

Verslag Raadscommissie Ruimtelijke Ordening

<input type="checkbox"/> naam commissie:	Ruimtelijke ordening
<input type="checkbox"/> datum:	12 juli 2022
<input type="checkbox"/> uur:	20u00
<input type="checkbox"/> agenda:	Bespreking ontwerpvoorstel minderhinderplan
<input type="checkbox"/> verantwoordelijke dienst:	Omgeving (Milieu)

Leden van de raadscommissie (teamsvergadering):

Aanwezige leden

Effectieve leden	
Tine Vanneste	aanwezig
Carla Demaertelaere	verontschuldigd, plaatsvervanger Wim Moons:
Hendrik Trappeniers (v)	aanwezig
Ann Van de Castele (ov)	aanwezig
Maarten Willems	aanwezig
Bart Nevens	verontschuldigd, plaatsvervanger Hans Vanhoof: aanwezig
Wim Vangoidsenhoven	afwezig
Walter De Brouwer	verontschuldigd, plaatsvervanger Axel Degreef: verontschuldigd
Lid met raadgevende stem	
Marinus Van Greuningen	aanwezig

Er waren 1 afwezige en 3 verontschuldigde leden van de commissie.

Aanwezige gemeenteraadsleden die geen deel uitmaken van de commissie: Mia Vandervelde

Overige aanwezigen: Burgemeester Alexandra Thienpont, Schepen David Haelterman, Schepen Wim Moons, Schepen Ann Vannerem, Schepen Kristien Goeminne.

Dienst: Liesbeth Vanobbergen (verslaggever)

Deskundigen: Chris Taes en Henk Cuypers

Verslag:

De vergadering start om 20u02. Voorzitter Hendrik Trappeniers verwelkomt de leden van de raadscommissie en geeft het woord aan burgemeester Alexandra Thienpont. Burgemeester Alexandra Thienpont vervolgt met een inleidend voorwoord:

Het luchthavendossier is een zeer belangrijk dossier waarbij we de leefbaarheid in onze gemeente dienen te bewaken over de partijgrenzen heen, maar ook de economische waarde mogen we niet uit het oog verliezen, wetende dat onze luchthaven de tweede belangrijkste economische poort van ons land is, maar

weliswaar gelegen in een dichtbevolkt en dichtbewoond gebied. Met de leefbaarheid bedoel ik dan enerzijds letterlijk de uitbreiding tegen gaan, maar ook de invloeden op de gezondheid van onze inwoners: onderbroken slaappatroon leidt tot toename depressie, oorsuizen, concentratiestoornissen, de milieu impact: kerosine en fijn stof mogen niet onderschat worden.

Wat de ENVISA-studie betreft, werden al snel enkele vaststellingen gedaan:

- er werd bij de studie alleen rekening gehouden met de hinder boven Brussel
- de studie beschrijft niet het geheel van de hinder met als gevolg dat er ook geen rekening wordt gehouden in oplossingen; het is bijgevolg een onvolledige studie.
- elke persoon telt op vlak van hinder volgens het gelijkheidsbeginsel
- probleem wordt verschoven naar de Vlaamse rand.

Er wordt duidelijk vanuit Brusselse invalshoek gekeken op de hinderproblematiek en de rechtstreeks betrokken Vlaamse gemeenten werden vergeten en komen niet aan bod.

Gisteren werd dan ook door de Vlaamse regering de studie verworpen, eindelijk zeg maar.

Zolang iedereen het probleem van geluidshinder probeert te verleggen van links naar rechts, geraken we geen stap verder in dit dossier.

Er bestaat ook geen goede technische oplossing voor zowel federaal, de gewesten als Brussel. Dit moet door politiek overleg en compromis vanuit elke kant gebeuren.

Dit bestuur wenst dan ook een eerste aanzet te geven omdat ik heel sterk het gevoel heb dat iedereen naar elkaar blijft kijken en op deze manier weleens een 'oplossing' zou kunnen genomen worden vanuit Brusselse invalshoek door de federale minister omdat hij electorale belangen de voorkeur geeft op algemeen belang.

De eerste stap daarin lijkt ons het actualiseren van het minderhinderplan dat in 2015 opgemaakt werd.

We zijn er van overtuigd dat het destijds opgemaakte minderhinderplan een zeer goed geschreven plan is, waarbij nog heel wat punten actueel zijn; maar een actualisering op basis van voortschrijdend inzicht kan zeker geen kwaad.

