

\* 202300106\*

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

**uw kenmerk**

PR-MER 3448

**ons kenmerk**

OMG/IH/2023/637.62

**datum**

25 januari 2023

**contactpersoon**

Inge Hauspie

**telefoon**

02/755.22.18

**e-mail**

milieu@kortenberg.be

**Adviesvraag inzake 2de scopingadvies PR-MER 3448 - Hervergunning activiteiten Brussels Airport Company**

Geachte mevrouw De Cat,

Het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Kortenberg heeft op 22 december 2022 per mail een 2<sup>de</sup> scopingadviesvraag inzake het dossier PR-MER 3448 – Hervergunning activiteiten Brussels Airport Company, ontvangen. Het advies dient digitaal bezorgd te worden aan de dossierbehandelaar en dit ten laatste op 30 januari 2023.

Voor dit dossier werd per mail op 23 maart 2022 een eerste advies gevraagd over de aanmelding van dit project. Het advies van het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Kortenberg dateert van 20 april 2022. Het Team Mer heeft op 28 juni 2022 een scopingadvies opgemaakt. Op 21 december 2022 werd een ontwerp-MER ingediend bij de Mer-dienst waarin de aanpassingen in functie van het eerste scopingadvies zijn verwerkt. De initiatiefnemer vraagt op deze versie van het ontwerp-MER aan het team Mer een 2<sup>de</sup> scopingadvies.

In 2007 heeft de gemeenteraad voor het eerst en over alle partijgrenzen heen, een minder hinderplan voor de nationale luchthaven van Zaventem opgesteld. Dit minder hinderplan is intussen al 4 maal geactualiseerd en de laatste versie dateert van 12 september 2022. Het plan omvat 15 punten 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. De verschillende hoofdstukken van het ontwerp-MER zullen afgetoetst worden aan het minder hinderplan.

**Toetsing aan de MER-plicht**

In het ontwerp-MER wordt gesteld dat de hervergunning van de bestaande milieuvergunning niet onderworpen is aan de MER-plicht omdat er geen sprake is van een project voor de aanleg van een vliegveld, m.a.w. de aanleg van landing- en/of startbaan.

De milieuvergunning voor de luchthaven werd afgeleverd in 2004. Sinds 2004 werden verschillende infrastructuurwerken uitgevoerd, denk maar aan de bouw van Pier A West, het connectorgebouw en inrichting van verschillende Apron-sites. Naast de reeds uitgevoerde werken, worden er de komende 10 jaar nog aanzienlijke aanpassingen aan de huidige infrastructuur gepland met het oog op het optimaliseren van de capaciteit binnen de huidige contouren van de luchthaven. De geplande werken voor de komende 10 jaar zijn o.a. nieuw motor testplatform (2024) ten zuiden van de kruising van taxibanen Y en W1, uitbreiding van het de-icing platform Whiskey (2024) en Rapid Exit Taxiway (RET) op start- en landingsbaan 01/19 tussen de bestaand exit taxibanen E5 en E6 (2025), herontwerp/optimalisatie inrichting Apron 30, extra toegang startbaan 19, heraanleg Apron 4, uitbreiding van taxibaan INNER01 (Oost), RET's ten zuiden van start- en landingsbaan 07L/25R, bijkomende (loodrechte) ingangen voor start- en landingsbanen 07L/25R bij taxibanen B1 en B3, Apron 70 (renovatie A51, 53, 54, 55), nieuwe taxibaan ten westen

van de uitbreiding van Apron 60, vervangen huidige taxibaan J door een nieuwe taxibaan J ten oosten van Apron 60, uitbreiding van Apron 60, RET ten noorden van start- en landingsbaan 07L/25R nabij huidige exit taxibaan A6, RET ten zuiden van RWY R25 nabij huidige exit taxibaan B9, Taxibaan November – fase 1 + onderstation, uitbreiding van taxibaan INNER01 (West), wachtplaatsen bij taxibaan Mike, bijkomende ingang voor startbaan 07R bij taxibaan P9, taxibaan november – fase 2, taxibaan november – fase 3, herconfigureren exit taxibanen C4 en C5 naar RET voor landing op baan 25 L, de-icing platform 07R en vervangen hoofdstookplaats luchthaven.

Gezien de infrastructuur van de luchthaven sinds 2004 is uitgebreid, gezien er stadsontwikkelingsprojecten en aanpassingswerken gepland zijn, wordt de stelling dat MER-plicht niet van toepassing is voor de hervergunning van de luchthaven, niet onderschreven. De capaciteit en bijgevolg ook de milieu-impact zijn door de uitgevoerde en geplande werken sinds 2004 aanzienlijk gewijzigd. Om een correct, globaal beeld te krijgen van de milieu-impact dienen ook de reeds gekende, toekomstige projecten mee onderzocht te worden.

