



* 2 0 2 3 0 1 9 9 3 *



Gemeente of Welzijnshuis nodig?
Maak een afspraak! Scan de QR-code
of surf naar kortenbergh.be/afspraak-maken

Departement Omgeving
Vlaamse Overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning
en -projecten
T.a.v. Koen Van Overtveld
Koning Albert II laan 20 8
1000 BRUSSEL

uw kenmerk
OMV_2022106386

ons kenmerk
OMG/LVO/2024/637.62

datum
24-01-2024

contactpersoon
Liesbeth Vanobbergen
Dieter Hendrickx

telefoon
02 755 30 70

e-mail
milieu@kortenbergh.be

Besluit van het College van Burgemeester en Schepenen houdende de omgevingsvergunningsaanvraag OMV_2022106386_215 betreffende de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company

Geachte heer Van Overtveld,

Gelet op de adviesaanvraag, door de Vlaamse Overheid via het Omgevingsloket gericht aan het College van Burgemeester en Schepenen, inzake het dossier OMV_2022106386_215 – hernieuwing milieuvergunning rubriek 57 activiteiten Brussels Airport Company dd. 06 december 2023;

Gelet op het feit dat het advies van het College van Burgemeester en Schepenen digitaal dient bezorgd te worden aan de omgevingsvergunningscommissie en dossierbehandelaar en dit ten laatste op 25 januari 2024 (50 kalenderdagen vanaf de dag na de dag van ontvangst van de adviesvraag, conform artikel 67, §3, van het Omgevingsvergunningenbesluit);

Gelet op het feit dat indien binnen de adviestermijn geen advies werd verleend, het advies wordt geacht stilzwijgend gunstig te zijn;

Gelet op de klasse 1 omgevingsvergunningsaanvraag ingediend door Brussel Airport Company op 06 juli 2023 met maatschappelijke zetel en exploitatiezetel gevestigd te Luchthaven Brussel Nationaal 1C, 1930 Zaventem strekkende tot het bekomen van een omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een bestaande inrichting klasse 1 gelegen te Luchthaven Brussel Nationaal 1C, 1930 Zaventem met terreinen gelegen te: Bedrijvenczone Diegem-Luchthaven 26, 45, 45B, 49, 49A, 66, Bedrijvenczone Machelen-Cargo 113A, 707H, 707I, 707L, 707M, 781, 783, Coenenstraat 37, Luchthaven Brussel Nationaal 1, 1B, 1C, 1G, 1J, 1K, 2, 3J, 3R, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 16, 16B, 28, 36, 36A, 36B, 36D, 37, 38, 38A, 40, 40F, 40G, 40N, 40P, 41, 43, 43A, 43B, 43C, 43D, 57B, 66C, 71A, 301A, 301B, 302, 303, 304, 304A, 305, 305A, 306, 306A, 306B, 307A, 308, 309, 309A, 310, 313, 318, 319, 322, 322A, 323, 324, 324A, Tervuursesteenweg 302, Vliegveld 1, 34, 46A, 46B, 52A, 58A, 59, 60, 61, 62, 64B, 66, 67, 67A, 102, 105, 105A, 109, 109A, 109B, 114, 117D, 120, 120A, 120B, 121, 124C, 125, 126A, 127, 127C, 127D, 128, 129, 130C, 131, 132A, 133, 139A, 147, 147A, 148, 148B, 152A, 152B, 152C, 152D, 152E, 153A, 153B, 154, 155, 159, 160, 162A, 209, 210, 211A, 211B, 212, 213, 214, 216, 221, 300, 312 en 312B, kadastraal bekend: sectie A nrs. 9W2, 9R2, 9D4, 9T3, 9H3, 9/4 R, 9/4 L, 9/4 H, 9B, 9/4 B, 9V3, 9/4 N, 9E4, 9C4, 10C, 10A, 12X, 12H, 12Y, 12G, 12N, 12E, 12L, 12P, 12F, 12V, 12W, 12K, 14B, 20A, 39B, 43K, 43H, 45K2, 45N, 45P, 45L, 45W, 45T, 45V, 45M2, 46P8, 46R13, 46R6, 46F7, 46E8, 46R12, 46L8, 46T13, 46E14, 46Z9, 46W14, 46V8, 46B7, 46T14, 46E12, 46Y10, 46S10, 46N12, 46C, 46E7, 46P12, 46G10, 46P9, 46M12, 46X10, 46C10, 46A10, 46E15, 46F15, 47K, 47N, 52B, 52C, 53C2, 53B2, 53M2, 53L2, 55B, 56C, 56D, 72H, 72K, 72G, 75B, 80K, 80F, 80E, 80L, 80/3 __, 80G, 84B, 86P, 86S, 100P2, 123B, 124G, 126B, 126M, 126N, 126F, 126G, 126L, 126D, 126C, 126H, 133G, 133F, 144F, 144D, 146C, 147P, 154E, 154D, 155A, 156P, 157E, 157G, 157F, 157A, 160E, 163G, 163E, 165M, 165L, 165F, 170H3, 170P2, 170M2, 170D3, 170B2, 170H2, 170D2, 170P, 170X, 170A2, 170S, 170G2, 170C2, 170N, 170E2, 170V, 170R2, 170Y, 170T, 170/2 __, 170W, 170Z, 170F2,

170F3, 170R, 170G3, 170L2, 170T2, 170S2, 170W2, 170K2, 170N2, 170Y2, 170X2, 174L, 175N, 182H, 182F, 182G, 185G4, 185H3, 185X2, 185L3, 185F4, 185N2, 185K3, 185R3, 185N3, 185T, 185V, 185X, 185S3, 185W, 185K2, 192S, 198D, 200C, 200D, 200/2 __, 210G, 215N, 216S3, 216T3, 217F, 217G, 222A, 223B, 225H, 225K, 228B, 229B, 229D, 229H, 229M, 229E, 229H, 229K, 229L, 230H, 230A, 233D, 233E, 233C, 233C, 234__, 235A, 236B, 237A, 238A, 247F, 247E, 247D, 247G, 249A, 251B, 268Z, 268E, 268F, 268W, 268B2, 268C, 268V, 268T, 268R, 268A2, 268X, 273P, 273R, 274Z, 274N, 274X, 274P2, 274P, 274T, 274S, 274H2, 274V, 274Y, 274R, 274S2, 282F, 282E, 288A, 290A, sectie B nrs. 49C4, 49T, 49K3, 49N3, 49H3, 50C, 51F, 52C, 54A, 55/2 K, 55/2 M, 55D, 55/2 L, 57C, 119F, 119/2 B, 120H, 120F, 120E, 120G, sectie C nrs. 14B, 17D, 51L, 51F, 98A, 109C, 109D, 109B, 109E, 112B, 195B, 208C, 294B, 294K, 294C, 307A, 330A, sectie D nrs. 3G, 4B2, 8M3, 15B, 16H, 16K, 17B, 55F, 55C, 55E, 86A, 86B, 87C, 89D, 89B, 89C, 90D, 95C, 95B, 95D, 100A, 101A, 103B, 103H, 103E, 103C, 103D, 103M, 103L, 103N, 103G, 103F, 110F, 110E, 124X, 124Z, 124Y, 124T, 124V, 124A2, 124L, 124F, 138N, 138P, 138L, 138Y, 138A2, 219A, 220A, 221A, sectie E nrs. 4C, 5A, 33F, 33E, 37B, 41D, 41B, 56B, 73A, 75C, 125Z, 126S2, 130B, 173B, 173D, 173C, 180T, 183C, 405G, 498W, 498N, 498M, 510A, 516B, 542D, 548N, 548L, 548F, 548P, 555B, 584B, 585B, 633R, 633P, 633S, 633C, 633G, 633M, 633F, 633B, 633N, 633K, 633D, 633E, 633L, 648G, 648M, 648F, 648K, 666D, 666C, afdeling 2 sectie A nrs. 160__, 164D, 164B, 165C, 167G, 167F, 167E en 167H;

Gelet op het feit dat het voorwerp van de aanvraag in essentie de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company betreft;

Gelet op het feit dat het project betrekking heeft op de hernieuwing van de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit die ingedeeld is en blijft als een inrichting of activiteit van klasse 1;

Gelet op het feit dat deze aanvraag betrekking heeft op een Vlaams project, namelijk een aanvraag met betrekking tot luchthavens met een start- of landingsbaan van 800 meter of meer, ingediend door de luchthavenuitbater of door met de luchthavenuitbater verbonden vennootschappen in de zin van artikel 11 van het wetboek van vennootschappen, door luchthavenontwikkelingsmaatschappijen, door Belgocontrol of door het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Aangezien de aanvraag betrekking heeft op een inrichting opgenomen in de lijst van Vlaamse projecten, is de Vlaamse Overheid de bevoegde overheid.

Stedenbouwkundige bepalingen voortvloeiend uit de ligging van de aanvraag **Planologische situering**

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) duidt de internationale passagiers- en vrachtluchthaven van Zaventem aan als poort. De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018) duidt Brussels Airport (Zaventem) aan als internationaal knooppunt omwille van zijn bereikbaarheid. Het ontwikkelingsperspectief voor deze knooppunten is het maken van ruimte voor gemengde leefomgevingen met hoog rendement, eventueel in de vorm van een metropolitane hefboomplek.

Brussels Airport maakt in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (PRSVB) deel uit van het subgebied Mechelen - Leuven - Brussel. De luchthaven is de motor van dit gebied en een belangrijke tewerkstellingspool. De conceptnota Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant (2019) duidt de luchthavenregio aan als één van de drie internationale groeipolen in de provincie, naast de Vlaamse Rand rond Brussel en de Leuvense stadsregio.

Het projectgebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (code 0200) volgens het origineel gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse en deels in bufferzone met geluidswerende aarden wallen bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem, projectgebied ter uitvoering van de maatregelen tegen grondlawaai bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem en een bufferzone. Bepaalde delen van het projectgebied vallen tevens onder de bestemming van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP).

De Vlaamse regering heeft op 10 maart 2006 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem" definitief vastgesteld. In het kader van de ontwikkeling van een Airport Village (huidige Airport Business District) voorziet het GRUP de uitbouw van een goederen- en personenstation op het luchthavendomein en de mogelijkheid voor een bijkomende economische ontwikkeling op dit multimodale knooppunt van spoor, bus-, auto- en luchtverkeer.

De Vlaamse regering heeft op 9 juli 2010 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Terminalzone internationale luchthaven Zaventem' definitief vastgesteld. Dit GRUP regelt de bestemming van een deel van de terminalzone van de luchthaven met het oog op de herbestemming van een aantal oudere terminalgebouwen.

Het projectgebied is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aanpalende openruimte gebieden' gelegen in specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven. Tevens wordt het projectgebied bestemd als gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur.

Het projectgebied is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden – cluster Zaventem (BVR 20 maart 2015) deels bestemd als luchthavengebonden regionaal bedrijventerrein (onder meer de zones 'Noord', de zones 'Cargo' en '15e Wing') en deels bestemd als gemengd openruimte gebied', met plaatselijk de overdruk 'natuurverwevingsgebied'.

Eigen beleidslijnen Vlaamse Gewest

In het kader van de adviesaanvraag dient erop te worden gewezen dat een billijke spreiding tevens opgenomen werd in het eigen Regeerakkoord van de Vlaamse Regering. Uit dit regeerakkoord blijkt de ontegensprekelijke wil van de Vlaamse Regering om te komen tot een billijke spreiding van de lasten van de nationale luchthaven Brussel-Nationaal én het streven om de leefbaarheid van de regio met nieuwe groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.

"Het **Vlaams Regeerakkoord 2019-2024** stelt expliciet het volgende met betrekking tot luchthaven (pagina 266):

"Vlaanderen heeft een open economie, waarvoor internationale verbindingen essentieel zijn. Luchthavens spelen een belangrijke rol in de connectiviteit van Vlaanderen. De Regering erkent het economisch belang van deze sector als motor voor tewerkstelling. We hebben nood aan een lange termijn visie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart de komende decennia. Hierbij is het de uitdaging om balans te brengen in de maatschappelijke behoefte aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en een vitale economie. Voor het vinden van die juiste balans zijn twee analyses essentieel: de huidige context waarin de Vlaamse luchtvaart opereert en de ontwikkelingen en trends waarmee de luchtvaart in de toekomst te maken krijgt. Hierbij wordt aandacht besteed aan de knelpunten inzake "general aviation", vergunningen, de beheersvormen en rolverdeling van de regionale luchthavens, de samenwerking met de nationale luchthaven en de toekomstige ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaartsector. Inzake de luchthaven in Zaventem streven we naar een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven weegt. Het uitgangspunt is een **billijke spreiding** van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Gewest. Dit bekomen we via een evenwichtige vliegweg waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik, van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden) en op basis van aeronautische principes van tegen de wind, binnen de geldende windnormen, en rechtstreeks vliegen naar bestemming. We verzoenen de **leefbaarheid** van de regio met **nieuwe groeikansen** voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen."

Als bevoegde overheid dient het Vlaamse Gewest tevens bij de behandeling van onderhavige aanvraag ook steeds de ook in dezen op haar rustende **beginselen van behoorlijk bestuur** respecteren. Hierbij wordt specifiek de aandacht gevestigd op

- **het gelijkheidsbeginsel:** *De verdeling van de (geluids-)hinder over de omwonenden moet kunnen gerechtvaardigd worden uit het oogpunt van het gelijkheidsbeginsel vastgelegd in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.*
- **het redelijkheidsbeginsel:** *Het redelijkheidsbeginsel houdt in dat het Vlaamse Gewest de haar toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren moet uitoefenen en hierbij op grond van een correcte beoordeling van de juiste feitelijke gegevens in alle redelijkheid tot een besluit moet komen.*
- **het zorgvuldigheids- en proportionaliteitsbeginsel:** *Dit beginsel vereist van het Vlaamse Gewest als bevoegde overheid een zorgvuldig onderzoek naar de betrokken feiten en belangen, alsook een nauwe opvolging en evaluatie ervan. Als vergunningverlenende overheid moet het Vlaamse Gewest via het opleggen van verscheidene bijzondere voorwaarden een billijk evenwicht zoeken tussen de belangen van de exploitant/luchthaven Brussel Nationaal aan de ene kant en deze van de omwonenden aan de andere kant."*

Wetten, verordeningen en richtlijnen

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en uitvoeringsbesluiten

Volgens artikel 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening VCRO, gewijzigd door latere decreten, is de ruimtelijke ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden; daarbij moeten de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen worden; moet er rekening gehouden worden met de ruimtelijke draagkracht, met de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen ten einde hierdoor te streven naar ruimtelijke kwaliteit.

Verordeningen en reglementen

De gewestelijke hemelwaterverordening 2023 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing afval en hemelwater d.d. 10/02/2023;

Provinciale verordening inzake afkoppeling, van hemelwater afkomstig van verharde oppervlakten dd. 11/09/2014. Handhavingsreglement d.d. 07-09-2009 betreffende de afkoppeling van regen- en afvalwater, berging en buffering. Gemeentelijk reglement d.d. 07-09-2009 betreffende de afkoppeling van regen- en afvalwater, berging en buffering bij bestaande woningen en het collectief plaatsen en beheren van individuele waterzuiveringsinstallaties.

Overige richtlijnen en omzendbrieven

Omgevingsanalyse van de gemeente Kortenberg: visie en ontwerp onderzoek naar plaats specifieke opdrachten en generiek beleid.

Monumentenplan van de gemeente Kortenberg.

De visienota kernversterking die als beleidsmatig gewenste ontwikkeling goedgekeurd werd door de gemeenteraad op 12/09/2022 en waar de bestendige deputatie formeel kennis heeft genomen op 27/10/2022.

Minder hinderplan Kortenberg

Om de leefbaarheid op het grondgebied van Kortenberg te beschermen en rekening houdend met de economische belangen van de luchthaven Brussel-Nationaal, heeft de gemeente in 2007 voor het eerst een minder hinderplan opgesteld. Het minder hinderplan vertaalt het standpunt van de gemeente m.b.t. het dossier van de luchthaven Brussel-Nationaal. Over de partijgrenzen heen werd dit plan meermaals in de loop der jaren aangepast. Op 12 juli 2022 werd een raadscommissie georganiseerd met een aangepast minder hinderplan als resultaat.

De besprekingen tijdens de raadscommissie hebben geleid tot een aangepast 15-puntenplan die de leefbaarheid in de gemeente moeten beschermen, maar ook rekening houden met de economische leefbaarheid van de luchthaven. Het minder hinderplan wordt in bijlage aan dit advies toegevoegd.

Openbaar onderzoek

Volgens art.11-14 van het BVR tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, moet deze aanvraag behandeld worden als een gewone procedure en is een openbaar onderzoek noodzakelijk. Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 10 december 2023 tot en met 8 januari 2024. De bekendmaking van het openbaar onderzoek verscheen op vrijdag 8 december 2023 in 4 verschillende dagbladen conform art. 22 van het Omgevingsvergunningsbesluit: De Morgen, De Standaard, Het Laatste Nieuws en het Nieuwsblad. De bewijsnummers voor de verschijningen in De Morgen en Het Laatste Nieuws van 08-12-2023 (Editie Nationaal (36 pagina's) - Combipublicatie Gem. Kortenberg-Hern. vd omgevingsvergunning van BAC - HLN & DM 8/12/23, advertentie op pagina 19 is raadpleegbaar bij de gemeente Kortenberg. De bewijsnummers voor de verschijningen in De Standaard en het Nieuwsblad zijn raadpleegbaar bij de gemeenten Steenokkerzeel en Zaventem.

Er werden ongeveer 1600 bezwaarschriften ingediend bij de gemeente Kortenberg.

Deze bezwaarschriften werden tijdig en conform de geldende richtlijnen ingediend en aldus ontvankelijk bevonden. Bijna alle bezwaarschriften handelen over geluidshinder en/of slaapverstoring evenals de te verwachten gezondheidseffecten en zijn nagenoeg identiek. Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 10 december 2023 tot en met 8 januari 2024, tijdens een periode waarin diverse feest- en sluitingsdagen de normale werking van de administratie belasten en het openbaar onderzoek bemoeilijken. Gezien de hoeveelheid te behandelen bezwaarschriften, en de vooropgestelde uiterlijke datum voor adviesverlening werden de argumenten van de bezwaarschriften gebundeld per thema voor een gemotiveerd antwoord op de totaliteit van bezwaarschriften.

Argument: De omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor een termijn van onbepaalde duur

Omgeving

Repliek: Dit bezwaar wordt weerhouden. De gemeente verwijst hiervoor naar haar motivering onder rubriek 'onbepaalde duur'. Aangezien deze eis niet kan en mag opgelegd worden via de bijzondere voorwaarden van een omgevingsvergunning bezorgt de gemeente een ongunstig advies voor deze aanvraag aan de dossierbehandelaar. De bevoegde overheid kan conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet *op verzoek van de aanvrager* een vergunning verlenen voor beperkte termijn. De gemeente Kortenberg verzoekt BAC daarom uitdrukkelijk om middels een nieuwe projectinhoudversie/wijzigingsverzoek de aanvraag om te zetten naar omgevingsvergunning voor bepaalde duur.

Kortenberg verwijst hiervoor tevens naar het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) dat 15 punten omvat 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. Punt 14 stelt als volgt: 'Omgevingsvergunning van bepaalde duur: de nieuwe omgevingsvergunning dient beperkt te worden in tijd voor een periode van 20 jaar met na 10 jaar een tussentijdse periodieke evaluatie en bijsturingmoment'.

Argument: Verbod op nachtvluchten tussen 22u en 7u invoeren

Repliek: Dit bezwaar wordt weerhouden. De gemeente verwijst hiervoor naar haar motivering onder rubriek 'uitfaseren vertrekkende nachtvluchten'. Helaas kan ook deze eis niet opgelegd worden via de bijzondere voorwaarden van de omgevingsvergunning, aangezien volgens verordening nr. 793/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van verordening nr. 95/93/EG van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van 'slots' op communautaire luchthaven een 'slot' als volgt gedefinieerd is: "door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening". De gemeente Kortenberg levert daarom een ongunstig advies voor deze aanvraag en verzoekt de hogere overheid uitdrukkelijk om het uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten als exploitatiebeperking op te nemen: vertrekkende nachtvluchten dienen geleidelijk te worden uitgefaseerd met 500 vluchten per jaar, met een volledige stopzetting tegen 2034.

Wat betreft de openstellingsuren verwijst Kortenberg naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten ten gevolge van 'Geluid'. Overwegende dat de dag periode voor de exploitatie van de luchthaven start om 6 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 6u. De dag periode in VLAREM start om 7 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 7u. Tussen de 6 uur en 7 uur 's morgens zijn er heel wat vertrekkende vluchten. In het project-MER werd de Aarschotstraat 42 als meetpunt opgenomen voor immissiemetingen. Vanaf 6u stijgt het achtergrondgeluid uitgedrukt in LA95,1h boven de 45 dB(A) (MKN). De operationele nachtperiode voor de exploitatie dient gelijkgesteld te worden aan de nachtperiode volgens VLAREM. Dit heeft zoals ook aangehaald in het project-MER een groot effect op de geluidbelasting en zal een gunstige impact hebben op de leefbaarheid van de omwonenden.

Argument: Geen vluchten die de Brusselse geluidsnormen overschrijden toelaten

Repliek: Dit bezwaar wordt deels weerhouden. Kortenberg verwijst hiervoor naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten ten gevolge van 'Geluid' en 'Baangebruik en vliegroutes'.

De Vlaamse regering moet het gelijkheidsbeginsel hanteren ten aanzien van omwonenden van de luchthaven van Zaventem, maar het principe van "spreiding" is niet van toepassing in voorliggende aanvraag. Elk gebruik van kruisende banen (01/19) leidt namelijk tot een sterke vermindering van het aantal beheersbare bewegingen per uur. Enkel het gebruik van de parallelle en onafhankelijke banen (25R/25L) laat toe om de minimale operationele capaciteit zoals opgelegd te handhaven.

Overwegende het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 11 augustus 1999 (pagina 30.002 tot 30.004), betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, en in werking getreden op 1 januari 2000. De Brusselse geluidsnorm is een regelgevend systeem voor het meten van geluid op grondniveau door overvluchten en laat het toe om vliegtuigen te sanctioneren die de vastgestelde grenswaarden overschrijden wanneer ze over Brussels grondgebied vliegen.

Het Vlaams Gewest heeft geen geluidsnormen aangenomen specifiek voor vliegtuigen die over het eigen grondgebied vliegen. Door het uitblijven van geluidsnormen voor het Vlaams Gewest wordt het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie regelmatig betwist; doch tot op heden is de wettelijkheid van de Brusselse geluidsnormen nooit met succes aangevochten voor de rechtbank.

De hogere overheden zijn er anno 2024 nog steeds niet in geslaagd om een gedragen lange termijnvisie op de luchthaven en de ruime omgeving te bewerkstelligen. In het verleden bleek eerder al dat de vorm van de geluidscontouren op een geheel andere wijze evolueerden dan voorzien in de prognoses omwille van het specifieke baan- en routegebruik (bijvoorbeeld door renovaties, afschaffing van de 'route Chabert',...). Het ontbreken van een lange termijnvisie of globaal samenwerkingsakkoord maakt het onmogelijk eenduidig te beoordelen wat de impact van een nieuwe omgevingsvergunning zou zijn voor de omwonenden.

Overwegende bovenstaande opmerkingen levert de gemeente Kortenberg een ongunstig advies af: de gemeente dient de leefbaarheid in de gemeente te beschermen. Voorliggende aanvraag OMV_2022106386_215 gaat voorbij aan de realiteit dat de leefbaarheid van de zone rond de luchthaven alleen gewaarborgd kan worden wanneer ingezet wordt op de aanpassing van het wetgevend kader in combinatie met de invoering van exploitatiebeperkingen voor vertrekkende nachtvluchten.

Argument: Aantal vluchtbewegingen beperken tot 220.000

Repliek: Dit bezwaar wordt weerhouden. De exploitatie van de luchthaven wordt geregeld in het Koninklijk Besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van Brussels Airport aan de naamloze vennootschap B.I.A.C. (het "licentie-KB" - Belgisch Staatsblad 15/07/2004) en zijn latere wijzigingen.

In 2019 waren er in totaal ca. 234.000 vliegbewegingen, waarvan 203.000 passagiersvluchten, 15.000 vrachtluchten en 17.000 niet-commerciële vluchten (vnl. militaire vluchten, staatsvluchten en general aviation). Dagelijks kwam dit neer op gemiddeld 642 vliegbewegingen (ca. 557 passagiersvluchten, 40 vrachtluchten en 45 niet-commerciële vluchten). De vliegbewegingen komen niet gelijk gespreid over de dag voor. Kenmerkend aan Brussels Airport is het optreden van 2 pieken in het vliegverkeer: één in de ochtend en één in de avond.

Als de luchthaven een maximale invulling kent van het aantal passagiers en de gevlogen hoeveelheid vracht zonder uitbreiding van de infrastructurele capaciteit wordt een toename van het aantal vliegbewegingen van 234.000 (2019) naar 240.000 (2032) vooropgesteld. Dat de relatieve toename in personen en volumes groter is dan de toename van het aantal vluchten komt omwille van de inzet van grotere toestellen en/of een betere benutting.

Er wordt in het MER aangehaald dat een grote beperking van het aantal vliegbewegingen in principe nodig is volgens het beoordelingskader om de impact van emissies ten gevolge van vliegverkeer te reduceren. Dit wordt echter niet meegenomen. Het effect van exploitatiebeperkingen dient onderzocht te worden.

Kortenberg levert een ongunstig advies af, aangezien de luchthavenuitbater nalaat afdoende maatregelen te onderzoeken en te nemen (exploitatiebeperking) om de grote impact van het vlieglawaai op de gezondheid en levenskwaliteit van de omwonenden substantieel te verminderen.

Bezwaar: Geen stijging van de hoeveelheid cargo wenselijk

Repliek: Kortenberg verwijst hiervoor naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten ten gevolge van 'Mobiliteit' en 'Geluid'.

Volgende kerncijfers zijn belangrijk voor de evaluatie van de te verwachten effecten als de luchthaven een maximale invulling kent van het aantal passagiers en de gevlogen hoeveelheid vracht zonder dat er een uitbreiding van de infrastructurele capaciteit wordt voorzien (realistisch toekomstscenario – prognose 2032): een toename van de gevlogen hoeveelheid vracht van 0,5 mio ton/jaar (2019) naar 1 mio ton ton/jaar (2032) (d.i. een verdubbeling). De relatieve toename in volumes is groter dan de toename van het aantal vluchten dankzij de inzet van grotere toestellen en/of een betere benutting.

De mobiliteitsstudie toont aan dat – ten gevolge van de stijging van de gevlogen hoeveelheid vracht - de relatieve toename van de hoeveelheid vrachtverkeer net geen 10% van de totale verkeersgeneratie van de luchthaven zijn. De impact van het bijkomende vrachtverkeer (+40% bijkomende vrachtwagens) dient in kaart gebracht te worden, waarbij specifiek voor Kortenberg een toetsing dient te gebeuren inzake de stijgende vrachtdensiteiten en het effect daarvan op N2 en het lokaal wegennet.

Het ontwerp-MER beveelt aan om het parkeren van vrachtwagens in de omgeving te monitoren. Indien blijkt uit de monitoring dat er een structureel tekort is, zou moeten gezocht worden naar bijkomende buffercapaciteit.

Aangezien Kortenberg de verwachte impact van een stijgend aantal passagiers en het te verwachten toenemend vrachtvervoer op de gezondheid van de omwonenden, de draagkracht van het verkeersnetwerk, de draagkracht van de natuur, de invloed op het klimaat als negatief beoordeelt;
Overwegende dat Kortenberg acties geformuleerd wenst te zien die de impact van luchthaven(vracht)verkeer op verkeersdoorstroming via de N2 in Kortenberg milderen;
en overwegende dat de verkeersleefbaarheid in Kortenberg nog verder zal verslechteren t.g.v. extra sluipverkeer door de luchthaven kan het onderdeel mobiliteit bijgevolg niet gunstig beoordeeld worden.

Daarentegen formuleert dit advies geen eisen *exclusief* voor cargo vliegverkeer: Kortenberg eist wel een holistische kijk op vliegverkeer in Vlaanderen en België, en dit in functie van een billijke spreiding van alle types vliegverkeer.

Bezwaar: Gezondheidskundig onderzoek wenselijk

Repliek: Dit bezwaar wordt weerhouden. Kortenberg verwijst hiervoor naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten ten gevolge van 'Mens-gezondheid'.

Voor het luchthavengebied werd geen volksgezondheidskundig onderzoek uitgevoerd. Gegevens over Vervroegde sterfte/Voortijdige sterfgevallen (premature deaths), Verloren levensjaren (YLL) en DALY's (Disability Adjusted Life Years) geven genuanceerde cijfers over sterfte, ziekte en/of verminderde levenskwaliteit en maken het mogelijk te beoordelen welke negatieve effecten als te voorkomen kunnen beschouwd worden als hun oorzaak kan worden geëlimineerd. Overwegende de berekening in de studie WGL-2024A (obv de rapporten van onder meer de NBB (Nationale Bank van België), To70 en het HIVA van de KU Leuven) die becijfert dat per 10 voltijds-equivalente, directe en indirecte, luchtvaart-gebonden jobs van Brussel-Nationaal er 3 gezonde levensjaren verloren (DALYs) gaan bij de omwonenden. De impact door onder andere charters en nachtvluchten zou verhoudingsgewijs nog groter zijn.

