

## Verslag Raadscommissie Ruimtelijke Ordening

<input type="checkbox"/> naam commissie:	Ruimtelijke ordening
<input type="checkbox"/> datum:	20 december 2023
<input type="checkbox"/> uur:	19u00
<input type="checkbox"/> agenda:	Bespreking Hervergunning Brussels Airport
<input type="checkbox"/> verantwoordelijke dienst:	Omgeving (Milieu)

### Leden van de raadscommissie:

Aanwezige leden

<b>Effectieve leden</b>	
Tine Vanneste	aanwezig
Carla Demaertelaere	plaatsvervanger Wim Moons:
	aanwezig
Hendrik Trappeniers (v)	aanwezig
Ann Van de Castele (ov)	verontschuldigd
Maarten Willems	aanwezig
Bart Nevens	aanwezig, Hans Vanhoof tevens aanwezig
Wim Vangoidsenhoven	afwezig
Walter De Brouwer	afwezig
<b>Lid met raadgevende stem</b>	
Sofie Lapiere	aanwezig

Er waren 2 afwezigen en 1 verontschuldigd lid van de commissie.

Aanwezige gemeenteraadsleden die geen deel uitmaken van de commissie: Marinus Van Greuningen, Mia Vandervelde.

Overige aanwezigen: Schepen David Haelterman, Schepen Kristien Goeminne.

Dienst: Omgevingsambtenaar – specialist RO en Milieuambtenaar (verslaggever).

De deskundigen: Milieudeskundige (Haviland).

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio.

### Verslag:

De vergadering start om 19u07. Voorzitter Hendrik Trappeniers verwelkomt de leden van de raadscommissie en licht de spelregels toe.

Commissielid Bart Nevens merkt op dat de uitnodiging voor deze raadscommissie vermeldt dat de bijlagen ter bespreking van de raadscommissie op 18 december 2023 bezorgd zouden worden. De raadsleden hebben deze bijlagen niet mogen ontvangen.

De dienst antwoordt dat de bijlagen waarnaar verwezen in de uitnodiging vervangen werden dmv een extra digitale infosessie exclusief voor de raadsleden in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag BAC. Deze werd georganiseerd via Teams op maandag 18 december van 18.00u tot 19.00u.

Commissielid Bart Nevens wenst genotuleerd te zien in het verslag dat dit geen correcte manier van werken is: de commissieleden hebben de slides getoond tijdens deze digitale uiteenzetting nog niet mogen ontvangen en zijn dus niet in het bezit van de nodige documenten ter voorbereiding van deze raadscommissie.

### **Inleidend voorwoord**

Voorzitter Hendrik Trappeniers geeft het woord aan schepen Kristien Goeminne voor een inleidend voorwoord:

*“Welkom iedereen. Vanavond bespreken we omgevingsvergunningsaanvraag met referentie OMV\_2022106386 voor het uitbaten van een vliegveld met start- en landingsbanen (‘de nationale luchthaven’), ingediend bij de Vlaamse Overheid.*

*Het gaat hier over de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen. Hiervoor beschikt BAC momenteel nog over een vergunning die op 8 juli 2024 afloopt. Deze vergunning is nog verleend onder de vroegere regelgeving van het Milieuvergunningendecreet.*

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

*Verder is voor deze aanvraag een milieueffectenrapport opgemaakt. Kortenbergh werd een advies gevraagd, zowel wat betreft het voorliggende ontwerp-MER als de feitelijke omgevingsvergunningsaanvraag.*

*Graag geef ik het woord aan , de deskundige Milieu bij intercommunale Haviland, voor verdere toelichting als ondersteuner voor de opmaak van het advies voor de omgevingsvergunningsaanvraag OMV\_2022106386 en bijhorend MER voor Kortenbergh.”*

Schepen Kristien Goeminne geeft het woord aan mevrouw voor een gedetailleerde toelichting over het voorstel tot advies vanuit Kortenbergh op dossier OMV\_2022106386\_215 met bijhorend project-MER. De toelichting wordt gegeven aan de hand van een ppt-presentatie. De integrale presentatie wordt als bijlage toegevoegd aan dit verslag en maakt er deel van uit.

### **MER-algemeen**

De deskundige neemt het woord en licht de aanvraag, de procedure, de tijdslijn, het project-MER en de verschillende scenario's uit het MER toe. Tot slot wordt duiding gegeven rond het toekomstig scenario in het voorliggend MER evenals de alternatieven beschreven in het project MER. De deskundige vervolgt met een voorstel tot advies.

Voorzitter Hendrik Trappeniers geeft het woord aan de raadsleden: de commissieleden krijgen de mogelijkheid om vragen te stellen en/of voorstellen tot aanpassing te formuleren.