## Inleiding

Voor de MER studie wordt 2019 gebruikt als referentiejaar gezien de impact van de Covid-pandemie op de sector. De luchthaven is na de haven van Antwerpen, de tweede groeipool voor de nationale economie. Momenteel zijn 317 bedrijven actief op het luchthaventerrein, wat goed is voor 24.000 personeelsleden. Het aantal afgeleide en indirecte jobs worden geschat op 40.000. **De vermelde tewerkstellingscijfers stemmen niet overeenstemmen met de rapporten van de Nationale Bank van België over de tewerkstelling bij de nationale luchthaven. Er is in het ontwerp-MER sprake van een overschatting. In het MER dienen de officiële cijfers gehanteerd te worden.** In 2019 werden 26,4 miljoen passagiers vervoerd en 667.000 ton vracht, verspreid over meer dan 70 luchtvaartmaatschappijen. De vliegbewegingen komen niet gelijk gespreid over de dag, voor. Er is een piek in de ochtend en één in de avond. In het toekomstscenario (2032) wordt uitgegaan van een situatie van 32,2 miljoen passagiers per jaar en 1 miljoen ton gevlogen cargo per jaar. Het aantal werknemers zou toenemen tegen 2032 tot bijna 30.000. Door de inzet van grotere vliegtuigen en betere benutting is de verwachte groei van het aantal vluchten van 234.000 vliegbewegingen in 2019 naar 239.000 vliegbewegingen in 2032, lager dan de groei van het aantal passagiers en de groei van de hoeveelheid cargo.

Door de directe link met de exploitatie van de luchthaven wordt de bouw van de intermodale hub (IMH) (verbindt alle niveaus en biedt toegang tot de verschillende gebouwen via roltrappen, trappen en liften) en de uitbreiding van de terminal (vertrek- en aankomsthal) eveneens meegenomen in dit MER onderzoek. De andere onderdelen van de gebouwwontwikkelingen (land-side) worden in een aparte MER-procedure onderzocht.

Volgende milieudisciplines worden onderzocht: lucht, geluid en trillingen, bodem, water (grond- en oppervlaktewater), biodiversiteit, mens-mobiliteit, mens-ruimtelijke aspecten, mens-gezondheid, landschap bouwkundig erfgoed en archeologie en klimaat.

Volgende verschillende scenario's worden in het project-MER geanalyseerd:

BAC\_0-0-0-0: beschrijving van de bestaande toestand van de omgeving zonder luchthavenactiviteit. Dit komt neer op de huidige referentietoestand.

BAC\_0-1-0-0: effectenanalyse en beoordeling van de huidige luchthavenactiviteit (representatief jaar 2019) ten opzichte van de huidige referentietoestand. Dit komt overeen met de beoordeling van de impact van de hervergunning van de huidige activiteit.

BAC\_0-2-0-0: effectenanalyse van het toekomstscenario 2032 van de luchthavenactiviteit incl. de geplande aanpassing airside en de uitbreiding IMH en terminal. Dit komt overeen met de beoordeling van de impact van de toekomstige werking van de luchthaven ten opzichte van de theoretische situatie alsof de infrastructuur in de omgeving niet zou meegroeien. Deze analyse is te beschouwen als de worst-case-situatie.

BAC\_1-0-0-0: een beschrijving van de toekomstige referentietoestand 2030 (ontwikkelingsscenario) zonder luchthavenactiviteiten.

Effectenanalyse van het toekomstscenario 2032 met beoordeling tegenover de toekomstige referentietoestand 2030 (ontwikkelingsscenario) (BAC\_1-2-0-0) en scenario's inzake modal shift en ontwikkeling Airport Business District (ABD)-project (BAC\_1-2-1-0 en BAC\_1-2-1-1).

### *Toetsing aan minder hinderplan*

*Punt 4: Het projectgebied blijft beperkt tot de huidige exploitatie van de luchthaven Brussel Nationaal. De geplande infrastructuurwerken voor de komende 10 jaar beperken zich tot renovaties en optimalisatie van het gebruik van de huidige infrastructuur en omvatten niet de verlenging van de huidige baan 25L/07R, noch de uitbreiding met een taxibaan aan dezelfde baan. Aan dit punt wordt tegemoet gekomen met het voorgestelde ontwerp-MER.*

*Punt 5: Er wordt een nieuwe proefdraailocatie gekozen. De inrichting van deze proefdraaisite is voorzien met 3 geluidswanden van zo een 15 m hoog. **Het proefdraaien wordt niet voorzien in een gesloten loods. In 1988 omvatte het plan voor geluidsbestrijding van minister Dehaene (toenmalig minister van Verkeerswezen), de volledige bouw van een geluidsmuur rondom de luchthaven van Brussel-Nationaal en de realisatie van een overdekte proefdraailoods voor reactoren. Deze mogelijkheid wordt niet onderzocht in het ontwerp-MER en kan best in het onderzoek opgenomen worden.***

*Punt 10: Opmaak globaal Plan-MER. Aan dit punt wordt tegemoet gekomen met het voorgestelde ontwerp-MER.*

