



Gemeente of Welzijnshuis nodig?
Maak een afspraak! Scan de QR-code
of surf naar [kortenbergh.be/afspraak-maken](https://www.kortenbergh.be/afspraak-maken)

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

uw kenmerk
PR-MER 3448

ons kenmerk
OMG/LVO/2024/637.62

datum
10-01-2024

contactpersoon
Liesbeth Vanobbergen
Dieter Hendrickx

telefoon
02 755 30 70

e-mail
milieu@kortenbergh.be

Adviesvraag inzake ontwerp-MER (PR-MER 3448) - Hernieuwing milieuvergunning rubriek 57 Brussels Airport Company

Geachte mevrouw De Cat,

Het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Kortenberg heeft op 11 december 2023 via het Omgevingsloket een adviesvraag inzake het dossier PR-MER 3448 – hernieuwing milieuvergunning rubriek 57 activiteiten Brussels Airport Company, ontvangen. Het advies dient digitaal bezorgd te worden aan de dossierbehandelaar en dit ten laatste binnen dertig dagen na de ontvangst van dit verzoek om adviesverlening (ten laatste 10 januari 2024).

Voor dit dossier werd per mail op 23 maart 2022 een eerste advies 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 2^{de} 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 2^{de} scopingadvies opgemaakt.

Vervolgens heeft Brussel Airport Company de aanvraag voor de hernieuwing van haar (omgevings)vergunning met een nog niet goedgekeurd MER (PR3448) succesvol 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 de aanvraag van deze omgevingsvergunning: experts gaven toelichting en antwoorden op vragen over de vergunning en het milieueffectrapport (MER).

In 2007 heeft de gemeenteraad voor het eerst over alle partijgrenzen heen een minder hinderplan voor de nationale luchthaven van Zaventem opgesteld. Dit minder hinderplan is intussen al 4 maal geactualiseerd en de laatste versie dateert van 12 september 2022. Het plan omvat 15 punten die de gemeente Kortenberg bepalend vindt om de leefbaarheid in de gemeente te beschermen met respect voor de belangrijke economische leefbaarheid en tewerkstellingsfunctie van de nationale luchthaven. De verschillende hoofdstukken van het ontwerp-MER zullen daarom afgetoetst worden aan het minder hinderplan. Daarenboven heeft de gemeente verschillende opmerkingen op het project-MER en de disciplines behandeld in het project-MER. Het College van Burgemeester en Schepenen (CBS) van de

gemeente Kortenberg geeft een ongunstig advies op voorliggend project-MER. Ook deze opmerkingen worden hieronder discipline per discipline besproken en beschreven.

Projectvoornemen en globale scope van de MER

Het project heeft tot doel om de exploitatie van een luchthaven te verzekeren en dit met een omvang horend bij een grootschalige, (inter)nationale luchthaven, waarbij een zekere capaciteit aan vluchtbewegingen dient gewaarborgd te worden. 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.

Naast de elementen die verband houden met hogervermelde milieuvergunning, maken ook de volgende elementen (in hoofdzaak airside elementen) deel uit van de scope van het project-MER:

- Activiteiten luchtzijde: onderhoudsactiviteiten aan het terrein, grondafhandeling (catering, bagageafhandeling, ...), en brandstofverdeling vliegtuigen en voertuigen (airside);
- Installaties luchtzijde: onderstations / noodstroominstallaties, proefdraaizone, waterzuiveringsinstallatie, mobiele tankstations en CNG tankstation;
- Infrastructuur luchtzijde (uitbating): uitbating terminalgebouwen (verwarming, opslag, afvalwater, ...) en vliegtuigstandplaatsen (aprons)
- Verkeersgeneratie: personenverkeer luchthaven (personeel / passagiers/bezoekers) en vrachtverkeer
- Installaties landzijde: stookinstallatie gebouw 16 en stookinstallaties Brucargo (gebouw 702).

Deze elementen/activiteiten zijn vergund in afzonderlijke milieu- of omgevingsvergunningen, (zoals ook rubriek 57 is vergund in een afzonderlijke milieuvergunning) en soms op naam van derden. Echter zijn deze elementen sterk verbonden met de kernactiviteit in de vergunde rubriek 57, namelijk het landen en opstijgen van vliegtuigen en worden de effecten ervan mee beoordeeld in dit project MER. Het projectgebied van voorliggend MER is dus ruimer dan de contour van de feitelijke hernieuwingsaanvraag (OMV_2022106386_215).