Zowel fysische stressoren (geluid) als chemische stressoren (polluenten) hebben directe en indirecte gezondheidseffecten, zowel op de gezondheid van de omwonenden als de tewerkgestelden op de luchthaven zelf. 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). Ultrafijnstof dient mee opgenomen te worden als stressor met correcte verwijzing naar de bevindingen uit de studie van het VITO (VITO, Modelling van ultrafijn stof door luchtverkeer en wegverkeer rond Brussel Airport, VMM, april 2019). Bovendien moet de hinderintensiteit mee opgenomen te worden in het ontwerp-MER voor een geobjectieerde beoordeling van hinderlijkheid/aanvaardbaarheid volgens de FIDO-criteria (Frequency, Intensity, Duration en Offensiveness).

BAC verbindt zich via de aanvraag evenmin tot enige bijdrage of compensatie voor de gezondheidseffecten en -kosten ten gevolge van fijn- en ultrafijnstof, stikstofoxiden, ... Nochtans stelt BAC veel belang te hechten aan de luchtmissies van de vliegtuigen. Bij de berekening van de LTO vergoeding tot 1 april 2023 was er hierbij geen differentiatie. Sinds 1 april 2023 werd een bijkomende differentiatiefactor ingevoerd voor NO_x uitstoot. Voor elke aankomende en vertrekkende vlucht is een NO_x bijdrage berekend en toegevoegd aan het LTO-vergoeding. Kortenberg wil dat de vergunningverlenende overheid een systeem van heffing uitwerkt middels een fonds. Hiermee zou het budget voor het voeren van een volksgezondheidskundig onderzoek door een onafhankelijke wetenschappelijke instelling gevoelig verhoogd kunnen worden.

Bezwaar: Handhavingssysteem voor isolatiefonds is wenselijk

Repliek: Dit bezwaar wordt weerhouden. Kortenberg verwijst hiervoor naar het hoofdstuk 'Bijzondere milieuvorwaarden'.

BAC verbindt zich via de aanvraag niet tot enige bijdrage aan het Fonds voor de Beperking van de Overlast in de Omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FANVA).

Volgens de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal zijn er tot op heden nog steeds geen activiteiten geregistreerd. Nochtans vallen kosten door toeslagen voor geluidsisolatie van

bestaande woningen onder de uitgaven van dit fonds. Een onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen is bijgevolg wenselijk en noodzakelijk.

Kortenberg eist dat de vergunningverlenende overheid de benutting van het Fonds ten voordele van akoestische isolatie dient op te leggen als last in natura bij het verlenen van een vergunning.

Deze last zal de leefkwaliteit in de woningen verbeteren, maar is nog geen oplossing om de leefkwaliteit en het genot van de buitenruimte te optimaliseren.

Bezwaar: Veroordeling Belgische Staat: vergunning dient antwoord te bieden op vonnissen

Repliek: Dit bezwaar wordt niet weerhouden. De bevoegde overheid voor de behandeling van de aanvraag is de Vlaamse Overheid. Echter, specifiek voor dit dossier wordt herhaald dat de keuze van vluchtroutes en de verdeling van het baangebruik vastgelegd wordt door middel van federale regelgeving. Daarnaast is het Vlaams Gewest is bevoegd voor preventieve gezondheidszorg: maatregelen opgelegd via de milieuvergunning om de geluidschade effectief terug te dringen zich op. Helaas is het niet evident om in geval van overlapping strengere bepalingen te vervatten in een milieuvergunning, strijdigheid met het federaal kader is niet wenselijk.

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 11 augustus 1999 (pagina 30.002 tot 30.004), betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, is in werking getreden op 1 januari 2000. De Brusselse geluidsnorm is een regelgevend systeem voor het meten van geluid op grondniveau door overvluchten en laat het toe om vliegtuigen te sanctioneren die de vastgestelde grenswaarden overschrijden wanneer ze over Brussels grondgebied vliegen.

Het Vlaams Gewest heeft geen geluidsnormen aangenomen specifiek voor vliegtuigen die over het eigen grondgebied vliegen.

Diezelfde mogelijke strijdigheid geldt ook voor de discipline 'Mobiliteit': de afspraken omtrent de Diabolo-toeslag tussen de Federale overheid en de private partner lopen nog tot 2046. De keuzes omtrent deze toeslag vallen dus buiten de bevoegdheid van de aanvrager (BAC) alsook buiten die van de vergunningverlener en kunnen dus geen voorwerp uitmaken van op te leggen bijzondere voorwaarden.

Kortenberg betreurt echter ten eerste dat – ondanks meermaals aandringen bij de bevoegde kabinetten - de hogere overheden er nog steeds niet zijn in geslaagd om een gedragen lange termijnvisie op de luchthaven en de ruime omgeving te bewerkstelligen. Het ontbreken van een lange termijnvisie of globaal samenwerkingsakkoord maakt het niet alleen onmogelijk eenduidig te beoordelen wat de impact van een nieuwe omgevingsvergunning zou zijn voor de omwonenden, tevens leidt dit ertoe dat de hinder ten gevolge van (geluids-)belasting door de nationale luchthaven regelmatig voorwerp uitmaakt van betwisting, al dan niet met succes aangevochten voor de rechtbank.

Kortenberg komt deels tegemoet aan dit bezwaar door in dit dossier een ongunstig advies af te leveren. Anderzijds valt het betwisten van bevoegdheden en vonnissen niet binnen de scope van dit advies.

Bezwaar: Strengere QC-beperkingen

Repliek: Kortenberg verwijst hiervoor naar het hoofdstuk 'Versnelde invoering geluidsarme vliegtuigen' en de beoordeling van de effecten in de discipline 'Geluid' uit dit advies.

Tevens verwijst Kortenberg naar haar minder hinderplan voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) dat 15 punten omvat 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. Punt 2 luidt als volgt: '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 lawaaiërigste vliegtuigen moet hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden.' De meest lawaaiërigste vliegtuigen (R4-R5) dienen uitgefaseerd te worden tegen 2030. Daarnaast kunnen categorie 3 vliegtuigen onmiddellijk worden verboden (EU Verordening 598/2014).

De normering voor landende en vertrekkende vliegtuigen (uitgedrukt in QC) dient in lijn met de best beschikbare technologie geactualiseerd te worden, waardoor vliegtuigmaatschappijen hun meest stille toestellen inzetten op de luchthaven van Zaventem zonder hun exploitatie te beperken. Hoewel de QC beperking voor individuele vluchten een bevoegdheid is die exclusief is weggelegd voor de Federale overheid, kan de gemeente voor de

beoordeling van voorliggend dossier niet voorbijgaan aan de realiteit dat de QC beperkingen medebepalend zijn voor de geluidshinder veroorzaakt door vertrekkende en landende vliegtuigen. Om het aantal gehinderden significant te doen verminderen ten opzichte van het referentiejaar 2019 en het aantal overschrijdingen van de frequentie contouren voor alle geluidsniveaus boven de WHO waarden te doen dalen, is een aangepaste normering noodzakelijk.

Overwegende dat een verdere, versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen noodzakelijk is dient de vergunningverlener via bijzondere vergunningsvoorwaarden strikte exploitatiebeperkingen te hanteren, evenals een verlaging van de QC-waarden uit te werken met de Federale overheid uitgaand van de WHO-normen om de gezondheidseffecten door geluids- en luchtmissies terug te dringen tot een aanvaardbaar niveau. Zonder aangepast beleidskader waarbij de QC geluidsniveaus verder worden verlaagd in lijn met de WHO normen levert de gemeente Kortenberg een ongunstig advies betreft voorliggend dossier OMV_2022106386_215.

Bezwaar: Men dient rekening te houden met de resultaten van de ENVISA-studie

Repliek: Dit bezwaar wordt niet weerhouden.

ENVISA heeft in opdracht van het departement Mobiliteit, geleid door minister Gilkinet, een studie gemaakt over de milieueffecten van de nationale luchthaven Zaventem met conclusies en aanbevelingen voor beleidsmakers. De studie werd toegelicht tijdens een overlegplatform gefaciliteerd door minister Gilkinet op 20 juni 2022. Deze studie zet onder andere de verlenging van landingsbaan 25L opnieuw op de agenda.

De studie definieert volgende knelpunten:

1. Gefragmenteerd en inconsequent bestuur
2. Slechte samenwerking tussen belanghebbenden
3. Slechte communicatie en sensibilisering van alle belanghebbenden in de gemeenschap
4. Geen effectbeoordeling voorafgaand aan de uitvoering van beslissingen
5. Voorgeschiedenis van frequente wijzigingen in de organisatie van het luchtruim op basis van twijfelachtige criteria.

Tevens werden in de studie een aantal aanbevelingen geformuleerd, onder andere de verlenging van landingsbaan 25L werd opnieuw op de agenda geplaatst.

In het ontwerp-MER werd nagegaan in hoeverre de in dit MER berekende waarden overeenstemmen of afwijken van een andere beschikbare studie met betrekking tot de geluidsbelasting van de luchthaven, namelijk de zogenaamde 'Envisa-studie' van 2022. Uit deze vergelijking wordt geconcludeerd dat verschillen tussen deze studie en de MER-berekeningen o.a. te verklaren zijn door het gebruik van correcties voor bepaalde vliegtuigtypes in de MER-berekeningen. In het MER is echter consequent gebruik gemaakt van dezelfde methodiek voor de referentiesituatie als voor de geplande situatie, waardoor deze 2 situaties goed met elkaar vergeleken kunnen worden.

Daarnaast wenst Kortenberg benadrukt te zien dat iedere ontwikkeling binnen het projectgebied van voorliggende aanvraag voorzien dient te zijn, dit in sterke tegenstelling tot eerdere uitbreidingsplannen van start en landingsbanen. Kortenberg kant zich blijvend tegen een verlenging van startbaan 25L, omdat deze ingreep alleen tot doel heeft het probleem opnieuw te verplaatsen. Voorliggende aanvraag voorziet geen exploitatiebeperkingen die het vliegtuiggeluid verder beperken, wel integendeel: BAC stelt zich als doelstelling verder mee te groeien in lijn met de regionale en mondiale economische groeiprognoses. Ook het masterplan van BAC gaat uit van een verdere groei, en zal, wanneer de maximumcapaciteit van de bestaande infrastructuur is bereikt, ten gepaste tijde de nodige bijkomende vergunningen aanvragen.

Dit bezwaar wordt niet weerhouden: de organisatie van het luchtverkeer mag niet gestoeld zijn op basis van twijfelachtige en eenzijdige criteria. Kortenberg eist daarentegen wel een holistische kijk op vliegverkeer in Vlaanderen en België, en dit in functie van een billijke spreiding van alle types vliegverkeer over de verschillende luchthavens in ons land zonder verlenging van landingsbaan 25L.

Bezwaar: Invoering van een lage emissiezone, zodat alleen geluidsarme en koolstofarme vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven

Repliek: Dit bezwaar wordt niet weerhouden. Een lage-emissiezone is een afgebakend gebied waarin bepaalde vliegtuigen die te veel schadelijke stoffen uitstoten niet binnen mogen, of slechts onder bepaalde voorwaarden. Op dit moment zijn er geen geldige Vlaamse, Belgische of zelfs Europese toegangsverordeningen van kracht.

Daarnaast dient ook gewaakt te worden dat nationale en internationale normen en gebruiken, ook deze met betrekking tot *veiligheid* harmonieus worden ontwikkeld en uitgewerkt, afgestemd op van toepassing zijnde regels en verordeningen in de omliggende referentieluchthavens.

Het uitwerken van een dergelijk kader valt buiten de bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid, en kan dus niet opgelegd worden middels de omgevingsvergunning.

Desondanks sluit de gemeente zich aan bij onderliggende motivering voor dit bezwaar: het is onaanvaardbaar dat er niet gezocht wordt naar een beter evenwicht tussen volksgezondheid, economisch belang, klimaat- en milieudoelstellingen en het maatschappelijk belang. Daarom pleit Kortenberg voor een concrete doelstelling voor een vermindering van de NO_x- en UPF uitstoot opgelegd door de vergunningverlenende overheid in de vorm van een plafond (maximale totale hoeveelheid ton/jaar) uitgedrukt in "ton NO_x-emissie daling". Vlaanderen moet volgens het gelijkheidsbeginsel verhoudingsgewijs dezelfde inspanningen eisen van BAC inzake emissies als de Vlaamse Overheid zelf eist van de luchthaven van Bierset.

Bezwaar: Verplichting om op eigen kosten een testruimte voor vliegtuigmotoren te bouwen opleggen

Repliek: Het ontwerp-MER voorziet een nieuwe proefdraaiplaats (nieuwe locatie) met U-vormig geluidsscherm met minimale hoogte van 15m. Hierdoor zal het effect van het proefdraaien verminderen: de implementatie van het scherm voor de nieuwe locatie is voorzien medio 2027. Het is teleurstellend dat dit scherm nog niet geïntegreerd is in deze aanvraag.

Bezwaar: Een goede nachtrust is een basisrecht

Repliek: Kortenberg verwijst hiervoor naar het hoofdstuk 'Versnelde invoering geluidsarme vliegtuigen' en de beoordeling van de effecten in de discipline 'Geluid' en 'Mens-gezondheid' uit dit advies.

Punt 1 in het minder hinderplan van de gemeente stelt dat het uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten als exploitatiebeperking opgenomen moet worden. Er zijn steeds meer wetenschappelijke studies die aantonen dat een verstoorde nachtrust een nefaste impact heeft op de volksgezondheid. De gezondheidskost door lawaai (bovenop de gezondheidskost door de uitstoot van luchtverontreinigende polluenten en broeikasgassen) voor omwonenden van luchthavens is hoog. Zij ondervinden geluidsoverlast en krijgen gezondheidsproblemen door het lawaai van de dalende en opstijgende vliegtuigen.

Tevens wijst Kortenberg middels hoofdstuk 'Bijzondere milieuvorwaarden' van dit advies op het feit dat een verhoogde akoestische gevelisolatie een milderend effect zal hebben op de ervaren geluidshinder en/of slaapverstoring. Een onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen is bijgevolg wenselijk en noodzakelijk: BAC dient middels bijdrage aan dit fonds mee de kosten verbonden aan de akoestische isolatie van woningen gelegen binnen de contouren van 40 dB (WHO richtlijnen nacht) mogelijk te maken (vrijwillige deelname voor particulieren). Deze maatregel zal de leefkwaliteit in de woningen verbeteren, maar is nog geen oplossing om de leefkwaliteit en het genot van de buitenruimte te optimaliseren.

Bezwaar: PBN satelliet-begeleidingssysteem zorgt voor meer concentratie

Repliek: De vliegbewegingen komen niet gelijk gespreid over de dag voor. Kenmerkend aan Brussels Airport is het optreden van 2 pieken in het vliegverkeer: één in de ochtend en één in de avond.

Daarnaast verplicht Artikel 24 van het licentie-KB BAC om -in normale omstandigheden en rekening houdend met de regels van toepassing op de luchthavens die volledig gecoördineerd zijn- een capaciteit van 74 gecoördineerde bewegingen per uur (landen of opstijgen) te waarborgen. Deze capaciteit wordt behaald bij het gebruik van baan 25R voor de vertrekkende toestellen en de banen 25R en 25L voor de landende toestellen. Andere baanconfiguraties hebben een kleinere capaciteit.

Een technische en deskundige beoordeling van de impact door het gebruik van satelliet-begeleidingssystemen op basis van de informatie uit voorliggend dossier is niet mogelijk, waardoor aannames zeer speculatief blijven. Wel merkt Kortenberg op dat BAC besluit dat in kader van voorliggende aanvraag derhalve geen alternatieven terzake naar voren worden gebracht. Nochtans zou de impact van wijzigingen op de geluidscontouren en -belasting door exploitatiebeperkingen, baangebruik en vliegroutes evenals technische uitvoeringsalternatieven wel degelijk dienen te worden onderzocht in het kader van deze aanvraag gezien de grote impact hiervan op de hinder voor omwonenden van de luchthaven.

Bezwaar: Internationale en Europese klimaatdoelstellingen dienen in acht genomen te worden

Repliek: Kortenberg verwijst hiervoor naar de beoordeling van de effecten in de discipline 'Klimaat' uit dit advies.

Dit bezwaar wordt weerhouden. Het groeiscenario van de exploitant druist in tegen internationale klimaatdoelstellingen en de vereiste klimaatinspanningen om deze doelstellingen te behalen: de exploitant gaat geen engagement aan richting richting e-kerosine, waterstof noch elektrisch vliegen. Een stappenplan richting CO₂-neutraliteit moet door de exploitant ook voor de scope 3-emissies uitgewerkt worden, onder meer aan de hand van een plafond op het aantal vluchten met privéjets, gezien de grote voetafdruk van dergelijke vluchten.

Bezwaar: Het toekomstig groeiscenario vergroot de uitstoot van broeikasgassen

Repliek: Kortenberg verwijst hiervoor naar de beoordeling van de effecten in de discipline 'Klimaat' uit dit advies.

In bijgevoegd MER wordt gefocust op een bespreking van de uitstoot van broeikasgassen aangezien deze een indicator zijn voor verandering van het klimaat (aspect mitigatie). Hoewel het rapport vermeldt dat de emissies van CO₂ bij de exploitatie van Brussels Airport belangrijk te noemen zijn, gaat men in de conclusies niet verder dan te stellen dat met betrekking tot mitigatie "een verder streven naar reducties een belangrijk aandachtspunt is.". En dat er verder gezocht wordt naar andere middelen om de uitstoot van vliegtuigbewegingen te reduceren, namelijk door andere brandstoffen.

Bijgevolg verzoekt Kortenberg de vergunningverlenende overheid om het aandeel van het luchtverkeer in de klimaatschadelijke emissies te verminderen door exploitatiebeperkingen, onder meer via de uitfasering van vertrekkende nachtvluchten met 500 vluchten per jaar, tot een volledige stopzetting van vertrekkende nachtvluchten tegen 2034.

Bezwaar: Men moet de verplaatsing van baan 25L naar het Oosten voorzien, zodat er via een bocht naar links kan worden opgestegen zonder over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de dichtbevolkte gebieden in de rand te vliegen.

Repliek: Dit bezwaar wordt niet weerhouden: de organisatie van het luchtverkeer mag niet gestoeld zijn op basis van twijfelachtige en eenzijdige criteria. Kortenberg eist daarentegen wel een holistische kijk op vliegverkeer in Vlaanderen en België, en dit in functie van een billijke spreiding van alle types vliegverkeer over de verschillende luchthavens in ons land zonder verlenging/verplaatsing van landingsbaan 25L.

Bezwaar: Grenzen aan het maximum piekgeluid en de maximum overvluchtfrequentie opleggen

Repliek: Kortenberg verwijst hiervoor naar de beoordeling van de effecten in de discipline 'Geluid' uit dit advies.

Conform artikel 5.57.1.1.§2. van VLAREM II zijn de bepalingen van hoofdstuk 4.5 niet van toepassing op de inrichtingen bedoeld in rubriek 57 van de indelingslijst (tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit). Alle gebouwen, installaties en materieel die nodig zijn om vliegtuigen veilig te doen landen, vertrekken en te laten taxiën maken onderdeel uit van het begrip 'Aerodrome' en behoren bijgevolg tot rubriek 57 'Vliegvelden'.

De volgende federale exploitatiebeperkingen zijn momenteel van toepassing. Geldende vrijstellingen (bv staatsvluchten, militaire vluchten,...) en uitzondering op de algemene regels zijn in dit overzicht niet opgenomen.

- Het verbod op het gebruik van marginaal conforme toestellen tijdens de nacht (23h-06h).

Marginaal conforme toestellen zijn hierbij gedefinieerd als toestellen die minder dan 5 dB cumulatieve marge hebben ten opzichte van de ICAO19 hoofdstuk 3 limieten.

- QC beperking voor individuele vluchten. De maximale QC per vlucht is vastgesteld als volgt (zonder de uitzonderingen)

Omgeving

Periode	QC Opstijging	QC Landing
23h - 06h	8	8
06h - 07h	12	12
07h - 21h	48	24
21h - 23h	24	12

- Seizoensquota: beperking van de totale hoeveelheid QC per IATA Seizoen (het zomer- of winterseizoen zoals gedefinieerd door de International Air Transport Association - IATA) voor alle vertrekkende vliegtuigen tussen 23h en 06h. Deze limieten werden oorspronkelijk vastgesteld voor het zomerseizoen 2004 (31 weken) op 49.000 en 33.600 voor het winterseizoen 2004/2005 (21 weken). De vastgestelde geluidsquota per seizoen zijn echter ook van toepassing op de latere winter- en zomerseizoenen met in acht name van de IATA-regels betreffende de lengte van de seizoenen, volgens de welke de toegestane seizoensquota verhoudingsgewijs aangepast worden.
- Maximaal aantal nachtslots. De slotcoördinator van de luchthaven mag per kalenderjaar hoogstens 16.000 nachtslots toewijzen, waarvan maximaal 5.000 slots voor vertrekkende nachtvluchten.
- Stille weekend nachten. De slotcoördinator van de luchthaven mag geen slots voor vertrekkende vluchten toekennen voor vertrek op vrijdagnacht tussen 01h en 06h en zaterdag- en zondagnacht tussen 00h tot 06h.

Daarnaast geldt sinds april 2002 een volledige verbanning van de zogenaamde hoofdstuk 2-vliegtuigen op Brussels Airport, een gevolg van de uitvoering van de Europese richtlijn 92/14/EG die een geleidelijke afbouw van het gebruik van deze toestellen op luchthavens in de Europese Unie oplegde tussen 1995 en 2002.

Grenzen opleggen aan het maximum piekgeluid en de maximum overvluchtfrequentie mogen derhalve niet strijdig zijn met de federale exploitatiebeperkingen. Hoewel de QC beperking voor individuele vluchten een bevoegdheid is die exclusief is weggelegd voor de Federale overheid, kan de gemeente voor de beoordeling van voorliggend dossier niet voorbijgaan aan de realiteit dat de QC beperkingen medebepalend zijn voor de geluidshinder veroorzaakt door vertrekkende en landende vliegtuigen. Om het aantal gehinderden significant te doen verminderen ten opzichte van het referentiejaar 2019 en het aantal overschrijdingen van de frequentie contouren voor alle geluidsniveaus boven de WHO waarden te doen dalen, is een aangepaste normering noodzakelijk.

Overwegende dat een verdere, versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen noodzakelijk is dient de vergunningverlener via bijzondere vergunningsvoorwaarden strikte exploitatiebeperkingen op te leggen, evenals een verlaging van de QC-waarden uit te werken met de Federale overheid uitgaand van de WHO-normen om de gezondheidseffecten door geluids- en luchtmissies terug te dringen tot een aanvaardbaar niveau. Zonder aangepast beleidskader waarbij de QC geluidsniveaus verder worden verlaagd in lijn met de WHO normen levert de gemeente Kortenberg een ongunstig advies betreft voorliggend dossier OMV_2022106386_215.

Bezwaar: BAC moet de impact bestuderen van de praktische uitvoering van de verplaatsing van de luchthaven

Repliek: Dit bezwaar wordt niet weerhouden. Voor dit project kunnen op verschillende niveaus alternatieven (beleidsalternatieven, uitvoeringsalternatieven en locatiealternatieven) beschouwd worden. Voor de ontwikkeling van het voorliggend project zijn er geen doelstellingsalternatieven relevant. Het betreft het voortzetten van een reeds vergunde bestaande activiteit. Het nulalternatief en het locatiealternatief worden evenmin als "redelijk" aanschouwd. Daarnaast worden er momenteel vanuit het projectvoornemen geen uitvoerings- of inrichtingsalternatieven naar voren gebracht, aangezien het afbouwen van het aantal vluchten geen doelstelling op zich is - noch vanuit het huidige beleid - noch vanuit de doelstelling van het projectvoornemen.

Kortenberg onderschrijft de conclusie uit het MER dat het nulalternatief en het locatiealternatief niet als "redelijk" aanschouwd kunnen worden. Wel verwijst Kortenberg naar Punt 5 uit het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022). Punt 5 luidt als volgt: '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 en duurzamere luchtvaart in België kunnen leiden.

Bezwaar: Het netwerk van geluidsniveaumeters dient verdubbeld te worden en correct gehoord te worden onder de echte luchtcorridors.

Repliek: Het bezwaar wordt weerhouden. Een van de milderende maatregelen opgenomen in de discipline geluid is het verderzetten van monitoring geluid. Aan de monitoring dient echter een periodieke evaluatie gekoppeld te worden. Ook de effecten van proefdraaien, de nieuwe proefdraailocatie en taxiën behoeft een monitoringssysteem. Daarenboven is het huidige meetnet dat geluidsimmissie monitort (geluid en frequentie) niet gebiedsdekkend: het netwerk van meetpunten dient uitgebreid te worden op diverse afstanden (van 2 km, 4 km, 8 km, 12 km, 16 km vanaf het geografische middelpunt A0 van de luchthaven) gezien de omvang van het gehinderde gebied. Er wordt geen voorstel geformuleerd om het monitoringsnetwerk uit te breiden of te verbeteren: nochtans is een performant monitoringssysteem noodzakelijk om een accuraat beeld te krijgen van de werkelijke situatie en ervaren hinder.

Aanpalende eigenaars

In toepassing van artikel 23 van het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning werden de eigenaars (137) van de aanpalende percelen binnen een straal van 100m van het projectgebied op 04/12/2023 met een beveiligde zending aangeschreven.

Adviezen

Gelet op hoofdstuk 6 van het omgevingsvergunningsbesluit werden de adviezen aangevraagd door het departement Omgeving. Kortenberg heeft op 5 december 2023 subadviezen gevraagd aan de gemeentelijke dienst mobiliteit en aan de milieuadviesraad;

Overwegende het advies van de gemeentelijke dienst mobiliteit, uitgebracht op 5 januari 2024;

Overwegende het advies van de milieuadviesraad, uitgebracht op 11 januari 2024;

Overwegende dat dit advies tot stand kwam na uitgebreid overleg met het College van Burgemeester en Schepenen, de raadscommissie Ruimtelijke Ordening georganiseerd dd. 20 december 2023 met uitnodiging voor de leden van Burgerforum Luchthavenregio Decibel 25L en de leden van de milieuadviesraad;

Overwegende dat de gewestelijk omgevingsvergunningscommissie een geïntegreerd advies dient te verlenen.

Historiek

Een overzicht van de relevante milieuvergunningen:

De exploitatie van de luchthaven is vergund in een milieuvergunning klasse 1 conform rubriek 57 - Vliegvelden van bijlage 1 - VLAREM II dossier nr. D/PMVC/04A06/00637 (milieudatabank 68637/1012). Deze vergunning loopt van 8 juli 2004 en is geldig tot 8 juli 2024.

De milieuvergunning werd in eerste aanleg verleend op 8/07/2004 (ref. D/PMVC/04A06/00637). Na beroep werd de vergunning verleend op 30/12/2004 (ref. AMV/0068637/1014B & AMV/0095393/1002B). In deze vergunning werden bijkomende voorwaarden opgelegd m.b.t. de opmaak van studies.

Omwille van een ambtshalve wijziging werd een nieuwe wijzigingsvergunning in eerste aanleg afgeleverd op 11/09/2008 (ref. D/A45/08F10/11253). Deze ambtshalve wijziging omvatte een aanpassing van de bijzondere voorwaarde met betrekking tot het maximaal aantal toegelaten nachtvluchten (art 3.II.4) per jaar naar een maximum van 16.000 nachtbewegingen waarvan maximum 5.000 vertrekkende vluchten. Na beroep werd de vergunning verleend op 29/01/2009 (ref. AMV/00068637/1027B) met een aanpassing van de bijzondere voorwaarde in art 3.II.4 naar een beperking op het maximaal aantal beschikbare nachtslots per jaar van 16.000 waarvan maximaal 5.000 voor vertrekkende vluchten, met op 26/03/2009 nog een errata (ref. AMV/00068637/1027B/errata). Tevens werd op 26/07/2016 nog een ambtshalve wijziging (tijdelijke verplaatsing proefdraaiplaats, ref. D/A45/16C07/24155) vergund in eerste aanleg.

Daarnaast beschikt Brussels Airport Company en/of haar dochteronderneming DNB-BA over tal van specifieke vergunningen die betrekking hebben op ingedeelde inrichtingen of activiteiten (IIOA), telkens voor bepaalde installaties (bv. noodstroomaggregaten) ingedeeld in de van toepassing zijnde VLAREM-rubrieken, elk met een andere vergunningsduur.

Beschrijving van de aanvraag

Het voorgenomen project is de verderzetting van de uitbating van Brussels Airport, m.a.w. de hernieuwing van de bestaande milieuvergunning (rubriek 57) voor het uitbaten van een vliegveld met drie start- en landingsbanen (resp. 07L-25R van 3.638m, 07R-25L van 3.211 m en 01-19 van 2.984 m). Dit betreft dus het starten, landen, taxiën en laten proefdraaien van vliegtuigen. Het betreft een voortzetting van de huidige activiteiten zonder

ingrijpende wijzigingen aan de start- en landingsbanen, maar voorziet in het verder organisch meegroeien met de markt. Rubriek 57 betreft het opstijgen, landen, taxiën en proefdraaien van vliegtuigen.