*Punt 13: Plafond vliegbewegingen: Behoud van het huidige maximum van 74 vliegbewegingen per uur voor de piekperiodes en een plafond van het totaal aantal vliegbewegingen per jaar van 250.000. Uit de prognose van BAC wordt uitgegaan van 239.000 vliegbewegingen per jaar in 2032. Hiermee wordt de kaap van 250.000 vliegbewegingen niet overschreden. **Gezien de geplande werken erop gericht zijn om de huidige infrastructuur optimaal te gebruiken, is het belangrijk om ook de maximum van aantal vliegbewegingen per uur te kennen na de optimalisatie werken.***

## **Mobiliteit**

Brussels Airport wil tegen 2040 een modal shift behalen van maximum 50% auto- en taxiverplaatsingen voor passagiers en werknemers samen. Brussels Airport werkt hiervoor aan een Sustainable Airport Mobility Plan (mobiliteitsplan) dat klaar zou moeten zijn in 2023. Het mobiliteitsplan is in opmaak.

Rekening houdend met de geplande werken ten behoeve van fietsers, voetgangers, openbaar vervoer, gemotoriseerd vervoer, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, prognosemodel BAC, regionaal verkeersmodel Vlaamse Rand, kruispunttellingen,... komt men tot de conclusie dat er hoogstens 1 punt is waarvoor milderende maatregelen of flankerende maatregelen aan de orde zijn: de doorstroming van de rotonde A201 x Vilvoordelaan. Dit zal opgelost zijn zodra de nieuwe verkeerswisselaar van de A201 met de R0 gerealiseerd is en vooral na de reeds geplande inrichting van de rotonde A201 x Vilvoordelaan.

*Toetsing aan minder hinderplan*

*Punt 6: Uitwerking van een performant openbaar vervoer netwerk: maximaal inzetten op de uitbouw van en het aansluiten op het openbaar vervoernetwerk en afschaffing van de Diabolo-taks.*

***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.***

***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.***

***In het ontwerp-MER wordt nergens het effect van de Diabolo-taks meegenomen in het onderzoek. De afschaffing van deze tax komt de modal shift ten goede en dient onderzocht te worden.***

## **Geluid**

Voor de evaluatie en de beoordeling van het bestaande en geplande luchtverkeersgeluid van de luchthaven wordt gebruik gemaakt van modelberekeningen door To70. Naast de modelberekeningen werden ook 4 locaties, continue immissiemetingen uitgevoerd: in Steenokkerzeel (Aarschotsesteenweg 42, meting van 6/7/2022 t.e.m. 4/8/2022, bepaling geluid t.g.v. proefdraaien, landen 25L en vertrek 07R), in Zaventem (Bosstraat 35, meting van 18/5/2022 t.e.m. 25/5/2022, verkeer op A201 en opstijgende vliegtuigen 25R), in Zaventem (Seringedreef 33, meting van 6/7/2022 t.e.m. 19/7/2022, verkeer A201 en opstijgende vliegtuigen 25R) en in Machelen (Watermolenstraat 99B, meting van 6/7/2022 t.e.m. 19/7/2022, geluid opstijgen vanop 25R). Op die manier kunnen nauwkeuriger de specifieke geluidsniveaus bepaald worden. De resultaten van het bestaand meetnet rondom de luchthaven worden eveneens meegenomen. Daarnaast worden niet alleen geluid ten gevolge van landen en stijgen bepaald, maar ook het geluid door taxiën, reverse thrust, warmdraaien, auxiliary power units (APU)/ground power units (GPU), proefdraaien en grondoperaties voor de veiligheid van het vliegverkeer, meegenomen in de analyse.

Er is 1 meetpost gelegen op het grondgebied van Kortenberg in het verlengde van de baan 25L. De vliegtuigen die landen op de 25L zorgen voor pieken van hoger dan 80 dB(A). Vanaf 6u tot 24u zijn de landende vliegtuigen bepalend voor het omgevingsgeluid. Het LAeq,1h stijgt tot 70dB(A) wat meer dan 20 dB(A) hoger ligt dan wanneer er geen vliegtuigen zou overvliegen. Het LA95,1h, een maat voor het continu achtergrondgeluid voldoet wel aan de milieukwaliteitsnormen voor een woongebied (Dag : 45 dB(A)/Avond : 40 dB(A)/Nacht : 35 dB(A)). In het ontwerp-MER

concludeert men dat er zeker een beduidende verhoging van het vliegtuiggeluid is maar dat dit niet uit te sluiten is gezien de korte afstand van de woonwijk tot de luchthaven. Er zijn in de woonwijk ook recent gebouwde woningen. In 2032 wordt een lichte toename van landingen op 25L en 25R verwacht maar de geluidsbelasting blijft gelijk door de verandering in de vlootsamenstelling en de wijze van dalen. Ook is er een algemene afname voor de routes richting ZO windrichting. Er is wel een toename in het aandeel "route CHIEVES" (richting Brussels Gewest) waardoor er ook een toename is in de geluidsbelasting. Wanneer men geen rekening houdt met de bevolkingstoename dan zal in 2032 het aantal potentieel gehinderden binnen de contouren vanaf 55 dB(A) niet toenemen door het baangebruik, de vlootwijziging en de wijze van dalen. Wanneer men rekening houdt met de bevolkingstoename dan stijgt het aantal potentieel gehinderden wel.