Commissielid Bart Nevens neemt het woord en stelt zeer verbaasd te zijn over deze werkwijze. In het verleden was het gebruikelijk om inzake dossiers over de nationale luchthaven altijd te werken middels een ad hoc werkgroep. Zo werd het luchthavendossier vroeger telkens zo breed mogelijk geadviseerd. Dhr. Nevens zou het ten eerste betreuren indien meerderheid en oppositie niet samen aan één zeel trekken in althans voorliggend dossier. Hij uit de wens om partij overschrijdend te werken, en voorliggende aanvraag niet eenzijdig vanuit de meerderheid ongunstig te adviseren. Onze inwoners zitten immers met heel veel vragen: zo heeft BAC afgelopen

donderdag 14 december '23 een online infoavond georganiseerd. Het zou nuttig zijn om te weten hoeveel inwoners uit Kortenberg rechtstreeks hebben deelgenomen aan de sessie, dit om te weten hoe groot de betrokkenheid is. Aan de andere kant, vervolgt de heer Nevens, bespreken we vanavond de adviesvraag gericht aan het gemeentebestuur van Kortenberg. Individuele inwoners kunnen thans bezwaren indienen tegen dit dossier. De heer Nevens stelt dat het raadzaam is om ook juridische ondersteuning vanuit gemeente te bieden ter ondersteuning van onze inwoners, specifiek voor het indienen van bezwaren. In het verleden was dat gebruikelijk, omdat dit ten goede komt aan de leefbaarheid van de gemeente. De heer Nevens vervolgt dat hij inhoudelijk begrip heeft voor de geformuleerde bezwaren en argumenten. Echter vraagt commissielid Nevens zich af of tewerkstellingscijfers / banenverlies de aanleiding kunnen zijn om een omgevingsvergunning ongunstig te adviseren? Is dit een valabel argument? BAC argumenteert immers dat zij zullen inzetten op geluidsarme vliegtuigen: is daar rekening mee gehouden in het advies? Bovendien bestaan er nog andere studies dan louter en alleen de BBL-studie waarnaar verwezen wordt in de toelichting door de deskundige .

Schepen Kristien Goeminne beantwoordt de gestelde vragen. “Het bestuur vraagt dat BAC aantoont hoeveel banen er verloren worden door een eventuele exploitatiebeperking. BAC bestempelt elke vorm van exploitatiebeperking als “geen redelijk alternatief”, maar heeft geen cijfers ter onderbouwing toegevoegd aan het MER.”

De heer Hans Vanhoof repliceert dat volledig pleiten voor een afschaffing van de nachtvluchten tegen 2032 of 2034, en dit louter en alleen op basis van een studie die door BAC sterk gecontesteerd wordt, niet kan. Er dienen ook andere studies onderzocht te worden.

Commissielid Sofie Lapiere vraagt of er straks gedebatteerd zal worden over het volledige dossier? Mevrouw Mia Vandervelde pikt daarop in en verzoekt om het kader van deze raadscommissie scherper te stellen.

De deskundige antwoordt dat er vanavond mogelijkheid is tot aanpassing of discussie omtrent het voorliggend voorstel tot advies. Schepen Kristien Goeminne beaamt dit - de opbouw van de raadscommissie is als volgt opgevat: eerst wordt het project-MER per discipline toegelicht. Vervolgens kunnen de leden per discipline debatteren over opmerkingen en aandachtspunten, naar analogie van het verloop van de raadscommissie rond de aanpassing van het minderhinderplan in 2022. Tot slot zal volgens dezelfde methodologie het advies over de omgevingsvergunning zelf behandeld worden: ook hier is het de bedoeling om het voorstel tot advies toe te lichten, zodat de raadsleden per punt opmerkingen kunnen formuleren.

Voorzitter Hendrik Trappeniers geeft het woord aan dhr. Henk Cuypers, voorzitter van het Burgerforum Luchthavenregio. De heer Cuypers corrigeert de stelling dat de studie gevoerd zou zijn door Bond Beter Leefmilieu. Dit is niet correct: de studie werd uitbesteed aan Transport & Mobility Leuven (TML), een studiebureau gespecialiseerd in kwantitatief mobiliteitsonderzoek en transportmodellering. BAC stelt dat deze TML-studie steunt op foute cijfers. BAC kan echter niet staven waarom de resultaten van deze studie niet correct zijn. Dhr. Henk Cuypers benadrukt tevens dat de looptijd van de vergunning een belangrijk aandachtspunt is: de nationale luchthaven is een megalomaan bedrijf met enorme impact. Het bedrijf zelf reflecteert in het MER ook louter tot 2032 en niet verder. Waarom kan de vergunningstermijn hier dan niet op afgestemd worden?

De deskundige en voorzitter Hendrik Trappeniers geven aan dat de duurtijd van de vergunning aan bod komt tijdens het inhoudelijke debat over de vergunningsmodaliteiten zelf, en stellen voor verder te gaan met de toelichting rond de verschillende disciplines van het MER.

### **MER-mobiliteit**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Mobiliteit toe. De deskundige vervolgt met een voorstel tot advies. We verwijzen hiervoor in dit verslag opnieuw naar de ppt-presentatie die integraal als bijlage werd toegevoegd aan dit verslag.

Voorzitter Hendrik Trappeniers geeft het woord aan commissielid Sofie Lapiere.

Zij stelt dat een sterk negatief advies inzake de discipline Mobiliteit wenselijk is. 2023 werd het jaar van de grootste files: de vooropgestelde verdubbeling van de hoeveelheid cargo zal een enorme impact op de gemeente hebben. Mobiliteit is zeer belangrijk, zeker voor Kortenberg waar het wegennet reeds zeer sterk onder druk staat.

Mevrouw Mia Vandervelde vult aan. “Op dit moment wordt gewerkt aan de vernieuwing van de buslijnen: in hoeverre wordt er samengewerkt door alle actoren? Dit lijkt allemaal naast elkaar en allemaal tegelijk ingevoerd te worden”, mevrouw Mia Vandervelde vindt het zeer goed dat het bestuur hier sterk naar verwijst in het voorstel tot advies.

