

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT - ARRONDISSEMENT LEUVEN - GEMEENTE KORTENBERG

UITTREKSEL UIT HET REGISTER der beraadslagingen van het COLLEGE VAN
BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

ZITTING VAN 1 FEBRUARI 2023

AANWEZIG: A. Thienpont, burgemeester-voorzitter; D. Haelterman, K. Goeminne, A. Vannerem,
R. De Becker en W. Moons, schepenen; M. Willems, wnd. schepen; L. Ceuppens, algemeen directeur.

Het college van burgemeester en schepenen

7. Advies inzake 2de scopingadvies PR-MER 3448 - Hervergunning activiteiten Brussels Airport Company

Gelet op het decreet over het lokaal bestuur;

Gelet op het besluit van de gemeenteraad van 2 december 2019 houdende definiëring begrip dagelijks bestuur;

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kortenberg op 22 december 2022 per mail een 2^{de} scopingadviesvraag inzake het dossier PR-MER 3448 –

Hervergunning activiteiten Brussels Airport Company, heeft ontvangen;

Overwegende dat het advies digitaal dient bezorgd te worden aan de dossierbehandelaar en dit ten laatste op 30 januari 2023;

Overwegende dat voor dit dossier per mail op 23 maart 2022 een eerste advies werd gevraagd over de aanmelding van dit project;

Overwegende het advies van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kortenberg van 20 april 2022 over de aanmelding van dit dossier;

Overwegende dat het Team Mer op 28 juni 2022 een scopingadvies heeft opgemaakt;

Overwegende dat op 21 december 2022 een ontwerp-MER werd ingediend bij de Mer-dienst waarin de aanpassingen in functie van het eerste scopingadvies zijn verwerkt;

Overwegende dat de initiatiefnemer vraagt op deze versie van het ontwerp-MER aan het team Mer een 2^{de} scopingadvies op te maken;

Overwegende dat in 2007 de gemeenteraad voor het eerst en over alle partijgrenzen heen, een minder hinderplan voor de nationale luchthaven van Zaventem heeft opgesteld;

Overwegende dat dit minder hinderplan intussen al 4 maal is geactualiseerd en de laatste versie dateert van 12 september 2022;

Overwegende dat het minder hinderplan 15 punten omvat die de gemeente Kortenberg bepalend vindt om de leefbaarheid in de gemeente te beschermen met respect voor de belangrijke economische leefbaarheid en tewerkstellingsfunctie van de nationale luchthaven;

Overwegende dat de verschillende hoofdstukken van het ontwerp-MER zullen afgetoetst worden aan het minder hinderplan;

Overwegende dat het advies besproken werd op het college van burgemeester en schepenen van 25 januari 2023;

Overwegende dat het advies per mail overgemaakt werd op 27 januari 2023;

Besluit:

Artikel 1: Het college van burgemeester en schepenen adviseert om nog volgende aspecten te onderzoeken in het kader van de MER-procedure:

1. De vermelde tewerkstellingscijfers stemmen niet overeen met de rapporten van de Nationale Bank van België over de tewerkstelling bij de nationale luchthaven. Er is in het rapport sprake van een overschatting. In het MER dienen de officiële cijfers gehanteerd te worden.
2. Proefdraaien in een loods dient mee te worden onderzocht in het ontwerp-MER.

