

Watzoekje?

Geef hier je zoekterm in

Geef hier je zoekterm in

Omgevingsvergunningsaanvraag voor de uitbating van de nationale luchthaven Zaventem

In juli 2024 komt de milieuvergunning van Brussels Airport Company (BAC) voor de uitbating van de nationale luchthaven Zaventem te vervallen. Brussel Airport Company heeft de aanvraag voor de hernieuwing van haar (omgevings)vergunning succesvol ingediend via het Omgevingsloket op **donderdag 6 juli 2023**. De omgevingsvergunningsaanvraag gaat over de hervegunning van de bestaande activiteit.

Het Vlaamse Gewest is bevoegd voor het afleveren van de omgevingsvergunning. Na het volledige ontvankelijkheidsonderzoek volgde een openbaar onderzoek van 30 dagen. Tijdens het openbaar onderzoek konden inwoners en belanghebbenden het dossier inkijken en eventueel opmerkingen formuleren. Na het openbaar onderzoek volgt de beslissing. De beslissing wordt publiek kenbaar gemaakt.

BAC heeft, op vraag van onder andere de gemeente Kortenberg, zich geëngageerd om een infosessie te organiseren in de periode van indiening van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Milieueffectenrapport (PR-3448)

In het kader van de hervegunning van de luchthavenactiviteit werd in opdracht van BAC door Antea Group een milieueffectenrapport (MER) opgemaakt. In dit MER werd in kaart gebracht wat de impact van de uitbating van de luchthaven is op de omgeving, welke acties BAC al neemt en nog kan nemen om de milieueffecten verder te milderen.

Antea Group heeft een aanmeldingsdossier opgemaakt. Deze beknopte nota omschrijft welke (en de manier waarop) de effecten zullen onderzocht worden. Op basis van de adviezen van de verschillende adviesinstanties heeft de administratie van het departement Omgeving een scopingnota opgemaakt. Een scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten, de methode en de effectenbeoordelingen die al dan niet moeten uitgevoerd worden. Door het opmaken van de scopingnota wordt er richting gegeven aan de inhoud van het MER. Er werden twee scopingnota's opgemaakt voor dit dossier. De dossierstukken kunnen geraadpleegd worden via de MER-dossierdatabank (dossiernummer: PR3448) van het departement Omgeving.

Het college van burgemeester en schepenen (CBS) van de gemeente Kortenberg behoort tot de officiële adviesinstanties voor dit dossier. De verschillende adviezen van het CBS kan je onderaan deze pagina raadplegen.

Op 8 maart 2022 werd een digitale infosessie georganiseerd door BAC. Tijdens deze infosessie hebben de MER-deskundigen van de Antea Group informatie gegeven over de inhoud van de ontwerpversie van het MER en de omgevingsvergunningenprocedure. Heb je deze infosessie gemist, dan kan je de opname bekijken via brusselsairport.be/nl/sustainability/environmental-permit-brussels-airport.

Openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek liep van 10 december 2023 tot en met 8 januari 2024.

Gedurende deze periode konden er standpunten, opmerkingen of bezwaren over de vergunningsaanvraag of het nog niet goedgekeurd project-MER worden ingediend bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeenten Machelen, Kortenberg, Steenokkerzeel of Zaventem.

Informatiesessie 14 december 2023

Er werd op **donderdag 14 december 2023 om 18 u.** een informatiesessie georganiseerd over de aanvraag van deze omgevingsvergunning. Experts gaven toelichting en antwoorden op vragen over de vergunning en het milieueffectrapport (MER).

Herbekijk de infosessie via de externe website onderaan deze pagina.

Negatief advies Kortenberg

De huidige omgevingsvergunning van Brussels Airport Company, verleend onder de vroegere regelgeving van het Milieuvergunningendecreet, loopt af op 8 juli 2024. Daarom diende de luchthaven een aanvraag tot hernieuwing van haar omgevingsvergunning in bij de Vlaamse overheid.

Deze aanvraag betreft de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company. Tegenwoordig worden aanvragen behandeld volgens de regels opgenomen in het Omgevingsvergunningsdecreet en het bijhorende besluit. Aangezien de aanvraag betrekking heeft op een inrichting opgenomen in de lijst van Vlaamse projecten, is de Vlaamse Overheid de bevoegde en dus vergunningverlenende overheid. Deze omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor een termijn van onbepaalde duur.

