

# Ruimtelijke Ordening

\* 202200784 \*

Departement Omgeving  
Vlaamse Overheid  
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -  
projecten  
Inge De Cat  
Koning Albert II laan 20 8  
1000 BRUSSEL

	<b>ons kenmerk</b> OMG/IH/2022/637.62	<b>datum</b> 20 april 2022
<b>contactpersoon</b> Inge Hauspie	<b>telefoon</b> 02/755.22.18	<b>e-mail</b> milieu@kortenberg.be

## Advies inzake aanmelding PR-MER 3448-Hervergunning activiteiten Brussels Airport Company

Geachte mevrouw De Cat,

Het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Kortenberg heeft op dinsdag 29 maart per mail een adviesvraag inzake scoping en uitnodiging overleg voor PR-MER 3448 – Hervergunning activiteiten Brussels Airport Company, ontvangen. Het advies dient digitaal bezorgd te worden aan de dossierbehandelaar en dit ten laatste op 25 april 2022.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Kortenberg staat een beknopte toelichting m.b.t. de luchthaven vermeld. De druk op de open ruimte, mobiliteit, milieuhygiënische maatregelen en de geluidshinder worden als knelpunten aangehaald. De uitgangspunten uit het GRS worden meer in detail toegelicht in het 'minder hinder' plan voor de nationale luchthaven van Zaventem. In 2007 heeft de gemeenteraad voor het eerst en over alle partijgrenzen heen, een 'minder hinder' plan voor de nationale luchthaven van Zaventem opgesteld. Dit 'minder hinder' plan is intussen al 3 maal geactualiseerd en de laatste versie dateert van 7 september 2015 (zie bijlage). Het plan omvat 11 maatregelen 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. Een van de punten in dat 'minder hinder' plan is de opmaak van een globaal plan-MER voor de hele luchthavensite zodat alle aspecten van mogelijke milieuhinder en hun onderlinge samenhang in kaart worden gebracht en bevoegdheidsdiscussies nadien uitgesloten worden. Met de aanmelding van PR-MER 3448 komt men tegemoet aan dit belangrijke punt uit het 'minder hinder' plan. Ondanks het feit dat de hernieuwing van een bestaande vergunning voor de exploitatie van een vliegveld juridisch niet onderworpen is aan de MER-plicht, is het van essentieel belang dat deze studie wordt uitgevoerd. Een globaal plan-MER werd tot dusver nog nooit opgemaakt. De luchthaven is immers gelegen in een dichtbevolkt gebied en het is voor de omwonenden van essentieel belang dat alle omgevingseffecten van de huidige en toekomstige ontwikkelingen wetenschappelijk en objectief worden samengebracht. De resultaten van het MER-onderzoek zullen bepalend zijn voor het uitwerken van effectieve preventieve en milderende maatregelen ter bescherming van de leefomgeving van de omwonenden.

Het plan-MER wordt opgesteld met het oog op de hervergunning van de activiteiten van Brussels Airport Company voor onbepaalde duur. Het plan-MER werkt met een groeiscenario en een tijdshorizon tot 2030-2032. Een hervergunning voor onbepaalde duur lijkt ons alleszins veel te lang. De prognoses van milieueffecten boeten sterk in aan betrouwbaarheid naarmate men verder in de tijd vordert. Het plan-MER zal slechts een accurate voorspelling kunnen geven van de milieueffecten voor 10 jaar op basis van de huidige kennis en rekenmodellen. Vanuit het voorzorgsprincipe valt bijgevolg niet te verantwoorden dat een hervergunning voor onbepaalde duur zou worden afgeleverd. De technologische evolutie in de luchtvaart, de ontwikkeling van 'schonere' brandstoffen, de nood aan een structurele wijziging van verplaatsingsgedrag en -noden, de noodzakelijke maatregelen tegen de klimaatverandering,... zijn allemaal aspecten die moeilijk te vatten zijn in betrouwbare rekenmodellen op een dergelijk lange termijn. Een duurzame exploitatie van de luchthaven is niet verenigbaar met het toekennen van exploitatievoorwaarden op een

bepaald ogenblik voor onbepaalde duur. In het omgevingsvergunningendecreet zijn meerdere instrumenten opgenomen om in te grijpen in afgeleverde vergunningen. De komst van nieuwe BBT's kan aanleiding geven tot een evaluatie en eventuele aanpassing van de milieuvorwaarden uit de vergunning. Artikel 83 voorziet in de mogelijkheid om na een periode van 20 jaar in te grijpen in het voorwerp of de duur van de vergunning. Deze mogelijkheden zijn evenwel eerder bedoeld om in beperkte mate bij te sturen en zullen de uitbater niet stimuleren tot een innovatief, ambitieus en omgevingsvriendelijk exploitatiemodel. Een hervergunningprocedure gekoppeld aan een grondige evaluatie van de milieueffecten doet dit wel. Bijgevolg vraagt het gemeentebestuur van Kortenberg met veel nadruk om te opteren voor hervergunning voor een periode van 20 jaar en na 10 jaar een tussentijdse periodieke evaluatie en bijsturingsmoment uit te voeren.