3. Gezien de geplande werken erop gericht zijn om de huidige infrastructuur optimaal te gebruiken, is het belangrijk om ook de maximum aantal vliegbewegingen per uur te kennen na de optimalisatie werken.
4. Op het ogenblik van het schrijven van dit advies is het Sustainable Airport Mobility Plan nog in opmaak. De grote lijnen worden uitgeschreven in het ontwerp-MER, maar het uitgewerkte plan is nog niet gekend.
5. De juistheid van de conclusies uit het mobiliteitsonderzoek zijn sterk afhankelijk van de realisatie van toekomstplannen van de hogere overheden m.b.t. verkeersinfrastructuur, vervoersmaatschappijen,... Dit is een belangrijke kanttekening die de conclusies uit het onderzoek sterk kunnen ondermijnen.
6. In het ontwerp-MER wordt nergens het effect van de Diabolo-taks meegenomen in het onderzoek. De afschaffing van deze taks komt de modal shift immers ten goede.
7. De MER-studie moet milderende en flankerende maatregelen onderzoeken. Exploitatiebeperkingen horen thuis in dit rijtje. De economische gevolgen kunnen meegenomen worden in de bespreking. Zo moeten alternatieven worden onderzocht m.b.t. het uitfaseren van de nachtvluchten; een maximum op het aantal vliegtuigbewegingen, een verlaging van de QC-waarden van de vliegtuigen en start van de dagperiode om 7 uur i.p.v. 6 uur. Dit onderzoek is van belang om de vergunningverlenende overheid in staat te stellen om een goed overwogen beslissing te nemen tijdens de hervergunningprocedure.
8. Er zijn steeds meer wetenschappelijke studies die aantonen dat een verstoorde nachtrust een nefaste impact heeft op de volksgezondheid vooral cardiovasculaire aandoening, concentratiestoornissen,... komen frequenter voor. Het aantal nachtvluchten dient afgestemd te worden op de tendensen die vastgesteld worden in andere luchthavens. De WHO-richtlijnen om het vliegtuigeluid te beperken tot 45dB(A)Lden en 40 dB(A) Lnight moeten een streefdoel blijven. De dagperiode voor de exploitatie van de luchthaven laten ingaan om 7 uur, zou een gunstige impact hebben op de leefbaarheid van de omwonenden. Het is belangrijk dat de impact van deze maatregel mee onderzocht wordt in het MER.
9. Op 13 oktober 2022 heeft de ombudsman van de Federale Regering voor de Luchtvaart Brussel-Nationaal een analyse gemaakt met als ref: 7241-P: De windnorm is de kern van het probleem. Deze nota wordt in bijlage aan dit advies toegevoegd. De ombudsman concludeert dat uit deze analyse blijkt dat door een onnauwkeurige en foutieve methode waarbij gemiddelde en maximale snelheid van de wind worden verward, waarbij systematisch elke kleine ogenblikkelijke windstoot wordt opgeteld en de geringste variatie in aanmerking wordt genomen door deze als een windstoot op te tellen, ook al is deze niet groter dan 5 knopen. Dit leidt tot een veel grotere kans op baanwisselingen, en is helemaal niet in overeenstemming met de aanbevelingen van de ICAO. De preferentiële banen zijn dus veel minder bruikbaar als gevolg van deze slechte methodologie die gemiddelde snelheid en maximumsnelheid door elkaar haalt, die elke minieme variatie van de wind, hoe klein dan ook, optelt en die door het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 22 oktober 2020 is veroordeeld. Uit deze nota blijkt dat het huidige baangebruik als gevolg van de methodologie van het berekenen van de windnormen, in strijd is met het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 22 oktober 2020. In het ontwerp-MER is het belangrijk dat de analyses worden opgenomen waarbij gevlogen zou worden conform een correcte analyse van de windnormen conform de ICAO-aanbevelingen en conform het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 22 oktober 2020. De impact van deze vaststelling op de geluidscontouren en –belasting dienen te worden onderzocht in het kader van dit MER.
10. De effecten van zowel APU/GPU als voor het proefdraaien en taxiën worden beoordeeld op gemiddelde Lden waarden. De piekwaarden zijn hier eveneens belangrijk en moeten in het MER worden opgenomen.
11. Ondanks de uitgebreide lijst aan milderende maatregelen, is het effect op de reductie van de N-depositie ten gevolge van het vliegverkeer te beperkt. De omgevingsimpact van de aanwezigheid van vliegverkeer in een dens bevolkt gebied kan niet ontkend worden. Vooral voor de N-depositie zal men met milderende maatregelen en aanbevelingen, er niet in slagen om de normen te halen zoals voorgeschreven in het ontwerp-