De WHO richtlijnen omvatten maatregelen om de geluidsbelasting door vliegtuigen te beperken. Voorbeelden zijn bvb het verbieden dat mensen binnen het gebied met de grenswaarden gaan wonen, openen/sluiten van banen, wijzigen van vliegpaden, en het isoleren van woningen,... Het ontwerp-MER waarschuwt voor de gevolgen van het strikt overnemen van de WHO richtlijnen om het vliegtuiggeluid te beperken tot 45 dB(A)  $L_{den}$  en 40 dB(A)  $L_{night}$ . Deze richtlijnen kunnen verregaande gevolgen hebben voor de luchthaven en de omwonenden. Om deze geluidsnormen te halen moeten drastische maatregelen genomen worden om de geluidbelasting te verminderen, of duizenden woningen en andere geluidgevoelige gebouwen moeten aan hun bestemming onttrokken worden. Het opleggen van exploitatiebeperkingen zou de doelstellingen zoals opgenomen in het licentie-KB hypothekeren gezien er voldoende capaciteit moet verzekerd worden. Operationele maatregelen voor het beperken van geluidshinder vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de Federale Regering en worden niet behandeld in dit ontwerp-MER. Het ontwerp-MER stelt dat exploitatiebeperkingen significante effecten kunnen hebben op de geluidbelasting, 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  $L_{den}$  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 op de diverse luchthavens, is nadere analyse nodig. Het opleggen van exploitatiebeperkingen wordt beschouwd als in strijd met de "Evenwichtige Aanpak verordening van de EU en de regelgeving van ICAO" gezien exploitatiebeperkingen slechts in laatste instantie kunnen opgelegd worden nadat de 3 pijlers van de "Evenwichtige Aanpak" uitgeput zijn. De "Evenwichtige Aanpak" omvat volgende pijlers: de verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en tot slot exploitatiebeperkingen (enkel toe te passen als de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen).

De voorgestelde milderende maatregelen zijn:

De opmaak en uitvoering van de actieplannen omgevingslawaaai. Voor Brussels Airport worden er al actieplannen opgesteld door de Vlaamse Overheid, maatregelen op vlak van ruimtelijke ordening zoals een uitbreiding van de MER-fiche geluid voor niet MER-plichtige projecten of zelfs bestaande woonprojecten, verbeterde communicatie en consultatie en afschermen van objecten zoals de nieuwe proefdraailocatie.

De flankerende maatregelen en aanbevelingen zijn:

Het reduceren van geluid aan de bron door inzet van stillere vliegtuigen, financiële maatregelen, reductie van wegverkeer en afschermende objecten.

#### *Toetsing aan minder hinderplan*

*Punt 2: Verdere, versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen. Dit punt wordt ook weerhouden als minderende maatregel.*

*In het minder hinderplan van de gemeente Kortenberg werden verschillende punten opgenomen die een exploitatiebeperking met zich meebrengen. In het ontwerp-MER wordt terecht opgemerkt dat exploitatiebeperkingen significante effecten kunnen hebben op de geluidbelasting. Geen enkele vorm van exploitatiebeperking wordt in het ontwerp-MER onderzocht. Hiervoor worden o.a. volgende redenen aangehaald zoals de doelstellingen van het licentie-KB komt in het gedrang, federale bevoegdheid, strookt niet met een evenwichtige aanpak van de problematiek, negatieve effect op de werking van de luchthaven (en de luchtvaartmaatschappijen), het openbaar belang van de luchthaven en de socio-economische rol voor het land. Het team dat de ontwerp-MER opmaakt, gaat hier voorbij aan de realiteit dat de luchthaven Brussel Nationaal historisch gegroeid is en zich ontwikkeld heeft in een zeer dens bevolkt gebied. De leefbaarheid van de zone rond de luchthaven kan alleen gewaarborgd worden wanneer niet alleen ingezet wordt op maatregelen voor het beperken van vliegtuiglawaai aan de bron, maatregelen op vlak van ruimtelijke ordening, operationele procedures, maar ook door het overwegen van exploitatiebeperkingen. Initiatieven van BAC om geluidsoverlast aan de bron aan te pakken (zie inrichting proefdraaiplaats, APU/GPU, tariefdifferentiatie,...), initiatieven van de Vlaamse Overheid (actieplan omgevingslawaaai, geluidsmetingen, ontwerp-instrumentendecreet,...), initiatieven*

van de Federale Overheid (overlegplatform van de minister van mobiliteit,...), initiatieven van de gemeente (communicatie en consultatie van de bevolking, bilateraal overleg met BAC en bewonersgroep,...) kaderen in een evenwichtige aanpak, maar volstaan niet. Het zelfs niet onderzoeken, noch overwegen van alle pijlers van de "Evenwichtige Aanpak" wijst op een zeer eenzijdige benadering van de problematiek waarbij het economisch belang primeert. Elke exploitatiebeperking zal economische gevolgen hebben omdat dit geen deel uitmaakt van het exploitatiemodel van de luchthaven. Een aantal luchthavens in het buitenland worden wel geconfronteerd met een restrictiever exploitatiemodel ten behoeve van de volksgezondheid en zij slagen erin om alsnog een rendabel bedrijf uit te bouwen.