De kern van de aanvraag is het hernieuwen van de lopende vergunning, met dan in het vakjargon een aanvraag voor het hernieuwen van activiteiten die vallen onder rubriek 57 van de indelingslijst.

Door de invoering van het omgevingsvergunningendecreet en het begrip ingedeelde inrichting of activiteit (IIOA) is de verplichting tot stand gekomen om meerdere inrichtingen (VLAREM-rubrieken) die als een samenhangend technisch geheel moeten worden beschouwd, samen te beschouwen als één IIOA, die dan worden opgenomen in één omgevingsvergunning. Om deze reden worden in het voorwerp van de aanvraag ook de inrichtingen opgenomen, vergund door een lopende milieuvergunning klasse 2 of 1 met weliswaar een iets latere vervaldatum dan die van de start- en landingsbanen, maar die toch reeds in aanmerking komen voor hernieuwing.

Brussels Airport liet hiervoor door experts een milieueffectrapport (MER) opmaken dat de effecten van de luchthavenactiviteiten op de omgeving - nu en in de toekomst - in kaart brengt. Het realistische toekomstscenario werd opgesteld als een maximale invulling van de bestaande infrastructuur van Brussels Airport, met de vandaag gangbare technieken en technologieën. Volgende kerncijfers zijn belangrijk:

- Een toename van de gevlogen hoeveelheid vracht van 0,5 miljoen ton/jaar (2019) naar 1 miljoen ton ton/jaar (2032) (dit is een verdubbeling).
- Een toename van het aantal passagiers van 26,4 miljoen/jaar (2019) naar 32 miljoen/jaar (2032) (dit is een stijging met 21%).
- Een toename van het aantal vliegbewegingen van 234.000 (2019) naar 240.000 (2032). Dat de relatieve toename in personen en volumes groter is dan de toename van het aantal vluchten, komt omwille van de inzet van grotere toestellen en/of een betere benutting.

De procedure van de omgevingsvergunningsaanvraag integreert zo ook de procedure van de goedkeuring van het MER. Dat betekent dat er eerst een beslissing genomen zal worden over het ontwerp-MER en desgevallend nadien een beslissing over de aanvraag zelf.

Minder hinderplan Kortenberg

Gemeente Kortenberg ontkent als naastliggende buurgemeente geenszins het economisch belang van deze nationale luchthaven en het positieve effect hiervan op ons lokale economische beleid. Als naastliggende buurgemeente heeft Gemeente Kortenberg evenwel ook de (grond)wettelijke opdracht om mee te waken over het leefklimaat van hun inwoners.

Om de leefbaarheid op het grondgebied van Kortenberg te beschermen en rekening houdend met de economische belangen van de luchthaven Brussel-Nationaal, heeft de gemeente in 2007 voor het eerst een minder hinderplan opgesteld. Het minder hinderplan vertaalt het standpunt van de gemeente met betrekking tot het dossier van de luchthaven Brussel-Nationaal. Over de partijgrenzen heen werd dit plan in de loop der jaren meermaals aangepast. Op 12 juli 2022 werd een raadscommissie georganiseerd met een aangepast minder hinderplan als resultaat. Het advies van Kortenberg betreffende de aanvraag tot hernieuwing van de vergunning door BAC stoelt op dit 15-puntenplan en werd integraal als bijlage aan het advies gevoegd.

Advies Kortenberg

Naar aanleiding van de aanvraag tot hernieuwing van de exploitatievergunning door Brussels Airport Company werd in de vier omliggende luchthavengemeenten, namelijk Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem, gelijktijdig het openbaar onderzoek georganiseerd, en dit van 10 december 2023 tot en met 8 januari 2024 (30 dagen). Er werden ongeveer 1.600 bezwaarschriften ingediend bij de gemeente Kortenberg.

Het college van burgemeester en schepenen heeft op 10 januari 2024 een ongunstig advies voor het ontwerp-MER en op 24 januari 2024 een ongunstig advies voor dossier OMV_2022106386_215 betreffende de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company overgemaakt.