We hebben daarvoor twee experts uitgenodigd: dhr. Chris Taes, oud-burgemeester en Henk Cuypers die vanuit het burgerplatform vergaderingen bijwoont.

Vanavond bespreken we de concept nota: er werd een eerste aanzet gedaan waarbij we de punten ofwel toelichten ofwel aanvullen ofwel geactualiseerd hebben.

Dit is een eerste aanzet, geen afgewerkt product, louter en alleen om niet met een wit blad aan tafel te schuiven. Ik hoop dan ook dat we een constructief debat kunnen starten op basis van de voorstellen die zeker niet definitief zijn, maar als een eerste aanzet moeten beschouwd worden.

Burgemeester Alexandra Thienpont geeft het woord aan voorzitter Hendrik Trappeniers. De conceptnota wordt punt per punt voorgelezen door de voorzitter. Per punt krijgen de commissieleden de mogelijkheid om vragen te stellen en/of voorstellen tot aanpassing te formuleren.

1. Uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten

- Het aantal slots voorzien voor de nachtperiode is momenteel conform de huidige milieuvergunning, beperkt tot 16.000 per jaar. Van deze 16.000 slots zijn er 5.000 slots voor vertrekkende vluchten. De vertrekkende nachtvluchten dienen geleidelijk te worden uitgefaseerd met 500 vluchten per jaar, met een volledige stopzetting tegen 2032.
- Na 2032 dient het aantal slots voor de nachtperiode te worden beperkt tot 11.000 per jaar.
- De operationele nachtperiode dient te worden gedefinieerd van 22u00 tot 7u00.

De heer Marinus Van Greuningen neemt het woord en vraagt aan de experts wat de status en het gewicht van het huidige minderhinderplan is? Wat zal vernieuwing aan extra toevoeging brengen?

Burgemeester Alexandra Thienpont beantwoordt de gestelde vragen: de bedoeling is om het minderhinderplan te actualiseren, met als doel het plan met een begeleidende brief aan de regering te sturen. Het juridische karakter ervan is beperkt: het minderhinderplan is een middel om ongenoegen te uiten en kenbaar te maken. Bijkomend is het de bedoeling in het najaar een informatieavond te organiseren voor burgers die zich zorgen maken. Vanavond is het de bedoeling een constructief debat op te starten over hoe we punten die in het huidige minderhinderplan niet aan bod komen alsnog erin verwerken.

Mevrouw Mia Vandervelde vervolgt met te stellen dat vooral de burgemeester van Steenokkerzeel in de pers komt met dit dossier: graag ook in Kortenberg de nodige persaandacht om eigen accenten te kunnen leggen in dit dossier.

Burgemeester Alexandra Thienpont antwoordt dat ze deze ochtend reeds door ROB werd gecontacteerd voor een reactie op de beslissing van de Vlaamse regering om de studie te verwerpen.

Deskundige Chris Taes vult aan dat wat betreft het uitfaseren van de nachtvluchten er in het verleden reeds vragen van de luchthavenuitbater waren om dat plafond te verhogen. Echter, het aantal slots maakt deel uit van milieuvergunning: de exploitant mag hier niet zomaar van afwijken. Chris Taes vraagt waar de cijfers op gebaseerd zijn? De conceptnota stelt een uitfasering voorop met 'slechts' 500 vluchten per jaar en een volledige stopzetting 'pas' tegen 2032: Chris Taes geeft aan persoonlijk geneigd te zijn om iets radicaler te zijn. Tot slot zullen deze voorstellen slechts een beperkte impact hebben, wanneer je deze aanpassing omrekent naar aantallen per nacht.

Burgemeester Alexandra Thienpont antwoordt dat de nota streeft naar een evenwicht tussen economisch belang en leefbaarheid en het economische gewicht van de luchthaven hierin een rol speelt.

Chris Taes geeft mee dat de slots voor vertrekkende nachtvluchten hoofdzakelijk gebruikt worden door low-cost vliegmaatschappijen, en niet voor cargo-activiteiten: deze hebben slechts een klein aandeel in de vertrekkende nachtvluchten. Bijkomend motiveert Chris Taes dat dit bevestigt dat de luchthavenuitbater werkt volgens een volatiel exploitatiemodel: het uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten mag

ambitieuzer; een verstrenging van deze optie heeft niet onmiddellijk gevolg voor de werkgelegenheid dankzij de luchthavenactiviteit.