Deze aanvraag heeft betrekking op een Vlaams project. De bevoegde overheid voor de behandeling van de aanvraag is de Vlaamse Overheid.

Deze omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor een termijn van onbepaalde duur.

Ingedeelde inrichtingen:

Naast de milieuvergunning voor de start- en landingsbanen werden er reeds verschillende andere afzonderlijke milieuvergunningen verleend aan BAC voor b.v. installaties en/ of activiteiten horend bij (groepen van) gebouwen, terminals, brandweerkazernes, Door de invoering van het omgevingsvergunningendecreet en het begrip ingedeelde inrichting of activiteit (IIOA) is de verplichting tot stand gekomen om meerdere inrichtingen (VLAREM-rubrieken) die als een samenhangend technisch geheel moeten worden beschouwd, samen te beschouwen als één IIOA, die dan worden opgenomen in één omgevingsvergunning. Om deze reden worden in het voorwerp van de aanvraag ook de inrichtingen opgenomen, vergund door een lopende milieuvergunning klasse 2 of 1 met weliswaar een iets latere vervaldatum dan die van de start- en landingsbanen, maar die toch reeds in aanmerking komen voor hernieuwing.

Daarnaast worden de volgende inrichtingen ook opgenomen in de IIOA:

- Inrichtingen vergund door milieuvergunningen (klasse 2 of 1) van de luchthaven met een vervaldatum die nog niet in aanmerking komt voor hernieuwen;
- Inrichtingen vergund door milieuvergunningen klasse 2 met een vervaldatum die in de huidige VLAREM-indeling als klasse 3 zijn ingedeeld;
- Inrichtingen als klasse 3 gemeld die geen vervaltermijn hebben;
- Inrichtingen vergund door omgevingsvergunningen (ongeacht de klasse) die reeds voor onbepaalde duur werden verleend en dus geen vervaltermijn hebben.

Deze milieu- en omgevingsvergunningen maken geen deel uit van het voorwerp van de aanvraag, maar worden geconsolideerd in de IIOA.

Volgende rubrieken zijn vermeld in de huidige aanvraag:

- **Rubriek 3.2.2.a): hernieuwing:** het, zonder behandeling in een afvalwaterzuiveringsinstallatie, lozen van ander huishoudelijk afvalwater dan huishoudelijk afvalwater dat afkomstig is van woongelegenheden, met een debiet van meer dan 600 m³/jaar: als het lozingspunt is gelegen in een gemeente waarvoor het gemeentelijke zoneringsplan definitief is vastgesteld: het lozingspunt ligt in een centraal gebied of een collectief geoptimaliseerd en individueel te optimaliseren buitengebied of buiten het zoneringsplan: *Lozen van 2.197 m³/jaar huishoudelijk afvalwater via 3 lozingspunten in de openbare riolering (klasse 3);*
- **Rubriek 3.4.2°: verandering:** het, zonder behandeling in een afvalwaterzuiveringsinstallatie, lozen van bedrijfsafvalwater dat al of niet een of meer van de gevaarlijke stoffen, vermeld in bijlage 2C, bevat in concentraties die hoger zijn dan de indelingscriteria, vermeld in de kolom "indelingscriterium GS (gevaarlijke stoffen)" van artikel 3 van bijlage 2.3.1 van dit besluit, met een debiet van meer dan 2 m³/h tot en met 100 m³/h: als het bedrijfsafvalwater een of meer gevaarlijke stoffen in een hogere concentratie dan de voormelde concentraties bevat: *Lozen van bedrijfsafvalwater van de wasplaatsen (2.000 m³/jaar; 5,4 m³/dag en 0,3 m³/u) en spui (82,8 m³/jaar en 23 m³/u) (klasse 2);*
- **Rubriek 6.4.1°: hernieuwing:** opslagplaatsen voor brandbare vloeistoffen met een totale opslagcapaciteit van 200 l tot en met 50.000 l: *Opslag 7.440,00 liter (klasse 3);*
- **Rubriek 6.5.1°: ongewijzigd:** brandstofverdeelinstallaties voor motorvoertuigen, namelijk installaties voor het vullen van brandstoftanks van motorvoertuigen met vloeibare koolwaterstoffen, bestemd voor de voeding van de erop geïnstalleerde motor(en): inrichtingen met maximaal 2 verdeelslangen: *Verdeelinstallatie voor diesel met 1 verdeel slang (klasse 3);*
- **Rubriek 12.1.1.3°: hernieuwing:** inrichtingen die wisselspanning opwekken, met een geïnstalleerd totaal elektrisch schijnbaar vermogen van: meer dan 10.000 kVA: *Alternatoren (horende bij noodgroepen), voor de opwekking van wisselspanning met een gezamenlijk vermogen van 26.660 kVA (13.330 voor bepaling van de klasse gezien deze minder dan 500 bedrijfsuren draaien) (klasse 1 – Vlarebo B);*

Omgeving

- **Rubriek 12.2.2°: hernieuwing:** transformatoren (gebruik van) met een individueel nominaal vermogen van meer dan 1.000 kVA: *45 transformatoren met een vermogen meer dan 1.000 kVA (70.050,00 kVA) (klasse 2);*
- **Rubriek 15.1.2°: hernieuwing:** al dan niet overdekte ruimte waarin de volgende voertuigen gestald worden: meer dan 25 autovoertuigen of aanhangwagens, die geen personenwagens, bromfietsen, motorfietsen of voertuigen zoals gedefinieerd in artikel 3, 73°, van de spoorcodex van 30 augustus 2013 zijn: *Stallen van in totaal max. 5.299 voertuigen andere dan personenwagens op verschillende plaatsen. Het gaan over o.a. brandweerwagens, bestelwagens, aanhangwagens, dolly's, bagagekarretjes, trappen, schaarliften, enz. (5.299 voertuigen) (klasse 2 – Vlarebo A);*
- **Rubriek 15.2: hernieuwing:** andere werkplaatsen voor het nazicht, het herstellen en het onderhouden van motorvoertuigen (met inbegrip van carrosseriewerkzaamheden) dan de werkplaatsen, vermeld in rubriek 15.3 [...]: *1 werkplaats met 2 hefbruggen (klasse 3 – Vlarebo A);*
- **Rubriek 15.4.2°a): ongewijzigd:** niet-huishoudelijke inrichtingen voor het wassen van voertuigen en hun aanhangwagens: volledig of gedeeltelijk gelegen in een ander gebied dan het industriegebied, vermeld in 1°, waarin: minder dan 10 motorvoertuigen en hun aanhangwagens per dag worden gewassen: *2 wasplaatsen voor het wassen van in totaal maximaal 4 motorvoertuigen (klasse 3);*
- **Rubriek 16.3.1°: hernieuwing:** Koelinstallaties, warmtepompen en airconditioninginstallaties, met een gezamenlijke hoeveelheid van meer dan 2000 ton CO₂-equivalent : *174 koelinstallaties/warmtepomp en/airco's met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 6.648,05 kW en 10.072,69 ton CO₂-equivalent (klasse 1);*
- **Rubriek 16.3.2°a): hernieuwing:** Koelinstallaties, luchtcompressoren, warmtepompen, airconditioninginstallaties, en andere installaties voor het fysisch behandelen van gassen, met uitzondering van inrichtingen die ingedeeld zijn in rubriek 16.9, c), met een geïnstalleerde totale drijfkracht van 5 kW tot en met 200 kW: *Diverse compressoren met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 90,40 kW (klasse 3);*
- **Rubriek 17.1.2.1.2°: hernieuwing:** opslagplaatsen voor gevaarlijke gassen in verplaatsbare recipiënten, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, met een gezamenlijk waterinhoudsvermogen van meer dan 1000 liter tot en met 10.000 liter: *Opslag van maximaal 600 L zuurstof en 600 L stikstof in verplaatsbare recipiënten (1.200 liter) (klasse 2);*
- **Rubriek 17.3.2.1.1.2°: hernieuwing:** opslagplaatsen voor gevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 17.1, 17.4 en rubriek 48: gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt ≥ 55 °C met een gezamenlijke opslagcapaciteit van: meer dan 20 ton tot en met 500 ton: *Opslag van gasolie van in totaal 154.300 liter (129.360 kg) (klasse 2 – Vlarebo A*);*
- **Rubriek 17.3.2.2.1°: verandering:** opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering, gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS02 : ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 1 en 2 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van 50 kg tot en met 2 ton: *Opslag van 200 liter benzine (144,00 kg) (klasse 3);*
- **Rubriek 17.3.6.2°b): hernieuwing:** schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen: opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering, gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS07 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 2 ton tot en met 100 ton, als de inrichting volledig of gedeeltelijk is gelegen in een ander gebied dan industriegebied: *Opslag van 5.000 L glycol (4,2 ton) + 1.000 L kerosine (0,84 ton) + 200 L antivries (0,170 ton) + 15.000 L blusschuim concentraat (12,6 ton) Totaal 21.000 L (17,81 ton) (klasse 2 – Vlarebo A);*
- **Rubriek 17.3.7.2°b): hernieuwing:** vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn gevaarlijk zijn voor de gezondheid: opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering, gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS08, met een gezamenlijke opslagcapaciteit van meer dan 2 ton tot en met 50 ton, als de inrichting volledig of gedeeltelijk is gelegen in een ander gebied dan industriegebied: *Opslag van 200 L antivries + 5.000 L glycol (4,37 ton) (klasse 2 – Vlarebo A);*
- **Rubriek 17.4: hernieuwing:** opslagplaatsen voor gevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, en producten, gekenmerkt door gevarenpictogram GHS01, in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor zover de maximale opslag begrepen is tussen 50 kg of 50 l en 5000 kg of 5000 l: *Opslag van max. 4.750 liter van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen, verspreid over verschillende locaties (klasse 3);*

Omgeving

- **Rubriek 19.3.1°b): ongewijzigd:** inrichtingen voor het mechanisch behandelen en het vervaardigen van artikelen van hout en dergelijke, met een geïnstalleerde totale drijfkracht van: 5 kW tot en met 100 kW, als de inrichting volledig of gedeeltelijk is gelegen in een ander gebied dan industriegebied: *5 houtbewerkingstoestellen (2 boormachines, 2 zaagmachines en kolomboor) met een totaal vermogen van 7,42 kW (gebouw 9) (klasse 3);*
- **Rubriek 29.5.2.1°b): hernieuwing:** Smederijen, andere dan deze vermeld in rubriek 29.5.1, en inrichtingen voor het mechanisch of fysisch behandelen van metalen en het vervaardigen van voorwerpen uit metaal met een geïnstalleerde totale drijfkracht van: 5 kW tot en met 100 kW, als de inrichting volledig of gedeeltelijk is gelegen in een ander gebied dan industriegebied: *Machines voor metaalbewerking (draaibank, kolomboormachine, plooi bank, etc.) met een totaal vermogen van 11,88 kW (klasse 3 – Vlarebo O);*
- **Rubriek 29.5.7.1°a)2): hernieuwing:** ontvetten van metalen of voorwerpen van metaal door middel van: gehalogeneerde oplosmiddelen of oplosmiddelen met een vlamptpunt tot en met 55 °C met een totaal inhoudsvermogen van de baden en de spoelbaden of van de opvangrecipiënten voor de opvang van de gebruikte chemicaliën als niet gebruikgemaakt wordt van behandelingsbaden en spoelbaden, van: 10 l tot en met 300 l, als de inrichting volledig of gedeeltelijk is gelegen in een ander gebied dan industriegebied: *1 ontvettingsbad van 200 liter (gebouw 133) (klasse 3 – Vlarebo O);*
- **Rubriek 31.1.3°: hernieuwing:** stationaire motoren en gasturbines met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 5000 kW: *Dieselmotoren horende bij (nood)generatoren: 30.524,00 kW (klasse 1);*
- **Rubriek 38.3.2°: nieuw:** opslagplaatsen voor springstoffen waarvan de inhoud: meer bedraagt dan de hoeveelheden, vermeld in 1°: *Opslag van max. 10 kg jacht-en knalpatronen en trainingsmunitie + max. 25 kg (in beslag genomen) feestvuurwerk (35,00 kg) (klasse 2);*
- **Rubriek 39.4.1°: ongewijzigd:** andere warmtewisselaars dan de warmtewisselaars, vermeld in rubriek 39.2, en de warmtewisselaars voor op een stoomdistributienet aangesloten woningen, met een individuele inhoud van de secundaire ruimte van: 25 l tot en met 5000 l: *37 warmtewisselaars met een totale inhoud van de secundaire ruimte van 3.403 liter (klasse 3);*
- **Rubriek 39.4.2°: ongewijzigd:** andere warmtewisselaars dan de warmtewisselaars, vermeld in rubriek 39.2, en de warmtewisselaars voor op een stoomdistributienet aangesloten woningen, met een individuele inhoud van de secundaire ruimte van: meer dan 5000 l: *2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van meer dan 5000 liter en vermogens van respectievelijk 500 kW en 250 kW (10.000 liter) (klasse 2);*
- **Rubriek 43.1.3°: hernieuwing:** het stoken in installaties, met uitzondering van stationaire motoren en gasturbines, met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 5000 kW: *17 stookinstallaties, totaal 92.072 kW; Stookinstallaties op aardgas van 2 x 170 kW en 240 kW (gebouw 128), 6 direct gestookte gasbuizen van elk 45 kW (totaal 270 kWth) en een stookinstallatie van 256 kWth (gebouw 133); 7 stookinstallaties met een vermogen van respectievelijk 2 x 4615 kW, 34.884 kW, 2 x 23256 kW; 2 stookinstallaties met een vermogen van elk 170 kW, totaal 340 kW (klasse 1 – Vlarebo A);*
- **Rubriek 43.1.2°: ongewijzigd:** het stoken in installaties, inclusief stationaire motoren en gasturbines, met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van: 50 MW of meer: *5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2x 4,615 MW, 34,884 MW en 2x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW (95,83 MW) (klasse 1 – Vlarebo A,S);*
- **Rubriek 43.4: ongewijzigd:** installaties voor het verbranden van brandstof met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 20 MW, met uitzondering van installaties voor het verbranden van gevaarlijke afvalstoffen of huishoudelijk afval: *5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2x 4,615 MW, 34,884 MW en 2x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW (95,83 MW) (klasse 1 – Vlarebo A);*
- **Rubriek 50: hernieuwing:** opslagplaatsen van strooizout, met uitzondering van de opslagplaatsen, vermeld in rubriek 48, van meer dan 20 ton: *Opslag van max. 120 ton strooizout in een silo van 100m³ (klasse 2 – Vlarebo A);*
- **Rubriek 53.6.2°: ongewijzigd:** boren van grondwaterwinningsputten en grondwaterwinningen die gebruikt worden voor thermische energieopslag in watervoerende lagen, met inbegrip van terugpompingen, met een

Omgeving

opgepompt debiet van: ten minste 30.000 m³/jaar: *Een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomping) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250.880 m³/jaar (klasse 1);*

- **Rubriek 57.1.2°: hernieuwing:** terreinen voor vliegvelden met een start- en landingsbaan: Voor de toepassing van deze rubriek wordt onder vliegvelden verstaan de vliegvelden die beantwoorden aan de definitie van het verdrag van Chicago van 1944 tot oprichting van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (bijlage 14 begrip "aerodrome"); van ten minste 800 meter: *Een vliegveld met 3 start- en landingsbanden resp. 07I-25R van 3.638m, 07R-25L van 3.211m en 02-20 van 2.984m (9.833,00 meter) (klasse 1 – Vlarebo A).*

Opgelet: voorliggende aanvraag vermeldt in de rubriekentabel als omschrijving in de gecoördineerde toestand de hernieuwing van deze rubriek voor 3 banen, waaronder start-en landingsbaan 02-20 van 2.984m. Deze baan draagt sinds 19 september 2013 niet meer deze naam draagt, maar dient omschreven te worden als dwarsbaan 01/19.

Volgende rubrieken zijn niet langer van toepassing:

- Rubriek 3.6: Lozen van 15.000 m³/jaar huishoudelijk afvalwater via WZI
- Rubriek 12.2.1: 23 Transformatoren met een individueel vermogen van minder dan of gelijk aan 1.000 kVA, totaal 16.170 kVA
- Rubriek 12.3.1: Batterijen met een gezamenlijk vermogen van 763.988 VAh
- Rubriek 12.3.2: Batterijladers met een gezamenlijk vermogen van 95,22 kW
- Rubriek 16.4.2: Vulinstallatie voor het vullen van verplaatsbare recipiënten met omgevingslucht
- Rubriek 17.1.1.1 Opslag van 5,95 liter aerosolen
- Rubriek 29.5.7.b°1) Ontvettingsbad van 60 liter

In de laatst afgeleverde omgevingsvergunning (dossier nr. D/PMVC/04A06/00637 (milieudatabank 68637/1012) zijn volgende bijzondere milieuvorwaarden opgelegd:

Artikel 1

De geluidscontouren van Lden en Lnight dienen te worden opgesteld en meegedeeld zoals in Vlare II, hoofdstuk 5.57 bepaald is ondermeer voor de geluidscontouren van Laeq,nacht. De geluidscontouren en het aantal potentieel ernstig gehinderden, bedoeld in artikel 5.57.1.2. van titel II van VLAREM, moeten jaarlijks worden berekend telkens voor het voorbije jaar (LDN, LAeq,dag en LAeq,nacht). De geluidscontouren dienen eveneens bijkomend berekend in grootheden Lden en Lnight, met als tijdsperiodes:

dag: 07u-19u,
avond: 19u-23u, nacht: 23u-07u.

Voor dezelfde perioden moeten daarenboven eveneens jaarlijks de frequentiecontouren voor 70 dB(A) en 60 dB(A) worden berekend. Bovengenoemde geluidscontouren worden door de exploitant bezorgd aan de afdeling Milieuvergunningen, de vergunningverlenende overheid, de bestendige deputatie, de afdeling Milieu-inspectie en de afdeling AMINABEL. Aan dezelfde instanties worden tevens per kwartaal de vluchtgerelateerde geluidsgegevens van het geluidsmetnet van de exploitant geleverd.

Artikel 3

I. Grondlawaai

1.1. Proefdraaien

Het proefdraaien is enkel toegestaan op de centrale proefdraaiplaats gelegen op de kruising van de wegen WI/VV2/F3/Y tussen 7u en 22u. Het proefdraaien op het platform genaamd P7 gelegen aan de kop van baan 02 (nu baan 01) ten zuiden van de luchthaven is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden (bvb. bij werken aan bovengenoemde centrale proefdraaiplaats).

1.2. Geluidswallen

"Indien het proefdraaien van de militaire vliegtuigen niet vóór eind 2005 is verplaatst naar de centrale proefdraaiplaats, moeten de geluidswallen ten noorden van baan 25R en gedeeltelijk op de militaire luchthaven onverwijld worden afgewerkt"

II. Nachtlawaai

definitie 'beweging': zowel het vertrek als de aankomst van een vliegtuig,

definitie 'nacht': met nacht wordt in dit besluit bedoeld de periode van 23u tot 5.59u.

1. Berekening van de geluidshoeveelheid per beweging

Voor de bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen wordt de geluidshoeveelheid per beweging (GB) met een nauwkeurigheid van een decimaal berekend als volgt:

$$GB = 10 [(G-85)/10],$$

waarin de variabele G =

- 1° voor elke landing: het gecertificeerde geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale landingsmassa gemeten op het naderingsmeetpunt, min 9 EPNdB;
- 2° voor elke opstijging: de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa, conform de voorschriften van ICAO Bijlage 16.

2.

- a. Behoudens de vrijgestelde bewegingen en behoudens uitzonderlijke gevallen die door de exploitant binnen twee werkdagen volgend op de vlucht behoorlijk worden verantwoord tegenover de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart, wordt de maximale geluidshoeveelheid per beweging van een civiel subsonisch straalvliegtuig gedurende de nacht vastgesteld op 12.
- b. Binnen een termijn van 6 maanden na de datum van onderhavige beslissing dient de exploitant een studie uit te voeren betreffende de haalbaarheid van een verdere afbouw van de maximale geluidshoeveelheid per beweging voor de nachtvluchten.

3.

- a. De geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tijdens de zomer tussen 23.00 lokale tijd en 5.59 lokale tijd, berekend met de formule en de toelichting zoals hiervoor vermeld, bedraagt maximaal 49.000 (31 weken).
- b. De geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tijdens de winter tussen 23.00 lokale tijd en 5.59 lokale tijd, berekend met de formule en de toelichting zoals hiervoor vermeld, bedraagt voor de winter maximaal 35.000 (22 weken).
- c. Indien op grond van de algemene IATA-regels de seizoenen met een week verlengd of verkort worden, worden de geluidsquota per seizoen verhoudingsgewijs aangepast.
- d. Binnen een termijn van 6 maanden na de datum van onderhavige beslissing dient de exploitant een studie uit te voeren betreffende de haalbaarheid van een verdere afbouw van de onder 3.a. en 3.b. bedoelde maximale geluidshoeveelheden per seizoen.
- e. De exploitant verstrekt aan de milieu-inspectie en aan de bestendige deputatie, ten laatste een maand na het einde van ieder IATA-seizoen, alle nodige inlichtingen om deze toe te laten na te gaan dat alle bewegingen welke effectief werden verricht gedurende de perioden waarin de geluidsquota van toepassing zijn, met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, geen geluidshoeveelheid hebben teweeggebracht die hoger is dan degene vastgesteld door de geluidsquota.

4. *Het aantal beschikbare slots van 23.00 u tot 6.00 u lokale tijd, bedraagt per kalenderjaar maximaal 16.000 (waarvan 5.000 vertrekken).*

Volgens verordening nr. 793/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van verordening nr. 95/93/EG van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van 'slots' op communautaire luchthaven, is een 'slot' gedefinieerd als: "door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening'.

De vliegbewegingen die zijn vrijgesteld van slotcoördinatie zijn de volgende:

1. Opstijgen en landen van vliegtuigen met aan boord leden van de Belgische Koninklijke Familie, van de Belgische regeringen, van buitenlandse Koninklijke families en staatshoofden en leiders van buitenlandse regeringen, presidenten en commissarissen van de Europese Unie met officiële zending;
2. Opstijgen en landen van vliegtuigen in het kader van militaire opdrachten;
3. Vluchten voor ILS-kalibratie wanneer er dringende operationele behoefte voor bestaat;
4. Opstijgen en landen van vliegtuigen voor opdrachten in geval van rampen of voor medische hulp zoals voor medische transplantaties;
5. Noodvluchten voor politiediensten;
6. Opzoekings- en reddingsvluchten;
7. Landingen uitgevoerd in geval van operationele uitwijking. Het daaropvolgende vertrek is ook vrijgesteld.

5. *Voor 1 oktober 2005 moet de exploitant op zijn kosten een studie onder gezag en coördinatie van een milieudeskundige erkend in de discipline geluid laten uitvoeren die de haalbaarheid onderzoekt van een versnelde afbouw van het aantal bewegingen met een geluidshoeveelheid van 8 tot en met 12, een verdere afbouw van de maximale geluidshoeveelheid per beweging gedurende de nacht en de afbouw van de maximale geluidshoeveelheden gedurende de nacht per seizoen.*

Deze studie moet – rekening houdend met de in bijlage II bij de EG-richtlijn 2002/30/EG van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap gespecificeerde informatie – resulteren in een

stappenplan met vermelding van de termijnen vanaf dewelke bepaalde geluidsbeperkingen kunnen gehaald worden. Een eerste tussentijds rapport moet uiterlijk op 1 april 2005 voor aanvaarding worden voorgelegd aan de afdelingen Milieuvergunningen, Milieu-inspectie en Algemeen Milieu- en Natuurbeleid van de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer van het departement Leefmilieu en Infrastructuur.

Het eindrapport van deze studie moet uiterlijk op 30 september 2005 voor aanvaarding worden voorgelegd aan de afdelingen Milieuvergunningen, Milieu-inspectie en Algemeen Milieu- en Natuurbeleid van de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer van het departement Leefmilieu en Infrastructuur.

III. Daglawaaï

Voor 1 oktober 2005 moet de exploitant op zijn kosten een studie onder gezag en coördinatie van een milieudeskundige erkend in de discipline geluid laten uitvoeren ten einde voor de dagvluchten de grenzen te kunnen bepalen zowel betreffende geluidsquotum per beweging als voor de globale geluidshoeveelheid geproduceerd per jaar. Een eerste tussentijds rapport moet uiterlijk op 1 april 2005 voor aanvaarding worden voorgelegd aan de afdelingen Milieuvergunningen, Milieu-inspectie en Algemeen Milieu- en Natuurbeleid van de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Het eindrapport van deze studie moet uiterlijk op 30 september 2005 voor aanvaarding worden voorgelegd aan de afdelingen Milieuvergunningen, Milieu-inspectie en Algemeen Milieu- en Natuurbeleid van de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Deze studie mag worden geïntegreerd in de studie bedoeld onder voormelde voorwaarde II. Nachtlawaai, 5.

Praktische opvolging

De uitbater van de luchthaven zal trimestrieel een gedetailleerd overzicht van alle vliegbewegingen met vermelding van dag, uur, landing of opstijging, type toestel, QC, bestemming, gebruikte baan en gevolgde SID, evenals de radartracks tot een hoogte van minstens 5000 voet per dag en per nacht en de gedetailleerde geluidsmetingen die de uitbater zelf uitvoerde, verzenden aan de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant, en ter inzage leggen op de inrichting voor al wie er om vraagt.

Uiterlijk binnen een termijn van 4 jaar na de datum van onderhavige beslissing dient de exploitant de radartracks tot een hoogte van minstens 9000 voet per dag en per nacht verzenden ipv de radartracks tot een hoogte van 5000 voet.

Artikel 7

BAC installeert een overlegcommissie die aan volgende minimale criteria dient te beantwoorden:

Inzake samenstelling

- Max. 14 vertegenwoordigers van de omliggende gemeenten
- Max. 2 vertegenwoordigers van de Bestendige Deputatie
- Max. 6 vertegenwoordigers van de omwonenden,
- 1 vertegenwoordiger van de Bond Beter Leefmilieu
- Max. 4 vertegenwoordigers van BIAC en/of Belgocontrol
- Desgevallend kunnen erkende geluidsdeskundigen of betrokken afdelingen van AMINAL op vergaderingen van deze commissie uitgenodigd worden.

Inzake vergaderfrequentie

De exploitant van de inrichting is ertoe gehouden de leden van de commissie minstens een maal per kwartaal op te roepen voor overleg. Bijkomende vergaderingen kunnen doorgaan op vraag van minimaal 1/3 van de hoofdelijke vertegenwoordigers. Van elke vergadering ontvangen de leden een goedgekeurd verslag.

Inzake inzagerecht

minstens volgende documenten dienen deze commissie ter beschikking gesteld:

- de meetgegevens van het geluidsmetnet
- de vluchtgerelateerde meetgegevens
- het milieubeleidsplan
- het jaarlijks voortgangsrapport

Inzake doelstelling

Deze overlegcommissie heeft als minimale doelstelling de klachten van omwonenden te inventariseren, mogelijkheden ter oplossing voor te stellen, en de omwonenden en de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en de te voeren milieupolitiek. Er dient een register van alle klachten bijgehouden te worden. Deze commissie kan of mag geenszins een vervangende toezichtstaak uitoefenen. Indien door een beslissing van de federale overheid een nieuwe overlegstructuur zou opgelegd worden, dan dienen de hierboven beschreven doelstellingen samen gelezen te worden met de verplichtingen opgelegd door de federale overheid. In geval van overlapping gelden de strengste bepalingen vervat hetzij in deze milieuvergunning, hetzij in het federaal opgelegde overlegorgaan.

Artikel 8

Indien de bijzondere vergunningsvoorwaarden opgelegd in onderhavige vergunning aanleiding geven tot het aanleggen van nieuwe verhardingen, dienen deze getoetst te worden aan de provinciale verordening inzake verharde oppervlakken (in werking sinds 24 mei 2004).

Stedenbouwkundige handelingen

Op korte termijn worden een aantal optimalisatie-ingrepen voorzien die gepaard gaan met bijkomende verharding. Deze zijn toegelicht in afdeling 2.4.5 van het project-MER en worden ook opgenomen in de scope van het MER. Het project-MER stelt dat voor de optimalisatie-ingrepen en bijkomende verharding nog vergunningen bekomen dienen te worden. In tegenstrijdigheid met het project-MER stelt de aanvraag tot omgevingsvergunning dat de optimalisatie-ingrepen en bijkomende verharding vrijgesteld zijn van vergunning conform artikel 8.1 van het vrijstellingsbesluit (versie 2023-10-02).

Artikel 8.1. van het vrijstellingsbesluit stelt dat een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen niet nodig is voor de herinrichting van de volgende al dan niet omheinde terreinen, als er geen gebouwen opgericht worden en als de herinrichting eigen is aan de functie van het terrein:

- 1° openbare begraafplaatsen,
- 2° openbare parken, openbare groenzones en publiek toegankelijke dierentuinen;
- 3° al dan niet openbare terreinen voor recreatie;
- 4° openbaar spoorwegdomein, als het aantal sporen niet vermeerderd wordt;
- 5° sportterreinen;
- 6° terreinen voor waterzuivering, met inbegrip van de installaties;
- 7° terreinen met ondergrondse of bovengrondse installaties voor de productie, het transport en de distributie van drinkwater, elektriciteit of aardgas;
- 8° *luchthavens als de start- of landingsbaan niet gewijzigd wordt;*
- 9° dienstzones langs autosnelwegen.