Voorzitter Hendrik Trappeniers vult aan: er is sprake van zeer veel afwenteling van verantwoordelijkheid naar andere actoren, er mag meer inzet zijn vanuit BAC zelf.

Commissielid Bart Nevens wenst het advies aangevuld te zien met een luik specifiek rond treinen. Internationaal is elke luchthaven goed ontsloten door treinen. Er zijn inspanningen van de Federale Regering nodig om te zorgen dat er een goede treinverbinding is. Men vraagt immers om korte vluchten zo veel mogelijk te ontmoedigen. Daarom is er wel degelijk ook een verantwoordelijkheid voor de hogere overheid weggelegd inzake mobiliteit. Minister Gilkinet slaagt er immers wel in om extra treinen te laten pendelen van Leuven naar Charleroi. Verder blijft de Diabolotaks een heikel punt: hier kan BAC niet mee verder. Er is sprake van grote investeringen in fietsverbindingen, echter, er is nog meer mogelijk. Ruimte voor verbetering is er bijvoorbeeld voor de organisatie van openbaar vervoer buiten de klassieke werkuren. Desondanks zijn er ook een aantal positieve pluspunten, denk bijvoorbeeld aan de samenwerking met hotels voor ontlasting van het wegennet.

Mevrouw Mia Vandervelde vraagt zich af of BAC niet had kunnen aangeven of er al overleg is gevraagd met de verschillende overheden? Waarom antwoordt BAC niet op dit type vragen: er wordt weinig info gegeven over de (misschien wel lopende) onderhandelingen achter de schermen?

Commissielid Bart Nevens antwoordt dat hij deze vraag ook al rechtstreeks heeft gesteld aan de heer Feist: “Hoe komt het dat er zo weinig wordt geïnvesteerd in verkeersinfrastructuur?”. Dat zou zijn omdat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Federale Regering niet thuis geven. Het stoort dat in dit dossier ook communautaire belangen spelen: bepaalde investeringen gebeuren niet ten voordele van de ontwikkeling van een andere luchthaven in het andere landsdeel. Publiek zoiets stellen is natuurlijk moeilijk om de minister niet te schofferen.

Voorzitter Hendrik Trappeniers geeft daarop het woord aan commissielid Sofie Lapiere. Mevrouw Lapiere geeft mee dat cargo garant staat voor een directe verkeersbelasting die meteen op het wegennet terecht komt. Dat mag zeker niet uit het oog verloren worden, want vrachtverkeer is ook onveilig verkeer.

De heer Nevens repliceert dat men dan ook niet uit het oog mag verliezen dat cargo veroorzaakt wordt door consumptiegedrag.

Mevrouw Lapiere nuanceert dat niemand tegen economische activiteit gekant is, maar er moet wel minimaal in kaart gebracht worden wat de impact is op het onderliggend wegennet.

Voorzitter Trappeniers vult aan dat er toch minstens een planning moet zijn om zelf in te schatten wat de negatieve effecten zullen zijn van het toenemend vrachtverkeer.

Commissielid Bart Nevens acht het noodzakelijk dat er gekaderd wordt wat een MER-screening precies inhoudt; dan heeft de MER-cel zijn werk niet goed gedaan.

Mevrouw Mia Vandervelde repliceert dat aan mobiliteit een grens is: de ontsluiting van de luchthaven is een probleem. Hier moeten we zeer streng op zijn.

Voorzitter Trappeniers vraagt de commissieleden het dossier te bekijken vanuit het oogpunt 'Kortenberg', en geeft vervolgens het woord aan de heer Cuypers.

De voorzitter van het Burgerforum Luchthavenregio geeft mee dat de realisatie van een parkeertoren haaks staat op de principes van het bereiken van een modal shift en wenst dit aangevuld te zien in het advies van het gemeentebestuur op het project-MER.

Schepen Kristien Goeminne repliceert dat deze is voorzien voor medewerkers die in ploegensystemen werken.

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio trekt dit in twijfel: de parking genereert rechtstreekse inkomsten voor BAC.

Voorzitter Trappeniers vraagt zich tot slot af wie die parking inderdaad uiteindelijk zal gebruiken.

### **MER-geluid**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Geluid toe.

Commissielid Sofie Lapiere stelt dat een sterk ongunstig advies voor deze discipline belangrijk is. BAC had veel verder kunnen gaan in de voorbereiding van haar omgevingsvergunningsaanvraag, bijvoorbeeld door het opnemen van een geluidsscherm in deze aanvraag. Tegelijk stelt ze zich de vraag of er garanties zijn dat die grotere toestellen waarnaar BAC refereert als middel voor groei zonder een equivalente toename van vliegbewegingen daadwerkelijk minder lawaai gaan maken?

Voorzitter Hendrik Trappeniers beaamt deze bezorgdheid en vult aan: "Zal Zaventem binnenkort fungeren als 'vuilbak' van de Europese luchthavens?"