Hans Vanhoof heeft statistieken opgezocht ter beschikking gesteld door het BAC. Daaruit blijkt dat een nachtvlucht gedefinieerd is als een vlucht uitgevoerd tussen 23u-6u); het voorliggende ontwerpvoorstel minderhinderplan definieert de tijdsperiode voor de nacht tussen 22u-7u. Het is belangrijk om juiste cijfers naast elkaar af te wegen. Volgens het BAC is 40% van de nachtvluchten gecatalogeerd als 'cargo'. Zoals eerder gezegd is een evenwicht tussen economisch belang en leefbaarheid het uitgangspunt, is het dan niet nodig om ook de stem van het BAC te horen om gehanteerde cijfers correct te kaderen en te duiden? Het is waarschijnlijk nodig om in een latere fase die partij ook te horen.

Deskundige Henk Cuypers vult aan: hij stelt dat hij het eens is met Chris Taes – sterker nog, op korte termijn moeten de vertrekkende nachtvluchten afgebouwd kunnen worden. Henk Cuypers vraagt meer ambitie van het gemeentebestuur: hij pleit dat nachtvluchten een pijnpunt zijn omdat ze zeer duidelijk gelinkt zijn aan gezondheidsrisico's. Zo heeft professor Annemans, de gekende gezondheidseconoom, in 2004 aangetoond dat er in Vlaanderen 215 vroegtijdige overlijdens het gevolg zijn van de nachtvluchten, door verstoorde slaap en alle problemen van hart, stress enz. die eruit voortvloeien. Ook andere recentere studies in het buitenland tonen het verband en de negatieve impact wordt intussen niet meer betwist. We kunnen een gigantische gezondheidswinst boeken want door de huidige nachtvluchten lopen momenteel 215.000 omwonenden minstens 25 % meer risico op cardiovasculaire aandoeningen (infarcten, hersentrombose, angina pectoris). Henk Cuypers citeert deze cijfers uit een aantal wetenschappelijke studies waar onder meer de cardioloog Marc Goethals en gezondheidseconoom Lieven Annemans aan deelnamen. Het aspect gezondheid waarnaar mevrouw de burgemeester verwijst in haar inleidend voorwoord is dus niet te onderschatten. Het tweede aspect van het betoog van mevrouw de burgemeester is de economie. Het huidige low-cost model stoelt op 4 vluchten per dag waarvan 1 nachtvlucht. Het personeel van de nacht kan dan overdag ingezet worden, een verschuiving dus.

Henk Cuypers vervolgt dat 's nachts vooral wordt gevlogen door charters ('pretvluchten') en cargo. Sommigen beweren dat nachtvluchten afschaffen slecht is voor de economie. Maar studies hebben bewezen dat slechts 10% van de korte afstand vracht tijd kritisch is. Voor de lange afstand is er nog geen bewijs van de economische noodzaak. Een andere studie (Universiteit Delft) toont aan dat de Britse economie zou winnen met op de luchthaven van Heathrow de nachtvluchten te verschuiven naar de dag: de Britten kunnen op een periode van 10 jaar tot 1 miljard euro aan gezondheidskosten besparen. Dit zou de luchthaven gebonden economie en het toerisme ongeveer 300 miljoen euro kosten op tien jaar tijd. Globaal zou dit scenario de Britse samenleving dus 700 miljoen euro opleveren. M.a.w. een economische opbrengst in plaats van een kost. Ook Annemans spreekt over een gezondheidscost van 120 tot 150 miljoen per jaar. De ligging van Zaventem kortbij de stad en aan de verkeerde kant ervan, maakt dat Zaventem nog strenger moet zijn dan andere beter gelegen luchthavens. Daarom is een volledig verbod zinvol. Zo heeft Zurich al sinds 1990 de nachtvluchten volledig verbannen. Ook zij liggen kort bij de stad. Nachtvlucht restricties zijn er onder meer. in Amsterdam, Frankfurt, London Heathrow, Tel Aviv, Warsaw, Tokyo Narita en Sydney. in vele Europese luchthavens zijn nachtvluchten al verboden (oa. Luxemburg, Zurich, München, Frankfurt, ...)