De vrijstelling tot omgevingsvergunning is echter onder de voorwaarden (art.8.2.) dat:

- 1° de bestaande terreinen, gebouwen, constructies en verhardingen zijn hoofdzakelijk vergund of vergund geacht;
- 2° het terrein wordt niet uitgebreid en de bestaande bufferzones blijven behouden;
- 3° er wordt geen vergunningsplichtige functiewijziging uitgevoerd;
- 4° de handelingen betreffen niet het slopen of verwijderen van gebouwen, met uitzondering van het slopen of verwijderen, vermeld in hoofdstuk 13;
- 5° de handelingen zijn niet gesitueerd in ruimtelijk kwetsbaar gebied, met uitzondering van parkgebied;
- 6° de handelingen gaan niet gepaard met een ontbossing, een aanmerkelijke reliëfwijziging of een wijziging van waterlichamen;
- 7° het hemelwater dat op [de gebouwen,] constructies en verhardingen valt, infiltreert op natuurlijke wijze op het eigen goed in de bodem.

De bijkomende verharding van 41,3ha valt volgens de geest van de wet niet onder het vrijstellingsbesluit. Een oppervlakte van ongeveer 65 bijkomende (bruto) voetbalvelden aan verhardingen is aanzienlijk. Het vrijstellingsbesluit d.d. 2016 gaf nog als uitdrukkelijke bijkomende voorwaarde (art. 8.2) dat

- 7° ... het project komt niet voor op bijlage I en II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage;
- 8° ... er is geen milieuvergunning klasse I of II vereist.

Dat deze laatste voorwaarden ondertussen geschrapt zijn, betekent niet dat een project met 41,3 ha aan bijkomende verharding bij een klasse I-inrichting geen project zou zijn zonder aanzienlijke milieueffecten (conform rubrieken 10d en 13 van zowel bijlage II als III). De aanvraag tot stedenbouwkundige handeling voor bijkomende verhardingen zou dus een integraal onderdeel moeten zijn van de omgevingsvergunningsaanvraag. Bovendien zullen de bijkomende verhardingen dienen om de landingsbanen sneller vrij te maken. Zo betreft optimalisatie-ingreep 3 een Rapid Exit Taxiway (RET) op start- en landingsbaan 01/19 tussen de bestaande exit taxibanen E5 en E6. De verhardingen vallen zeker niet onder het vrijstellingsbesluit.

Gelet op de aanvragen tot de herontwikkeling van de militaire gebouwen en bijhorende apron is het ook voor BAC te verwachten dat het hemelwater niet op natuurlijke wijze op het eigen goed in de bodem zal infiltreren. BAC heeft namelijk verspreid, buiten het luchthaventerrein (aan de E19 en Golf te Machelen, het volgelzangbekken te Melsbroek,...) bufferbekkens met overloop zodat de infiltratie binnen het terrein van de luchthaven niet kan worden gegarandeerd.

Verder zijn de cumulatieve effecten van de luchthaven bij Cargo, het ABD met toegangsgebouwen, Skeyes en de militaire luchthaven buiten beschouwing gelaten. Door noch de noodzakelijke stedenbouwkundige handelingen voor verhandingen te integreren in deze aanvraag, noch bovenvermelde cumulatieve effecten te integreren hakt de aanvrager voorliggend project op in verschillende delen: nochtans geldt sinds de invoering van het omgevingsvergunningendecreet en het begrip ingedeelde inrichting of activiteit (IIOA) de verplichting om meerdere inrichtingen (VLAREM-rubrieken) die als een samenhangend technisch geheel moeten worden beschouwd, samen te beschouwen als één IIOA, die dan worden opgenomen in één omgevingsvergunning.

Watertoets

Gelet op hoofdstuk III, afdeling I, artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) waarin bepaalde verplichtingen worden opgelegd, die de watertoets worden genoemd. Deze watertoets houdt in dat de eventuele schadelijke effecten van het innemen van ruimte ten koste van de watersystemen worden ingeschat;

Overwegende dat departement Omgeving de vergunningverlenende overheid is in dit project zal het college geen uitspraak doen over de mogelijke verenigbaarheid van het ontwerp met de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid.

Natuurtoets

De natuurtoets houdt een verplichting in voor de vergunningverlenende overheid om ervoor te zorgen dat er geen 'vermijdbare' schade ontstaat aan de natuur en is van toepassing op vergunningen en meldingen, ongeacht de aard of het voorwerp ervan en ongeacht de planologische bestemming van het gebied waarin de aangevraagde inrichting is gelegen of impact op heeft.

Situering van de exploitatie t.o.v. de natuur in de omgeving:

Specifieke beschermingszones natuur namelijk habitat- en vogelrichtlijngebied:

- het projectgebied ligt op ca. 760 m van het Habitatrichtlijngebied 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem' (BE2400010)
- op grotere afstand bevindt zich het Habitatrichtlijngebied 'Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek' (BE2300044). Dit gebied ligt op ca 4,4 km ten noorden van de luchthaven.
- eveneens op grotere afstand ligt het Habitatrichtlijngebied 'Valleien van de Dijle, Laan en Ijse met aangrenzende bos- en moerasgebieden (BE2400011). Dit gebied ligt op ca 3,3 km ten zuidoosten van de luchthaven.
- ten zuiden ligt het Habitatrichtlijngebied 'Zoniënwoud' (BE2400008). Dit gebied ligt op ca 7 km ten zuiden van de luchthaven.
- ook op grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen Natura 2000 gebieden in de omgeving van de luchthaven.
- het projectgebied is niet gelegen in Vogelrichtlijngebied of Ramsar-gebied. Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied 'De Dijlevallei' (BE2422315) ligt op ca. 11 km ten zuidoosten van het projectgebied. Het dichtstbijzijnde Ramsar-gebied 'De schorren te Doel (Beveren), de Galgenschoor te Lillo (Antwerpen) en het Groot Buitenschoor te Zandvliet (Antwerpen)' ligt op ca. 46 km ten noorden.

VEN-gebied:

- in de nabije omgeving van het projectgebied ligt het VEN-gebied 'Het Floordambos' (grote eenheid natuur: gen) in het noorden ter hoogte van het Vogelzangwachtbekken en het IVON-gebied 'VSGB4 Cluster Zaventem' (natuurverwervingsgebied: nwwg) dat deels overlapt met het projectgebied in het zuiden.
- op ruimere afstand bevinden zich de VEN-gebieden 'Het Hellebos-Snijsselsbos' (gen) ten noordoosten en 'Het Torfbroek-Silsombos-Kastanjebos' (gen) ten oosten van het projectgebied.

Aan bijgevoegd ontwerp-MER werd een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets toegevoegd gezien de ligging ten opzichte van habitatrichtlijngebieden, VEN-gebied en erkende bos- en natuurreservaten in de nabije omgeving.

Passende beoordeling

De emissies veroorzaakt door de luchthaven veroorzaken een depositie van stikstof in de omliggende natuurgebieden (tevens VEN- en Habitatrichtlijngebieden). De bijdrage tot de grenswaarden (kritische depositiewaarden) is relevant, gezien er een omvangrijke zone is waar de bijdrage van de exploitatie van de luchthaven 5 % à 9 % van de geldende kritische depositiewaarde bedraagt en vooral gezien de kritische

depositiewaarden actueel ook in heel veel gebieden overschreden wordt op de dag van vandaag. Dit is zowel het geval voor de bestaande situatie als voor het toekomstscenario. In het toekomstscenario PAS-G8 uit het PAS - programma zijn er verschillende extra maatregelen (niet gerelateerd aan luchtvaart) opgenomen naar verdere afbouw van de stikstofuitstoot. Dit toekomstscenario PAS-G8 houdt ook rekening met de uitstoot van de luchtvaartsector, waarin een mogelijke groei van de luchtvaartsector meegerekend is. Het PAS houdt rekening met emissiereducties van het Luchtbeleidsplan 2030 en met bijkomende reductiemaatregelen. Hierin wordt binnen de geplande reducties nog steeds rekening gehouden met een aandeel stikstofuitstoot voor de luchtvaartsector. De achtergrondconcentraties zullen bijgevolg verder dalen door de voorziene maatregelen in het beleidskader PAS, waardoor – cfr. de doelstelling van de PAS – er een duidelijke afname is van de mate waarin de habitats (over)belast worden. Dit zorgt ervoor dat er, ondanks de uitstoot van de luchtvaartsector, een verdere daling verwacht wordt van de achtergrondconcentraties en de mate van overschrijding van de KDW's dalen (of er geen overschrijding meer zal zijn). De dalende trend van de stikstofemissies / deposities die ingezet is en vooropgesteld wordt door het PAS kader zal niet gehypothekeerd worden door voorliggend project. Vanuit de Passende beoordeling wordt geconcludeerd dat er bijgevolg geen betekenisvol effect wordt verwacht.

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.

De exploitatie van de luchthaven veroorzaakt veranderingen aan de natuurwaarden. Er is een onrechtstreeks effect mogelijk ten gevolge van (geluids)verstoring en stikstofbelasting.

De wijzigingen in absolute cijfers voor stikstofdeposities t.h.v. de VEN-gebieden zijn dermate klein dat deze binnen de modelonzekerheden vallen.

De veranderingen binnen het projectvoornemen/toekomstscenario en de haalbare milderende maatregelen zijn niet vermijdbaar.

De bijdrages zijn van een herstelbaar karakter.

Gezien de evolutie die in beeld is gebracht, zal er geen onvermijdbare en onherstelbare schade zijn.

Er worden een aantal milderende maatregelen geformuleerd voor de effecten op waterlopen, geluidsverstoring en mitigatie van eutrofiëring en stikstofdepositie. Bijkomend worden een aantal aanbevelingen geformuleerd voor maatregelen die de stikstofeffecten kunnen reduceren en/of tegenhouden.

Milieueffectenrapportage en project-MER-screening

Overwegende dat voor dit dossier per mail op 23 maart 2022 een eerste advies werd gevraagd over de aanmelding van dit project. Het College van Burgemeester en Schepenen (CBS) van de gemeente Kortenberg behoort tot de officiële adviesinstanties voor dit dossier. Het advies van het CBS van de gemeente Kortenberg op de aanmelding 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 verzocht op deze versie van het ontwerp-MER aan het team MER een 2de scopingadvies. Het advies van het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Kortenberg op het ontwerp-MER dateert van 25 januari 2023. Daaropvolgend heeft het team MER op 09 maart 2023 een 2de scopingadvies opgemaakt;

Overwegende dat Brussel Airport Company vervolgens de aanvraag voor de hernieuwing van haar (omgevings)vergunning met een nog niet goedgekeurd MER (PR3448) heeft ingediend via het Omgevingsloket op 06 juli 2023. De aanvraag is samen met het ontwerp-MER in openbaar onderzoek gegaan van 10 december 2023 tot en met 08 januari 2024. Tevens werd op donderdag 14 december 2023 om 18 u. een digitale informatiesessie georganiseerd over deze aanvraag: experts gaven toelichting en antwoorden op vragen over de vergunning en het milieueffectrapport (MER);

Overwegende dat het ongunstig advies van het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Kortenberg op het ontwerp-MER dateert van 10 januari 2024. Het ongunstig advies wordt voor de volledigheid integraal in bijlage aan dit advies toegevoegd;

Overwegende dat - rekening houdend met de kenmerken van het project, de omgeving en de bovenstaande analyse - blijkt dat de mogelijke milieueffecten van het project aanzienlijk zijn;

Overwegende dat de gewestelijke omgevingsambtenaar de aanvraag volledig en ontvankelijk heeft verklaard, dient het college geen verder onderzoek te doen naar de MER-plicht.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Algemeen

Overwegende dat volgende kerncijfers belangrijk zijn in het kader van de evaluatie van de te verwachten effecten als de luchthaven een maximale invulling kent van het aantal passagiers en de gevlogen hoeveelheid vracht zonder dat er een uitbreiding van de infrastructurele capaciteit wordt voorzien (realistisch toekomstscenario – prognose 2032):

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

Mobiliteit

Overwegende dat in het MER wordt aangegeven dat 8% van de passagiers zich op een 'andere manier' (= per fiets / te voet) naar de luchthaven verplaatst, waaronder 2.222 passagiers met de fiets en maar liefst 49.440 passagiers te voet (Brusselsairportnumbers, 2019). Deze modal split is gebaseerd op de resultaten van een maandelijkse bevraging van een statistisch relevante steekgroep van passagiers. Op jaarbasis vertaalt zich dat als volgt: in 2019 zouden 1,7 miljoen passagiers op een andere manier (fiets/te voet) naar de luchthaven komen. Dit lijkt een overschatting van het aantal passagiers dat te voet komt. De gebruikte methode om de modal split te bepalen lijkt niet betrouwbaar. Enkel met correcte cijfers krijgt men een correct beeld van de modal split;

Overwegende dat door de geplande groei tegen 2032 de totale verkeersgeneratie (auto's en zwaar verkeer samen) tijdens de spitsuren zou toenemen van ca. 5100 pae/u in de ochtendspits en 5700 pae/u in de avondspits van 2019 naar respectievelijk 5800 en 7000 pae/u in 2032. De verwachte totale verkeersstroom in 2032 ten opzichte van 2019 bedraagt ongeveer 13.000 voertuigbewegingen per dag (auto's en zwaar verkeer samen) die naar het luchthavendomein toekomen en vertrekken. De relatieve toename van de hoeveelheid vrachtverkeer is groter dan deze van het autoverkeer. Waar vrachtverkeer vandaag zo'n 8% van de totale verkeersgeneratie van de luchthaven uitmaakt, zou dat in de toekomst net geen 10% zijn;

Overwegende dat de absolute vrachtintensiteiten, en de impact hiervan voor de N2 niet wordt besproken in voorliggende aanvraag. In het noorden van Kortenberg gelden tonnagebeperkingen. De meest logische vrachtroute naar de luchthaven is via N2 – Stationsstraat – Boogstok naar Mechelsesteenweg en Kortenbergsesteenweg. Maar Boogstok en Stationsstraat zijn niet geschikt voor zwaar verkeer en ook niet gecategoriseerd als aanrijroutes voor zwaar verkeer. Tevens is er een zone met tonnagebeperking op de Kortenbergsesteenweg ingesteld in Steenokkerzeel. Het MER-ontwerp onderzoekt niet hoe zal voorkomen worden dat Boogstok gebruikt wordt als vrachtroute richting de luchthaven;

Overwegende dat op macroniveau dit luchthavenverkeer weinig tot geen merkbare impact zou hebben. De verkeersvraag op de R0 is zo groot dat deze ook zonder luchthaven al tegen zijn capaciteitsgrenzen aanloopt. De bijkomende aanwezigheid van het luchthavenverkeer duwt vooral een stuk langeafstandsverkeer weg naar alternatieve routes. Nochtans stelt het MER dat de verzadigingsgraad van de E40 oploopt tot 92%. Er wordt beschreven dat de verzadigingsgraden onder de 90% blijven en er daardoor een beperkte tot geen impact verwacht wordt. De 'aanvaardbare' bovengrens van verzadiging bedraagt echter 80%. Een verzadigingsgraad van 92% is dus wel problematisch en kan zorgen voor rerouting van verkeer naar de N2 parallel aan E40 (sluiproute);

Overwegende dat de impact van het bijkomende verkeer in de toekomst op de doorstroming van het verkeer (o.a. op E40) steeds relatief wordt beoordeeld t.o.v. de referentiesituatie, maar nooit absoluut wordt beoordeeld. Zo wordt er dus telkens geconcludeerd dat de relatieve toename van verkeer zeer beperkt is of verwaarloosbaar in vergelijking met de huidige verkeersdrukke in de rand van Brussel. Een beoordeling van de situatie 'an sich' (absoluut) is belangrijk aangezien er vandaag al sprake van een problematische doorstroming is;

Overwegende dat voorliggend ontwerp-MER op meso- en microniveau daarentegen wel een toename van het verkeer en het gebruik van het onderliggend wegennet voorspelt met bijhorende belasting. Tevens is er een toename te verwachten van het aantal voertuigkilometers in de gemeenten in de directe omgeving van de luchthaven. Het MER-ontwerp schrijft deze toename niet toe aan sluipverkeer van en naar de luchthaven, maar aan rerouting van bestemmingsverkeer dat de drukte op de R0 tracht te omzeilen. Rekening houdend met onder meer de realisatie van de geplande 'Werken aan de Ring' en de uitgebreide investeringen inzake multimodale bereikbaarheid zou de verwachte verkeersstroom nergens voor onaanvaardbare negatieve scores zorgen, doch dient het MER maatregelen te onderzoeken om het aantal verkeersbewegingen terug te dringen. De gemeente

Kortenberg verwacht dat de toename in verkeer op de E40 ten zuiden van de luchthaven ook zal zorgen voor een toename van verkeer op lokale wegen, zoals de N2 in Kortenberg;

Overwegende dat de N2 vandaag reeds verzadigd is en het centrum van Kortenberg doorkruist. In de toekomst zal de verkeersleefbaarheid in Kortenberg dus nog verslechteren t.g.v. extra sluipverkeer. De impact op het potentieel aan sluipverkeer en de doorstroming van verkeer op N2 in het algemeen wordt onvoldoende onderzocht in het MER. Er worden onvoldoende aanbevelingen gemaakt om dit tegen te gaan. De effecten van luchthavenverkeer worden geminimaliseerd. In de huidige situatie is de N2 reeds verzadigd. Relatieve beoordeling (toekomst t.o.v. vandaag) kan dan wel leiden tot een 'verwaarloosbaar effect', maar er wordt onvoldoende rekening gehouden met het feit dat er in de huidige situatie al heel veel verkeer op de N2 is;

Overwegende dat Brussels Airport tegen 2040 een modal shift wil 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 momenteel in opmaak en maakt geen deel uit van voorliggende aanvraag en ontwerp-MER. Het Sustainable Airport Mobility Plan moet mee opgenomen worden in voorliggende aanvraag;

Overwegende dat de geambieerde modal shift de verkeersgeneratie naar verwachting sterker doet dalen dan de voorspelde toename, waardoor er vanuit de discipline mobiliteit hoogstens 1 punt is waarvoor milderende maatregelen of flankerende maatregelen aan de orde zijn: de doorstroming van de rotonde A201 x Vilvoordelaan. Deze afwikkeling zou wel vlot verlopen van zodra de nieuwe verkeerswisselaar van de A201 met de R0 gerealiseerd is;

Overwegende dat het Sustainable Airport Mobility Plan momenteel nog in opmaak is: het concrete, definitief uitgewerkte plan is dus nog niet bekend. De juistheid van de conclusies uit het mobiliteitsonderzoek zijn sterk afhankelijk van de realisatie van diverse toekomstplannen van de hogere overheden m.b.t. verkeersinfrastructuur, vervoersmaatschappijen,... Dit is een belangrijke kanttekening die de conclusies uit het onderzoek sterk kunnen ondermijnen. Daarenboven zijn de garanties op de geambieerde modal shift (max 50% auto/taxi) te weinig belicht in voorliggend project-MER;

Overwegende dat Kortenberg nu reeds sterke hinder ondervindt van doorgaand sluipverkeer tussen E40 en N21, onder meer via N2. Het sluipverkeer op de N2 werd reeds aangetoond in de oriëntatienota RMP VVR Leuven: "De N2 dient door zijn parallelstructuur als ontlasting van de E40. Vanaf de N2 zijn er op zijn beurt short-cuts naar de N227 en de E40. Dit zorgt op lokale wegen voor bijkomende sluiproutes.";

Overwegende dat een diepgaandere analyse over de impact van het luchthavenverkeer op verkeersdoorstroming via de N2 in Kortenberg nodig is. In het MER werden geen telgegevens van de N2 opgenomen voor een correcte analyse en effectenbeoordeling over potentieel sluipverkeer ten gevolge van de luchthaven. Deze N2 maakt daarenboven deel uit van het vrachtroutenetwerk: ook de impact van het bijkomende vrachtverkeer (+40% bijkomende vrachtwagens) via de N2 dient in kaart gebracht te worden;

Overwegende dat de luchthaven zowel op modal shift als op een (beperkte) verhoging van het eigen parkeeraanbod onder de vorm van een nieuwe parkeergebouw (P30) tegen 2025 inzet om de toekomstig verwachte reizigers- en personeelstoename op te vangen. Het realiseren van modal shift staat haaks op oprichting extra parkeergelegenheid. Nieuwe parkeerplaatsen zullen zorgen voor bijkomend autoverkeer. Het effect hiervan is onvoldoende opgenomen in het MER;

Overwegende dat men daarnaast aangeeft dat indien dit extra parkeeraanbod er niet zou komen, het huidige eigen parkingaanbod vermoedelijk niet zal volstaan om de toekomstig verwachte toename van de parkeerbehoefte van reizigers en personeel te kunnen opvangen. Het ontwerp-MER schat de kans dat deze leemte zichzelf opvult zeer hoog in omwille van het reeds groeiende aanbod aan luchthavenparkings op de private markt. In het geval de private markt niet volgt met de toegenomen vraag, zou de impact in sterke mate afhangen van het handhavingsbeleid van de omliggende gemeenten. Men kan de parkeerproblematiek niet zomaar afwentelen op openbaar domein, noch verwijzen naar andere actoren als oplossing voor de verwachten negatieve effecten;

Overwegende dat aan omliggende luchthavengemeenten wordt aanbevolen om strikte handhaving te doen van de parkeerdurbeperkingen op het openbaar domein. Het ontwerp-MER beveelt daarbij ook aan om het parkeren van vrachtwagens in de omgeving te monitoren. Indien blijkt uit de monitoring dat er een structureel tekort is, zou moeten gezocht worden naar bijkomende buffercapaciteit;

Omgeving

Overwegende dat nochtans blijkt uit de Synthesenota Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Leuven dat er nu reeds een acuut probleem bestaat inzake vrachtwagenparkeren. De sterke toename in vrachtverkeer zal de vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen in de (ruimere) omgeving van de luchthaven nog meer doen stijgen. In het MER wordt daarentegen geen inschatting gemaakt van de bijkomende parkeervraag van vrachtwagens ten gevolge van de toename in vrachtverkeer (+43%). Het gebrek aan gegevens over de huidige situatie (onder meer door invoering tijdslot systeem truckparking P72) betekent niet dat er geen inschatting kan gemaakt worden van de huidige en toekomstige parkeervraag gelinkt aan BRUcargo-activiteiten. De effecten van de parkeerdruk als gevolg van de luchthaven worden geminimaliseerd en dienen een negatieve effectscore te krijgen;

Overwegende dat in de onderzochte scenario's met een duurzame modal shift ook een toename van de hoeveelheid openbaar vervoergebruikers wordt verwacht (ruim 14 miljoen trein-, bus-, tram- of trambusreizigers). In het openbaar vervoersplan zijn aanpassingen voorzien aan het huidig busaanbod van/naar de luchthaven; echter, er is nog ruimte voor verbetering voor de organisatie van openbaar vervoer buiten de klassieke werkuren. Het MER onderzoekt niet of de rechtstreekse busverbinding lijn 91 Kortenberg – Mechelen Cargo - Zaventem Luchthaven (nieuw OV-net) voldoende frequentie georganiseerd wordt en of de frequentie afgestemd is op het werkregime van de medewerkers van Brussels Airport;

Overwegende dat het ondergronds treinstation op verdieping -1 van de luchthaven zorgt voor directe verbinding met oa. Brussel, Antwerpen, Hasselt, Oostende en Gent. Men beperkt zich verder tot de bereikbaarheid van de luchthaven Brussel-Nationaal voor internationale hogesnelheidsverbindingen via de verbinding met station 'Brussel-Zuid'. Via dit station lopen er verschillende HST-verbindingen naar de omliggende landen;

Overwegende dat inzake mobiliteit, en dan met name wat betreft het aanbod aan directe internationale spoorwegverbindingen via de luchthaven Brussel-Nationaal, een grote verantwoordelijkheid is weggelegd voor de hogere overheden. Als nationale luchthaven gelegen in het hart van Europa, zou Brussels Airport de ideale toegangspoort België en de rest van Europa moeten vormen. Het huidige, directe aanbod ter hoogte van de luchthaven dient verbeterd te worden: het uitwerken van een openbaar vervoer netwerk is daarbij cruciaal;

Overwegende dat in het MER bij de discipline mobiliteit slechts één milderende maatregel wordt voorgesteld. Daarnaast zijn er een aantal aanbevelingen waarbij voornamelijk verwezen wordt naar andere actoren. De bijdrage van BAC is (te) beperkt. Bovendien geeft men in het MER als aanbeveling mee dat BAC betrokken wordt bij het minder-hinderplan in het kader van de "Werken aan de Ring. Deze aanbeveling is onvoldoende om de effecten te milderen;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) 15 punten omvat 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. Punt 6 luidt als volgt: 'Uitwerking van een performant openbaar vervoer netwerk: maximaal inzetten op de uitbouw van en het aansluiten op het openbaar vervoernetwerk en afschaffing van de diabolotaks.' Op het ogenblik van het schrijven van dit advies is het Sustainable Airport Mobility Plan nog in opmaak. 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. Het Sustainable Airport Mobility Plan moet mee opgenomen worden in het MER. Om de scenario's met modal shift te bewerkstelligen is het sterk aanbevolen om de acties uit het Sustainable Airport Mobility Plan zo snel mogelijk te implementeren. Er zijn weinig gegevens beschikbaar omtrent de impact van de diabolotaks op de modal split. Het afschaffen van deze taks kan een mogelijke flankerende maatregel zijn. Dit valt echter buiten de scope van zowel de aanvrager (BAC) als de vergunningverlener (Vlaamse regering). Nochtans kan het afschaffen van deze taks een flankerende maatregel zijn voor het versneld bereiken van de geambieerde modal shift.

Overwegende de verwachte impact van een stijgend aantal passagiers en het te verwachten toenemend vrachtvervoer op de gezondheid van de omwonenden, de draagkracht van het verkeersnetwerk, de draagkracht van de natuur, de invloed op het klimaat;

Overwegende dat de vergunning geen loutere inspanningsverbintenis mag zijn: het verlenen van een vergunning houdt enerzijds in dat de exploitant de toelating krijgt om een bepaalde vorm van hinder te veroorzaken, anderzijds gaat de exploitant een resultaatsverbintenis aan waarbij de luchthaven toch gebonden is om bepaalde concrete resultaten te bereiken (onder meer een modal shift van maximum 50% auto- en taxiverplaatsingen tegen 2040, bijkomende buffercapaciteit voor vrachtwagenparkeren, afstemming frequentie openbaar vervoer op

het werkregime van de medewerkers van Brussels Airport,...) en de vergunningverlenende overheid minimaal deze voorwaarden dient te kunnen vastleggen via de vergunning;

Overwegende dat de vergunningverlenende overheid desgevallend ook een minimum percentage deelwageningen dient op te leggen;

Overwegende dat Kortenberg de engagementen uit Sustainable Airport Mobility Plan als voorschriften voor de omgevingsvergunning wenst geformuleerd te zien;

Overwegende dat Kortenberg acties geformuleerd wenst te zien die de impact van luchthaven(vracht)verkeer op verkeersdoorstroming via de N2 in Kortenberg milderen;

Overwegende dat de verkeersleefbaarheid in Kortenberg nog verder zal verslechteren t.g.v. extra sluijverkeer door de luchthaven kan het onderdeel mobiliteit bijgevolg niet gunstig beoordeeld worden.