**De MER-studie moet milderende en flankerende maatregelen onderzoeken. Exploitatiebeperkingen horen thuis in dit rijtje. De economische gevolgen kunnen meegenomen worden in de bespreking. Dit onderzoek is van belang om de vergunningverlenende overheid in staat te stellen om een goed overzogen beslissing te nemen tijdens de hervergunningprocedure.**

**Punt 1: In het minder hinderplan van de gemeente is het uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten opgenomen als exploitatiebeperking. 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 start om 6 uur en loopt door tot 23 uur. De dag- en avondperiode in de Vlarew-wetgeving start om 7 uur en eindigt om 23 uur. Tussen de 6 uur en 7 uur 's morgens zijn er heel wat vertrekkende vluchten. Dit wordt ook vermeld in het ontwerp-MER. **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.**

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.**

**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.**

## Lucht

Uit de analyse blijkt dat voor volgende pollutanten belangrijke negatieve effecten ten gevolge van de aanwezigheid van de luchthaven vastgesteld worden voor alle scenario's: NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, EC (elementaire koolstof) en UFP (ultra fijn stof). Voor al deze pollutanten moet ingezet worden op milderende maatregelen. Voor CO, Benzeen en Naftaleen is het effect verwaarloosbaar en moeten er geen maatregelen worden uitgewerkt.

In het ontwerp-MER wordt een overzicht gegeven van de potentiële milderende maatregelen. Slechts de milderende maatregelen waar BAC zelf een invloed op heeft worden weerhouden en verder besproken en tot slot zijn er nog een aantal aanbevelingen m.b.t. geur, diffuse stofemissie en UFP.

Uit de analyse blijkt dat er in de Natura 2000-gebieden in het studiegebied meerdere gebieden en habitats zijn waar de N-depositie ten gevolge van de luchtmissies van de exploitatie van de luchthaven groter is dan 1% van de kritische

depositie waarde (KDW), met verschillende habitatpercelen waar de bijdrage groter is dan 5% en met meerdere percelen waar de bijdrage bijna 10% is (9,9%).

Voor zowel de bestaande als de toekomstige situatie is er een belangrijke bijdrage tot de KDW op verschillende zones van het habitat, het gevolg van de exploitatie van de luchthaven. Deze deposities worden binnen het MER-beoordelingskader als negatief beoordeeld en worden in de Passende Beoordeling als een betekenisvolle impact beoordeeld. Gezien er op het ogenblik van het schrijven van het ontwerp-MER, nog geen definitief akkoord/ definitieve goedkeuring van de PAS binnen de Vlaamse Regering is, wordt de uitstoot getoetst aan het ontwerp-PAS. Na analyse grondige analyse komt men tot een lijst van milderende maatregelen die de modal shift faciliteren en ondersteunen, de elektrificatie van vervoersmiddelen, vervangen van stookinstallatie op gas, maatregelen m.b.t. vliegverkeer, ... Ondanks deze ingrepen zijn de effecten van de milderende maatregelen relatief beperkt t.o.v. de emissies ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven en dit vooral ten gevolge van de vliegtuigemissies. Daarom wordt gepleit om voor de exploitatie van de luchthaven een ADC (Alternatieven, dwingende redenen van groot openbaar belang en Compensatie)-toets te doorlopen. Projecten die een groot maatschappelijk belang hebben, kunnen doorgaans wel doorgaan wanneer deze toets positief uitvalt.

#### *Toetsing aan Minder Hinderplan*

*Volgende punten uit het minder hinderplan worden effectief als milderende maatregel besproken in het ontwerp-MER: punt 6: uitwerken van een performant openbaar vervoernetwerk.*

*Ondanks de uitgebreide lijst aan milderende maatregelen, is het effect op de reductie van de N-depositie ten gevolge van het vliegverkeer te beperkt. Een aantal punten uit het minder hinderplan kunnen een gunstig effect hebben op de luchtkwaliteit in en rond de luchthaven en werden niet besproken in het ontwerp-MER:*

*Punt 3: handhaving: de effectieve beboeting van vliegtuigmaatschappijen die de voorgeschreven landings- en opstijgprocedures niet volgen en de juridische erkenning van de gevolgen ervan. Enkel op die manier kan men de beoogde resultaten van de opgelegd maatregelen, behalen.*