In veel Europese luchthavens is de operationele nachtperiode strikter gedefinieerd: in andere luchthavens duurt een nacht een uur langer. De deskundigen beamen beiden dat dit een deel de luchthavenproblematiek mee bemoeilijkt, namelijk het schipperen tussen de definitie nacht- of dagvlucht, en bijkomend het verschil in restricties voor vertrekkende en/of aankomende vluchten. Henk Cuypers geeft tot slot mee dat de cijfers van het aantal nachtvluchten variëren van 17000 slots voor nachtvluchten als we spreken over nacht tot 6u en 26000 slots voor nachtvluchten als we zouden spreken over nacht tot 7u. Dit is een fundamenteel verschil, en moet duidelijker in het geactualiseerde minderhinderplan.

Mevrouw Mia Vandervelde bevestigt dat technisch kloppende cijfers en benamingen een must zijn. Mia Vandervelde pleit er ook voor om doelstellingen scherp genoeg te verwoorden: het huidige economisch groeimodel gaat ten koste van de gezondheid. Het is tijd om de kaart van de gezondheid te trekken in dit plan: economische belangen zullen vanzelfsprekend wel verdedigd worden door de belanghebbende partijen.

De heer Wim Moons vraagt aan de deskundigen welke Europese luchthavens geen nachtvluchten toelaten?

Deskundige Chris Taes licht toe: de luchthaven van Hamburg heeft restricties tussen 23u-6u, Berlijn tussen 24u-5u, Leipzig heeft restricties uitsluitend voor passagiersvluchten, er zijn geen beperkingen voor cargo, Stuttgart beperkt landingen tussen 23u30-6u, Dusseldorf heeft restricties vanaf 23u voor opstijgende vluchten en tot slot zijn in Luxemburg, Zurich nachtvluchten verboden, Frankfurt is gesloten tussen 24u en 5u, Munchen gesloten van 22u-6u, Warshau van 23u-6u30, ... kortom: de lijst is lang. Chris Taes vult aan dat het argument 'het kan niet anders aangezien anders de werkgelegenheid in het gedrang komt' niet voldoet: er zijn dus voorbeelden legio dat het wel anders kan. Uiteraard kan het model van een andere luchthaven niet 'knippen-en-plakken' gemodelleerd worden voor Zaventem, maar de talloze voorbeelden maken wel duidelijk dat het strenger kán.

Burgemeester Alexandra Thienpont vraagt aan de aanwezige commissieleden en deskundigen of zij vinden dat de gemeente Kortenberg een analyse van de uren van nachtperiodes moet opmaken en er zo kan gepleit worden voor strengere normen? Ze vervolgt dat het gemeentebestuur geen besluitvorming in die aard moet voorbereiden.

Hans Vanhoof herhaalt dat hij het economische belang van de luchthaven niet te wenst te onderschatten.

De heer Marinus Van Greuningen geeft mevrouw de burgemeester gelijk: een voorbereiding die heel hoog mikt is wenselijk, een kant-en-klaar plan is niet nodig, wel een studie van de regio's in onze gemeente: welke lasten en welke lusten hebben die? Dit is nodig om de draagkracht bij de bevolking vergroten: daarvoor is inventarisatie nodig.

Mevrouw Mia Vandervelde vraagt waar een inventarisatie toe zal leiden. Het is niet de bedoeling om ons te verliezen in technische dossiers.

De heer Marinus Van Greuningen antwoordt dat het belangrijk is voor inwoners om te bepalen waar de inwoners met de meeste lasten zijn?

Burgemeester Alexandra Thienpont vraagt wat de meerwaarde is om dat in kaart te hebben, dit is een uitgebreide studie.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vraagt of het mogelijk is een duidelijk standpunt in te nemen over het eerste punt, nadien is faseren nog mogelijk.

Deskundige Henk Cuypers duidt dat voor cargo de luchthaven van Zaventem nu reeds fungeert als 'vuilbak' van Europa, we worden geconfronteerd met het fenomeen dat vluchten die geweerd worden in Schiphol nu naar Zaventem afleiden.

Hans Vanhoof vraagt aan de deskundigen wat geluidsarmere vliegtuigen kunnen betekenen voor de economische impact van een uitfasering? Meer info hieromtrent is wenselijk: is het bijvoorbeeld realistisch om de uitfasering te koppelen aan een versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen?