Geluid

Overwegende dat voor de luchthavenexploitatie er rekening dient gehouden te worden met het luchtverkeersgeluid, grondgeluid (proefdraaien, APU/GPU, taxiën) en de technische installaties van de luchthaven. Ook de effecten op het wegverkeer ten gevolge van de aanwezigheid van de luchthaven zijn van belang;

Overwegende dat voor de evaluatie en de beoordeling van het bestaande en geplande luchtverkeersgeluid van de luchthaven gebruik wordt gemaakt van modelberekeningen door To70. De resultaten van het bestaand meetnet rondom de luchthaven worden eveneens meegenomen. Daarnaast wordt 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, wordt meegenomen in de analyse;

Overwegende dat conform artikel 5.57.1.1.§2. van VLAREM II de bepalingen van hoofdstuk 4.5 niet van toepassing zijn op de inrichtingen bedoeld in rubriek 57 van de indelingslijst (tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit). Alle gebouwen, installaties en materieel die nodig zijn om vliegtuigen veilig te doen landen, vertrekken en te laten taxiën maken onderdeel uit van het begrip 'Aerodrome' en behoren bijgevolg tot rubriek 57 'Vliegvelden';

Overwegende dat er 1 meetpost gelegen is op het grondgebied van Kortenberg in het verlengde van de baan 25L;

Overwegende dat - gezien de ligging van de luchthaven vlakbij woonkernen zoals Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel en Kortenberg - de exploitatie van de luchthaven zeker voor een effect op het omgevingsgeluid zorgt. Afhankelijk van de locatie, onder een landing of startbaan kunnen maximale geluidsniveaus van meer dan 90 dB(A) voorkomen. Afhankelijk van het aantal vluchten tijdens de nacht of overdag stijgt het LAeq,1h 10 dB(A) of zelfs meer dan 20 dB(A). In de nacht zijn de effecten natuurlijk nog groter omdat het achtergrondgeluid laag is. Uiteraard speelt ook de gebruikte baan een rol. Hoe verder van de luchthaven het immissiepunt is gelegen hoe lager het effect van de opstijgende of landende vliegtuigen op het omgevingsgeluid is natuurlijk. Ook voor de woningen in Steenokkerzeel en Kortenberg die, meestal in de landingszone liggen van baan 25R of baan 25L, is het effect van de meestal landende vliegtuigen bepalend voor het omgevingsgeluid uitgedrukt in LAeq,1h of LA01,1h. Een verschil van meer dan 10 dB(A) zelfs 20 dB(A) komt voor ten opzichte van het achtergrondgeluid;

Overwegende dat conform artikel 5.57.1.2. van VLAREM II de 4 soorten geluidscontouren berekend zijn en binnen de verschillende Lden-geluidszones wordt het aantal potentieel sterk gehinderden bepaald, opgesplitst per betrokken gemeente. Het totaal aantal potentieel sterk gehinderden in 2019 bedraagt 14.469. Voor de gemeente Kortenberg zijn er 654 potentieel sterk gehinderden. In 2032 bedraagt het totaal aantal potentieel sterk gehinderden 12.720. Voor de gemeente Kortenberg zijn er 572 potentieel sterk gehinderden;

Overwegende dat de geluidscontouren voor scenario 2032 quasi overal binnen de geluidscontouren van 2019 vallen. De totale oppervlakte onder de 55 dB(A) contour voor Lden is kleiner dan in 2019;

Overwegende dat in 2032 een lichte toename van landingen op 25L en 25R verwacht wordt, maar de geluidsbelasting gelijk blijft door de verandering in de vlootsamenstelling en de wijze van daling. De wijziging in de contouren voor Lden voor het luchtgeluid zal in 2032 geen impact hebben op het aantal potentieel sterk gehinderden, zelfs als er rekening gehouden wordt met bevolkingstoename. Er is zelfs sprake van een beperkte afname. De totale oppervlakte onder de 55 dB(A) contour voor Lden is kleiner dan in 2019. Hierdoor zal het aantal potentieel sterk gehinderden beperkt afnemen volgens de formule die in VLAREM wordt gehanteerd;

Overwegende dat ook de frequentiecontouren van overschrijdingen voor 60 dB(A) en 70 dB(A) weergegeven worden voor de periode van 7u tot 23u (dag), 23u tot 7u (nacht) en van 19u tot 23u (avond). Het aantal

inwoners binnen de Freq,70 dB(A)-1x contour voor de nachtperiode in 2032 zal -rekening houdend met de bevolkingstoename- toenemen met 1% voor Kortenberg. In heel wat gemeenten is er een toename van het aantal personen die kunnen waarnemen dat een vliegtuig voor een verhoging van het omgevingsgeluid zorgt bij overvlucht. Het aantal inwoners binnen de Freq,60 dB(A)-10x contour voor de avondperiode in 2032 zal -rekening houdend met de bevolkingstoename- stijgen met 8% voor Kortenberg. Voor een klein aantal gemeentes is er een daling merkbaar, echter, voor een groter aantal gemeentes is er een stijging merkbaar. Omwonenden ondervinden vooral last van de piekgeluiden. In 2019 waren er 141.583 inwoners die 's nachts (23u tot 7u) pieken van meer dan 70 dB(A) ondervonden, specifiek voor Kortenberg geldt dit voor 3.476 inwoners;

Overwegende dat het invoeren van stillere vliegtuigen de gemiddelde L_{den} -waarde zou verminderen, maar door de stijging van het aantal absolute vliegbewegingen leiden deze eveneens tot een hogere frequentie van overvluchten met bijhorende hinder voor de omwonenden;

Overwegende dat de WHO-richtlijnen maatregelen omvatten om de geluidsbelasting door vliegtuigen te beperken. Voorbeelden zijn bv 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 hypotheekers 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 nachtopenstelling, 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;

Overwegende dat de Europese Verordening 2014/598 een evenwichtige aanpak verplicht op basis van de Geluidsrichtlijn 2002/49 en in het bijzonder het amendement 2020/367, waarin de nieuwe schadefuncties van de Wereldgezondheidsorganisatie werden bekrachtigd door het Europees Parlement (de zogenaamde "Europese Vliegwet"): het MER toegevoegd aan voorliggende aanvraag toetst de hinder niet aan deze Verordening (in dat geval ondervindt 27% ernstige geluidshinder bij de grens L_{den} 55 vs. slechts 10% volgens de berekening in voorliggend project-MER);

Overwegende dat 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 nadere analyse nodig is. 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);

Overwegende dat de specifieke maatregelen en aanbevelingen voor BAC zijn: - verbeterde communicatie en consultatie via BATC.be; - geluidsscherm rond proefdraailocatie: het ontwerp-MER voorziet een nieuwe proefdraaiplaats (nieuwe locatie) met U-vormig geluidsscherm met minimale hoogte van 15m. Hierdoor zal het effect van het proefdraaien verminderen: de implementatie van het scherm voor de nieuwe locatie is voorzien medio 2027; - reduceren van geluid bij de bron met financiële maatregelen: de luchthavenbeheerder (BAC) en de luchtverkeersleider Skeyes passen een systeem van geluidsgedifferentieerde vergoedingen toe voor respectievelijk het gebruik van de luchthavenstructuur als voor de verstrekking van luchtvaartdiensten. Zo betalen luchtvaartmaatschappijen voor oudere en luidruchtige toestellen veel meer dan minder luidruchtige toestellen. Bovendien worden aanzienlijk hogere landings- en vertrekvergoedingen aangerekend voor nachtvluchten om deze te ontmoedigen. Ook de vergoedingen aan skeyes houden eveneens rekening met een tarief dat functie is van de geluidsemisatie van het vliegtuig. Met deze geluidsgelateerde ATC-vergoedingen worden maatschappijen aangemoedigd om stillere vliegtuigen in te zetten. Vanaf 1/4/2023 zijn nieuwe tarieven in voege die verder differentiëren op gebied van geluid en ook op gebied van emissies zoals NO_x . Hiermee werd ook

al rekening gehouden in scenario 2032; - reductie van wegverkeersgeluid: door haalbaarheidsstudie geluidswering A201 en ontwikkeling cargozone rekening houdend met geluidswerend effect van gebouwen; - monitoring gebruik hulpmotor APU, monitoring reverse trust, sensibilisering eenmotorig taxiën; en - verderzetten monitoring geluid;

Overwegende dat de samenvatting van de beoordeling van de effecten t.o.v. de referentiesituatie opgenomen in het MER de effecten in de huidige situatie en toekomstscenario een score -2 toebedeeld. Er dient noodzakelijkerwijs gezocht te worden naar milderende maatregelen, eventueel te koppelen aan de langere termijn. Bij het ontbreken ervan dient dit gemotiveerd te worden. Milderende maatregelen worden voorgesteld, maar een beperkt aantal maatregelen worden daarvan weerhouden. Een aantal weerhouden maatregelen zit reeds vervat in het toekomstscenario. Desondanks blijft de effectscore echter -2. Er moeten bijgevolg milderende maatregelen onderzocht en voorgesteld worden die de hinder van luchtgeluid beperken. Het effect van exploitatiebeperkingen dient daarom minimaal onderzocht te worden, aangezien deze volgens het MER wel degelijk een significante impact hebben op geluidsbelasting;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) 15 punten omvat 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. Punt 2 luidt als volgt: '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 lawaaiërië vliegtuigen moet hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden.';

Overwegende dat in het ontwerp-MER terecht wordt 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 dicht 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 omgevingslawaai, 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 hiervan. Dit onderzoek is van belang om de vergunningverlenende overheid in staat te stellen om een goed overwogen beslissing te nemen tijdens de hervergunningprocedure;

Overwegende dat de exploitant volgende milderende maatregelen voorstelt: - Verbeterde communicatie en consultatie via BATC.be; - Geluidscherm rond proefdraailocatie; - Reduceren van geluid bij de bron via tariefdifferentiatie (geluidsgedifferentieerde vergoedingen); - Reductie van wegverkeersgeluid door haalbaarheidsstudie geluidswering A201 en ontwikkeling cargozone rekening houdend met geluidswerend effect van gebouwen; - Monitoring gebruik hulpmotor APU, monitoring reverse trust, sensibilisering eenmotorig taxiën; - Verderzetten monitoring geluid;

Overwegende dat de monitoring dient gekoppeld te worden aan een periodieke evaluatie. Ook de effecten van proefdraaien, de nieuwe proefdraailocatie en taxiën behoeft een monitoringssysteem. Daarenboven is het huidige meetnet dat geluidsimmissie monitort (geluid en frequentie) niet gebiedsdekkend: het netwerk van meetpunten dient uitgebreid te worden op diverse afstanden (van 2 km, 4 km, 8 km, 12 km, 16 km vanaf het geografische middelpunt A0 van de luchthaven) gezien de omvang van het gehinderde gebied. Er wordt geen voorstel

geformuleerd om het monitoringsnetwerk uit te breiden of te verbeteren: nochtans is een performant monitoringssysteem noodzakelijk om een accuraat beeld te krijgen van de werkelijke situatie en ervaren hinder;

Overwegende dat de leefbaarheid van de zone rond de luchthaven alleen gewaarborgd kan 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;

Overwegende dat Kortenberg een verdere, versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen wenst. 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. In het minder hinderplan van de gemeente Kortenberg is het uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten opgenomen als exploitatiebeperking. Het aantal nachtvluchten dient afgestemd te worden op tendensen in ander luchthavens. De vertrekkende nachtvluchten dienen geleidelijk te worden uitgefaseerd met 500 vluchten per jaar, met een volledige stopzetting tegen 2034. De WHO-richtlijnen om het vliegtuiggeluid te beperken tot 45dB(A)Lden en 40 dB(A) Lnight moeten daarbij een streefdoel blijven. In 2032 zou de vloot bestaan uit 63% ultramoderne vloot. Om de vlootvernieuwing te garanderen dient dit percentage als bijzondere voorwaarde opgelegd te worden. Dit kan door een minimum van 60% op te leggen voor een geheel van categorie R6, R7, R8 tegen 2032 zoals beloofd door BAC en een uitfasering van R4 en R5 vliegtuigen. Daarnaast kunnen categorie 3 vliegtuigen onmiddellijk worden verboden (EU Verordening 598/2014);

Overwegende dat de omliggende luchthavens met een profiel vergelijkbaar met de luchthaven Brussel-Nationaal als referentieluchthavens worden gedefinieerd: de luchthavens van Frankfurt, Parijs-Charles de Gaulle, London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol, Kopenhagen, Wenen en Zürich;

Overwegende dat de Nederlandse vloot gemiddeld 5 jaar jonger is dan de Belgische vloot;

Overwegende dat het aantal vluchten met de stilste heavy weight vliegtuigen slechts beperkt stijgt tegen 2032;

Overwegende dat ondanks de vooropgestelde vlootvernieuwing onze nationale luchthaven een alsmar groter wordende achterstand krijgt ten opzichte van referentieluchthavens als Amsterdam-Schiphol, Frankfurt en London-Heathrow;

Overwegende dat de dagperiode voor de exploitatie van de luchthaven start om 6 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 6u. De dagperiode in VLAREM start om 7 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 7u. Tussen de 6 uur en 7 uur 's morgens zijn er heel wat vertrekkende vluchten. In het project-MER werd de Aarschotstraat 42 als meetpunt opgenomen voor immissiemetingen. Vanaf 6u stijgt het achtergrondgeluid uitgedrukt in LA95,1h boven de 45 dB(A) (MKN). De operationele nachtperiode voor de exploitatie dient gelijkgesteld te worden aan de nachtperiode volgens VLAREM. Dit heeft zoals ook aangehaald in het project-MER een groot effect op de geluidbelasting en zal een gunstige impact hebben op de leefbaarheid van de omwonenden;

Overwegende dat punt 1 in het minder hinderplan van de gemeente vooropstelt dat het uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten als exploitatiebeperking opgenomen moet worden. Er zijn steeds meer wetenschappelijke studies die aantonen dat een verstoorde nachtrust een nefaste impact heeft op de volksgezondheid. De gezondheidskost door lawaai (bovenop de gezondheidskost door de uitstoot van luchtverontreinigende pollutanten en broeikasgassen) voor omwonenden van luchthavens is hoog. Zij ondervinden geluidsoverlast en krijgen gezondheidsproblemen door het lawaai van de dalende en opstijgende vliegtuigen. Volgens de bevindingen van de impactanalyse van vliegbeperkingen voor Brussels Airport uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven lijkt op korte termijn een nachtverbod interessant omdat deze onmiddellijk een effect heeft en het effect op de gezondheid het grootst is. Het effect van exploitatiebeperkingen, zoals een totaalverbod op vertrekkende nachtvluchten dient onderzocht te worden. Alleen zo kan het aantal nachtvluchten afgestemd worden op de tendensen in andere luchthavens. De WHO-richtlijnen om het vliegtuiggeluid te beperken tot 45dB(A)Lden en 40 dB(A) Lnight moeten daarbij een streefdoel blijven;

Overwegende dat ook voor het kwantificeren van het effect van specifieke vliegroutes verder aanvullend onderzoek nodig is. De invoering van operationele procedures ter bestrijding van lawaai (baangebruik, vliegprocedures, vliegen 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) valt onder de bevoegdheid van de Federale Regering.

Overwegende dat de slotcoördinator van de luchthaven per kalenderjaar hoogstens 16.000 nachtslots mag toewijzen, waarvan maximaal 5.000 slots voor vertrekkende nachtvluchten. Tijdens de nacht (tussen 23u en 06u) waren er in 2023 16.284 commerciële vliegbewegingen. Daarnaast waren er 187 helikoptervluchten en 102 vrijgestelde vluchten (militaire vluchten, staatsvluchten, ...). Voor nachtvluchten zonder nachtslots zijn er vaak

Omgeving

operationele redenen, zoals vertragingen of operationele problemen. Deze vluchten die geen nachtslot hebben gekregen en in de praktijk toch in de nachtperiode vertrekken of aankomen zorgen dat de reële cijfers en bijhorende geluidsbelasting significant hoger liggen dan deze gedefinieerd via de federale exploitatiebeperking. De term 'nachtslots' zou in de vergunning vervangen dienen te worden door de term 'nachtvluchten';

Overwegende dat punt 8.1 in het minder hinderplan van de gemeente vooropstelt dat het proefdraaien dient te gebeuren in een gesloten loods. Het ontwerp-MER voorziet een nieuwe proefdraaiplaats (nieuwe locatie) met U-vormig geluidsscherm met minimale hoogte van 15m. Hierdoor zal het effect van het proefdraaien verminderen: de implementatie van het scherm voor de nieuwe locatie is voorzien medio 2027. Aan dit punt wordt tegemoet gekomen met het voorgestelde ontwerp-MER. De stedenbouwkundige handelingen zijn weliswaar (nog) niet toegevoegd als stedenbouwkundige handeling bij de hernieuwingsaanvraag: het opnemen van deze infrastructuurwijziging zou het engagement van BAC concreet en tastbaar maken. Deze actie dient dan ook zo snel mogelijk geïmplementeerd te worden;

Overwegende dat de exploitant als uitgangspunt neemt dat de versnelde modernisering van de vloten van de luchtvaartmaatschappijen opererend op de nationale luchthaven van Zaventem evenals de evolutie naar 'grotere vliegtuigen' en een 'hogere bezettingsgraad' een gunstig effect zullen hebben op de disciplines geluid, lucht, natuur/biodiversiteit, mens/gezondheid ondanks het feit dat de exploitant alleen tariefdifferentiatie kan inzetten als hefboom voor het realiseren van deze doelstelling: de exploitant heeft zelf dus rechtstreeks weinig vat op de te verwachten effecten;

Overwegende dat de impact van wijzigende beleids- en wetgevende maatregelen (zowel nationaal als Europees en mondiaal) het beoogde gunstig effect van de huidige engagementen van BAC sterk kunnen ondermijnen: de impact is dus hoogst onzeker vermits BAC niet aan zet is waardoor de aannames over het effect van geluid zeer speculatief blijven;

Overwegende dat een nachtverbod niet uniek is in Europa. Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle en Londen Heathrow hanteren nu reeds nachtelijke sluitingstijden. De exploitatie van de luchthaven dient afgestemd te worden op (actuele én toekomstige) tendensen in andere Europese luchthavens;

Overwegende het voorzorgsprincipe waarbij de overheid en exploitant verplicht zijn om steeds in te zetten op de best beschikbare technologie; en overwegende de hedendaagse technologische mogelijkheden en vliegtuigtipes die nu reeds heel wat minder geluidshinder en uitstoot produceren dan de types die momenteel door verschillende luchtvaartmaatschappijen op Zaventem worden ingezet;

Overwegende dat het huidige meetnet dat geluidsimmissie monitort (geluid en frequentie) niet gebiedsdekkend is en de monitoring niet gekoppeld wordt aan periodieke evaluatie;

Overwegende dat de luchthavenuitbater nalaat afdoende maatregelen te onderzoeken en te nemen (exploitatiebeperking in de vorm van een nachtverbod) om de grote impact van het vliegverkeer op de gezondheid en leefkwaliteit van de omwonenden substantieel te verminderen;

Overwegende dat de Vlaamse regering het gelijkheidsbeginsel moet hanteren ten aanzien van omwonenden van de luchthaven van Zaventem zoals ze ook de bescherming op zich nam voor de Zuid Limburgers tegen geluidsoverlast van Biersele;

Overwegende dat de gemeente wenst dat de geluidsafschermende objecten zoals gronddammen of gelijkwaardige schermen effectief kunnen geplaatst worden om het geluid van het taxiën te verminderen, tevens overwegende dat de gemeente vooropstelt dat de plaatsing van het geluidsscherm rond de proefdraailoods zo snel mogelijk uitgevoerd dient te worden; maar overwegende dat de vergunningverlenende overheid geen constructies (stedenbouwkundige handelingen) als bijzondere voorwaarden kan opleggen via de vergunning kan het onderdeel geluid bijgevolg niet gunstig beoordeeld worden.

Lucht

Overwegende dat uit de MER-analyse blijkt dat voor volgende pollutanten belangrijke negatieve effecten ten gevolge van de aanwezigheid van de luchthaven vastgesteld worden voor alle scenario's én in Vlaanderen: NO_x/NO₂, EC (elementaire koolstof) en UFP (ultra fijn stof). Er zijn beperkte negatieve effecten voor PM₁₀, en PM_{2,5}. Voor de pollutanten NO_x/NO₂, EC en UFP moet ingezet worden op milderende maatregelen. De milderende maatregelen hebben betrekking op alle potentiële emissiebronnen (wegverkeer, vliegverkeer, stookinstallaties): - Verderzetten van de inspanningen m.b.t. de opmaak van een ambitieus bedrijfsvervoerplan en de uitbouw van Brussels Airport tot intermodale Hub (vliegverkeer); - Verderzetten van de inspanningen m.b.t. verduurzaming (o.a. elektrificatie) (Off road); - Optimalisatie van de A-CDM procedure om tot een vermindering van de nodige taxitijd te komen (vliegverkeer); - Implementatie van een monitoringsysteem van de maximale tijden voor APU (vliegverkeer); - Implementatie van het plan om fossielvrij te zijn m.b.t. GPU tegen 2030 (vliegverkeer); - Samenwerking met Skeyes omtrent het verhogen van het percentage CDO van 40% naar 70% (vliegverkeer); - ZZS: Immissiemeetcampagne ter controle uitvoeren rondom de luchthaven; - Een overlegcomité wordt voorzien tussen BAC en de respectievelijke overheden (o.a. VMM, Mobiliteit en Openbare Werken, ...);

Overwegende dat een aantal maatregelen worden voorgesteld en weerhouden, maar deze weinig tot geen impact hebben op de emissies afkomstig van het opstijgen van vliegtuigen. Bovendien blijkt dat er na het nemen van mitigerende maatregelen een stijging is van NO_x bij take-off en climbout, maar ook bij approach. Vooral de vertrekfase (take off grond, take off lucht tot 1.000 voet, en climb-out tussen 1.000 en 3.000 voet) is belangrijk voor de (vliegtuig)emissies. In 2019 zijn deze 3 fases goed voor 581 ton NO_x-emissie per jaar (d.i. 58% van het totaal van alle emissiebronnen op/van/naar de luchthaven incl. wegverkeer) en in 2032 zijn deze 3 fases goed voor 706 ton NO_x-emissie per jaar (d.i. 65,5% van het totaal van alle emissiebronnen op/van/naar de luchthaven incl. wegverkeer (zie ook onderstaande figuren uit het MER). Het streven naar minder hinder is onvoldoende onderzocht in het MER. Er wordt aangehaald dat een grote beperking van het aantal vliegbewegingen in principe nodig is volgens het beoordelingskader om de impact te reduceren. Dit wordt echter niet meegenomen. Het effect van exploitatiebeperkingen dient onderzocht te worden;

Overwegende dat bijkomende monitoring deel uit maakt van de voorgestelde milderende maatregelen. Voor CO, Benzeen en Naftaleen is het effect verwaarloosbaar en moeten er geen maatregelen worden uitgewerkt. In het ontwerp-MER wordt de jaargemiddelde bijdrage van de emissies van de luchthaven inzake NO₂ ten opzichte van de milieukwaliteitsnorm weergegeven in de huidige situatie. De impact (bijdrage) van de luchthaven stijgt in beperkte mate in 2032 (t.o.v. 2019). De emissiestijging door de vliegtuigen weegt sterker door dan de emissiedaling door het verdwijnen van de stookinstallaties en andere reducties (o.a. GPU). Echter, door de algehele verbetering van de luchtkwaliteit tussen 2019 en 2032 zal er een daling zijn van de oppervlakte en het aantal personen tussen 2019 en 2032 waarvoor 80% van de luchtkwaliteitsnorm (bijkomend) wordt overschreden door het effect van de luchthaven. Deze conclusie blijft geldig ondanks de stijgende bevolkingsaantal in 2032 t.o.v. 2022;

Overwegende dat er ook een belangrijk negatief effect voor UFP is. In de referentietoestand zonder luchthaven is de maximum (absolute) concentratie = 1.076 deeltjes/cm³. In de actuele toestand met luchthaven bedraagt de maximale concentratie 60.843 deeltjes/cm³ (buiten het projectgebied, langsheen de Tervuursesteenweg tussen het projectgebied en de geluidswal). Er is op 122,6 km² (waarvan 113,8 km² buiten het projectgebied) een bijdrage > 2.500 deeltjes/cm³ door de luchthaven. Het aantal mensen die wonen op een plaats waar de absolute concentratie > 20.000 deeltjes/cm³ (inclusief de invloed van de luchthaven) bedraagt 5.304. Maar liefst 124.883 mensen ondergaan een bijdrage > 2.500 deeltjes/cm³ door de luchthaven;

Overwegende dat de UFP pollutie niet werd onderzocht in de naderingscorridor van aankomsten op baan 25L;

Overwegende dat men verwijst naar het Luchtbeleidsplan 2030 van de Vlaamse Regering. De emissies van alle pollutanten t.o.v. de respectievelijke beleidsdoelstellingen zijn verwaarloosbaar, behalve wat de NO_x-emissiedoelstelling betreft m.b.t. 'luchtvaart'. Voor deze beleidsdoelstelling staat Brussels Airport in voor 53,8% voor de huidige exploitatie en 58 % in het toekomstscenario, maar Brussels Airport vult wel degelijk slechts een gedeelte in van de voorziene 'enveloppe' voor NO_x-emissie in Vlaanderen door de luchtvaart;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) 15 punten omvat 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. Punt 5 luidt als volgt: '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 en duurzamere luchtvaart in België kunnen leiden;

Overwegende dat punt 9 van het minder hinderplan duidt op het belang van monitoring van de omgevingsimpact door de 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. De monitoring van de omgevingsimpact mag niet beperkt blijven tot de periode van het ontwerp-MER, maar moet een permanent karakter krijgen. Bijkomende monitoring maakt deel uit van de voorgestelde milderende maatregelen. Er wordt voorgesteld om een overlegcomité te voorzien tussen BAC en de respectievelijke overheden. Jaarlijkse opvolging moet ervoor zorgen dat de milderende maatregelen zeker behaald worden, en dat er zonedig tussentijds wordt bijgestuurd of bijkomende acties worden bepaald. Zo is het ook belangrijk in kaart te brengen welke impact de geanticiperde vlootvernieuwing en gedifferentieerde tarieven m.b.t. NO_x daadwerkelijk hebben op de emissietotalen/ resultaten;

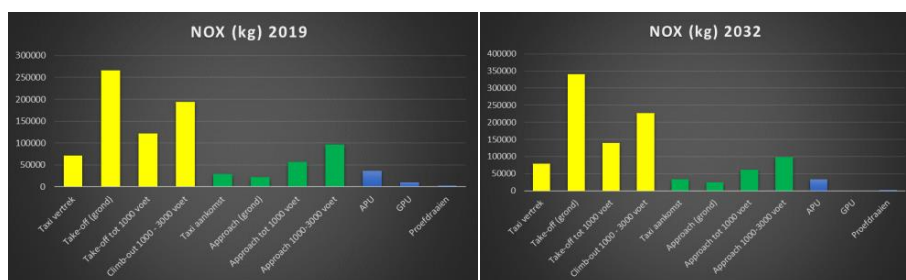
Overwegende dat geuremissie door vliegtuigen veroorzaakt kan worden door opslag, transport, overpompen van kerosine en onvolledige verbranding van kerosine. Dit laatste treedt vooral op tijdens het taxiën en opstijgen, maar ook bij proefdraaien en bij het zorgen voor eigen energievoorziening bij stilstand op locaties waarbij geen gebruik gemaakt kan worden van landvoeding. Er dient een inventarisatiecampagne uitgevoerd te worden om de

Omgeving

geurhinder op een systematische manier in kaart te brengen. Op basis van deze inventarisatie dienen de verdere actiestappen bepaald te worden. Deze campagne dient minimaal als bijzondere voorwaarde opgelegd te worden via de vergunning, als onderdeel voor de monitoring van de omgevingsimpact;

Overwegende dat aan alle sectoren, alsook aan de landbouwsector, zeer grote inspanningen worden 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;

Overwegende dat aan de luchthavensector een aparte 'enveloppe' of algemene bijdrage aan de stikstofuitstoot is toegekend. Dit betekent dat reeds rekening gehouden wordt met de luchthavensector en specifiek aan de luchthaven Brussel-Nationaal ook een aandeel wordt toegekend. Brussels Airport staat in voor 53,8% van de NO_x beleidsdoelstelling voor de huidige exploitatie en 58 % in het toekomstscenario.
Desondanks is het onaanvaardbaar dat er niet gezocht wordt naar een beter evenwicht tussen volksgezondheid, economisch belang, klimaat- en milieudoelstellingen en het maatschappelijk belang.
Het is niet zo dat deze aparte enveloppe een vrijgeleide mag zijn voor het uitblijven van maatregelen om de negatieve effecten voldoende te beheersen. BAC formuleert immers aanzienlijk wat aannames inzake bevorderlijk gedrag van "derde partijen" (onder meer de vlootvernieuwing door luchtvaartmaatschappijen en de realisatie van de nieuwe verkeerswisselaar van de A201 met de R0) bovenop aannames inzake positieve trends (algehele verbetering van de luchtkwaliteit door overheidsbeleid) en het effect van milderende maatregelen (elektrificatie van het wagenpark) maken dat de luchthavenuitbater zelf weinig inspanningen levert.
Er wordt in het MER aangehaald dat een grote beperking van het aantal vliegbewegingen in principe nodig is volgens het beoordelingskader om de impact te reduceren. Dit wordt echter niet meegenomen. Het effect van exploitatiebeperkingen dient onderzocht te worden. De in het ontwerp-MER weerhouden milderende maatregelen hebben te weinig impact. Men dient grondig te onderzoeken wat de gezondheidseffecten van de uitstoot zijn.
De effectbeoordeling krijgt een neutrale score, hoewel uit de MER-analyse blijkt dat belangrijke negatieve effecten ten gevolge van de luchthavenactiviteit vastgesteld worden voor NO_x/NO₂. Het afwentelen van verantwoordelijkheid op andere actoren is onaanvaardbaar, dat bewijst ook het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen dat eerder de omgevingsvergunning voor het Uplace-project Broeklin vernietigde omwille van de impact van het project op het Floordambos;
Overwegende dat de juistheid van de conclusies uit het MER inzake lucht met betrekking tot de verwachte verbeteringen inzake algemene luchtkwaliteit sterk afhankelijk zijn van de realisatie van toekomstplannen van de hogere overheden;
Overwegende dat Kortenberg een concrete doelstelling voor een vermindering van de NO_x- en UPF uitstoot aan de exploitant wenst opgelegd te zien door de vergunningverlenende overheid in de vorm van een plafond (maximale totale hoeveelheid ton/jaar) uitgedrukt in "ton NO_x-emissie daling".