*Punt 8: Het proefdraaien in een loods: deze optie wordt niet onderzocht.*

*Punt 5: Een betere samenwerking met andere, regionale luchthavens in Vlaanderen en België. Een holistische kijk op vliegverkeer in Vlaanderen en België ontbreekt volledig. Nochtans zou een goede samenwerking tot een performantere luchtvaart in België kunnen leiden.*

*Punt 9: Monitoring omgevingsimpact: in het kader van dit ontwerp-MER werden heel wat studies en analyses gedaan. De monitoring van de omgevingsimpact mag niet beperkt blijven tot de periode van het ontwerp-MER, maar moet een permanent karakter krijgen en niet alleen voor het aspect geluid, maar ook voor de andere pollutanten.*

***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 habitatrichtlijngebieden 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.***

***Niettegenstaande 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 Airport<sup>19</sup>, en wetenschappelijke studies in de omgeving van andere luchthavens<sup>20</sup> (o.a. Zurich, Schiphol, Kopenhagen en Los Angeles LAX). Volgens deze MER zijn de effecten voor CO, benzeen en naftaleen beperkt.***

***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 pollutanten (NOx/NO2, EC en UFP) te doen dalen, hebben vooral betrekking op het wegverkeer.***

## Bodem

De impact van bodemverdichting, profielvernietiging, stabiliteitswijziging en wijziging van bodemhygiëne worden als verwaarloosbaar beoordeeld. De saneringsprojecten worden als beperkt positief beoordeeld. Er worden dan ook geen milderende maatregelen, noch aanbevelingen geformuleerd.

### *Toetsing aan Minder Hinderplan*

*In het minder hinderplan werden geen punten opgenomen die een impact hebben op de bodem.*

*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.***

**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.**

**Het effect van de uitstoot en depositie van stikstof en andere pollutanten op de omliggende landbouwgronden en in de Europese habitatgebieden dient uitvoerig te worden besproken.**

## Water

Voor volgende aspecten wordt geoordeeld dat er geen impact is: kwaliteit grondwaterhuishouding, grondwaterkwaliteit en waterhuishouding of overstromingsrisico van de omgeving

Voor volgende aspecten worden als beperkt negatief beschouwd: toename van verharde oppervlakten.

Er zijn geen milderende maatregelen noodzakelijk omdat er geen aanzienlijke negatieve effecten zijn voor het aspect water.

Er zijn een aantal aandachtspunten opgelijst die van belang zijn voor de verderzetting van de activiteiten: opvolging en monitoring van de waterstromen en debieten, onderzoek naar afkoppeling hemelwater en verdere infiltratie en hergebruik.

### *Toetsing aan Minder Hinderplan*

*In het minder hinderplan werden geen punten opgenomen die een impact hebben op water.*

**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 de kwel moet mee onderzocht worden.**

## Biodiversiteit

Voor dit ontwerp-MER werd een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets opgemaakt gezien de ligging ten opzichte van de beschermde gebieden.

- Passende beoordeling

Volgende aspecten werden onderzocht: ruimtebeslag, vernatting en verdroging, rustverstoring, versnippering en barrièrewerking, eutrofiëring en verzuring, verontreiniging van oppervlaktewater, stikstofdepositie.

Er worden een aantal milderende maatregelen geformuleerd voor de effecten op waterlopen, geluidsverstoring, uitwerken van haalbare maatregelen binnen de exploitatie en de mogelijkheden van de luchthaven (intern salderen), maatregelen buiten het projectvoornemen die stikstofdeposities op de omliggende habitats doen afnemen (extern salderen).

Milderende maatregelen die BAC zelf kan implementeren zijn o.a. verderzetten van de ondersteuning bij de uitbouw van een intermodale Hub, verderzetten van de inspanningen mbt. de opmaak van een ambitieus bedrijfsvervoerplan ('Sustainable Airport Mobility Plan (2023)'), verdere investering in elektrificatie van off road en/of door waterstof aangedreven materieel en/of andere maatregelen, implementatie van het plan om fossielvrij te zijn mbt. verwarming tegen 2030, verderzetting van de visie mbt. gedifferentieerde tarieven ikv. pollutant emissies (en geluid), implementatie van het plan om fossielvrij te zijn mbt. GPU (ground power unit) tegen 2030, haalbaarheidsstudie mbt. monitoring van de maximale tijden voor APU (auxiliary power unit), een analyse uitvoeren naar de opvolging van de toepassing van de

NADP1 (noise abatement departure procedure), startprocedure en samenwerking met skeyes voor het verhogen van het aandeel CDO's (continuous descent operations (groene landingen)).

- Verscherpte natuurtoets

De verscherpte natuurtoets moet een antwoord bieden op 4 essentiële vragen : zijn er veranderingen aan de natuurwaarden, zijn de veranderingen voor de natuur nadelig, zijn de veranderingen vermijdbaar en tot slot, zijn de veranderingen herstelbaar.