Commissielid Bart Nevens betreurt vooral dat in het voorgestelde advies niet over de Vliegwet wordt gesproken, en evenmin over het feit dat door de regels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) alle vliegtuigen over andere gemeenten vliegen. Anders gezegd: Brussel heeft als internationale pool alle lusten, maar geen lasten. Tevens ontbreekt in het advies de bespreking van maatregelen rond een ander

vergunningenbeleid: nu kunnen er nog vergunningen worden verleend voor woonwijken onder de vliegroutes. Is het bovendien realistisch om te isoleren: in de zomer zitten we ook graag buiten? Vandaag de dag kunnen vliegtuigen overal vliegen; er is nog altijd geen duidelijkheid over waar al dan niet gevlogen kan worden. Door aanpassingen in dit principe zouden er minder mensen getroffen worden door geluidshinder. Brussel is onredelijk in de afgekondigde geluidsnormen.

Commissielid Tine Vanneste beaamt het belang van een exploitatiebeperking: BAC kan zonder die uitbreiding haar exploitatie uitbouwen. Daarnaast meende zij begrepen te hebben dat windrichtingen bepalend zijn voor de keuze van baangebruik voor het opstijgen en landen?

Schepen Kristien Goeminne vult aan dat het college de intentie heeft om vanuit de gemeente op basis van het geformuleerde advies in dit dossier een (open) brief op te stellen, gericht aan alle betrokken hogere overheden, om hen nogmaals te wijzen op de bekommernissen van Kortenberg. In de brief zal het college nog eens ingaan op de wens tot het opstellen en goedkeuren van een zogenaamde 'Vliegwet'.

Voorzitter Hendrik Trappeniers laat notuleren dat in de briefwisseling ook dient benadrukt te worden dat de hogere overheden tevens hun verantwoordelijkheden dienen op te nemen omtrent de verdere uitbouw van een spoorwegnetwerk van en naar de luchthaven.

Mevrouw Mia Vandervelde vraagt waarom BAC geen cijfers (budgettair meerjarenplan) kan voorleggen met duiding wanneer welk toestel gaat vervangen worden, en welk geluidsniveau deze toestellen hebben?

Commissielid Bart Nevens antwoordt dat BAC voor de vlootvernieuwing werkt via de hefboom van tariefdifferentiatie, en dat ook Skeyes werkt met verschillende tarieven in functie van de geluidsbelasting van een vliegtuig.

Mevrouw Mia Vandervelde blijft bij haar standpunt: "Waarom zou een meerjarenplan niet transparanter gecommuniceerd kunnen worden?"

De heer Hans Vanhoof vindt dat de formulering ("Overwegen van exploitatiebeperkingen", nvdr) in het voorstel tot advies alles en tegelijk niets zegt. Louter en alleen op basis van de becijfering van de economische impact van één bepaalde studie, waar ongetwijfeld vele andere studies tegenover gezet kunnen worden, is het gevaarlijk om een statement te maken over het aantal (nacht)vluchten dat uitgefaseerd zou moeten worden.

Commissielid Bart Nevens sluit zich hierbij aan: "Het minderhinderplan spreekt van 'uitfaseren', dat is iets anders dan daadwerkelijk een deadline in het uitfaseren van vluchten formuleren".

Voorzitter Hendrik Trappeniers vindt het zeer zwak van de aanvrager om geen enkel ander tegenargument aan te reiken.

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio betreurt dat de geloofwaardigheid van de TML-studie in twijfel wordt getrokken, nochtans werd deze uitgevoerd door een gerenommeerd studie bureau: het onderzoek en de resultaten daarvan zijn niet zomaar uit de duim gezogen.

De heer Hans Vanhoof antwoordt dat BAC tijdens de toelichting voor de raadsleden afgelopen maandag een duidelijk statement heeft gemaakt: de

studie zou een zeer bedenkelijke kwaliteit hebben volgens BAC. De studie maakt bijvoorbeeld ook gewag van het feit dat DHL de facto niet meer zou vliegen op Zaventem bij een krimpscenario. Als DHL s'nachts niet meer kan vliegen zou DHL niet meer kunnen opereren op Zaventem. Dit zijn bedenkelijke analyses.

Voorzitter Hendrik Trappeniers verduidelijkt dat het gevaar schuilt in de 'misschien'.

Commissielid Bart Nevens repliceert daarop dat men toch de werkgelegenheid dankzij DHL zomaar niet op het spel kan zetten voor een ongunstig advies?

Voorzitter Trappeniers maakt de opmerking : "Gelieve in uw formuleringen geen woorden in de mond van andere sprekers te leggen die niet gezegd zijn".

Commissielid Bart Nevens antwoordt dat studies telkens op hetzelfde neerkomen en worden ingehaald door de realiteit.

De heer Cuypers vraagt het woord en verzoekt het gemeentebestuur volgende aanvulling over de innovatie van de vloot. CEO BAC, de heer Feist, heeft tijdens een persconferentie op 12 december een duidelijk commitment gemaakt dat 63% van de vloot ultramodern wordt tegen 2032. Het advies van Kortenberg dient te vermelden dat deze commitment naar vlootvernieuwing toe een bindende voorwaarde moet worden, gekoppeld aan een exploitatievergunning. Daarentegen, de vraag tot beslissing inzake een Vliegwet wordt beter niet weerhouden. Er moet gewerkt worden op basis van wind voor baangebruik, zoals ook de ombudsman stelt in zijn rapportering.