Deskundige Chris Taes bevestigt dat DHL inmiddels een eerste elektrische vliegtuig in gebruik heeft. Tegelijk vraagt hij of het minderhinderplan in combinatie met de milieuvergunning die vervalt in 2024 geen uitgelezen kans zijn om onze vraag naar minder lawaai in juiste richting te duwen. Er zijn immers reeds vliegtuigen op de markt die minder lawaai kunnen maken, maar sinds vele jaren zijn de geluidsnormen niet meer aangepast. Het is ook belangrijk om naar het exploitatiemodel van de luchthaven te kijken: de doelstelling is niet om te beknotten; wel om het model aan te passen.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat het debat als volgt samen:

- Aanvullen: een verwijzing naar de negatieve impact van nachtvluchten op de gezondheid
- Aanvullen: het minderhinderplan wenst dat de luchthavenuitbater rekening houdt met de evolutie in restricties voor nachtvluchten die wel reeds is doorgevoerd in andere luchthavens

2. De verdere, versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen

- Er dient een beleidskader te worden uitgewerkt op basis van de normen van de WHO waarbij de individuele geluidsniveaus (QC) voor de dag-, ochtend-, avond- en nachtperiode worden bepaald. Het versneld uitfaseren van de meest lawaaierige vliegtuigen moet hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden.
- Het beheer van de geluidsniveaus van de vliegtuigen en de actualisering van de individuele geluidsniveaus (QC = Quota Count) en de gegevens over het maximale gewicht bij het opstijgen (MTOW) moeten uitsluitend worden beheerd door het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) van de federale staat.
- De internationale norm voor de definitie van zwaardere vliegtuigen dient te worden toegepast waarbij de werkelijke limiet van maximaal 136 ton dient te worden gehanteerd en operationele beperkingen moeten opgelegd worden voor deze vliegtuigen 's nachts, 's ochtends en 's avonds.

De voorzitter Hendrik Trappeniers geeft mee dat de actualisatie naar de hedendaagse normen zeker en vast noodzakelijk is, en dat nachtvluchten een belangrijke factor in de normen spelen.

Henk Cuypers vult aan dat in 2010 de geluidseisen (de zogenaamde QC's) voor de vliegtuigen die de luchthaven van Zaventem aandoen een laatste maal verstrengd zijn.

Deze geluidseisen zijn ondertussen sterk verouderd. In de grote luchthavens in onze buurlanden gelden ondertussen al veel strengere eisen.

Mevrouw Mia Vandervelde zegt dat in de nota onze eis naar normen vaag laten onvoldoende is. Ze vindt het ook eigenaardig dat de luchthaven de afgelopen 12 jaar zelf geen enkel initiatief nam om hier in tegemoet te komen.

Hans Vanhoof herhaalt dat wanneer het gemeentebestuur een standpunt zal innemen zoals in een motie het economische belang niet over het hoofd gezien moet worden.

Burgemeester Alexandra Thienpont zegt dat ze de deskundigen hoorde stellen dat de aanpassing van het exploitatiemodel geen jobs hoeft te kosten en dus geen jobverlies met zich zal meebrengen. Het is belangrijk inwoners daarin gerust stellen, en anderzijds het accent te leggen op uit faseren.

Deskundige Chris Taes stelt voor om minder in detail te gaan om een consensus te vinden binnen het bestuur en dus technische elementen uit ontwerp voorstel te schrappen. Een maximaal QC voor dag- of nachtperiode vooropstellen is niet realistisch voor de aanwezige commissieleden.

Hans Vanhoof benadrukt dat de deskundigen bevestigen dat de Nationale Bank andere cijfers hanteert dan de luchthaven uitbater zelf wat betreft werkgelegenheid. Hij stelt dat niemand pleit voor méér nachtvluchten, maar wel dat als er concrete cijfers in het ontwerp plan komen, de cijfers verder uit geklaard moeten worden.

De voorzitter Hendrik stelt voor als volgt te noteren: de luchthaven dient zich te aligner met vergelijkbare/naburige andere luchthavens.

De heer Wim Moons nuanceert: er zijn ook luchthavens die geen beperkingen opleggen voor nachtvluchten, volstaat de voorgestelde aanpassing dan wel?

Deskundige Henk Cuypers geeft mee dat uit onderzoek en parlementaire vragen blijkt dat minder dan 10 % van de vliegtuigen een probleem heeft met de Brusselse geluidsnormen, die inmiddels ook al verouderd zijn. Men weet perfect welke vliegtuigtypes dat zijn.

Deskundige Chris Taes adviseert een principe te stellen, in plaats van zelf voorbeelden op te sommen.