Inleiding

Voor de MER studie wordt 2019 gebruikt als representatief referentiejaar. Dit betekent dat voor de disciplines met betrekking tot mobiliteit en de hieraan gerelateerde lucht- en geluidsemissies er gekeken wordt naar dit representatief referentiejaar. In de discipline mobiliteit wordt er hiervoor ook beroep gedaan op de beschikbare data in het Regionaal Verkeersmodel, waarbij de situatie 2017 het best aansluit bij dit referentiejaar en dus hiervoor gebruikt wordt. In 2019 werden 26,4 miljoen passagiers vervoerd en 667.000 ton vracht, verspreid over meer dan 70 luchtvaartmaatschappijen. De vliegbewegingen komen niet gelijk gespreid over de dag, voor. Er is een piek in de ochtend en één in de avond.

In het realistisch toekomstscenario (2032) wordt uitgegaan van een situatie met 32 miljoen passagiers per jaar en 1 miljoen ton gevlogen cargo per jaar. Op vlak van werknemers verwacht men een groei van ca. 24.000 werknemers naar bijna 30.000 werknemers in 2032. Omwille van de inzet van grotere vliegtuigen en betere benutting is de verwachte groei van het aantal vluchten, van 234.000 vliegbewegingen per jaar naar 240.000 per jaar in 2032, lager dan de groei van het aantal passagiers en de groei van de hoeveelheid cargo. Dit met de aanname dat de verhouding transit versus niet-transitpassagiers gelijk blijft.

De uitbreiding van de hoofdterminal binnen het bestaande luchthavendomein en de uitbreiding van de intermodale Hub (IMH), zoals opgenomen in de scope van dit MER maken tevens deel uit van een groter voornemen.

Intermodale hub (IMH)

De IMH heeft als doel om alle huidige en toekomstige transportmiddelen van de landzijde (auto, trein, tram, bus, taxi, shuttle en fiets) te connecteren op een gecentraliseerde locatie die de luchthaventerminal, het ABD, de huidige real estate zone (Sheraton, Gateway en Passport) en de andere luchthavenbedrijven rechtstreeks bedient, maar ook onrechtstreeks de interconnectiviteit van de regio. De IMH bestaat uit verticale circulatiesystemen zoals roltrappen, trappen en liften. Het is een kritisch element dat zowel passagiers, medewerkers als commerciële ontwikkelingen samenbrengt.

Uitbreiding terminal

Het huidige terminalgebouw (vertrek- en aankomsthal) zal nog voldoende capaciteit hebben om aan de check-in noden te voldoen tot 2030. Omwille van de fysieke beperkingen van het terminalgebouw, zal er echter vanaf 2030 bijkomende check-in capaciteit en doorstromingsruimte nodig zijn.

Voor dit project zullen in latere fase ook nog vergunningsaanvragen (en eventuele milieueffectenonderzoeken) volgen. Deze ontwikkeling heeft echter ook een verkeersgenererend karakter, waardoor het wel van belang is om de mogelijke toekomstige cumulatieve effecten (mobiliteit en afgeleide effectgroepen zoals lucht en geluid), ten aanzien van de

voortzetting van de activiteiten van Brussels Airport, in beeld te brengen. In kader van dit MER wordt deze ontwikkeling dan ook opgenomen in een scenario, waartegen de impact van de luchthavenactiviteiten ook zal beoordeeld worden.

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.

Nochtans heeft het plafonneren en/of afbouwen van (vertrekkende) (nacht)vluchten, het beperken van de operationele openstellingen, en/of het beter spreiden van het aantal vliegbewegingen per uur verhoudingsgewijs een groot positief effect op klimaat, milieu en geluid. In het MER geeft men bij verschillende disciplines aan dat exploitatiebeperkingen significante effecten kunnen hebben. Bovendien wijzen de resultaten van de impactanalyse van vliegbepalingen voor Brussels Airport, uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven, uit dat een zogenaamde 'krimp' bij het invoeren van een vliegbepaling -gezien de schaarste op de arbeidsmarkt in hoofdzaak- betekent dat met name de verwachte bijkomende jobs niet gecreëerd zouden worden tegen 2032. Uit het rapport Impactanalyse van vliegbepalingen voor Brussels Airport opgesteld door Transport en Mobility Leuven dd.17/11/2023 blijkt dat door het verbieden van nachtvluchten het aantal banen op korte termijn met 8% zal dalen, maar dat de impact op lange termijn op de directe en indirecte werkgelegenheid klein is: -0.1 tot -0.2 % van de totale tewerkstelling.