Tot slot vult de heer Marinus Van Greuningen aan: als er verwezen wordt naar cijfers over werkgelegenheid blijkt maar al te vaak dat alle bedrijven rond de zone worden meegerekend: "In hoeverre zijn studies en effectenberekeningen dan nog betrouwbaar?".

### **MER-lucht**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Lucht toe.

Commissielid Sofie Lapiere krijgt als eerste het woord. Zij gaat akkoord met een ongunstig advies, zeker in de huidige tijden waar aan burgers én boeren enorme inspanningen gevraagd worden ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze inspanningen worden geleverd op de grond, maar blijkbaar niet in de lucht.

Commissielid Bart Nevens nuanceert: door Kortenberg loopt ook een autosnelweg, deze heeft eveneens een zeer grote impact op de luchtkwaliteit voor onze inwoners. BAC heeft zich in het project-MER beperkt tot datgene waar zij zelf verantwoordelijk voor zijn, met name de grondontwikkelingen. Als de gemeente in dit dossier het standpunt wenst aan te houden dat er tgv de luchthaven geen enkel negatief effect mag zijn, dient die redenering doorgetrokken te worden voor elke nieuwe aanvraag of dossier.

De heer Hendrik Trappeniers vindt dat er een onderscheid tussen vracht en passagiers moet gemaakt worden. Door de groei in cargo wordt ook bijkomend wegverkeer en vrachtvervoer gegenereerd. Daar dient ook rekening mee gehouden te worden in het advies rond de discipline Lucht.

Commissielid Bart Nevens vraagt of deze volgens de voorzitter dan geen risico inhouden? Bijkomend argumenteert hij dat de voorziene cap op nachtvluchten in Schiphol niet zal doorgaan. Een luchthaven is geen lokale supermarkt. Wel

integendeel: een luchthaven is de motor van een wereldeconomie, men moet dit dossier breder bekijken en beoordelen.

Commissielid Sofie Lapiere weerlegt deze redenering als volgt: “Onze eerste insteek dient vanuit het standpunt van de gemeente te zijn; er zijn andere adviesinstanties die vanuit hun invalshoek, bevoegdheid en deskundigheid algemene aspecten en belangen dienen te beoordelen.”.

Mevrouw Mia Vandervelde vindt dat de hernieuwingsaanvraag gaat over economische groei. De MER-studie brengt in kaart hoe BAC in het toekomstig groeiscenario de impact van te verwachten negatieve effecten gaat beperken. Eigenlijk zou de luchthaven ook moeten duiden wat ze zelf doen en mogelijk nu al doen zodat de adviesverlenende overheid een gemotiveerde beslissing kan nemen.

De heer Hans Vanhoof argumenteert dat hij maandag heeft gehoord dat BAC nu reeds de nodige stappen zet richting een duurzaam exploitatiemodel. Wel is het volgens hem belangrijk dat de gemeente nu geen advies formuleert in de richting van exploitatiebeperkingen, waar het bestuur in andere adviezen misschien meer coulant zal zijn.

De heer Xavier Hion vraagt het woord en vindt dat de beoordeling van de impact van fijn stof op de gezondheid van werknemers van de luchthaven in het voorstel tot advies ontbreekt. Nochtans werkt een aantal inwoners van Kortenberg ook op de luchthaven. In Nederland werd de impact van fijn stof op de gezondheid van het personeel zelf in het projectgebied van de luchthaven in kaart gebracht: uit de resultaten bleek dat er dringend beschermingsmaatregelen nodig zijn. Bij het landen/taxiën komen er immers heel wat emissies vrij.

Commissielid Bart Nevens antwoordt dat hij heeft opgepikt tijdens de toelichting gegeven door BAC dat er wordt ingezet op beperkt gebruik APU/GPU: hierdoor zou de gezondheidsimpact op medewerkers op luchthaventerrein zelf drastisch dalen. Dit zijn precies de maatregelen waar BAC rechtstreeks vat op heeft. Net hierop kan BAC sneller inspelen, dit in tegenstelling tot het voorstel voor advies om luchtvaartmaatschappijen onder druk zetten voor een versnelde invoering van een duurzame vloot.

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio ziet graag aangevuld dat emissies boven 3000 voet niet meegerekend worden in de emissieberekeningen: het advies uit Kortenberg moet benadrukken dat uitstoot door luchtverkeer enorm is. Ook de concentratie van fijn stof komt niet aan bod, het effect is nochtans vergelijkbaar met dat van zogenaamde canyons in Brussel.

### **MER-gezondheid**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Gezondheid toe.

Commissielid Sofie Lapiere is akkoord met het voorstel tot advies en vult aan dat het belangrijk is het aspect gezondheid mee te nemen in een ongunstig advies. De gezondheidseffecten en -kosten van de luchthaven worden immers door de maatschappij gedragen. Voor fijn stof zijn de langetermijngevolgen nog niet bekend, hier dient men precair mee om te springen.

Commissielid Bart Nevens vraagt verduidelijking aan de de deskundige: “Hoe ziet de gemeente dat (‘een bindend pad richting een geluidsarme en emissie-neutrale uitbating op te nemen’, nvdr) dan wel vertaald?”.



De deskundige verduidelijkt dat BAC verder moet inzetten op de eerder vernoemde exploitatiebeperkingen en moet onderzoeken welke alternatieven mogelijk zijn.

Commissielid Bart Nevens is het hiermee oneens: er wordt ook monitoring voorgesteld als maatregel in de studie.