Er is een consensus bij de commissieleden dat de WHO normen zeer duidelijk gedefinieerd zijn.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat het debat als volgt samen:

- Consensus over een beleidskader op basis van de normen van de WHO

3. Handhaving:

- De effectieve beboeting van vliegtuigmaatschappijen die de voorgeschreven landings- en opstijgprocedures niet volgen en de juridische erkenning van de gevolgen ervan

- De oprichting van een onafhankelijke toezichhoudende en sanctionerende autoriteit met een grote deskundigheid en een reële kennis van de situatie die zowel de QC's als de MTOW controleert.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen dat handhaving cruciaal is, de commissieleden bevestigen dat.

4. Geen verlenging van de huidige baan 25L, noch uitbreiding met een taxibaan

- De definitieve begrenzing van de vluchtgebonden activiteiten van de luchthaven tot het terrein dat momenteel afgebakend is in het gewestplan en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Mevrouw Mia Vandervelde vraagt of de gemeente de ENVISA-studie zal verwerpen aangezien deze de verlenging 25L terug uit de schuif haalt.

Burgemeester Alexandra Thienpont zegt dat dit zal opgenomen worden in de begeleidende brief.

Commissielid Hans Vanhoof: Is er een mogelijkheid om samen met Steenokkerzeel een (P)RUP op te maken om dat gebied te beschermen?

Deskundige Chris Taes geeft mee dat dit reeds voorzien is in het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant.

De heer Henk Cuypers stelt voor de tekst als volgt te verfijnen: Geen verlenging van de baan 25L/07R, noch aanleg van een taxibaan aan dezelfde baan

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- Graag verfijning van de tekst: Geen verlenging van de baan 25L/07R, noch aanleg van een taxibaan aan dezelfde baan

5. Een betere samenwerking met andere, regionale luchthavens in Vlaanderen en België

De commissieleden hebben geen opmerkingen/toevoegingen

6. Uitwerken performant openbaar vervoer netwerk

- De inschakeling van andere verkeers- en vervoersmodi om de druk op Zaventem te verlichten.
- Maximaal inzetten op modal shift door sterke uitbreiding van aanbod van en betere aansluiting met andere verkeers- en vervoersmodi.
- Uitbouw van snelle en milieuvriendelijke alternatieve openbaar vervoervormen

- Uitbouw van een volwaardig en uitgebreid trein-tram-busstation op de luchthaven.
- Oost /Zuid ontsluiting van de luchthaven via voldoende rechtstreekse treinen.
- Afwerking van het Gewestelijk Expresnet (GEN) en tramlijnen met Brussel.

Burgemeester Alexandra Thienpont vraagt als aanvulling dat de zogenaamde Diabolo-taks afgeschaft wordt.

De heer Marinus Van Greuningen verfiijnt: HST treinverbindingen met nabije luchthavens moeten uitgebouwd worden.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- Maximaal inzetten op toekomstige verbindingen, zorg dat deze uitgebouwd worden.
- Consensus over de noodzaak van afschaffing van de Diabolo-taks

7. Uniforme geluidsnormen

- Een rechtvaardige spreiding van de lawaailast over alle buurgemeenten, inclusief de gemeenten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Elke regio aanvaardt de lasten indien er gevlogen wordt volgens de regels van het preferentieel baangebruik in functie van de windcomponenten.
- Er dienen uniforme geluidsnormen te worden uitgewerkt die van toepassing zijn voor alle regio's in ons land.

De heer Chris Taes verduidelijkt: geluidscontouren en geluidsbelasting zijn verschillende begrippen. Uniforme geluidsnormen zijn de bevoegdheid van de gewesten. Bij de provincie werd daarom gesuggereerd bij het Grondwettelijk Hof een prejudiciële vraag neer te leggen, en dit omwille van de schending van het gelijkheidsbeginsel. Het aanvechten van de bevoegdheid is geen juiste keuze: de piste om het gelijkheidsbeginsel te betwisten kan verder onderzocht worden.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- De federale overheid moet arbitrereren tussen de gewesten zodat niemand benadeeld of bevoordeeld wordt

8. Het proefdraaien dient te gebeuren in een loods

Hans Vanhoof stelt voor om te herformuleren naar 'gesloten loods'.

Mevrouw Mia Vandervelde stelt dat de ENVISA-studie geen rekening houdt met grondlawaai, en dat dit nu net specifieke problematiek is waar de gemeente de lasten van draagt.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- Geen opmerkingen/toevoegingen

9. Monitoring omgevingsimpact

- Opmaak van onafhankelijke wetenschappelijke studies en monitoring van de depositie van stikstof, fijn stof en ultra fijn stof, vluchtige organische stoffen,... t.g.v. de exploitatie van de luchthaven, inclusief plan van aanpak met milderende maatregelen.