In de effecten van vliegverkeer (en de volledige exploitatie incl. toekomstscenario) zijn verstoring (zowel visueel als auditief) en luchtmissies/deposities (stikstofdepositie) de belangrijkste componenten. Andere effectengroepen zijn in hoofdzaak van ondergeschikt belang.

#### *Toetsing minder hinderplan*

*Voor de bespreking van het aspect N-depositie en de auditieve verstoring verwijzen we naar respectievelijk het onderdeel lucht en geluid uit dit advies.*

*Punt 9: Monitoring omgevingsimpact: Momenteel voorzien het ontwerp-MER geen monitoring. Enkel door het wetenschappelijk opvolgen kan een goed onderbouwd beleid worden uitgewerkt ten aanzien van natuur, bebouwd weefsel, in belang van volksgezondheid en socio-economische belangen.*

### **Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

Met betrekking tot landschapsstructuur is het effect verwaarloosbaar tot eerder positief gezien de voorziene optimalisatie-ingrepen.

Voor het beschermd erfgoed, ge vastgestelde inventaris, wetenschappelijke inventaris zijn de effecten verwaarloosbaar, idem voor archeologie en landschapsbeeld.

Er worden geen milderende maatregelen, noch aanbevelingen geformuleerd.

#### *Toetsing minder hinderplan*

*In het minderhinderplan staan geen punten opgenomen die relevant zijn voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.*

***Sommige optimalisatie-ingrepen worden dicht bij het beschermd dorpsgezicht van Humelgem voorzien zoals de bijkomende taxiwegen langs de 25R/07L. Onderzoek met betrekking tot grondlawaaï en andere hinder naar de dorpskernen van Humelgem en het cultuurhistorisch landschap Floordambos te Melsbroek dienen toegevoegd te worden aan het ontwerp-MER.***

### **Mens- ruimtelijke aspecten**

De optimalisatie-ingrepen zijn beperkt van omvang op de luchtzijde (airside) van het projectgebied. Er is geen effect op de algemene ruimtelijke structuur en ruimtebeleving.

Voor het aspect ruimtegebruik zal men in de toekomst geen naar een verbeterde situatie door een verhoogde efficiëntie van de werking van BAC.

Er worden geen milderende, noch aanbevelingen geformuleerd.

#### *Toetsing minder hinderplan*

*In het minder hinderplan staan geen punten over dit onderdeel. 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 opgeijst in tabel.*

### **Mens- gezondheid**

Wat betreft de chemische stressoren is de achtergrondconcentratie voor een aantal polluenten aanzienlijk. De overschrijdingen van de GAW's (gezondheidskundige advieswaarden) blijven binnen de perken wanneer eveneens de richtwaarden van de WHO mee in rekening gebracht worden. De negatieve effecten zijn grotendeels gekoppeld aan de emissies van het vliegverkeer (ten opzichte van een – hypothetische – referentiesituatie zonder luchthaven). De

effecten van het wegverkeer dat gegenereerd wordt door de luchthaven zijn relatief beperkt, omdat dit verkeer eerder voor een verschuiving van ander verkeer zorgt en niet voor een aanzienlijke netto toename.

Ook voor geluid zijn gezondheidseffecten quasi volledig gekoppeld aan het vliegverkeer en volgens de conservatieve normstelling van de WHO niet uit te sluiten. Milderende maatregelen aan de bron en beleidsmatig rond ruimtelijke ordening zijn noodzakelijk (zie discipline geluid). De doorkijk naar 2032 geeft meer gehinderden en meer ernstige slaapverstoringen. De oppervlakte verkleint echter. De impact van het wegverkeersgeluid zijn beperkt, behalve van de directe toegangswegen tot de luchthaven (in het bijzonder de A201) op de aanpalende woonkern Zaventem.

#### *Toetsing minder hinderplan*

*Alle punten uit het minder hinderplan beogen het verhogen van de leefbaarheid voor de omwonenden van de luchthaven. Het minder hinderplan wordt in bijlage toegevoegd aan dit advies.*

***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 stikstofoxiden 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.***

## **Klimaat**

Bij de bespreking wordt gebruik gemaakt van de indeling in scope 1, 2 en 3 emissies om een inzicht te krijgen in de algemene broeikasgasemissies van de exploitatie om op deze wijze een perspectief kunnen bieden in de reductie van deze emissies.

Scope 1 emissies: deze emissies zijn toe te schrijven aan de luchthaven operator en omvatten verwarming, koeling en brandstofverbruik voor bedrijfs- en dienstvoertuigen. Dit zijn dus met name emissies waarop de luchthaven operator directe controle heeft.

Scope 2 emissies: deze indirecte emissies zijn toe te schrijven aan de energie aangekocht door de luchthaven operator, in het geval van BAC betreft het de aankoop van groene elektriciteit.

Scope 3 emissies: Dit zijn alle indirecte emissies (niet vervat in scope 2) die deel uitmaken van de waarde keten van de luchthaven (upstream & downstream emissies). Deze emissies zijn toe te schrijven aan de activiteiten van derde partijen actief op de luchthaven.