De deskundige verduidelijkt dat maatregelen verbonden aan de monitoring dienen te zijn.

Voorzitter Hendrik Trappeniers beaamt: “Er wordt gemeten, maar wat is hier aan gekoppeld?”. Aan de verslaggever wordt verzocht te notuleren deze zinsnede (‘een bindend pad richting een geluidsarme en emissie-neutrale uitbating’) te herformuleren en specifieker te stellen in het advies.

Commissielid Bart Nevens herhaalt zijn vraag aan de aanwezige leden: “Gaan we deze lijn doortrekken? Gaan we bijvoorbeeld ook aan D’Ieteren opleggen dat hun exploitatie geluidsarm dient te zijn? Wordt dit dan de nieuwe norm voor de nieuwe vergunningsaanvragen?”.

Mevrouw Mia Vandervelde antwoordt dat ‘meten’ en ‘monitoren’ geen verbintenis inhoudt. Wat als er binnen 10 jaar geen verandering is? Om het even wie een dergelijke milieuvergunning aanvraagt, dient aan te tonen dat er bindende maatregelen worden genomen om de effecten voor mens en milieu beheersbaar te houden. Een uitzondering hierop dient niet langer te gelden louter en alleen voor de luchthaven.

Heren Bart Nevens en Hans Vanhoof antwoorden nagenoeg samen dat meten betekent dat er transparantie komt. Vervolgens moeten er maatregelen aan de resultaten gekoppeld worden. Commissielid Bart Nevens vult aan dat voor toekomstige uitbreiding van de infrastructuur telkens nieuwe vergunningen dienen aangevraagd te worden.

Mevrouw Mia Vandervelde weerlegt dit en zegt dat voorliggende aanvraag louter en alleen een hernieuwing betreft die rekening houdt met een groei binnen de huidige infrastructuur. Binnen de huidige infrastructuur is nog capaciteit voor groei, het is dus de bedoeling met de markt mee groter te worden en te groeien.

Commissielid Bart Nevens weerlegt de noodzaak van een ‘bindend’ kader: “Als de milieuwetgeving rond PFAS verstrengt, dan moet BAC zich in regel stellen met nieuwe reglementering. Dit geldt voor alle milieuvorwaarden.”

Mevrouw Mia Vandervelde gaat niet akkoord: “Overlast door geluid is zeer luchthaven gebonden, de effecten op gezondheid hiervan zijn onmiskenbaar.”.

Hendrik Trappeniers herneemt het verzoek om de zinsnede (‘een bindend pad richting een geluidsarme en emissie-neutrale uitbating’) te herformuleren en te verduidelijken in het advies.

De voorzitter geeft daarop het woord aan de heer Cuypers. Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio benadrukt dat verdere verduidelijking in de manier van meten op en rond de luchthaven wenselijk is. Hij verwijst hiervoor naar een onderzoek van UGent omtrent ‘geluidsbelasting’. Een verfijnd meetsysteem is noodzakelijk: men dient niet alleen te meten hoe vaak je overvlogen wordt, maar ook hoe vaak je slaap verstoort wordt. Anders gezegd moeten naast het de geluidspieken ook de frequentie van de overvluchten gemeten worden.

### **MER-ruimtelijke aspecten**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Ruimtelijke aspecten toe.

Commissielid Bart Nevens richt zich tot de deskundige: “Doelt men met verstoring door grootschalige constructies en negatieve beeldragers op een ongunstig advies voor de gebouwen en het luchthaventerrein?”

De deskundige verduidelijkt dat er specifiek voor deze discipline geen opmerkingen werden geformuleerd vanuit de gemeente.

Er zijn vanuit de commissie ook geen verdere opmerkingen.

### **MER-biodiversiteit**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Biodiversiteit toe.

Commissielid Sofie Lapiere steekt van wal en geeft aan dat ook in deze discipline de inspanning andermaal wordt gelegd bij andere actoren. Het kan niet dat BAC zijn verantwoordelijkheid telkens afwentelt naar andere actoren.

Commissielid Bart Nevens is het niet eens met de formulering van het ongunstig advies specifiek met betrekking tot de voorgestelde compensatie middels de aanleg en/of versterking van bosrandschermen.

De deskundige nuanceert en verduidelijkt dat het bestuur geen ongunstig advies formuleert over de bosrandschermen zelf, maar wel dat de realisatie niet ten koste mag gaan van de landbouw: dialoog is wenselijk.

Commissielid Bart Nevens is het hiermee oneens. Het is het ene of het andere: “Als je enerzijds compensatie en maatregelen noodzakelijk wenst in het advies rond andere disciplines, waarom in deze discipline dan niet?”

Voorzitter Hendrik Trappeniers neemt het woord en verduidelijkt dat overleg altijd te verkiezen is boven voldongen feiten opgelegd door anderen.

Commissielid Nevens bevestigt dat landbouwers inderdaad altijd zeer gevoelig zijn voor financiële compensaties.

De heer Hans Vanhoof vult aan: overleg is belangrijk. Wat wel enigszins verbaast is dat het advies vooropstelt dat BAC economisch belang niet mag laten primeren: het sociaaleconomische belang van de luchthaven wordt zelfs geminimaliseerd. In het advies rond de discipline Biodiversiteit wordt anderzijds wel onmiddellijk naar de landbouw verwezen. De heer Hans Vanhoof vraagt daarom het college om de zinsnede ‘landbouw dient steeds een volwaardige plaats en toekomst te krijgen’ te herfraseren.