Nadere analyse over de mogelijke economische impact en het effect op het klimaat, milieu en geluid door de exploitatiebeperkingen (bijvoorbeeld middels een nachtverbod) ontbreekt in voorliggende ontwerp-MER en bijhorende aanvraag, en dient volgens het college minimaal onderzocht te worden door de aanvrager. Exploitatiebeperkingen zouden immers een significante impact hebben op de hinder en geluidsbelasting ten gevolge van de exploitatie. Bovendien bestaan er steeds meer wetenschappelijke studies die aantonen dat een verstoorde nachtrust een nefaste impact heeft op de volksgezondheid. De gezondheidskost door lawaai (bovenop de gezondheidskost door de uitstoot van luchtverontreinigende pollutanten en broeikasgassen) voor omwonenden van luchthavens is (te) hoog.

Het college van burgemeester en schepenen van Kortenberg is daarnaast ook van mening dat er te weinig garanties zijn wat betreft de geplande maatregelen om het aantal verkeersbewegingen terug te dringen om de toekomstig verwachte reizigers-, personeels-, en vrachtverkeerstoename op te vangen. Kortenberg ondervindt nu reeds sterke hinder van doorgaand sluipverkeer. De N2 maakt daarenboven deel uit van het vrachtroutenetwerk: ook de impact van het bijkomende vrachtverkeer (+40% bijkomende vrachtwagens) door de luchthaven via de N2 dient in kaart gebracht te worden.

Bovendien heeft voorliggende aanvraag te weinig oog voor de negatieve gevolgen op het klimaat, de biodiversiteit en de natuur. Hoewel het rapport vermeldt dat de emissies van CO₂ bij de exploitatie van Brussels Airport belangrijk te noemen zijn, gaat men in de conclusies niet verder dan te stellen dat met betrekking tot mitigatie 'een verder streven naar reducties een belangrijk aandachtspunt is'. Dit staat in schril contrast met de vaststelling dat de emissies veroorzaakt door de luchthaven wel degelijk een depositie van stikstof in de omliggende natuurgebieden (tevens VEN- en Habitatrichtlijngebieden) veroorzaken.

Tot slot is het onverantwoord en dus onaanvaardbaar om een 'eeuwigdurende vergunning' (onbepaalde duur) te verlenen. Het is bijzonder moeilijk om nu al de toekomstige organisatie van het luchtverkeer te bepalen: ook het milieueffectenrapport in het 'realistische toekomstscenario' kijkt immers niet verder dan 2032. Daarenboven zijn de hogere overheden er nog steeds niet in

geslaagd om een gedragen langetermijnvisie op de luchthaven en de ruime omgeving te bewerkstelligen.

In het verleden bleek eerder al dat de vorm van de geluidscontouren op een geheel andere wijze evolueerden dan voorzien in de prognoses omwille van het specifieke baan- en routegebruik. Daarom verzoekt Kortenbergh BAC uitdrukkelijk om door middel van een nieuwe projectinhoudversie de aanvraag om te zetten naar omgevingsvergunning voor bepaalde duur.

Dit ongunstige advies zal samen met de adviezen van de andere betrokken lokale besturen en instanties nu behandeld moeten worden door de bevoegde gewestelijke diensten.

Mevrouw Zuhal Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, beslist uiteindelijk over deze vergunning. Minister Demir moet uiterlijk 29 maart 2024 een beslissing nemen: deze termijn kan maximaal met 60 dagen verlengd worden, tot uiterlijk 28 mei 2024. Na het nemen van de beslissing zal deze bekendgemaakt worden, onder meer aan de hand van de inmiddels wel gekende gele affiches.

Open brief

Het Kortenberghse college van burgemeester en schepenen verstuurde op **7 februari 2024** een open brief naar de bevoegde ministers over het negatieve advies dat gegeven werd met betrekking tot de hernieuwing van de omgevingsvergunning van Brussels Airport Company. Lees de brief onderaan deze pagina bij 'Documenten'.

Contactinformatie

Dienst Omgeving - uitsluitend op afspraak

Administratief Centrum

Dr. V. De Walsplein 30
3070 Kortenbergh

T 02 755 30 70
omgeving@kortenbergh.be

Openingsuren

Vandaag open van 09 u. tot 12 u.

Morgen open van 09 u. tot 12 u.

Alle openingsuren

^ Tobania
Gemeente Kortenbergh
Dr V. De Walsplein 30, 3070 Kortenbergh
T 02 755 30 70, info@kortenbergh.be