruikt door vliegtuigen die van of naar Europa vliegen;
- Alle aanbevelingen van de representatieve organisaties met betrekking tot de vaststelling en de organisatie van de luchtroutes te bestuderen, met inachtneming van de hierboven uiteengezette beginselen;
- In samenwerking met de bevoegde gewestelijke overheden en de representatieve verenigingen, de uitvoering te bestuderen van een globaal geluidsisolatieplan voor de resterende overvlogen zones, waarvan de gevolgen niet kunnen worden beschouwd als de latere aanvaarding van een niet-duurzame uitbreiding van de luchthaven die geen rekening houdt met de gezondheid van de inwoners van het Brussels Gewest en zijn onmiddellijke omgeving;
- De kwestie van de beperking van de exploitatie van Brussels Airport te bestuderen, zonder taboes en met alle belanghebbenden inzake mobiliteit;
- De luidruchtigste vliegtuigen te verbieden door de wettelijke geluidsgrenswaarden regelmatig aan te passen (per vliegtuig en per seizoen toegestane geluidsquota) en door financiële stimulansen in te voeren die in de start- en landingsrechten zijn geïntegreerd. Wij pleiten er ook voor dat de overschrijding van de geluidsnormen die zijn opgelegd door het geluidshinderbesluit van het Brussels Gewest aan doeltreffende sancties wordt onderworpen;
- Een beter tariefbeleid als een van de hefboomen te gebruiken om te zorgen voor een beter evenwicht tussen de tarieven voor lucht- en spoordiensten;
- "Hop-on hop-off"-vluchten waarvoor meestal een efficiënt alternatief per trein bestaat (Brussel-Parijs, Brussel-Amsterdam, enz.) te verbieden;
- Massaal te investeren in de ontwikkeling van het spoorvervoer op Europees niveau, met inbegrip van de nachttrein en de TGV-netwerken voor goederenvervoer;
- Volledige transparantie te betrachten met betrekking tot de werkzaamheden die in het kader van het overlegplatform worden verricht.

2. De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- De mogelijkheid te bestuderen om de geluidsnormen meer in overeenstemming te brengen met de nieuwe richtsnoeren van de WHO inzake luchtlawaai en het beginsel van herhaling van lawaai;
- Door te gaan met de perfecte inning van administratieve boetes die luchtvaartmaatschappijen in overtreding verschuldigd zijn;
- ervoor te zorgen dat het netwerk van geluidsniveaumeters alle overvluchten in de regio bestrijkt en dat het kan worden gebruikt om alle vliegtuigen die zich niet houden aan het geluidsverbod in de gewest, te bestraffen;
- Het in 2017 vastgestelde standpunt te handhaven en te herbevestigen.

3. De Brusselse gemeenten:

- Deze motie te verdedigen met het overleg platform;
- Deze motie te steunen.