Mevrouw Mia Vandervelde antwoordt dat een goed evenwicht nodig is.

De heer Marinus Van Greuningen stelt dat de afbouw van de uitstoot belangrijk is.

Mevrouw Christiane Coppens van het Burgerforum Luchthavenregio herhaalt dat ook in deze discipline zoals ook in het algemeen voor alles telkens wordt verwezen naar andere actoren.

De heer Hans Vanhoof antwoordt dat te vaak wordt gesteld dat we weg willen van de kleine vluchten, maar tegelijk zijn er geen investeringen in die zin. Als er geen alternatieven zijn, wordt de luchthaven gedwongen in deze exploitatiepositie.

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio verduidelijkt het gevaar van het afwentelen van verantwoordelijkheid op andere actoren. Het Uplace-project Broeklin kreeg een omgevingsvergunning die vervolgens werd vernietigd middels een arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen omwille van de impact van het project op het Floordambos.

### **MER-bodem**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Bodem toe.

De heer Marinus Van Greuningen benadrukt dat de gemeente niet zomaar mag voorbij gaan aan dit aspect van de vergunning. Er zijn voldoende voorbeelden waar we in het verleden te snel aan voorbij zijn gegaan, denk maar aan Eternit enzovoort. Kerosine blijft neerslaan op de bodem, en zal op lange termijn zijn effect niet missen.

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio vertelt als anekdote dat de muizenplaag op het luchthaventerrein wordt aangepakt met vergif.

Commissielid Bart Nevens antwoordt dat hij deze fabels niet kan bevestigen. Wel worden roofvogels ingezet om vogels weg te jagen. Verder heeft hij geen weet van een jachtverbod specifiek voor de luchthaven.

### **MER-water**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Water toe.

Commissielid Bart Nevens vindt de voorbereiding tot advies voor de discipline Water te zwak geformuleerd. Het advies wordt beter aangevuld met de eis dat de luchthaven een volledige waterstudie doet ifv hergebruik van hemelwater op de site. Er bestaan heel wat laagdrempelige toepassingen die onderzocht dienen te worden. Daarnaast heeft de zgn. 'first flush' bij hevige regen wel effecten op biodiversiteit van oppervlaktewater. Hergebruik stimuleren doen we allemaal, ook de luchthaven dient haar inspanningen uit te breiden. Hier moet extra op ingezet worden. Zo kan de gemeente bijvoorbeeld suggereren dat er maximaal waterdoorlatende verharding dient te worden gebruikt. De luchthavenuitbater moet een soort van evenwicht zoeken waarbij het uitgangspunt ontharding moet zijn waar mogelijk als compensatie voor de bijkomende verharding. In het MER dient men dus als maatregel op te nemen dat de aanvrager zoekt naar concrete alternatieven.

### **MER-landschap**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Landschap toe.

Er zijn vanuit de commissie geen verdere opmerkingen.

### **MER-klimaat**

De deskundige neemt het woord en licht de discipline Klimaat toe.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Cuypers. Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio waarschuwt wat betreft een verdere verhoging van de SAF. SAF heeft nog steeds klimaatschade als gevolg; het procedé wordt reeds gebruikt in de olie-industrie. SAF's zijn omstreken vanwege de concurrentie met voedsel en water: om de productie van deze brandstof op te drijven wordt varkensvet en in andere gevallen palmolie gebruikt, terwijl eigenlijk alleen gerecycleerde olieën en vetten zouden mogen gebruikt worden. De ecologische afdruk van SAF/ bio-kerosine is dus niet zo goed als gedacht. Voorts is de heer Cuypers het wel eens met het geformuleerde ongunstig advies voorbereid door de gemeente.

### **Aanvraag omgevingsvergunning-algemeen**

De deskundige neemt het woord en licht de inhoud, de procedure, de rubrieken, en bestaande vergunningstoestand toe. Vervolgens start ze met de toetsing van de aanvraag aan het minderhinderplan, goedgekeurd door de gemeenteraad op 12 september 2022.

### **Aanvraag omgevingsvergunning-onbepaalde duur**

Commissielid Sofie Lapiere gaat akkoord met het advies om een zogenaamde 'eeuwigdurende vergunning' niet te accepteren. Het omzetten van de aanvraag naar een omgevingsvergunning van bepaalde duur is ook een opportuniteit voor BAC om verder in te zetten op duurzaamheid en zo het draagvlak te vergroten. De nationale luchthaven is en blijft een commercieel bedrijf: het is belangrijk dat een deel van die winst gebruikt dient te worden voor het beperken van overlast voor gehinderden.

Commissielid Bart Nevens betwijfelt of dat wel kan, de aanvraag omzetten naar een aanvraag voor omgevingsvergunning van bepaalde duur?

De deskundige antwoordt dat in de aanvraag geen stedenbouwkundig deel mee opgenomen werd. Het verlenen van een vergunning voor IIOA is wel degelijk mogelijk voor bepaalde duur op verzoek van de vergunningsaanvrager. Om deze reden dienen we een ongunstig advies af te leveren.