Figuur 7-7 Opdeling van de NO_x-emissies per fase van de vliegbeweging, voor scenario BAC_0100 (2019) en BAC_1300_2030

Overwegende dat Vlaanderen volgens het gelijkheidsbeginsel dezelfde inspanningen moet eisen van BAC inzake emissies als de Vlaamse Overheid zelf eist van de luchthaven van Bierset kan het onderdeel geluid bijgevolg niet gunstig beoordeeld worden.

Bodem

Overwegende dat in de referentiesituatie reeds sprake is van sterk verstoorde bodems. Uit de OVAM-databank voor bodemonderzoeken in Vlaanderen blijkt dat er binnen het projectgebied verschillende OVAM-dossiers en gekende verontreinigde percelen bekend zijn. Ook de locaties met een groot risico ingevolge het vroegere gebruik van PFAS-houdende, schuimvormende blusmiddelen zijn gekend.

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. Ook het risico op bijkomende bodemverontreiniging wordt als beheerst beschouwd;

Overwegende dat volgende ingedeelde inrichtingen of activiteiten aanwezig zijn op de site die mogelijk bodemverontreiniging kunnen veroorzaken:

- Opslag brandbare vloeistoffen
- Alle bovengrondse en ondergrondse opslagtanks van gevaarlijke producten
- Alle opslagplaatsen van gevaarlijke producten in verplaatsbare recipiënten (vaten)
- Transformatoren die een diëlektrische vloeistof hebben
- Alle plaatsen waar manipulatie gebeurt met gevaarlijke producten: dit gaat van het vullen van brandstoftanks, maar ook het toepassen van de-icing vloeistof op vliegtuigen;

Overwegende bijlage 5.6.1 oplegt dat indien de gevaarlijke producten ingedeeld in rubriek 17 worden opgeslagen in de inrichting naast brandbare vloeistoffen de opslagplaats dient verdeeld te worden in verschillende compartimenten. Deze compartimenten worden aangegeven door middel van wanden, veiligheidsschermen, markeringen op de grond, kettingen of vaste afbakeningen op 1 m hoogte. Ten opzichte van bovengrondse compartimenten voor de opslag van brandbare vloeistoffen en gevaarlijke producten dienen minimale scheidingsafstanden gerespecteerd te worden zoals vermeld in bijlage 5.6.1 van VLAREM II. Conform artikel 5.6.1.1.4.§8. mogen de producten niet buiten de opslagruimte, die daartoe bestemd is, worden opgeslagen. De verplaatsbare lege gecontamineerde recipiënten die gevaarlijke producten hebben bevat, worden opgeslagen op een plaats, die hiervoor voorbehouden is en die duidelijk is aangegeven. Conform artikel 5.6.1.3.1 worden de houders in of boven een inkuiping geplaatst teneinde brandverspreiding, bodem- of grondwaterverontreiniging te voorkomen. Als lekken worden vastgesteld dient de exploitant conform artikel 5.6.1.3.19.§1. van VLAREM II de nodige maatregelen te treffen om explosiegevaar te voorkomen en om verdere bodem- en grondwaterverontreiniging zoveel mogelijk te beperken. Conform artikel 5.6.1.10 van VLAREM II dienen de nodige maatregelen getroffen te worden om het morsen van brandbare vloeistoffen en verontreiniging van de bodem, het grond- en oppervlaktewater te voorkomen;

Overwegende dat conform artikel 5.17.4.3.16§1. van VLAREM II de bovengrondse opslagtanks ten minste om de drie jaar, zonder dat de periode tussen twee opeenvolgende onderzoeken veertig maanden mag overschrijden, aan een beperkt onderzoek dienen onderworpen te worden. Conform artikel 5.17.4.2.8.§1. van VLAREM II dienen de ondergrondse opslagtanks ten minste om het jaar voor de houders gelegen binnen de waterwingebieden en de beschermingszones en om de twee jaar voor de houders gelegen in de andere gebieden onderworpen te worden aan een beperkt onderzoek. Naar aanleiding van de controle, vermeld in artikel 5.17.4.3.4 en artikel 5.17.4.2.7, bij de plaatsing of de periodieke onderzoeken, vermeld in artikel 5.17.4.3.16 en 5.17.4.2.8, stellen de deskundigen of de erkend technicus een attest op waaruit ondubbelzinnig moet blijken of de houder en de installatie al dan niet voldoen aan de voorschriften van dit reglement. De data van de laatste uitgevoerde controle zijn toegevoegd aan bijlage C7bis met het overzicht van de opslaghouders. De attesten dienden toegevoegd te zijn aan de aanvraag om te beoordelen of de opslagtanks conform VLAREM zijn. De dagtank met ID 0310 en vrijstaande noodgroep met ID 200030153-2 hebben een kijkglas als lekdetectiesysteem. Een kijkglas wordt per definitie niet beschouwd als een systeem voor permanente lekdetectie. De houders dienen conform artikel 5.17.4.3.1.§1. van VLAREM II boven een inkuiping geplaatst te worden;

Overwegende dat de aanvraag voorziet in vier nieuwe opslagtanks van gasolie. Dit zijn bovengrondse dubbelwandige tanks uitgerust met een permanent lekdetectiesysteem en overvulbeveiliging;

Overwegende dat conform artikel 5.17.4.3.1.§1. van VLAREM II de gevaarlijke stoffen worden opgeslagen in verplaatsbare recipiënten op lekbakken geplaatst, in een daartoe bestemd lokaal dat voorzien is van ondoordringbare verharding;

Overwegende dat indien er lekken worden vastgesteld de exploitant conform artikel 5.17.4.3.21.§1 van VLAREM II de nodige maatregelen treft om explosiegevaar te voorkomen en om verdere bodem- en grondwaterverontreiniging zoveel mogelijk te beperken. Om de effecten bij een incident te beheersen zijn er een reeks interventie maatregelen vastgelegd in verschillende procedures zoals het milieunoodplan, de spillprocedure,...;

Overwegende dat het vullen van vaste tanks gebeurt steeds onder toezicht en na aankoppeling van de beveiliging (overvulbeveiliging, aarding, ...). De losplaatsen zijn vloeistofdicht uitgevoerd. Ook de proefdraailocatie bevindt zich volledig op een vloeistofdicht verharde oppervlakte;

Overwegende dat conform artikel 5.12.0.2.§1.4° onder de transformatoren een vloeistofdichte inkuiping dient te worden voorzien die bij lek de diëlektrische vloeistof opvangt;

Overwegende dat er een aantal optimalisatie-ingrepen uitgevoerd zullen worden. Er wordt in kader van deze optimalisatie-ingrepen in totaal voorzien in 413.000 m² bijkomende verharding. Met deze bijkomende verharding betekent dit dat de verhardingsgraad stijgt van ca. 40 % naar 43 %. Omgerekend betreft dit 41,3 ha bijkomende verharding, en dus niet 4,1 ha extra verharding bovenop de reeds verharde 500 ha waarvan op verschillende plaatsen in het MER sprake is. 41,3 ha bijkomende verharding bovenop de reeds verharde 500 ha betreft een toename met 8,26%. De effecten op bodem ten aanzien van de realisatie van de optimalisatie-ingrepen worden als verwaarloosbaar (0) beoordeeld. De effecten van de verhardingen als gevolg van de optimalisatie-ingrepen worden geminimaliseerd. Bijkomende verharding is altijd negatief;

Overwegende dat de stedenbouwkundige handelingen noodzakelijk voor de realisatie van de geplande optimalisatie-ingrepen geen deel uitmaken van voorliggende aanvraag OMV_2022106386_215; en, overwegende dat voorliggende aanvraag evenmin verduidelijkt of door de bouw van snelle rapid exit taxiways en/ of toegangsstroken de operationele minimumcapaciteit van minimaal 74 bewegingen per uur voor de banen gehandhaafd kan worden, is het belangrijk dat te verwachten effecten van deze bijkomende verharding niet alleen voor bodem en water duidelijk in kaart worden gebracht, maar dat de exploitant ook motiveert dat het volgen van de geldende regelgeving steeds gevrijwaard blijft ook voor de voortzetting van de activiteiten en mogelijke toekomstige ingrepen;

Overwegende dat in het minder hinderplan geen punten specifiek werden opgenomen die een impact hebben op de bodem. Het effect van de uitstoot en depositie van stikstof en andere pollutanten op de omliggende landbouwgronden en in de Europese habitatgebieden wordt besproken in de discipline Biodiversiteit. Het effect van de bijkomende verharding wordt besproken in de discipline Water.

Het onderdeel bodem kan bijgevolg gunstig beoordeeld worden, er zijn wel volgende bijzondere voorwaarden wenselijk:

- Kortenberg verzoekt de vergunningverlenende overheid om termijnen te definiëren waarbinnen de hertoetsing van de resultaten uit voorgaande onderzoeken ter hoogte van het Vogelzangwachtbekken, (locatie 9), NO-wachtbekken (locatie 10), Trawoolbeek (locatie 11) en geplande bijkomende bodemonderzoeken voor gebouw 128 (oude brandweerkazerne Noord) en gebouw 102 (oud oefenterrein brandweer, huidige opslagplaats W-OPS) gerealiseerd dienen te worden;
- Kortenberg wenst dat de vergunningverlenende overheid compenserende maatregelen voor de geplande extra verharding vastlegt, evenals de verplichting tot infiltratie: de luchthavenuitbater dient een soort van evenwicht te zoeken middels onderzoek naar de mogelijkheden tot ontharding als compensatie voor de bijkomende verharding waarbij het uitgangspunt -waar mogelijk-ontharding moet zijn.

Water

Overwegende dat bij voortzetting van de luchthavenactiviteiten én in de toekomstige situatie voor volgende aspecten wordt geoordeeld dat het effect verwaarloosbaar is: kwaliteit grondwaterhuishouding, grondwaterkwaliteit, oppervlaktewaterkwaliteit en waterhuishouding of overstromingsrisico van de omgeving;

Overwegende dat de aanvraag het lozen van 2.197 m³/jaar huishoudelijk afvalwater via 3 lozingspunten in de openbare riolering omvat. In de aanvraag geeft men echter aan dat het huishoudelijk afvalwater zonder behandeling geloosd wordt in oppervlaktewater, meer bepaald in de waterloop Woluwe;

Overwegende dat de aanvraag ook het lozen van bedrijfsafvalwater afkomstig van de wasplaatsen van de twee brandweerkazernes West & Oost (0,3 m³/u, 5,4 m³/dag en 2.000 m³/jaar) en spui (23 m³/u en 82,8 m³/jaar) omvat. Het lozen van het bedrijfsafvalwater gebeurt via een KWS-afscheider met slibvang en coalescentiefilter;

Gelet op de Europese Kaderrichtlijn Water die een goede toestand van de watersystemen tegen eind 2027 eist. Hiervoor worden Milieukwaliteitsnormen vastgelegd MKN in de Europese Richtlijn 2013/39/EU. De richtlijn 2006/11/EG (voorheen 76/464/EEG) heeft betrekking op de verontreiniging door bepaalde gevaarlijke stoffen die in het oppervlaktewater en aquatisch milieu van de Europese Unie geloosd worden. De stoffenlijsten van richtlijn 2006/11/EG zijn vervangen door de aparte stoffenbijlage bij de Richtlijn prioritair stoffen (richtlijn 2013/39/EU). In deze bijlage worden 45 stoffen aangemerkt als prioritair dan wel prioritair gevaarlijk. De richtlijnen beogen een einde te maken, dan wel beperkingen op te leggen, aan de waterverontreiniging door deze gevaarlijke stoffen. De lidstaten dienen alle passende maatregelen te nemen ter beëindiging van de

verontreiniging door de gevaarlijke stoffen genoemd in lijst I van de bijlage van de richtlijn. Voor de stoffen genoemd in lijst II geldt dat de lozing van deze stoffen verminderd moet worden.

In Vlaanderen wordt deze Kaderrichtlijn (deels) vertaald in het Decreet Integraal Waterbeleid en het Besluit Milieukwaliteitsnormen (BVR d.d. 16.10.2015);

Overwegende dat de Lopende beek en Vogelzang wachtbekken, Lelle- en Leibeek en Barebeek zowel het effluent van de waterzuiveringsinstallatie van de luchthaven ontvangen als het afvloeiend hemelwater van de verharde oppervlakten van de luchthaven en onrechtstreeks (bij in werking treden van overstorten) het verdund maar niet gezuiverd huishoudelijk afvalwater van de luchthaven (vuilvracht die niet is aangesloten op de waterzuiveringsinstallatie van de luchthaven);

Gelet op het feit dat zowel de Lopende beek als de Lelle- en Leibeek in de stroomgebiedbeheerplannen van het Dijlebekken gecategoriseerd worden als lokaal waterlichaam van de 2e orde;

Overwegende dat in de Lellebeek en Leibeek de milieukwaliteitsnormen (MKN) gemiddeld wel worden gerespecteerd, maar niet voor de totale fosfor concentratie. Ook de gemeten maxima overschrijden de milieukwaliteitsnormen. Voor de Barebeek blijkt dat de globale beoordeling van de ecologische toestand/het ecologisch potentieel als matig wordt weergegeven. De milieukwaliteitsnorm voor stikstof en fosfor worden niet gehaald. De chemische toestand wordt als niet goed beoordeeld. De kwaliteitsnormen toegekend aan deze categorie van waterlichaam dienen gerespecteerd te worden;

Overwegende dat in de afwaartse waterlopen ook PFAS verontreinigingen worden vastgesteld ten gevolge van het gebruik (tot op heden) van PFAS (of PFOS) houdend blusschuim. Schuim van brandblus oefeningen dient ten allen tijde gecollecteerd en afgevoerd te worden naar de WZI. Er mag geen PFAS- of PFOS houdend blusschuim meer gebruikt of opgeslagen worden;

Overwegende dat de lozing bestaat uit onderstaande stromen:

1. Het effluent van de waterzuiveringsinstallatie van de luchthaven

De luchthaven beschikt over een biologische waterzuiveringsinstallatie. Deze waterzuiveringsinstallatie verzekert de behandeling van het sanitaire afvalwater van de terminalgebouwen van de luchthaven zelf en van het afvalwater dat afkomstig is van alle aankomende vliegtuigen. Tevens zuivert deze installatie ook het water van blus oefeningen, regenwater en smeltwater dat ontijzingsproducten bevat ten gevolge van het ontijzelen van de vliegtuigen. De waterzuiveringsinstallatie wordt uitgebaat door Veolia en is opgenomen in een aparte vergunning. Deze waterzuiveringsinstallatie is vergund voor het zuiveren en lozen van effluentwater met een maximum debiet van 200 m³/u, 4.800 m³/dag en 669.000 m³/jaar. Er zijn lozingsnormen van toepassing voor het effluent van de waterzuiveringsinstallatie. Het effluent van de waterzuiveringsinstallatie voldoet niet aan de opgelegde lozingsvoorwaarden. Bovendien zijn wettelijk momenteel reeds strengere lozingsvoorwaarden van toepassing (voor fosforgehalte). Deze afwijking van de lozingsnormen doet afbreuk aan de kwaliteit van de waterlopen.

In de wintermaanden wordt, bij kans op ijsvorming, voor vertrek het platform besproeid met Glycol (de-icing). Een gedeelte van het glycol valt bij het taxiën en opstijgen van het vliegtuig en komt op de taxi en startbaan terecht. De-icing dient centraal te gebeuren en het de-icing water moet gecollecteerd en afgevoerd worden naar de WZI. Het gebruik van de-icing en ontijzingsproducten dient zo veel mogelijk beperkt te worden. De nodige maatregelen moeten genomen worden opdat het op oppervlaktewater (wachtbekken Vogelzang en Lopende beek, Lelle- en Leibeek) geloosde water voldoet aan de emissievoorwaarden. Water verontreinigd met de-icing en kaliumacetaat dient indien nodig voor lozing verder gezuiverd worden middels toepassing van beluchting.

2. Het afvloeiend hemelwater van de verharde oppervlakten van de luchthaven

Het betreft hemelwater afkomstig van runways, taxibanen, aprons, parkings etc. Het hemelwater dat terechtkomt op de verharde oppervlaktes valt af naar één van de wachtbekkens of naar de Woluwe-collector. De wachtbekkens hebben een afvoer naar het omliggende oppervlaktewater. Voor de bekkens bereikt worden, vindt er een passage door een aantal KWS-afscheiders plaats. De KWS-afscheiders op de luchthaven hebben als doel grotere spills minerale olie uit het hemelwater te verwijderen. Gezien de KWS-afscheiders niet uitgerust zijn met een coalescentiefilter alsook ontworpen zijn op de grote piekdebieten die kunnen afkomen van het terrein, wordt verwacht dat kleinere fracties minerale olie niet uit het water worden verwijderd. Deze vloeien af naar de wachtbekkens en het oppervlaktewater wanneer het hemelwater niet gezuiverd wordt in de waterzuiveringsinstallatie. Ontwerpdebieten, efficiënties of metingen van minerale olie voor de KWS-afscheiders zijn onvoldoende bekend. In het project-MER geeft men aan dat er een studie gepland is om de werking van de bestaande KWS-afscheiders te auditen. Er dient een bijsturing te komen van de KWS-afscheiders op basis van een doorgedreven audit en optimalisering tegen eind 2027.

Het afvloeiend hemelwater wordt, na KWS-afscheider, beschouwd als niet verontreinigd hemelwater. Nochtans voldoet de kwaliteit van dit water niet aan de milieukwaliteitsnorm (MKN). In de run-off van deze oppervlakken bevinden zich fijne slibdeeltjes waaraan veelal zware metalen, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie gebonden zijn. De waterbodem van de afwaartse waterlopen zijn verontreinigd met zware metalen, minerale oliën, PAK's. Dit zijn stoffen die typerend zijn voor hemelwater afkomstig van taxibanen, vliegtuigopstelplaatsen en landingsbanen. Deze worden niet opgevangen in de KWS-afscheiders.

Het hemelwater afkomstig van deze verharde oppervlakten kan niet beschouwd worden als niet verontreinigd hemelwater. De verharde oppervlakten (400 ha) zijn van die aard en omvang dat het aandeel vervuiling veel groter is dan verontreiniging van gewone verharde wegenis. Het oppervlaktewater afkomstig van de taxibanen, vliegtuigopstelplaatsen, en start- en landingsbanen dient als verontreinigd oppervlaktewater te worden beschouwd en daarom via een (in)filtratievoorziening, (in)filtratieberm en/of slibafscheider gevoerd te worden als voorbehandeling. Hiervoor wordt verwezen naar de lozingsvergunning van de nv Luchthaven Lelystad in Nederland. Volgende lozingsnormen dienen bijkomend opgelegd te worden:

Volgende stoffen mogen niet in een hogere concentratie in het drainagewater afkomstig van start- en landingsbanen voorkomen dan in de vermelde maximale concentraties, zonder toevoeging van verdunningswater, alvorens lozing in het oppervlaktewater plaatsvindt:

Stoffen:	Grenswaarde:
koper	100µg/l
lood	100µg/l
zink	300µg/l
Polycyclische aromatische koolwaterstoffen	1µg/l
Minerale olie	5mg/l
Onopgeloste bestanddelen	30mg/l
CZV	100mg/l

BAC dient bijkomende maatregelen te treffen:

- Op elke afvoerweg van oppervlaktewater dient minimaal een KWS-afscheider met coalescentiefilter voorzien te worden. Er dient een bijsturing te komen van de KWS-afscheiders op basis van een doorgedreven audit en optimalisering tegen eind 2027;
- Er dient een periodieke onafhankelijke controle (emissiemeting) opgelegd te worden van het geloosde oppervlaktewater (MKN);
- Voor elk lozingspunt dient een afzonderlijke controlevoorziening te worden voorzien die geschikt is voor bemonsteringsdoeleinden, waar geen vermenging plaatsvindt met andere afvalwaterstromen, die goed bereikbaar en toegankelijk is;
- Indien zich nog minerale oliën, PAK's of zware metalen in het geloosde water worden teruggevonden (of andere stoffen) boven de milieukwaliteitsnorm dienen bijkomende maatregelen genomen te worden. Bijvoorbeeld door filteren van het water over een drainagebed waarin de onopgeloste vaste delen (roetpartikelen, aan vaste deeltjes gebonden minerale olie, ..) worden weerhouden;
- Aan lozingen die niet voldoen aan de MKN dient een sanctie verbonden te worden;
- De kosten voor sanering veroorzaakt door deze lozingen moeten betaald worden door de vervuiler;
- Om te voorkomen dat bij incidenten zoals het morsen van brandstofproducten verontreinigd water via de riolering afgevoerd wordt moeten afsluitbare leidingen voorzien worden aan de vliegtuigopstelplaatsen zodat de vervuiling dicht bij de bron wordt aangepakt en in geen geval in verdere rioolstelsel of de wachtbekkens of waterlopen terecht komt;

3. niet gezuiverd huishoudelijk afvalwater van de luchthaven

De luchthaven dient haar rioolstelsel te optimaliseren met als doel de impact van de overstorten op de ontvangende waterlopen te analyseren en bij te sturen (Europese Richtlijn Stedelijk afvalwater, vertaald in Besluit van de Vlaamse Regering).

Algemeen wordt de lozings situatie inzake kwaliteit in het project-MER als beperkt negatief tot negatief beoordeeld. Het is derhalve aangewezen om bij voortzetting van de exploitatie na te gaan welke maatregelen er mogelijk zijn om de impact van de waterstromen van Brussels Airport op de achterliggende waterlichamen te beperken, met de focus op de parameters CZV, Ptot en PAK's. Dit kan enerzijds door in te zetten op het beperken van het debiet (bv. afkoppelen hemelwater, infiltratie), of het verder toepassen van zuiveringstechnieken. Om hierop in te zetten, zijn reeds al een aantal acties in uitvoering. Daarnaast plant BAC een aantal acties op korte termijn:

- Reinigen afvoerkanalen hemelwater/de-icingwater naar Vogelzangwachtbekken

- Implementeren van de resultaten van de labotesten op het werkelijke waterhuishoudingssysteem
 - Verhogen biologische afbraak de-icingproducten dmv toevoeging bacteriën
 - Aanpassen verblijftijd en beluchting in bekkens
 - On-line sturing van verblijftijd en beluchting bekkens dmv sensoren
 - Er wordt een sturing uitgewerkt die eerst door buffering/beluchting de stoffen biologisch omzet, waarna het water kan geïnfiltreerd worden. Die infiltratie zou kunnen door de peilen in de bekkens/grachten slim te sturen o.b.v. de gemeten kwaliteit & condities.
- Infrastructurele aanpassingen aan het opvangsysteem van het de-icingwater om zo de capaciteit te vergroten, dit voor het opvangen en bufferen van de first-flush-hoeveelheden
- Verhogen zuiveringsrendement van de WZI.
- Inzetten op extra infiltratiemogelijkheden en afkoppeling hemelwater
 - Inzetten van de buffergracht bij het Brucargowachtbekken als infiltratiegracht door het optrekken van het drempelpeilDeze gracht/bekken ontvangt ook het effluent van de waterzuivering. Aangezien dit niet geïnfiltreerd mag worden is de consequentie van deze maatregel dat dit dient afgekoppeld te worden van deze gracht. Hiervoor zijn 2 opties: afkoppeling aan de gracht en via bestaande leiding direct naar Brucargo bekken afleiden of aansluiten op het gescheiden stelsel dat AWV zal aanleggen thv herinrichting N21 Haachtsesteenweg. Dit dient nog verder onderzocht te worden.
 - Bijkomende infiltratie op andere plekken (bv. op de site zelf). Dit heeft wel als consequentie dat er dan mogelijk een aanrijking ontstaat van PAK in de bodem. Dit dient dat periodiek gemonitord te worden.
 - BAC plant voor nieuwe infiltratievoorzieningen die aangesloten worden op vliegtuigverharding sowieso een voorbehandeling met KWS afscheider alsook inplanting van geotextiel om resten van olie & PAK tegen te houden.
 - Om ervoor te zorgen dat het bekken niet droog komt te staan, dient er echter steeds een zekere afvoer naar het Vogelzangwachtbekken aanwezig te blijven.
 - Bij het verminderen van de toevoer van hemelwater naar de bekkens zal de COD- concentratie wellicht dalen (want afkomstig van de de-icing), maar de concentratie aan P en N stijgen. Dit dient dus samen te gaan met de acties om het rendement van de WZI (en dan voornamelijk op de conc. aan P tot in het effluent);

Overwegende dat men in het project-MER bijkomende optionele aanbevelingen voorziet:

- Eventueel nabehandeling in het Vogelzangwachtbekken indien acties in het NO-bekken (studie Idrabel) zoals beluchting niet voldoende blijken, bijvoorbeeld door toevoeging van bacteriën in de zandvang;
- Op lange termijn zou er ook een ingreep in het Vogelzangwachtbekken kunnen voorzien worden zoals de aanleg van een rietveld of een beperkte beluchting. Dit kan bekeken worden i.k.v saneringswerken van het Vogelzangwachtbekken waarbij de inrichting van het wachtbekken zal herbekeken worden;

Overwegende dat de acties die BAC plant op korte termijn en de bijkomende aanbevelingen uit het project-MER door de vergunningverlenende overheid minimaal als bijzondere voorwaarde opgelegd dienen te worden. Bijkomend dient BAC de haalbaarheid omtrent het ter beschikking stellen van opgevangen hemelwater voor omliggende luchthavengemeenten (onder meer voor groenonderhoud) te onderzoeken (bv. voor het begieten van plantsoenen in droogteperiodes);

Overwegende dat de mogelijke toename van de verharde oppervlakte ten gevolge van de optimalisatie-ingrepen als beperkt wordt aanzien t.o.v. de reeds aanwezige verharding. De verhardingsgraad ten gevolge van de aanwezige luchthaveninfrastructuur stijgt van 40 % naar 43%. Er komt in totaal ca. 41,3 ha extra verharding bovenop de reeds verharde 500 ha. Aangezien de bijkomende verharding beperkt is ten opzichte van de totale luchthaveninfrastructuur, en er in de toekomst extra wordt ingezet op infiltratie (waar dat kwalitatief kan), wordt niet verwacht dat dit een betekenisvolle impact heeft op de grondwatervoeding, of eventuele grondwaterstromen richting de natuurgebieden in noordelijke en noordoostelijke richting;

Overwegende dat er geen noodzakelijke milderende maatregelen opgenomen zijn. Wel zijn er een aantal aandachtspunten opgesteld die van belang zijn voor de verderzetting van de activiteiten: opvolging en monitoring van de waterstromen en debieten, blijvende sturing van de afvoer op basis van de metingen en onderzoek naar afkoppeling hemelwater en verdere infiltratie en hergebruik;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) 15 punten omvat 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. In het minder hinderplan werden geen punten specifiek werden opgenomen die een

impact hebben op water. Wel merkt Kortenberg op dat de effectbeoordeling van de bijkomende verharding t.o.v. de huidige situatie minimaal een negatieve score ('-1') dient te krijgen. Indien de bijkomende verharding niet in evenwicht wordt gebracht door eenzelfde hoeveelheid onthardingsinitiatieven binnen het projectgebied is de score altijd negatief;

Overwegende dat het MER-ontwerp de opmaak van een globaal (hemelwater en droogte-)plan voorop stelt als actie momenteel reeds in uitvoering. Onderzoek naar mogelijkheden voor afkoppeling van hemelwater en bijkomende infiltratie horen hier ook thuis. Op het ogenblik van het schrijven van dit advies is het globaal (hemelwater en droogte-)plan nog in opmaak. De mogelijke positieve effecten dankzij maatregelen voorgesteld in het uitgewerkte plan zijn dus nog niet gekend. Dit is een belangrijke kanttekening: het algemeen uitgangsprincipe is immers dat hemelwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd;

Overwegende dat Vlaanderen één van de meest volgebouwde regio's ter wereld is. Dat is een grote handicap voor een goed waterbeheer. Aanpassingen met oog op het herstellen van het evenwicht tussen afvoeren, vasthouden en infiltreren van hemelwater, zijn noodzakelijk om te kunnen inspelen op het veranderende klimaat. Iedere ingreep maakt een verschil. Overheden stimuleren waterberging op het eigen perceel en hergebruik, ook de nationale luchthaven kan hier haar steentje in bijdragen;

Overwegende dat de effecten op water aanzienlijker zijn dan vooropgesteld in het ontwerp-MER én geen rekening wordt gehouden met de klimatologische wijzigingen (toenemende regenintensiteiten). Het globale afwateringssysteem dient opnieuw gedimensioneerd te worden rekening houdend met zowel de wijzigende klimatologische omstandigheden (bij geen uitbreiding van de verhardingen) als de bijkomende extra verhardingen (41,3 ha ipv 4,1 ha);

Overwegende dat de luchthavenuitbater een soort van evenwicht dient te zoeken waarbij het uitgangspunt ontharding moet zijn -waar mogelijk- als compensatie voor de bijkomende verharding. Het is dan ook sterk aanbevolen om na goedkeuring van een hemelwater- en droogteplan dit dient hierin een onderzoek te integreren naar de haalbaarheid omtrent het ter beschikking stellen van opgevangen hemelwater voor diverse actoren uit de omliggende luchthavengemeenten (onder meer voor groenonderhoud of landbouwers) en potentiële onthardingsscenario's;

Het onderdeel water kan bijgevolg gunstig beoordeeld worden, er zijn wel volgende bijzondere voorwaarden wenselijk:

- Onderzoek naar mogelijkheden voor afkoppeling van hemelwater en bijkomende infiltratie;
- Het globale afwateringssysteem dient opnieuw gedimensioneerd te worden rekening houdend met zowel de wijzigende klimatologische omstandigheden (bij geen uitbreiding van de verhardingen) als de bijkomende extra verhardingen (41,3 ha ipv 4,1 ha);
- Onderzoek naar de mogelijkheden tot ontharding als compensatie voor de bijkomende verharding: de luchthavenuitbater dient een soort van evenwicht te zoeken waarbij het uitgangspunt -waar mogelijk- ontharding moet zijn;
- Onderzoek naar de mogelijkheden om opgevangen hemelwater ter beschikking te stellen voor diverse actoren uit de omliggende luchthavengemeenten ter bevordering van hergebruik.
- Kortenberg verzoekt de vergunningverlenende overheid de aanbevelingen uit de discipline Water op te leggen via de bijzondere voorwaarden van de vergunning voor verdere uitvoering en opvolging via proactieve toezichtscontroles:
 - o Opmaak van een globaal waterplan
 - o Periodieke monitoring van de kwaliteit van het influent en effluent van de verschillende waterstromen van de bekkens
 - o Monitoring (bronmaatregelen) de-icing-activiteiten: enkel de-icen op locaties die aangesloten zijn op de-icing systeem, opvolgen verbruiken glycol/formiaat, verbruiken formiaat verminderen (frequente controles, temperatuur sensor), voorspellen first flush (periode regen/ dooi na winter), operationele procedures en maatregelen om first flush maximaal te capteren uitbreiden (regenval)
 - o Labo-testen met betrekking tot de afbreekbaarheid van de gebruikte de-icingproducten
 - o Audit werking KWS-afscheiders
 - o Reinigen afvoerkanalen hemelwater/de-icingwater naar Vogelzangwachtbekken
 - o Implementeren van de resultaten van de labotesten op het werkelijke waterhuishoudingssysteem: verhogen biologische afbraak de-icingproducten dmv toevoeging bacteriën, aanpassen verblijftijd en beluchting in bekkens, online sturing van verblijftijd en

beluchting bekkens dmv sensoren + uitwerking sturing die eerst door buffering/beluchting de stoffen biologisch omzet, waarna het water kan geïnfilterd worden

- Infrastructurele aanpassingen aan het opvangsysteem van het de-icingwater om zo de capaciteit te vergroten, dit voor het opvangen en bufferen van de first-flush-hoeveelheden
- Verhogen zuiveringsrendement van de WZI
- Inzetten op extra infiltratiemogelijkheden en afkoppeling hemelwater.