Deskundige Henk Cuypers geeft mee dat de scoping nota ikv globale MER lopende is, in die zin loopt dat samen met procedure voor de hernieuwing van de omgevingsvergunning.

Deskundige Chris Taes vult aan dat het meten van ultrafijn stof zeer moeilijk is, de apparatuur hiervoor wordt geleend in het buitenland.

Schepen Kristien Goeminne geeft mee dat het college al advies heeft gegeven aan dienst MER en dat heel veel punten van het voorgestelde minderhinderplan reeds weerhouden werden.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- Geen opmerkingen/toevoegingen

10. Federale vliegwet op basis van normen van ICAO (internationale luchtvaartorganisatie)

- Er moet zo spoedig mogelijk werk worden gemaakt van een federale vliegwet, waarin de vliegtuigroutes, de windnormen en de opstijg- en landingsprocedures bindend worden vastgelegd en waarbij in het hoogst mogelijke mate wordt uitgegaan van het historisch baangebruik van vóór 1999, waar de windrichting bepalend moet zijn voor de selectie van opstijg- en landingsprocedures.

- De keuze van het baangebruik moet worden genomen overeenkomstig het proces en de definities die zijn opgenomen in de instructie van het DGLV van 17 juli 2013 met referentie 1-AAA-132, zonder anticipatie, op basis van effectief gemeten snelheden, op basis van effectieve meteorologische waarnemingen en zonder weersvoorspellingen. Deze instructie voldoet aan de internationale normen van de ICAO omdat zij de begrippen van de gemiddelde windsnelheid, maximale windsnelheid, windstoten en de berekeningsmethode van de wind en zijn componenten duidelijk definieert.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vraagt aan de commissieleden of zij zich kunnen vinden in de technische details van de ontwerp tekst.

Hans Vanhoof wenst de verwijzing naar de 'federale vliegwet' geschrapt te zien.

Ook deskundige Henk Cuypers geeft aan geen geloof meer te hebben in de federale vliegwet. Hij denkt dat het niet verstandig is om te verwijzen naar een federale vliegwet die wel eens met de Brusselse pen kan geschreven worden. En erger nog, op basis van de recente ENVISA-studie.

Deskundige Chris Taes zegt dat de bevoegdheid om dat te regelen federaal ligt.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- de verwijzing naar de vliegwet schrappen
- nieuwe luik rond baangebruik schrappen: te grote behoefte aan onderbouwing. Aanbevelingen rond baangebruik werden geformuleerd door de ombudsman.

11. Globaal Plan-MER

- Opmaak van een globaal Plan-MER voor de hele luchthavensite zodat alle mogelijke milieuhinder aan bod kan komen en bevoegdheidsdiscussies uitgesloten worden.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- Geen opmerkingen/ toevoegingen

12. Klimaatplan 2050

- Opmaak van een klimaatplan voor zowel de airside als de landside activiteiten van de nationale luchthaven Zaventem

Hans Vanhoof vraagt duiding rond de Engelse termen 'airside' en 'landside' activiteiten en, indien mogelijk, aanpassing naar Nederlands taalgebruik.

De heer Marinus Van Greuningen verduidelijkt dat dit technische vaktermen zijn.

Deskundige Henk Cuypers vraagt om dit punt concreter te maken: is dit een plan van de luchthaven om tegen 2050 klimaatneutraal te worden? Of wordt hiermee bedoeld op een plan dat pas in 2050 ingaat? De luchtvaart is quasi de enige sector die tot op heden erin slaagde om te ontsnappen aan concrete klimaatdoelstellingen. De klimaatverdragen van Parijs zijn niet van toepassing op de luchtvaart. Het is dus hoog tijd dat de luchtvaart een tandje bijsteekt.

Schepen Kristien Goeminne antwoordt dat het de bedoeling is dat luchthavenuitbater zelf een klimaatplan moet opstellen, of actualiseren als er reeds een plan bestaat.

Henk Cuypers vraagt om punt 12 aan te passen naar 'Klimaatplan 2035' ipv 'Klimaatplan 2050'.

Schepen Kristien Goeminne vraagt aan de commissieleden of ze dat realistisch achten: 2035 is kortbij?

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- Aanpassing: 'Opmaak klimaatplan tegen 2035' ipv 'Klimaatplan 2050'.