Commissielid Bart Nevens zegt dat dit reeds wordt bereikt door de verplichting om bij nieuwe aanvragen voor gebouwen/constructies het milieu-luik telkens opnieuw mee aan te vragen. Het ongunstig advies met het verzoek om de aanvraag om te zetten naar een omgevingsvergunningsaanvraag van onbepaalde duur staat haaks op het idee achter de omvorming van het omgevingsvergunningendecreet.

De deskundige beaamt dat de gemeente inderdaad voorstander is van een geconsolideerde vergunning, echter, de luchthavenuitbater heeft alleen de milieubrieven toegevoegd aan de aanvraag en geen stedenbouwkundige handelingen in deze fase.

Commissielid Bart Nevens herhaalt dat hij stellig twijfelt over de geldigheid van een dergelijk advies.

De heer Marinus Van Greuningen volgt commissielid Sofie Lapiere. Het is belangrijk om te blijven kijken naar wat er rond om ons heen gebeurt. Een vergunning voor onbepaalde duur zal die druk om blijvend rekening te houden met omgevingsfactoren niet verhogen.

Ook de heer Xavier Hion is het hiermee eens: "Brussel is de hoofdstad van Europa, de vergunning voor de luchthaven moet dit mee uitdragen."

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio herhaalt zijn bedenking die hij reeds eerder maakte: BAC vermeldt zelf pertinent als toekomstige referentie 2032. Waarom zou BAC dit uitgangspunt dan niet doorvertalen naar de vergunningsaanvraag zelf?

### **Aanvraag omgevingsvergunning-uitfaseren vertrekkende nachtvluchten**

Commissielid Bart Nevens vindt het zeer verregaand om dergelijk strikte deadlines op te nemen in een advies vanuit de gemeente.

De deskundige kadert dat DOMG adviseert om voorwaarden voldoende concreet te formuleren. Het voorstel tot advies voldoet hieraan.

Voorzitter Hendrik Trappeniers stelt dat het advies inderdaad moet zorgen voor alineëring met omliggende referentieluchthavens.

Schepen Kristien Goeminne vult aan dat als BAC kan zorgen voor veel minder gehinderden andere pistes mogelijk kunnen zijn en onderzocht kunnen worden. Het gaat altijd om de afweging tussen economie tov leefbaarheid voor de inwoners van Kortenberg.

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio is het eens met het voorstel tot advies. Men moet opletten wat er gebeurt in omliggende luchthavens om te vermijden om op lange termijn 'vuilbak' te worden voor het vertrekken en landen van toestellen die op andere luchthavens niet meer mogen opereren. Een deadline is daarin belangrijk: anders heb je een lege doos.

Ook de heer Xavier Hion vult aan: "Vliegtuigen die hier zouden landen die elders niet meer vliegen zorgen ook voor een stijgende belasting door vrachtverkeer via de weg".

### **Aanvraag omgevingsvergunning-geluidsarme vliegtuigen**

Vanuit de commissie wordt herhaald dat QC opgelegd wordt vanuit de Federale Overheid: de hogere overheden dienen evenzeer hun verantwoordelijkheid te nemen en deze te laten aanpassen.

Er zijn vanuit de commissie geen verdere opmerkingen.

### **Aanvraag omgevingsvergunning-voorstel bijzondere voorwaarden**

Commissielid Bart Nevens is het oneens met dit voorstel: "Als je dit eist, gaat de luchthaven dicht."

Mevrouw Kristien Goeminne antwoordt dat dat niet waar is. Het doel is een evenwicht te vinden. Het is niet de intentie te zorgen dat de luchthaven dicht gaat.

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio is geen voorstander van akoestische isolatie. Schiphol heeft dit gedaan, deze maatregel heeft enorm veel geld gekost.

Voorzitter Hendrik Trappeniers zou deze voorwaarde wel laten staan.

Mevrouw Mia Vandervelde maakt zich de bedenking of het wel zinvol is deze bijzondere voorwaarde op te nemen als er geen geld is voor het uitvoeren van een dergelijke maatregel?

Commissielid Bart Nevens vult aan dat een dergelijke maatregel eventueel op vrijwillige basis ingevoerd kan worden.

Mevrouw Kristien Goeminne vult aan dat financiering voortvloeit uit de tariefdifferentiatie.

Commissielid Bart Nevens geeft mee dat het openstaande saldo aan boetes vele malen hoger ligt.

Delegatie van Burgerforum Luchthavenregio licht toe dat de omzet gerealiseerd uit tariefdifferentiatie niet beschikbaar is voor de luchthaven zelf en dus niet kan aangewend worden.

Bijkomend stelt commissielid Bart Nevens dat geluidsschermen thv E40 ook betaald worden met belastinggeld.

Mevrouw Kristien Goeminne vraagt de commissieleden duidelijker te zijn wat nu precies de consensus is voor dit item.

Voorzitter Hendrik Trappeniers besluit dat er te veel argumenten zijn en dat een ongunstig advies in deze dus logisch is.

**Aanvraag omgevingsvergunning-conclusie**

Commissielid Bart Nevens benadrukt dat hij niet zeker is dat bepaalde duur mogelijk is en wenst dit verder te onderzoeken.

Commissielid Mia Vandervelde geeft nog mee vertrouwen te hebben in het advies.

De vergadering wordt gesloten om 21u45. Voorzitter Hendrik Trappeniers en schepen Goeminne bedanken de leden van de raadscommissie.