Biodiversiteit

Overwegende dat in het MER de aanpak beoordeling stikstofdepositie uitgesplitst wordt in een verduidelijking van de stikstofuitstoot in relatie tot de ontwerp-PAS en het voorstel van decreet over de PAS dd. 27/07/2023 enerzijds en de stikstofuitstoot in relatie tot een ongewijzigd beleid voor 2030 (BAU203024) anderzijds. Op 14 november 2023 bereikte de Vlaamse Regering samen met de meerderheidsfracties van het Vlaams Parlement een akkoord over de terugdringing van de stikstofuitstoot in Vlaanderen, in reactie op het eerdere advies van de Raad van State. Het voorstel van decreet over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) van 27 juli 2023 zal aangepast worden. Het MER dient aangepast te worden aan de recente wijzigingen;

Overwegende dat voor dit ontwerp-MER een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets werd opgemaakt gezien de ligging ten opzichte van habitatrichtlijngebieden, VEN-gebied en erkende bos- en natuurreservaten in de nabije omgeving. Vanuit de Passende beoordeling wordt geconcludeerd dat er geen betekenisvol effect wordt verwacht. De verscherpte natuurtoets concludeert dat, gezien de evolutie die in beeld is gebracht, er geen onvermijdbare en onherstelbare schade zal zijn;

Overwegende dat een aantal milderende maatregelen geformuleerd worden voor de effecten op waterlopen, geluidsverstoring en mitigatie van eutrofiëring en stikstofdepositie. Deze maatregelen worden hernomen uit de maatregelen beschreven in de hoofdstukken in de discipline Lucht en Geluid;

Overwegende dat bijkomend een aantal aanbevelingen worden geformuleerd voor maatregelen die de stikstofeffecten kunnen reduceren en/of tegenhouden, onder meer (niet limitatief) het aanleggen en versterken van bosrandschermen, het waken over de geslotenheid van het kroondak van de bossen, de ruwheid van de bosrand en/of bosbiotoop, kansen voor mycorrhiza en aangepast maaibeheer;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) 15 punten omvat 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. In het minder hinderplan werd punt 9 opgenomen, onder meer voor de beoordeling van de discipline biodiversiteit: '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.'

Overwegende dat het MER-ontwerp stelt dat de dalende trend van de stikstofemissies/-deposities, ondanks de uitstoot van de luchtvaartsector, niet wordt gehypothekeerd door voorliggend ontwerp. Het omgekeerde geldt eveneens: de dalende trend die ingezet is, wordt niet versneld noch versterkt door de luchthaven. De emissies veroorzaakt door de luchthaven veroorzaken wel degelijk een depositie van stikstof in de omliggende natuurgebieden (tevens VEN- en Habitatrichtlijngebieden). In de huidige situatie is de bijdrage tot de grenswaarden (KDW's) relevant. Indien er geen significante afname van de eigen bijdrage van de luchthaven is, is deze effectscore voor biodiversiteit dus negatief;

Overwegende dat aan de luchthavensector een aparte 'enveloppe' of algemene bijdrage aan de stikstofuitstoot is toegekend. Desondanks is het onaanvaardbaar dat er niet gezocht wordt naar een beter evenwicht tussen volksgezondheid, economisch belang, klimaat- en milieudoelstellingen en het maatschappelijk belang. Het is niet zo dat deze aparte enveloppe een vrijgeleide mag zijn voor het uitblijven van maatregelen om de negatieve effecten voldoende te beheersen. BAC rekent met reductie bereikt in andere sectoren en profiteert hiervan, terwijl ze verder inzetten op groei. Er worden geen extra milderende maatregelen voorgesteld en weerhouden, enkel een herneming van de maatregelen zoals geformuleerd in de discipline lucht. Dit is te beperkt;

Overwegende dat de in het ontwerp-MER geformuleerde aanbeveling om in overleg te gaan met beheerders van bos- en natuurgebieden om stikstof(effecten)reducerende maatregelen te nemen aangemoedigd worden en positief beoordeeld kunnen worden. Tegelijk wenst Kortenberg te wijzen op de noodzaak om de formulering aangaande het aanleggen en/ of versterken van bosranden -al dan niet buiten SBZ om invloeden binnen het SBZ te reduceren- aan te passen. Het is cruciaal dat een verdere uitwerking van dergelijke maatregelen in nauw overleg met alle betrokken actoren verloopt, dus ook de betrokken landbouwers;

Overwegende dat een arrest van het Europees Hof van november 2018 (Vonnis C-293/17) zeer duidelijke taal spreekt wat betreft stikstof: artikel 94 van het vonnis stelt dat 'Op het tijdstip waarop toestemming voor een project wordt verleend er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel meer mag bestaan dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied';

Overwegende dat het onaanvaardbaar is dat er niet gezocht wordt naar een beter evenwicht tussen volksgezondheid, economisch belang, klimaat- en milieudoelstellingen en het maatschappelijk belang. Het effect van exploitatiebeperkingen dient onderzocht te worden. De emissies veroorzaakt door de luchthaven veroorzaken wel degelijk een depositie van stikstof in de omliggende natuurgebieden (tevens VEN- en Habitatrichtlijngebieden); het onderdeel biodiversiteit kan bijgevolg niet gunstig beoordeeld worden.

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Overwegende dat het effect op de landschapsstructuur verwaarloosbaar is, gezien de omgeving nagenoeg volledig bezet is door elementen van menselijke oorsprong en een grootschalige (transport)infrastructuur;

Overwegende dat ook het effect ten aanzien van de beschermde erfgoedwaarden, archeologie en landschapsbeeld verwaarloosbaar is;

Overwegende dat geen milderende maatregelen, noch aanbevelingen worden geformuleerd;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg geen punten op neemt die relevant zijn voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie;

Overwegende dat er wel wordt aanbevolen om de geluidsafscherpende objecten aan de randen van het projectgebied zoveel als mogelijk te laten beplanten/begroeien;

Overwegende dat het volgen van de geldende regelgeving steeds van toepassing blijft op de voortzetting van de activiteiten en op mogelijke toekomstige ingrepen;

Het onderdeel Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie kan bijgevolg gunstig beoordeeld worden, er zijn wel volgende bijzondere voorwaarden wenselijk:

- de geluidsafscherpende objecten aan de randen van het projectgebied dient de exploitant zoveel als mogelijk te laten beplanten/begroeien;
- de exploitant houdt zich ten allen tijde aan de toepasselijke, geldende regelgeving.

Mens- ruimtelijke aspecten

Overwegende dat de aanwezigheid van de nationale luchthaven door recreanten zowel negatief (aanwezigheid van vliegtuigeluid) als positief (gelet op de realisatie van verschillende spottersplaatsen) wordt ervaren;

Overwegende dat de geplande optimalisaties beperkt zijn tot de luchtzijde (airside) van het projectgebied. Er is geen effect op de algemene ruimtelijke structuur en ruimtebeleving;

Overwegende dat verschillende lichtbronnen aanwezig in het projectgebied omwille van veiligheid dienen te voldoen aan minimale vereisten (vastgelegd in bestaande regelgeving);

Overwegende dat voor het aspect ruimtegebruik men in de toekomst zou gaan naar een verbeterde situatie door een verhoogde efficiëntie van de werking van BAC;

Overwegende dat geen milderende maatregelen, noch aanbevelingen worden geformuleerd;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg geen punten op neemt die relevant zijn voor de discipline Mens-ruimtelijke aspecten;

Overwegende dat de gemeente niet akkoord gaat met het feit dat het effect van de optimalisatie-ingrepen neutraal wordt beoordeeld in het project-MER, aangezien de hoeveelheid extra verharding aanzienlijk is. Er kan gesteld worden dat de luchthaven een soort van eiland is in het landschap, verspreid over verschillende gemeenten met een internationale uitstraling. Iedere ontwikkeling moet dan ook binnen deze terreinen voorzien zijn, dit in sterke tegenstelling tot eerdere uitbreidingsplannen van start en landingsbanen. Kortenberg kant zich blijvend tegen een verlenging van startbaan 25L, omdat deze ingreep alleen tot doel heeft het probleem opnieuw te verplaatsen. Voorliggende aanvraag voorziet geen exploitatiebeperkingen die het vliegtuigeluid verder

beperken, wel integendeel: BAC stelt zich als doelstelling verder mee te groeien in lijn met de regionale en mondiale economische groeiprognoses. Ook het masterplan van BAC gaat uit van een verdere groei, en zal, wanneer de maximumcapaciteit van de bestaande infrastructuur is bereikt, ten gepaste tijde de nodige bijkomende vergunningen aanvragen;

Het onderdeel Mens- ruimtelijke aspecten kan bijgevolg gunstig beoordeeld worden, volgende bijzondere voorwaarden zijn wenselijk:

- Iedere ontwikkeling moet binnen de huidige contouren van de aanvraag voorzien zijn, dit in sterke tegenstelling tot eerdere uitbreidingsplannen van start en landingsbanen.

Mens- gezondheid

Overwegende dat er in het kader van het zorgsysteem een klachtenregister voor deze exploitatie wordt bijgehouden. Het jaarverslag van de Ombudsdienst van 2019 maakt melding van 41.575 ontvankelijk verklaarde klachten, afkomstig van 1481 individuele aanvragers;

Overwegende dat mogelijke gezondheidseffecten ten gevolge van fysische stressoren (geluid vliegverkeer) onder meer hartziekten, effecten op pasgeborenen, cognitieve beperkingen, effecten op het gehoor (tinnitus), stofwisselingseffecten, welzijn en hinder alsook slaapverstoring zijn;

Overwegende dat in 2019 t.g.v. vliegverkeer 1,17 miljoen inwoners worden blootgesteld aan Lden-waarden boven de GAW van 45 dB(A), en 699.000 inwoners aan een Lnight boven de GAW van 40 dB(A). Het overeenkomstig aantal ernstig gehinderden (volgens de dosis-effect-formule van de WHO) bedraagt ca. 208.000, en het aantal ernstig slaapverstoorden ca. 99.000. Het percentage ernstig gehinderden bedraagt 21,1 % voor Kortenberg. Het percentage aantal ernstig slaapverstoorden bedraagt 10,7% voor de gemeente Kortenberg. De blootstelling aan waarden boven de GAW's, evenals het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden, ligt in 2032 wel lager dan in 2019, ook rekening houdend met de verwachte bevolkingstoename (ca. 196.000 ernstig gehinderden en ca. 89.000 ernstig slaapverstoorden);

Overwegende dat de blootstelling aan waarden boven de GAW's, evenals het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden, in 2032 wel lager ligt dan in 2019, ook rekening houdend met de verwachte bevolkingstoename (ca. 196.000 ernstig gehinderden en ca. 89.000 ernstig slaapverstoorden);

Overwegende dat de frequentie van de blootstelling aan geluidspieken van vliegtuigen boven de indicatieve grenswaarden ligt (overdag 5x >70 en 50x >60 dB, avond en nacht 1x >70 en 10x >60 dB) in een gebied met meerdere honderdduizenden inwoners. Voor het aantal inwoners binnen de frequentiecontouren van 60 dB is er een aanzienlijke afname tussen 2019 en 2032 in elk van de dagdelen; t.a.v. 70 dB is er een beperkte afname tijdens de dag-periode maar een beperkte toename tijdens de nachtperiode en vooral de avondperiode (weliswaar vooral in de minst kritische uren van deze dagdelen);

Overwegende dat wat betreft de chemische stressoren de achtergrondconcentratie voor een aantal pollutanten aanzienlijk is. De GAW voor NO₂ en PM_{2,5} wordt in 2019 t.h.v. het grootste deel van de bevolking van het modelgebied van het luchtmodel overschreden. Dankzij de verschoning van het wagenpark en de afname van de achtergrondconcentraties NO₂ en PM_{2,5} daalt dit percentage tot minder dan 10% in 2030. De negatieve effecten worden gecompenseerd door maatregelen uitgevoerd door anderen;

Overwegende dat voor zowel geluid als lucht de gezondheidseffecten quasi volledig gekoppeld zijn aan het vliegverkeer;

Overwegende dat in de disciplines geluid en lucht een aantal milderende maatregelen worden onderzocht en opgelegd die kunnen bijdragen aan het verminderen van de gezondheidseffecten van het project. Het ontwerp-MER onderzoekt specifiek voor de discipline gezondheid geen nieuwe/ bijkomende milderende maatregelen;

Overwegende dat volgens de bevindingen van de impactanalyse van vliegbepalingen voor Brussels Airport uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven op korte termijn een nachtverbod interessant lijkt omdat deze onmiddellijk een effect heeft en het effect op de gezondheid het grootst is;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) 15 punten omvat 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. 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;

Overwegende dat voor het luchthavengebied geen volksgezondheidskundig onderzoek is uitgevoerd. Gegevens over Vervroegde sterfte/Voortijdige sterfgevallen (premature deaths), Verloren levensjaren (YLL) en DALY's (Disability Adjusted Life Years) geven genuanceerde cijfers over sterfte, ziekte en/of verminderde levenskwaliteit en maken het mogelijk te beoordelen welke negatieve effecten als te voorkomen kunnen beschouwd worden als hun oorzaak kan worden geëlimineerd;

Overwegende de berekening in de studie WGL-2024A (obv de rapporten van onder meer de NBB (Nationale Bank van België), To70 en het HIVA van de KU Leuven) die becijfert dat per 10 voltijds-equivalente, directe en indirecte, luchtvaart-gebonden jobs van Brussel-Nationaal er 3 gezonde levensjaren verloren (DALYs) gaan bij de omwonenden. De impact door onder andere charters en nachtvluchten is verhoudingsgewijs nog groter;

Overwegende dat zowel fysische stressoren (geluid) als chemische stressoren (polluenten) gezondheidseffecten hebben, zowel op de gezondheid van de omwonenden als de tewerkgestelden op de luchthaven zelf. 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). Ultrafijnstof dient mee opgenomen te worden als stressor met correcte verwijzing naar de bevindingen uit de studie van het VITO (VITO, Modelling van ultrafijn stof door luchtverkeer en wegverkeer rond Brussel Airport, VMM, april 2019). Bovendien moet de hinderintensiteit mee opgenomen te worden in het ontwerp-MER voor een geobjectieerde beoordeling van hinderlijkheid/aanvaardbaarheid volgens de FIDO-criteria (Frequency, Intensity, Duration en Offensiveness);

Overwegende dat in het MER wordt vermeld dat in principe milderende maatregelen gezocht moeten worden voor de gezondheidseffecten van zowel de NO₂-emissies als het luchtgeluid van het vliegtuigverkeer. Daarna geeft men aan dat het reduceren van deze effecten tot onder de -2-scoredrempel voor NO₂, resp. de GAW voor vliegtuiggeluid echter niet mogelijk is zonder het voortbestaan van de luchthaven zelf in het gedrang te brengen. Een aanzienlijke daling van het aantal vliegbewegingen is ook in tegenspraak met de doelstellingen van het project en de taak van de luchthaven Brussels Airport voor België en de EU. Voorts behoren aanpassingen aan baangebruik, vliegroutes en -uren, bouwregels in de omgeving van de luchthaven, het plaatsen van (extra) schermen langs de A201,... niet tot de bevoegdheid van BAC. Men mag zich hier niet achter verschuilen. Men moet streven naar minder hinder, waarbij maatregelen gezocht dienen te worden die de hinder beperken. Er moeten milderende maatregelen gezocht en voorgesteld te worden, specifiek voor mens-gezondheid, voor de verschillende stressoren;

Overwegende dat het Vlaams Gewest bevoegd is voor preventieve gezondheidszorg: maatregelen opgelegd via de milieuvergunning om de geluidschade effectief terug te dringen dringen zich op;

Overwegende dat de luchthavenuitbater geen afdoende maatregelen onderzoekt noch exploitatiebeperkingen overweegt of onderzoekt om de grote impact van geluids- en luchtmissies op de gezondheid en levenskwaliteit van de omwonenden substantieel te verminderen kan het onderdeel Mens- gezondheid niet gunstig beoordeeld worden.

Klimaat

Overwegende dat de belangrijkste effecten van klimaatverandering droogte, wateroverlast en warmte zijn. In het MER wordt derhalve gefocust op de bespreking van de uitstoot van broeikasgassen, aangezien deze een indicator zijn voor verandering van het 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. In de toekomst zullen de scope 1 en scope 2 emissies tot het minimum beperkt worden. Met betrekking tot de scope 3 emissies is het moeilijk om een inschatting te maken, aangezien dit ook afhankelijk zal zijn van de op dat moment geldende regelgeving inzake bvb. de gebruikte brandstoffen. Zonder het nemen van maatregelen wordt verwacht dat in het toekomstscenario de totale CO₂- emissies nog toenemen;

Overwegende dat wat betreft de milderende maatregelen met betrekking tot de broeikasgas emissies er twee belangrijke aspecten zijn. Het eerste aspect omvat beperking van scope 3-emissies, en dan met name door de aanpassingen inzake mogelijke vliegtuigbrandstoffen. Het tweede aspect omvat het eigen energieverbruik en de operaties;

Overwegende dat BAC weinig impact heeft op dat eerste aspect. Mogelijke milderende maatregelen inzake vliegtuigbrandstof zijn het inzetten op het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF: sustainable aviation fuels), het gebruik van waterstof en elektrisch vliegen;

Overwegende dat BAC wel een impact heeft op het tweede aspect: het eigen energieverbruik en de operaties. Brussels Airport heeft de ambitie om zoveel als mogelijk haar CO₂ impact naar nul te herleiden, en stimuleert ook haar luchthavenpartners om inspanningen te leveren. Waar mogelijk wordt dat contractueel verankerd. Uit de tabel 'Gemodelleerde CO₂-emissies gerelateerd aan de vliegtuigbewegingen incl. Milderende Maatregelen en SAF-bijmenging (6%)' blijkt dat, in vergelijking met de huidige situatie, de maatregelen tot een algemene daling van de CO₂-emissies leidt;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) 15 punten omvat 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. Punt 11 uit het minder hinderplan luidt als volgt: 'Opmaak klimaatplan 2035' en punt 6 stelt dat het 'uitwerken van een performant openbaar vervoer netwerk een impact heeft op de uitstoot van CO₂ ten gevolge van de luchthaven'.

Overwegende dat in bijgevoegd MER wordt gefocust op een bespreking van de uitstoot van broeikasgassen aangezien deze een indicator zijn voor verandering van het klimaat (aspect mitigatie). Hoewel het rapport vermeldt dat de emissies van CO₂ bij de exploitatie van Brussels Airport belangrijk te noemen zijn, gaat men in de conclusies niet verder dan te stellen dat met betrekking tot mitigatie "een verder streven naar reducties een belangrijk aandachtspunt is.". En dat er verder gezocht wordt naar andere middelen om de uitstoot van vliegtuigbewegingen te reduceren, namelijk door andere brandstoffen;

Overwegende dat maatregelen om de uitstoot te verminderen aan de bron, of beperkingen van de exploitatie in het MER niet ter sprake komen en dit in schril contrast staat met de vaststellingen van het onderzoek van VITO, Methodologie luchtvaartemissies, Studie uitgevoerd in opdracht van Brussels Airport Company, Ref. 2022/RMA/R2802, november 2022. In deze studie staat dat voor de meeste pollutanten en vluchtfases men een stijging in de emissies en brandstof ziet;

Overwegende dat omwille van de inzet van grotere vliegtuigen en betere benutting de verwachte groei van het aantal vluchten stijgt van 234.000 vliegbevingen per jaar naar 240.000 per jaar in 2032. Widebody vliegtuigen hebben een significant hoger brandstofverbruik dan narrow body vliegtuigen. De toename van het aantal vluchten met grotere toestellen verklaart dus de stijging in emissies, bijvoorbeeld in de climb-out fase tot 3000 voet en approach ground-fase. Het effect van de infrastructurele aanpassingen aan de taxiwegen evenals de milderende maatregelen incl. bijmenging van min. 6 % SAF hebben slechts een gering effect op de emissietotalen, zijnde een daling van 4.4% op de totaliteit van gemodelleerde CO₂-emissies. Kanttekening die daarbij dient gemaakt te worden is dat ook SAF nog steeds klimaatschade als gevolg heeft. SAF's zijn omstreven vanwege de concurrentie met voedsel en water: om de productie van deze brandstof op te drijven wordt varkensvet en in andere gevallen palmolie gebruikt. De ecologische afdrak van SAF/ Bio-kerosine is dus niet zo goed als gedacht;

Overwegende dat voor de correcte beoordeling van de geschatte daling van CO₂-emissies het zinvol is om te vergelijken met de algemene vastgelegde doelstelling voor België: de broeikasgasuitstoot dient gereduceerd te worden met -47% in 2030 (t.o.v. 2005). Vlaanderen streeft in haar Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 de doelstelling na om tegen 2030 zijn broeikasgasemissies in de ESR-sectoren te reduceren met 40% ten opzichte van 2005;

Overwegende dat de klimaatinspanningen van de industrie, elektriciteitsproductie, luchtvaart en de maritieme sector niet vallen onder de ESR-sectoren, maar op Europees niveau aangestuurd worden via het Europese emissiehandelssysteem. Toch bieden deze cijfers het juiste referentiekader voor inspanningen die andere sectoren dienen te leveren voor realisatie van dit engagement. Een uitgebreider onderzoek naar de impact van het effect van diverse exploitatiebeperkingen op het klimaat dient toegevoegd te worden aan dit rapport;

Overwegende dat het groeiscenario van de exploitant indruist tegen internationale klimaatdoelstellingen en de vereiste klimaatinspanningen om deze doelstellingen te behalen: de exploitant gaat geen engagement aan richting e-kerosine, waterstof noch elektrisch vliegen. Een stappenplan richting CO₂-neutraliteit moet door de exploitant ook voor de scope 3-emissies uitgewerkt worden, onder meer door een plafond op het aantal vluchten met privéjets, gezien de grote voetafdruk van dergelijke vluchten;

Overwegende dat de emissies van CO₂ bij de exploitatie van Brussels Airport belangrijk zijn te noemen. Het verder streven naar reducties is een belangrijk aandachtspunt. Dit wordt voor de emissies waarop Brussel Airport Company een invloed heeft (de scope 1 en scope 2 emissies) nagestreefd door de uitvoering van de strategie-roadmap 'Net Zero Carbon 2030'. Uit voorliggende aanvraag kan het gemeentebestuur van Kortenberg niet

afleiden hoeveel de totale CO₂-uitstoot van vertrekkende en landende vliegtuigen evenals de niet-CO₂ broeikasgasemissies bedraagt: aangezien niet alle noodzakelijke gegevens beschikbaar zijn voor een correcte en grondige beoordeling van de effecten op de discipline Klimaat, kan het onderdeel Klimaat bijgevolg niet gunstig beoordeeld worden. Het aandeel van het luchtverkeer in de klimaatschadelijke emissies moet worden teruggedrongen door exploitatiebeperkingen, zoals de uitfasering van vertrekkende nachtvluchten met 500 vluchten per jaar, tot een volledige stopzetting van vertrekkende nachtvluchten tegen 2034.

Veiligheid

Overwegende de reeds genomen risicobeperkende maatregelen inzake veiligheid;

Overwegende dat de huidige aanvraag niet leidt tot wijziging van het veiligheidsrisico kan worden geoordeeld dat de veiligheidsrisico's beperkt kunnen blijven tot een aanvaardbaar minimum. De exploitant dient wel rekening te houden met het verslag opgesteld door Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) dd. 10 juli 2009 en te voldoen aan alle bepalingen opgenomen in het verslag: BAC dient RESA- en EMAS-veiligheidsapparatuur te installeren aan het eind van baan 19. Deze aanbeveling werd opgelegd na het ongeval met de Kalitta op 25 mei 2008;

Het onderdeel Veiligheid kan bijgevolg gunstig beoordeeld worden, er zijn wel volgende bijzondere voorwaarden wenselijk:

- de exploitant dient RESA- en EMAS-veiligheidsapparatuur te installeren aan het eind van baan 19.

Onbepaalde duur

Overwegende dat de omgevingsvergunning wordt aangevraagd voor onbepaalde duur;

Overwegende dat conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet de vergunning voor onbepaalde duur geldt, tenzij conform tweede lid, in afwijking hiervan een beperkte termijn kan worden toegestaan;

Overwegende dat artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet stelt dat een omgevingsvergunning voor onbepaalde duur geldt, maar dat in een aantal - limitatief opgesomde gevallen - de bevoegde overheid toch kan beslissen om een omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk voor een bepaalde duur te verlenen. In deze gevallen kunnen de adviesinstanties en het adviserend schepencollege een standpunt innemen over deze duur. Als zij een standpunt innemen, zullen ze hun beoordeling van de duur moeten motiveren in hun advies;

Overwegende dat artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet luidt:

"De omgevingsvergunning geldt voor onbepaalde duur.

In afwijking van het eerste lid kan de bevoegde overheid een omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk voor een bepaalde duur verlenen in de volgende gevallen:

- 1° op verzoek van de vergunningsaanvrager;
- 2° voor projecten die uitsluitend tijdelijke inrichtingen of activiteiten omvatten, vermeld in artikel 5.2.1, § 2, tweede lid, van het DABM;
- 3° als de exploitatie betrekking heeft op een grondwaterwinning of een ontginning;
- 4° als een omgevingsvergunning op proef noodzakelijk is;
- 5° met het oog op de herlokalisatie van de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit die niet verenigbaar is met de ruimtelijke bestemming;
- 6° als met toepassing van artikel 4.4.4 of 4.4.23 van de VCRO een omgevingsvergunning voor bepaalde duur mogelijk wordt geacht voor een project dat in strijd is met een stedenbouwkundig voorschrift;
- 7° om rekening te kunnen houden met:

a) de localiseerbare gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven opgenomen in een voorafgaand aan de indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning definitief vastgesteld ruimtelijk structuurplan of ruimtelijk beleidsplan;

b) de stedenbouwkundige voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan;

8° voor constructies die door de aard ervan een tijdelijk karakter hebben;

9° voor veranderingen van de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit waarvoor de initiële omgevingsvergunning voor een bepaalde duur is verleend;

10° voor projecten die kleinhandelsactiviteiten omvatten en voor niet langer dan 12 maanden vergund worden in een bestaand, vergund of hoofdzakelijk vergund gebouw of in tijdelijke vergunde of van vergunning vrijgestelde constructies.

De vergunning van bepaalde duur die verleend wordt op basis van het tweede lid, 7°, a), wordt geacht voor onbepaalde duur te zijn verleend als bij het verstrijken van de duur van de vergunning de gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven niet zijn verankerd in een definitief vastgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan.