De prognose voor het groeiscenario spitst zich toe op aantal vliegbewegingen. Bij het uitwerken van de studie moet een onderscheid gemaakt worden in de groeiprognozes voor transporten met enkel cargo en vliegbewegingen van passagierstoestellen al dan niet gecombineerd met cargo. Niet alleen het type vliegtuigen, maar ook het daaruit voortvloeiend mobiliteitsprofiel hebben een verschillende impact. Het maken van dit onderscheid lijkt voor de hand liggend, maar staat niet uitgeschreven in de aanmelding.

De bereikbaarheid van het projectgebied wordt in beeld gebracht volgens het STOP-principe. Het inzetten van deelmobiliteit wordt niet besproken in de scopingnota. Een uitgebreide analyse van de transportbewegingen van en naar de luchthaven via het wegennetwerk ontbreekt. Het huidige document PR-MER 3448 spitst zich vooral toe op de airside-activiteit van de luchthaven. We gaan ervan uit dat dit aspect mede aanbod zal komen in het project MER dat in opmaak is en de landside activiteit zal onderzoeken.

In de scopingnota is de grootte van het projectgebied i.f.v. de te onderzoeken aspecten verschillend. Gezien er geen plannen werden toegevoegd aan de aanmelding, is het niet geheel duidelijk om, louter op basis van de omschrijving, te weten tot waar de zone van het projectgebied wordt afgebakend. Voor de gemeente Kortenberg is het alleszins een must dat ook de toekomstige exploitatie van de nationale luchthaven van Zaventem strikt bepaald wordt binnen de huidige grenzen van het luchthaventerrein, zoals die werden vastgelegd in het vroegere gewestplan, nadien bevestigd in het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Er kan geen sprake zijn van een verlenging van de start- en landingsbanen.

Voor de Vlarem-wetgeving loopt de dagperiode van 7u tot 19u, avond van 19u tot 23u en nacht van 23u tot 7u. In de huidige milieuvergunning van de nationale luchthaven van Zaventem werden 16.000 nachtslots per jaar toegelaten en max. 5.000 slots/jaar voor vertrekkende vluchten. Voor de milieuvergunning loopt de nachtperiode tussen 23u en 5u59u. De gemeente dringt erop aan dat het aantal nachtslots in de toekomst worden afgebouwd en dat de dag en nacht periode eenduidig wordt gedefinieerd conform de geluidsnormen in de Vlarem.

Het is belangrijk niet om enkel rekening te houden met de geluidsbelasting kaarten. Om tot een correcter beeld te komen, moet rekening gehouden worden met de hinderintensiteit, waarbij zowel gekeken wordt naar het geluidniveau (de intensiteit van de belasting) als naar het aantal bewegingen (de frequentie van overvliegen) over een gebied. Hierbij moeten de richtlijnen van het WHO als uitgangspunt gebruikt worden.

De beschermde erfgoedelementen op het grondgebied van Kortenberg werden niet opgelijst, deze van de gemeenten Zaventem, Steenokkerzeel en Machelen wel. Het lijkt ons aangewezen om dit ook voor Kortenberg aan te vullen. De gebieden uit de wetenschappelijke inventaris landschappelijke erfgoed gehelen in Kortenberg werden wel opgelijst.

#### Conclusie:

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kortenberg juicht de opmaak van het plan-MER voor de exploitatie van Brussels Airport Company, toe. Hiermee wordt invullingen gegeven aan een punt uit het 'minder hinder plan' voor de nationale luchthaven van de gemeente Kortenberg.

Het PR-MER 3448 aanmeldingsdocument wordt gunstig geadviseerd mits rekening gehouden wordt met volgende aandachtspunten:

- het gemeentebestuur van Kortenberg vraagt met veel nadruk om te opteren voor hervergunning voor een periode van 20 jaar en na 10 jaar een tussentijdse periodieke evaluatie en bijsturingsmoment uit te voeren.
- volgende aspecten dienen opgenomen te worden als te onderzoeken onderdelen: groeiscenario cargo en passagierstransport en inzet deelmobiliteit.
- volgende aanvulling is gewenst: toevoegen van beschermde erfgoedelementen op het grondgebied van Kortenberg en duidelijke afbakening van het projectgebied op kaart.
- in kaart brengen van hinderintensiteit waarbij rekening gehouden wordt met zowel geluidsniveau als aantal bewegingen.
- de huidige grenzen van het luchthaventerrein dienen gerespecteerd te worden, er kan geen sprake zijn van een verlenging van de start- en landingsbanen.

- de gemeente dringt erop aan dat de dag en nacht periode eenduidig wordt gedefinieerd conform de geluidsnormen in de Vlarem en dat het aantal nachtslots wordt afgebouwd.


Hoogachtend

Namens het schepencollege


Leen Ceuppens  
algemeen directeur

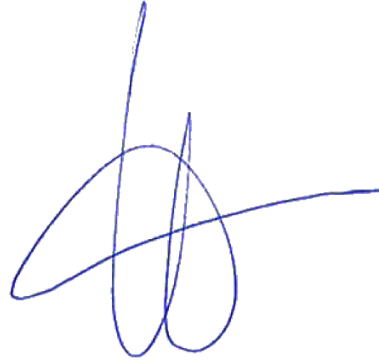
Kristien Goeminne  
waarnemend burgemeester

## Handtekening(en)

 Elektronisch ondertekend op 21/04/2022 door  
Leen Ceuppens, algemeen directeur



 Elektronisch ondertekend op 21/04/2022 door  
Kristien Leona Goeminne, burgemeester,  
waarnemend



Handtekening(en)