De broeikasemissies uit scope 3, vnl. het gevolg van vliegtuigbewegingen worden geschat op 2.196.693 ton CO<sub>2</sub> equivalenten. 87% daarvan is toe te schrijven aan het landen, taxiën, opstijgen en cruisen van de vliegtuigen.

De voorgestelde milderende maatregelen spitsen zich toe op:

- Emissies t.g.v. vliegtuigbewegingen in relatie tot brandstoffen: inzetten van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF: sustainable aviation fuels), waterstof, batterij/elektrisch
- Visie en acties BAC- net zero carbon roadmap: zonnepanelen, LED verlichting, warmtekraftkoppeling, warmtenet, ...

#### *Toetsing minder hinderplan*

*Punt 11 Opmaak klimaatplan 2035 en punt 6 uitwerken van een performant openbaar vervoer netwerk hebben een impact op de uitstoot van CO<sub>2</sub> ten gevolge van de luchthaven.*

*In dit MER wordt gefocust op een bespreking van de uitstoot van broeikasgassen aangezien deze een indicator zijn voor verandering van het klimaat (aspect mitigatie). In 2019 was de uitstoot van luchtvaart met bijna 146% (luchtvaart) gestegen vergeleken met 1990. Dit was de sterkste groei in de gehele transportsector – bovendien de enige sector waar uitstoot sinds 1990 gestegen is. In 2020 daalde de uitstoot van de sector aanzienlijk als gevolg van beperkingen door de Covid-19-pandemie. De heropleving van het vliegverkeer zal de emissies van de luchtvaartsector opnieuw doen stijgen.*

*Hoewel het rapport vermeld dat de emissies van CO<sub>2</sub> bij de exploitatie van Brussels Airport aanzienlijk 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. En dat er verder gezocht wordt naar andere middelen om de uitstoot van vliegtuigbewegingen te reduceren, namelijk door andere brandstoffen.

Maatregelen om de uitstoot te verminderen aan de bron, of beperkingen van de exploitatie komen in het MER niet ter sprake.

Dit staat wel in schril contrast met de vaststellingen van het onderzoek van VITO, Methodologie luchtvaartemissies, Studie uitgevoerd in opdracht van Brussels Airport Company, Ref. 2022/RMA/R2802, november 2022, p25. (vermeld in bijlage 7.3 - Methodologie luchtvaartemissies)

In deze studie staat dat voor de meeste pollutanten en vluchtfases men een stijging in de emissies en brandstof ziet. In 2032 wordt een hoger aandeel aan vluchten met modernere, duurzamere vliegtuigen voorzien. Daarnaast is er ook een hogere capaciteit, namelijk 2% meer vluchten, 22% meer passagiers (bijvoorbeeld door meer 'widebody' vliegtuigen met twee gangpaden) en 4 keer meer vrachttransport. Widebody vliegtuigen hebben een ongeveer 2.5 - 3 keer hoger brandstofverbruik dan narrow body vliegtuigen. De verhoging aan capaciteit verklaart hier dus de stijging in emissies. De totale CO, HC, benzeen en naftaleen uitstoot vertonen wel een significante daling. Het effect van de infrastructurele aanpassingen aan de taxiwegen heeft slechts een gering effect op de emissietotalen gaande van een daling van 0.9% tot een stijging van 0.2% t.o.v. een situatie zonder infrastructurele aanpassingen.

**Een uitgebreider onderzoek naar de impact op het klimaat dient toegevoegd te worden aan dit rapport.**

## Conclusie:

Het beleid van de gemeente Kortenberg ten aanzien van de luchthaven Brussel Nationaal is gebaseerd op de 15 punten uit het minder hinderplan, goed gekeurd door de gemeenteraad van 12 september 2022. Het minder hinderplan wordt in bijlage aan dit advies toegevoegd.

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 overeenstemmen 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 vliegbevingen 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 tax 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 Airport<sup>19</sup>, en wetenschappelijke studies in de omgeving van andere luchthavens<sup>20</sup> (o.a. Zurich, Schiphol, Kopenhagen en Los Angeles LAX). Volgens deze MER zijn de effecten voor CO, benzeen en naftaleen beperkt.*

*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<sub>x</sub>/NO<sub>2</sub>, EC en UFP) te doen dalen, hebben vooral betrekking op het wegverkeer.*
13. *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.*
14. *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.*
15. *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.*
16. *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.*
17. *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.*
18. *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 stikstofoxiden zijn ontegensprekelijk belangrijke elementen.*

*In dit MER wordt voor deze discipline vooral gekeken naar de mogelijke effecten van luchtmissies en geluid. De te verwachten immissiewaarden 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.*

*19. Een uitgebreider onderzoek naar de impact op het klimaat dient toegevoegd te worden aan dit rapport.*

*20. 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.*

Hoogachtend

Namens het schepencollege

Leen Ceuppens  
algemeen directeur

Alexandra Thienpont  
burgemeester