De Vlaamse Regering kan voor de toepassing van het tweede lid de minimale en maximale geldigheidsduur van de omgevingsvergunning vaststellen.";

Overwegende dat art. 32 van het besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning bepaalt dat:

"In de gevallen, vermeld in artikel 68, tweede lid, van het decreet van 25 april 2014, kan het advies van de adviesinstanties, vermeld in artikel 35, 37 of 38/1, of het adviserend schepencollege, voor hun bevoegdheid een gemotiveerd voorstel bevatten voor de duur van de omgevingsvergunning";

Overwegende dat het richtinggevend gedeelte van het RSV Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant met betrekking tot de "gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor de luchthaven Brussel-Nationaal" onder meer wat volgt bepaalt:

"2.1. Luchthaven als internationale poort (pagina 270)

In het RSV wordt de luchthaven van Zaventem beschouwd als een poort van Vlaanderen. De internationale luchthaven wordt rechtstreeks aangesloten op het internationaal netwerk van wegverbindingen en spoorverbindingen voor personen. De luchthaven activiteiten dienen beperkt te worden tot de huidige gewestplanbestemmingen.

Luchthaven als motor van het gebied (pagina 305)

De luchthavenregio is het meest dynamische knooppunt in het gebied en is een Vlaamse bevoegdheid. De provincie wenst echter actief betrokken te worden bij het ruimtelijk beleid voor de luchthaven.

De provincie stelt dat in de toekomst de economische ontwikkelingsmogelijkheden rond het luchthavengebied moeten worden open gehouden, zowel voor luchthavengebonden, als voor luchthavengerelateerde activiteiten.

Omwille van de congestieproblematiek op het noordoostelijke gedeelte van de ring en op de snelwegen in de nabijheid van Brussel, verdient de bereikbaarheid van de luchthaven de nodige aandacht. Op de luchthaven zullen twee openbaar vervoersknooppunten worden uitgebouwd. Het bestaande en te optimaliseren station onder de terminal dient zo uitgebouwd dat een aansluiting met verbindende HST-lijnen naar de omliggende internationale luchthavenregio's mogelijk wordt.

Daarnaast ijvert de provincie voor een OV knooppunt te Brucargo.

Voor de multimodale ontsluiting te verbeteren ijvert de provincie voor het voorzien van een vrachtterminal, aansluitend bij de zuidwestelijke ontwikkeling van BRUCARGO. Hierdoor wordt een snelle en gegarandeerde verbinding voor luchtvracht via het spoor met de omliggende luchthavens en de ruimere Europese regio mogelijk gemaakt.

Een bijzondere aandacht dient te gaan naar de geluidsproblematiek binnen de regio.";

Overwegende dat het RSV bepaalt dat er bijzondere aandacht dient te gaan naar de geluidsproblematiek binnen de regio. Deze geluidsproblematiek zal de komende jaren door wijzigingen op het vlak van de technieken met betrekking tot de luchthavenvloot en het gaan doorvoeren van de vooropgestelde wijzigingen aan het spreidingsplan tussen de gewesten, sterk evolueren. De geluidsproblematiek dient dan ook periodiek geactualiseerd en geëvalueerd te worden om aan het RSV te kunnen voldoen. Een beperking van de OMV in de tijd door het Vlaamse Gewest op basis van artikel 68, 7°, Omgevingsvergunningendecreet dringt zich om deze reden dan ook op;

Overwegende dat Kortenberg, op basis van het voorgaande, aandringt bij het Vlaamse Gewest op een toepassing van artikel 68, 7°, Omgevingsvergunningendecreet: de gemeente verzoekt het Vlaamse Gewest uitdrukkelijk om een vergunning voor onbepaalde duur te weigeren. De gemeente Kortenberg verzoekt BAC immers uitdrukkelijk om middels een nieuwe projectinhoudversie/wijzigingsverzoek de aanvraag om te zetten naar omgevingsvergunning voor bepaalde duur;

Overwegende dat de exploitatie van de luchthaven een aanzienlijke impact heeft op verschillende milieudisciplines, zoals ook blijkt uit de milieutechnische beoordeling van het dossier. Overwegende deze aanzienlijke impact, vindt de gemeente het onverantwoord om een eeuwigdurende vergunning te verlenen. In de toekomst is het plausibel dat er strengere beleidskaders komen. Die vigerende kaders zullen door vertaald moeten worden in de omgevingsvergunning. Daarnaast is het ook bijzonder moeilijk om de toekomstige organisatie van het luchtverkeer te bepalen;

Overwegende dat de aanvraag een voortzetting van de huidige activiteiten zonder ingrijpende wijzigingen aan de start- en landingsbanen betreft. Er wordt voorzien in het verder organisch meegroeien met de markt. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de evolutie de komende jaren (2032). Hiervoor is een toekomstscenario opgesteld als maximale invulling van de bestaande infrastructuur met de vandaag gangbare technieken en technologieën: 32 miljoen passagiers en 1 miljoen ton gevlogen vracht. Op basis van de huidige verwachtingen voor de volgende jaren worden deze aantallen (passagiers en vracht) mogelijks behaald in 2032. Men geeft zelf aan dat verschillende factoren/gebeurtenissen echter het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht sterk

Omgeving

kunnen beïnvloeden, waardoor van het jaartal 2032 kan afgeweken worden. Bovendien werd het toekomstscenario in het project-MER ten gevolge van voortschrijdend inzicht (nieuwe gegevens inzake vlootvernieuwing en markprognoses van maart 2023) aangepast t.o.v. het toekomstscenario opgenomen in het ontwerp-MER. Het eerder beschreven verwachte toekomstbeeld werd opgemaakt einde 2021/begin 2022 op basis van de op dat moment gekende vooruitzichten (informatie van november 2021). Op korte termijn werd het toekomstscenario aangepast omwille van voortschrijdend inzicht. Gezien men uitgaat van verwachtingen en gekende vooruitzichten op het moment, die in de toekomst zullen veranderen, is het geen goed idee om een vergunning te geven van onbepaalde duur. Aangezien het toekomstscenario bepaald werd tot 2032 en dit reeds op korte termijn veranderd is omwille van voortschrijdend inzicht, dient BAC een vergunning aan te vragen voor bepaalde duur;

Overwegende dat het milieueffectenrapport in het 'realistisch toekomstscenario' ook niet verder kijkt dan 2032. BAC stelt zich als doelstelling verder mee te groeien in lijn met de regionale en mondiale economische groeiprognoses. Ook het masterplan van BAC gaat uit van een verdere groei, en zal, wanneer de maximumcapaciteit van de bestaande infrastructuur is bereikt, ten gepaste tijde de nodige bijkomende vergunningen aanvragen. Het omzetten van de huidige projectinhoudversie naar een omgevingsvergunningsaanvraag van tijdelijke aard hypothekeert dus geenszins voorliggende projectaanvraag, aangezien BAC zelf erkent dat van het prognose jaartal 2032 kan afgeweken worden omwille van zeer diverse redenen en factoren;

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) 15 punten omvat 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. Punt 14 stelt als volgt: 'Omgevingsvergunning van bepaalde duur: de nieuwe omgevingsvergunning dient beperkt te worden in tijd voor een periode van 20 jaar met na 10 jaar een tussentijdse periodieke evaluatie en bijsturingsmoment';

Overwegende dat de beschikbare technieken en studies, evenals de Europese wetgeving het volgende decennium verder zullen evolueren,

Overwegende dat de impact van wijzigende beleids- en wetgevende maatregelen (zowel nationaal als Europees en mondiaal) het beoogde gunstig effect van de huidige engagementen van BAC sterk kunnen ondermijnen of wijzigen;

Overwegende dat de exploitant in het MER zelf rekent met een realistisch groeiscenario 2032 en nergens analyses ter beschikking stelt die verder in de tijd (na 2032) de effecten ten gevolge van de luchthavenexploitatie onderzoeken waardoor aannames zeer speculatief blijven. Desgevallend is een omgevingsvergunning van bepaalde duur de enige manier om binnen een aantal jaren op een meer oordeelkundige manier over de verdere uitbating van de luchthaven te beslissen;

Overwegende dat tot op heden de hogere overheden er nog steeds niet zijn in geslaagd om een gedragen lange termijnvisie op de luchthaven en de ruime omgeving te bewerkstelligen. In het verleden bleek eerder al dat de vorm van de geluidscontouren op een geheel andere wijze evolueerden dan voorzien in de prognoses omwille van het specifieke baan- en routegebruik (bijvoorbeeld door renovaties, afschaffing van de 'route Chabert',...). Het ontbreken van een lange termijnvisie of globaal samenwerkingsakkoord maakt het onmogelijk eenduidig te beoordelen wat de impact van een nieuwe omgevingsvergunning van onbepaalde duur zou zijn voor de omwonenden;

Overwegende dat deze eis niet opgelegd kan en mag worden via de bijzondere voorwaarden van een omgevingsvergunning is gemeente genoodzaakt een ongunstig advies af te leveren voor deze aanvraag. De bevoegde overheid kan wel conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet op verzoek van de aanvrager een vergunning verlenen voor beperkte termijn. De gemeente Kortenberg verzoekt BAC uitdrukkelijk om middels een nieuwe projectinhoudversie/wijzigingsverzoek de aanvraag om te zetten naar omgevingsvergunning voor bepaalde duur;

Uitfaseren vertrekkende nachtvluchten

Overwegende dat het Koninklijk Besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal (en het Ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal) het reglementaire kader voor de invoering van exploitatiebeperkingen bepaalt ter vermindering van de lawaaihinder veroorzaakt door het luchtverkeer op Brussels Airport, rekening houdend met de regels en procedures van de

richtlijn 2002/30/EG. Deze richtlijn 2002/30/EG werd intussen vervangen door EU-verordening 598/2014 van 16 april 2014, met inwerkingtreding vanaf 13 juni 2016;

Overwegende dat de slotcoördinator van de luchthaven (exclusieve bevoegdheid van de Federale Regering) per kalenderjaar hoogstens 16.000 nachtslots mag toewijzen, waarvan maximaal 5.000 slots voor vertrekkende nachtvluchten en overwegende dat de slotcoördinator van de luchthaven geen slots voor vertrekkende vluchten mag toekennen voor vertrek op vrijdagnacht tussen 01h en 06h en zaterdag- en zondagnacht tussen 00h tot 06h;

Overwegende dat diverse vliegbewegingen zijn vrijgesteld van slotcoördinatie: opstijgen en landen van vliegtuigen met aan boord leden van de Belgische Koninklijke Familie, van de Belgische regeringen, van buitenlandse Koninklijke families en staatshoofden en leiders van buitenlandse regeringen, presidenten en commissarissen van de Europese Unie met officiële zending; opstijgen en landen van vliegtuigen in het kader van militaire opdrachten; vluchten voor ILS-kalibratie wanneer er dringende operationele behoefte voor bestaat; opstijgen en landen van vliegtuigen voor opdrachten in geval van rampen of voor medische hulp zoals voor medische transplantaties; noodvluchten voor politiediensten; opzoekings- en reddingsvluchten; landingen uitgevoerd in geval van operationele uitwijking. Het daaropvolgende vertrek is ook vrijgesteld;

Overwegende dat voorliggende aanvraag geen melding maakt van de ruim 1.500 nachtelijke landingen die vermoedelijk in overtreding zijn (vertragingen, of omgekeerd bij vluchten die sneller dan verwacht toekomen) noch van de late terugkeer van vliegtuigen tijdens hun derde rotatie. Deze 1.500 dagslots die feitelijk 's nachts landen dragen ook bij aan de geluidshinder voor omwonenden. In de aanvraag wordt gesproken over 16.000 nachtslots, waarvan maximaal 5.000 voor opstijgende vliegtuigen. Een definitie van 16.000 nachtvluchten zou veel eerlijker zijn, omdat het dan gemakkelijker is om de naleving te controleren;

Overwegende dat dus bovenop de vliegbewegingen vrijgesteld van slotcoördinatie ook vluchten die geen nachtslot hebben gekregen en in de praktijk toch in de nachtperiode vertrekken of aankomen zorgen dat de reële cijfers en bijhorende geluidsbelasting significant hoger liggen dan deze gedefinieerd via de federale exploitatiebeperking;

Overwegende dat punt 1 in het minder hinderplan van de gemeente vooropstelt dat het uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten als exploitatiebeperking opgenomen moet worden. De vertrekkende nachtvluchten dienen geleidelijk te worden uitgefaseerd met 500 vluchten per jaar, met een volledige stopzetting tegen 2034. De WHO-richtlijnen om het vliegtuigeluid te beperken tot 45dB(A)Lden en 40 dB(A) Lnicht moeten daarbij een streefdoel blijven;

Overwegende dat deze eis niet opgelegd kan en mag worden via de bijzondere voorwaarden van de omgevingsvergunning aangezien volgens verordening nr. 793/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van verordening nr. 95/93/EG van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van 'slots' op communautaire luchthaven een 'slot' als volgt gedefinieerd is: "door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening". De gemeente Kortenberg levert daarom een ongunstig advies voor deze aanvraag en verzoekt de hogere overheid uitdrukkelijk om het uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten als exploitatiebeperking op te nemen: vertrekkende nachtvluchten dienen geleidelijk te worden uitgefaseerd met 500 vluchten per jaar, met een volledige stopzetting tegen 2034.

Versnelde invoering geluidsarme vliegtuigen

Overwegende dat volgende federale exploitatiebeperkingen van toepassing zijn ter vermindering van lawaaihinder: - QC beperking voor individuele vluchten: de maximale QC per vlucht is vastgesteld als volgt:

Periode	QC Opstijging	QC Landing
23h - 06h	8	8
06h - 07h	12	12
07h - 21h	48	24
21h - 23h	24	12

- Seizoensquota: beperking van de totale hoeveelheid QC per IATA Seizoen (het zomer- of winterseizoen zoals gedefinieerd door de International Air Transport Association - IATA) voor alle vertrekkende vliegtuigen tussen 23h en 06h. Deze limieten werden oorspronkelijk vastgesteld voor het zomerseizoen 2004 (31 weken) op 49.000 en 33.600 voor het winterseizoen 2004/2005 (21 weken). De vastgestelde geluidsquota per seizoen zijn echter ook

Omgeving

van toepassing op de latere winter- en zomerseizoenen met in acht name van de IATA-regels betreffende de lengte van de seizoenen, volgens de welke de toegestane seizoensquota verhoudingsgewijs aangepast worden; - Het verbod op het gebruik van marginaal conforme toestellen tijdens de nacht (23h-06h). Marginaal conforme toestellen zijn hierbij gedefinieerd als toestellen die minder dan 5 dB cumulatieve marge hebben ten opzichte van de ICAO19 hoofdstuk 3 limieten; - Daarnaast geldt sinds april 2002 een volledige verbanning van de zogenaamde hoofdstuk 2-vliegtuigen op Brussels Airport, een gevolg van de uitvoering van de Europese richtlijn 92/14/EG die een geleidelijke afbouw van het gebruik van deze toestellen op luchthavens in de Europese Unie oplegde tussen 1995 en 2002;

Overwegende dat aeronatische vergoedingen ook de penalisatie voor QC-inbreuken in rekening brengen;

Overwegende dat via de bijzondere vergunningsvoorwaarden van de huidige vergunning voorzien is dat de uitbater van de luchthaven trimestrieel een gedetailleerd overzicht van alle vliegbewegingen met vermelding van dag, uur, landing of opstijging, type toestel, QC, bestemming, gebruikte baan en gevolgde SID, evenals de radartracks tot een hoogte van minstens 5000 voet per dag en per nacht en de gedetailleerde geluidsmetingen die de uitbater zelf uitvoerde, zal overmaken aan de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant, en ter inzage leggen op de inrichting voor al wie er om vraagt;

Overwegende dat punt 2 in het minder hinderplan van de gemeente vooropstelt dat de verdere, versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen noodzakelijk is: 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 lawaaiërigste vliegtuigen moet hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden. De normering voor landende en vertrekkende vliegtuigen (uitgedrukt in QC) dient in lijn met de best beschikbare technologie geactualiseerd te worden, waardoor vliegtuigmaatschappijen hun meest stille toestellen inzetten op de luchthaven van Zaventem zonder hun exploitatie te beperken. Hoewel de QC beperking voor individuele vluchten een bevoegdheid is die exclusief is weggelegd voor de Federale overheid, kan de gemeente voor de beoordeling van voorliggend dossier niet voorbijgaan aan de realiteit dat de QC beperkingen medebepalend zijn voor de geluidshinder veroorzaakt door vertrekkende en landende vliegtuigen. Om het aantal gehinderden significant te doen verminderen ten opzichte van het referentiejaar 2019 en het aantal overschrijdingen van de frequentie contouren voor alle geluidsniveaus boven de WHO waarden te doen dalen, is een aangepaste normering noodzakelijk;

Overwegende dat het ontbreken van een reglementair kader m.b.t. het uitfaseren van de nachtvluchten in combinatie met het uitblijven van een verlaging van de QC-waarden en het baangebruik BAC de opportuniteit biedt om zich hierachter te schuilen, en in het MER te refereren naar de reglementaire vereisten van het 'licentie-KB', waarbij in verschillende artikels voorwaarden met betrekking tot de schaal en omvang zijn opgenomen. Specifiek voor deze aanvraag wordt herhaald dat de keuze van vluchtroutes en de verdeling van het baangebruik vastgelegd wordt door middel van federale regelgeving. BAC besluit daarom dat in kader van voorliggende aanvraag derhalve geen alternatieven terzake naar voren worden gebracht;

Overwegende dat een verdere, versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen noodzakelijk is dient de vergunningverlener via bijzondere vergunningsvoorwaarden strikte exploitatiebeperkingen te hanteren, evenals een verlaging van de QC-waarden uit te werken met de Federale overheid uitgaand van de WHO-normen om de gezondheidseffecten door geluids- en luchtmissies terug te dringen tot een aanvaardbaar niveau. Zonder aangepast beleidskader waarbij de QC geluidsniveaus verder worden verlaagd in lijn met de WHO normen levert de gemeente Kortenberg een ongunstig advies betreft voorliggend dossier OMV 2022106386 215.

Baangebruik en vliegroutes

Overwegende dat de federale autoriteit een systeem voor preferentieel baangebruik (PRS) heeft bepaald. Dit systeem legt de door de luchtverkeersleiding te gebruiken banen vast. Onder bepaalde omstandigheden wordt afgeweken van het PRS-schema en worden niet-preferentiële banen in gebruik genomen in functie van de veiligheid van het vliegverkeer (bijvoorbeeld te sterke rugwind (tailwind) of zijwind (crosswind) (inclusief windstoten)). Baanwijziging is niet mogelijk tijdens de piekmomenten en starten daarom twee uur vooraleer de windcondities dit vereisen;

Overwegende dat in normale omstandigheden op de luchthaven Brussel-Nationaal een capaciteit van 74 gecoördineerde bewegingen per uur (landen of opstijgen) gehanteerd wordt;

Overwegende dat de principes inzake baangebruik en vliegroutes zoals deze momenteel in voege zijn niet gewijzigd worden. De richtlijnen zoals ze nu van toepassing zijn (preferentieel baangebruikschaema opgelegd door de Federale Overheid) werden toegepast bij de analyse van het toekomstscenario;

Omgeving

Overwegende dat de invoering van operationele procedures ter bestrijding van lawaai (baangebruik, vliegprocedures, vliegen 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) valt onder de bevoegdheid van de Federale Regering. BAC onderzoekt derhalve geen exploitatiealternatieven. Nochtans zou de impact van wijzigingen op de geluidscontouren en –belasting hiervan wel degelijk dienen te worden onderzocht in het kader van deze aanvraag gezien de grote impact op de hinder voor omwonenden van de luchthaven;

Overwegende dat de Vlaamse regering het gelijkheidsbeginsel moet hanteren ten aanzien van omwonenden van de luchthaven van Zaventem, maar dat het principe van "spreiding" niet van toepassing is in voorliggende aanvraag. Elk gebruik van kruisende banen (01/19) leidt namelijk tot een sterke vermindering van het aantal beheersbare bewegingen per uur. Enkel het gebruik van de parallelle en onafhankelijke banen (25R/25L) laat toe om de minimale operationele capaciteit zoals opgelegd te handhaven;

Overwegende het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 11 augustus 1999 (pagina 30.002 tot 30.004), betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, en in werking getreden op 1 januari 2000. De Brusselse geluidsnorm is een regelgevend systeem voor het meten van geluid op grondniveau door overvluchten en laat het toe om vliegtuigen te sanctioneren die de vastgestelde grenswaarden overschrijden wanneer ze over Brussels grondgebied vliegen;

Overwegende dat het Vlaams Gewest geen geluidsnormen heeft aangenomen specifiek voor vliegtuigen die over het eigen grondgebied vliegen;

Overwegende dat door het uitblijven van geluidsnormen voor het Vlaams Gewest het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie regelmatig wordt betwist; doch tot op heden is de wettelijkheid van de Brusselse geluidsnormen nooit met succes aangevochten voor de rechtbank;

Overwegende dat het invoeren van stillere vliegtuigen de gemiddelde L_{den} -waarde zou verminderen, maar door de stijging van het aantal absolute vliegbewegingen leiden deze eveneens tot een hogere frequentie van overvluchten met bijhorende hinder voor de omwonenden;

Overwegende dat wijzigende beleids- en wetgevende maatregelen (op elk niveau) de resultaten van de analyse in voorliggend MER sterk kunnen ondermijnen: vermits BAC niet aan zet is blijven de aannames over het effect van geluid ten gevolge van baangebruik en vliegroutes zeer speculatief. De gemeente Kortenberg heeft in het verleden reeds meermaals bij de verschillende bevoegde kabinetten aangedrongen op maatregelen om de leefbaarheid op het grondgebied van Kortenberg te beschermen, rekening houdend met de economische belangen van de luchthaven Brussel-Nationaal. Het laatste schrijven aan de Vlaamse en Federale regering dateert van januari 2023, in navolging van de goedkeuring van het geactualiseerde minder hinder plan door de gemeenteraad op 12 september 2022. Het systeem voor preferentieel baangebruik (PRS) werd niet gehervalueerd, noch werden QC-normen of het reglementaire kader voor de invoering van exploitatiebeperkingen aangepast. Overwegende dat tot op heden de hogere overheden er nog steeds niet zijn in geslaagd om een gedragen lange termijnvisie op de luchthaven en de ruime omgeving te bewerkstelligen. In het verleden bleek eerder al dat de vorm van de geluidscontouren op een geheel andere wijze evolueerden dan voorzien in de prognoses omwille van het specifieke baan- en routegebruik (bijvoorbeeld door renovaties, afschaffing van de 'route Chabert',...). Het ontbreken van een lange termijnvisie of globaal samenwerkingsakkoord maakt het onmogelijk eenduidig te beoordelen wat de impact van een nieuwe omgevingsvergunning zou zijn voor de omwonenden.
Overwegende bovenstaande opmerkingen levert de gemeente Kortenberg een ongunstig advies af: de gemeente dient de leefbaarheid in de gemeente te beschermen. Voorliggende aanvraag OMV_2022106386_215 gaat voorbij aan de realiteit dat de leefbaarheid van de zone rond de luchthaven alleen gewaarborgd kan worden wanneer ingezet wordt op de aanpassing van het wetgevend kader in combinatie met de invoering van exploitatiebeperkingen voor vertrekkende nachtvluchten.

Diabolotoeslag

Overwegende dat naast socio-demografische gegevens (woonplaats, leeftijd, inkomen) vooral de tripkost voor zowel auto- als treingebruikers de belangrijkste parameter is in de vervoerswijze keuze: deze is bijna dubbel zo belangrijk als de triptijd en parkeerkost. De Diabolotoeslag maakt mee deel uit van die totale tripkost en is dus een aspect dat meespeelt in de vervoerswijze keuze van de reizigers, omgekeerd geldt dus evenzeer dat de eventuele afschaffing ervan een positieve impact kan hebben voor het versneld bereiken van de geambieerde modal shift;

Overwegende dat de afspraken omtrent de Diabolotoeslag tussen de Federale overheid en de private partner lopen tot 2046; ver voorbij de in voorliggend MER gehanteerde planhorizon van 2032;

Overwegende dat de keuzes omtrent deze toeslag buiten de bevoegdheid van de aanvrager (BAC) vallen en ook buiten die van de vergunningverlener (Vlaamse regering);

Overwegende dat het minder hinderplan van Kortenberg voor de nationale luchthaven Zaventem (laatste versie dd. 12 september 2022) 15 punten omvat 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. Punt 6 luidt als volgt: 'Uitwerking van een performant openbaar vervoer netwerk: maximaal inzetten op de uitbouw van en het aansluiten op het openbaar vervoernetwerk en afschaffing van de diabolotaks.' Op het ogenblik van het schrijven van dit advies is het Sustainable Airport Mobility Plan nog in opmaak. 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. Het Sustainable Airport Mobility Plan moet mee opgenomen worden in het MER. Om de scenario's met modal shift te bewerkstelligen is het sterk aanbevolen om de acties uit het Sustainable Airport Mobility Plan zo snel mogelijk te implementeren en op te leggen als bijzondere voorwaarden voor de vergunning. Het afschaffen van de Diabolotoeslag kan dan een flankerende maatregel zijn voor het versneld bereiken van de geambieerde modal shift;

Overwegende dat Kortenberg een ongunstig advies geeft voor de discipline Mobiliteit uit voorliggend project-MER: de garanties op de geambieerde modal shift (max 50% auto/taxi) zijn te weinig belicht. Daarnaast dringt de gemeente aan op maatregelen om de Diabolotoeslag af te schaffen. De verkeersafwikkeling rond de luchthaven blijft een heikel punt: er is bijzonder veel ruimte voor verbetering, bijvoorbeeld wat betreft de organisatie van openbaar vervoer buiten de klassieke werkuren evenals het aanpakken van de verzadigingsgraad op het hogere wegennet. Overwegende dat de keuzes omtrent deze toeslag buiten de bevoegdheid van de vergunningverlener vallen, is het gemeentebestuur van Kortenberg genoodzaakt om een ongunstig advies aan te leveren voor voorliggende aanvraag OMV_2022106386_215.

Bijzondere milieuvoorwaarden

Bovenop bovenstaande opmerkingen en adviezen dienen in de af te leveren omgevingsvergunning minimaal ook volgende bijkomende bijzondere milieuvoorwaarden opgelegd te worden:

- BAC verbindt zich via de aanvraag niet tot enige bijdrage aan het isolatiefonds waarvan reeds sprake was in het (ontwerp) Geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Het Fonds voor de Beperking van de Overlast in de Omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FANVA) werd opgericht bij artikel 232 van de wet van 12 augustus 2000 betreffende de sociale, budgettaire en diverse voorzieningen. Dit fonds werd opgenomen in rubriek "33-4 Communicatie en Infrastructuur" in de tabel die was gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 tot oprichting van de begrotingsfondsen. Het saldo van de beschikbare middelen anno 2009 was "nihil". Volgens de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal zijn er tot op heden nog steeds geen activiteiten geregistreerd. Nochtans vallen kosten door toeslagen voor geluidsisolatie van bestaande woningen onder de uitgaven van dit fonds. Een onderzoek naar de invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen is bijgevolg wenselijk en noodzakelijk: BAC dient middels bijdrage aan dit fonds mee de kosten verbonden aan de akoestische isolatie van woningen gelegen binnen de contouren van 40 dB (WHO richtlijnen nacht) mogelijk te maken (vrijwillige deelname voor particulieren). Sinds 1 januari 2004 is het beheer van dit isolatiefonds en de uitvoering van het isolatieprogramma uit handen genomen van de overheidsinstelling ADEME en werd toevertrouwd aan de luchthavenuitbater zelf. De vergunningverlenende overheid dient te de benutting van het Fonds ten voordele van akoestische isolatie op te leggen als last in natura via de voorschriften van de vergunning;
- BAC verbindt zich via de aanvraag evenmin tot enige bijdrage of compensatie voor de gezondheidseffecten en -kosten ten gevolge van fijn- en ultrafijnstof, stikstofoxiden, ... Nochtans stelt BAC veel belang te hechten aan de luchtemissies van de vliegtuigen. Bij de berekening van de LTO vergoeding tot 1 april 2023 was er hierbij geen differentiatie. Sinds 1 april 2023 werd een bijkomende differentiatiefactor ingevoerd voor NO_x uitstoot. Voor elke aankomende en vertrekkende vlucht is een NO_x bijdrage berekend en toegevoegd aan het LTO-vergoeding. Naar analogie van het isolatiefonds wenst het gemeentebestuur van Kortenberg dat de vergunningverlenende overheid ook hier een systeem van heffing uitwerkt middels een fonds. Hiermee zou het budget voor het voeren van een volksgezondheidskundig onderzoek door een onafhankelijke wetenschappelijke instelling gevoelig

Omgeving

verhoogd kunnen worden. De vergunningverlenende overheid verplicht de exploitant tot een compensatie voor de NO_x uitstoot middels een last in natura;

Besluit

Artikel 1: Het college van burgemeester en schepenen geeft een ongunstig advies voor het dossier OMV_2022106386_215, voor de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company te Luchthaven Brussel Nationaal 1C, 1930 Zaventem.

Artikel 2: Het advies met bijlagen is raadpleegbaar in het omgevingsloket.

Namens het schepencollege

Roeland Maes
wnd. algemeen directeur

Alexandra Thienpont
burgemeester