- PAS. Vooral de habitatrictlijngebieden in de omgeving van de luchthaven zullen hiervan de gevolgen ondervinden met zeer aanzienlijke overschrijdingen. Van alle sectoren, en dan vooral van de landbouwsector, worden zeer grote inspanningen gevraagd in het kader van N-depositie. De luchtvaartsector kan hier geen uitzondering op vormen. Het groot maatschappelijk belang van de luchthaven wordt niet betwist, maar dit kan niet rechtvaardigen dat de impact van bepaalde exploitatiebeperkingen of samenwerking met andere Belgische luchthavens niet wordt overwogen, noch onderzocht. Er dient gezocht te worden naar een goed evenwicht tussen volksgezondheid, economisch belang, klimaat- en milieudoelstellingen en het maatschappelijk belang.
12. Ondanks de grote onzekerheid, kunnen we wel met zekerheid besluiten dat de luchthaven de bron is van het overgrote deel van de UFP-emissies in het domein, en dat in de omgeving van de luchthaven hoge UFP-concentraties geobserveerd worden (welke vele malen hoger zijn dan de concentraties op stedelijke achtergrondlocaties of nabij drukke wegen, zoals blijkt uit de gerapporteerde UFP-concentratiekaarten). Deze bevinding wordt ook ondersteund door metingen in de omgeving van Brussels Airport¹⁹, en wetenschappelijke studies in de omgeving van andere luchthavens²⁰ (o.a. Zurich, Schiphol, Kopenhagen en Los Angeles LAX). Volgens deze MER zijn de effecten voor CO, benzeen en naftaleen beperkt.
 13. Volgens de studie van het VITO, Methodologie luchtvaartemissies, Studie uitgevoerd in opdracht van Brussels Airport Company, (Ref. 2022/RMA/R2802, november 2022), zouden die wel sterk toenemen in het scenario 2032 voor de “Approac (grond en lucht) en in mindere mate voor het proefdraaien (zie tabel verder onder de discipline klimaat). De milderende maatregelen die voorgesteld worden om de emissies van onderzochte polluenten (NO_x/NO₂, EC en UFP) te doen dalen, hebben vooral betrekking op het wegverkeer.
 14. De (historische) aanwezigheid van asbest op de terreinen en in de gebouwen van de luchthaven worden niet besproken. Gezien het belang i.k.v. de volksgezondheid, is het aangewezen om een onderdeel over asbest toe te voegen in het ontwerp-MER.
 15. Op de PFAS kaart Vlaanderen worden verschillende zones aangeduid op de luchthaven (zie website <https://www.vlaanderen.be/pfas-vervuiling/zaventem-no-regret-maatregelen-pfas>) zelf no-regret maatregelen voorgesteld voor 2 zones. Een uitgebreidere toelichting voor dit onderdeel dringt zich op.
 16. Het effect van de uitstoot en depositie van stikstof en andere polluenten op de omliggende landbouwgronden en in de Europese habitatgebieden dient uitvoerig te worden besproken.
 17. De kwaliteit van de Natura 2000-gebieden (Floordambos, Torfbroek en Silsomhof) zijn grotendeels afhankelijk van kwelwater. Door de voorziene werkzaamheden wordt aanzienlijk meer verharding voorzien. De impact op kwel moet mee onderzocht worden.
 18. Sommige optimalisatie-ingrepen worden dicht bij het beschermd dorpsgezicht van Humelgem voorzien zoals de bijkomende taxiwegen langs de 25R/07L. Onderzoek met betrekking tot grondlawaai en andere hinder naar de dorpskernen van Humelgem en het cultuurhistorisch landschap Floordambos te Melsbroek dienen toegevoegd te worden aan het ontwerp-MER.
 19. Voor het luchthavengebied werd geen volksgezondheidskundig onderzoek uitgevoerd. Zowel geluid, luchtkwaliteit, als bodemgesteldheid, waterkwaliteit en ruimtelijke ordening, hebben effecten op de gezondheid van de omwonenden en de tewerkgestelden op de luchthaven zelf. De onderzoeken van VITO naar fijn- en ultrafijnstof en de analyses rond stikstofdioxide zijn ontegensprekelijk belangrijke elementen.
In dit MER wordt voor deze discipline vooral gekeken naar de mogelijke effecten van luchtmissies en geluid. De te verwachten immisiewaarden en lichaamsbelastingen worden vergeleken met normen en advieswaarden (uit VLAREM WHO en andere).
Het element geurhinder is niet onderzocht en moet deel uitmaken van het MER.
Dit hoofdstuk vergt grondigere analyse om goede conclusies te kunnen trekken.
 20. Een uitgebreider onderzoek naar de impact op het klimaat dient toegevoegd te worden aan dit rapport.
 21. Er dient een kleine correctie te worden aangebracht in tabel 12-2 op pg 624: op het grondgebied van de gemeente Kortenberg is er geen enkele vestiging voor secundair onderwijs en geen 5 zoals opgelijst in tabel. 12-2.

Artikel 2: Bij het advies worden volgende bijlagen toegevoegd: Advies aanmelding PR-MER 3448 BAC, 7241-P_De windnorm, dat is de knoop van het probleem en gemeenteraadsbesluit Minder hinderplan luchthaven Brussel Nationaal - aanpassing 4.

Artikel 3: Een afschrift van dit besluit zal worden overgemaakt aan de MER dienst.

637.62

- 1 OMG
- 1 MER-dienst

Namens het college van burgemeester en schepenen

De algemeen directeur
(g) L. CEUPPENS

De burgemeester
(g) A. THIENPONT

Voor eensluidend uittreksel afgeleverd op 2 februari 2023