13. Geluidsbelastingkaart

- Naast de kaart met geluidscontouren, dient eveneens een geluidsbelastingkaart te worden opgemaakt. Opmaak van geluidsbelastingkaart legt vast wie er wordt

overvlogen, in welke perioden, onder welke omstandigheden, op welk tijdstip, vanaf welke banen, volgens welke vliegprocedure, met welk geluidsniveau, met welke overvliegintensiteit, met welke geluidspieken en met welke frequentie.

Henk Cuypers vult aan dat dit ook reeds werd gevraagd door de federale ombudsman.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- Meten is weten, geen opmerkingen/toevoegingen aan dit punt

14. Plafond vliegbewegingen

- Behoud van het huidig maximum van 74 vliegbewegingen per uur voor de piekperiodes.
- Een plafond op het totaal aantal vliegbewegingen per jaar van 250.000.

Mevrouw de ondervoorzitter Ann Van de Castele vraagt verduidelijking rond de definitie van een piekperiode.

Deskundige Henk Cuypers antwoordt dat de 74 vliegbewegingen per uur voor de piekperiodes vastgelegd zijn en onder toezicht van Skeyes niet overschreden mogen worden. Daarom was de luchthavenuitbater in het verleden vragende partij voor een taxibaan om het aanschuiven van vliegtuigen te versnellen.

Deskundigen Chris Taes en Henk Cuypers verwachten dat het totaal aantal vliegbewegingen per jaar van 250.000 niet verder zal stijgen: er zullen wél méér passagiers door grotere toestellen vervoerd worden. Het behoud van het huidig maximum vliegbewegingen + beperkingen voor nachtvluchten (punt 1 minderhinderplan) dwingt de uitbater naar een aanpassing van het exploitatiemodel.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- Geen opmerkingen/ toevoegingen

15. Omgevingsvergunning van bepaalde duur

- De huidige milieuvergunning loopt af in 2024, de nieuwe omgevingsvergunning dient beperkt te worden in tijd voor een periode van 20 jaar en na 10 jaar een tussentijdse periodieke evaluatie en bijsturingsmoment uit te voeren.

Deskundigen Chris Taes en Henk Cuypers plaatsen kanttekeningen bij het opleggen van de geldigheidsduur van een omgevingsvergunning, dit is enkel mogelijk onder bepaalde gevallen.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- Geen opmerkingen/ toevoegingen

16. Luchthavenbeleidsvisie

- De federale overheid ontwikkelt in overleg met de regio's en andere belanghebbenden een duurzame luchthavenvisie en een kader waarbinnen de luchthaven moet opereren.

De heer Hans Vanhoof wenst volgende aanpassing: “De federale overheid ontwikkelt in overleg **met Vlaanderen, de luchthavengemeenten** en andere belanghebbenden een duurzame luchthavenvisie en een kader waarbinnen de luchthaven moet opereren.”

De voorzitter Hendrik Trappeniers vat samen:

- De federale overheid ontwikkelt in overleg met Vlaanderen, de luchthavengemeenten en andere belanghebbenden een duurzame luchthavenvisie en een kader waarbinnen de luchthaven moet opereren.

Tot slot vraagt de voorzitter welke punten volgens de commissieleden nog ontbreken.

Hans Vanhoof geeft mee dat wat hij eigenlijk nog mist, niet zozeer in de tekst hoort, maar dat hij er voorstander van is om samen met andere gemeenten zoals Steenokkerzeel een blok te vormen.

Burgemeester Alexandra Thienpont vult aan dat er een luchthavenplatform bestaat en dat deze ook een reactie zal formuleren. De tekst ook uitsturen naar omliggende gemeenten werd afgeraden door de diensten vanwege de tijdsdruk. Omliggende gemeenten kunnen, indien daartoe bereid, zich wel aansluiten bij het minderhinderplan. De herwerkte versie van het minderhinderplan wordt gestuurd naar de commissieleden; het is de verantwoordelijkheid van elk commissielid om dit inhoudelijk te verdelen en toe te lichten naar voorzitters van de fractie en achterban.

De voorzitter Hendrik Trappeniers vraagt aan de commissieleden of er nog vragen zijn. Er waren geen verdere vragen.

Burgemeester Alexandra Thienpont bedankt de sprekers en aanwezigen voor de constructieve inbreng en sluit de vergadering.

Verslaggever: Liesbeth Vanobbergen