In het MER dient de aanvrager dus wel degelijk rekening te houden met de uitwerking van uitvoerings- of inrichtingsalternatieven of er dient minstens verduidelijkt te worden waarom deze alternatieven niet meegenomen worden als mogelijke ontwikkelingsscenario's, rekening houdend met de belangrijke economische leefbaarheid en tewerkstellingsfunctie van de nationale luchthaven. **Nadere analyse over de mogelijke economische impact (eventuele (ticket)schaarste, hogere consumentenprijzen voor cargo met en zonder tijdsgevoeligheid, wegvallen transitpassagiers, (in)directe tewerkstelling, ...) t.g.v. het invoeren van exploitatiebeperkingen en/of spreiding van de vliegbewegingen met het bijhorende effect daarvan op klimaat, milieu en geluid door het afbouwen van het aantal (nacht)vluchten/ een nachtverbod ontbreekt in voorliggend ontwerp-MER en dient als uitvoeringsalternatief onderzocht en opgenomen te worden in het MER.**

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

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

- 1) Beschrijving van de bestaande toestand van de omgeving zonder luchthavenactiviteit = (huidige) referentietoestand. (BAC_0-0-0-0)
- 2) Effectenanalyse en beoordeling van de huidige luchthavenactiviteiten (representatief jaar 2019) ten opzichte van de huidige referentietoestand. Dit komt dus overeen met de beoordeling van de impact van de hervergunning van de huidige activiteiten. (BAC_0-1-0-0)
- 3) Effectenanalyse van het toekomstscenario 2032 van de luchthavenactiviteiten (incl. kleinere aanpassingen, realisatie aanpassing hoofdterminal en intermodale Hub), met beoordeling tegenover de huidige referentietoestand. Dit komt overeen met de beoordeling van de impact van de toekomstige werking van de luchthaven, ten opzichte van een (theoretische) situatie alsof de infrastructuur in de omgeving niet mee zou groeien. Deze analyse is te beschouwen als de worst-case-situatie. (BAC_0-3-0-0)
- 4) Een beschrijving van de toekomstige referentietoestand 2030 (ontwikkelingsscenario) zonder luchthavenactiviteiten. (BAC_1-0-0-0)
- 5) Effectenanalyse van het toekomstscenario 2032 met beoordeling tegenover de toekomstige referentietoestand 2030 (ontwikkelingsscenario) (BAC_1-3-0-0) en scenario's inzake modal shift en ontwikkeling ABD-project (BAC_1-3-1-0 en BAC_1-3-1-1).

Toetsing aan minder hinderplan

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

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

*Punt 13: Plafond vliegbewegingen: Behoud van het huidige maximum van 74 vliegbewegingen per uur voor de piekperiodes en een plafond van het totaal aantal vliegbewegingen per jaar van 250.000. Uit de prognose van BAC wordt uitgegaan van 240.000 vliegbewegingen per jaar in 2032. Hiermee wordt de kaap van 250.000 vliegbewegingen niet overschreden. **Gezien de geplande werken erop gericht zijn om de huidige infrastructuur optimaal te gebruiken, is het belangrijk om ook de maximum van aantal vliegbewegingen per uur te kennen na de optimalisatiewerken.***

Mobiliteit

Op p.5-29 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 worden ca. 60.000 enquêtes afgenomen. Een respons van 60.000 antwoorden op 26,4 miljoen passagiers op jaarbasis stemt overeen met een (statistische) foutmarge van minder dan 1% met een betrouwbaarheid van 99% volgens het MER.

Nochtans, wanneer men het aantal inwoners volgens Statbel vergelijkt (in 2019 telde de gemeente Zaventem 36.408 inwoners) met het aantal passagiers te voet (49.440 passagiers te voet) lijken deze brongegevens niet erg betrouwbaar. Op jaarbasis vertaalt zich dat als volgt: in 2019 zouden 1,7 miljoen passagiers op een ander manier (fiets/te voet) naar de luchthaven komen. Dit lijkt bijgevolg 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.

Door de geplande groei tegen 2032 zou de totale verkeersgeneratie (auto's en zwaar verkeer samen) tijdens de spitsuren 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, zal dat in de toekomst net geen 10% zijn. De absolute vrachtintensiteiten, en de impact hiervan voor de N2 wordt niet besproken in het MER. 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.

Op macroniveau heeft dit luchthavenverkeer weinig tot geen merkbare impact. 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).

De impact van het bijkomende verkeer in de toekomst op de doorstroming van het verkeer (o.a. op E40) wordt steeds relatief beoordeeld t.o.v. de referentiesituatie, maar nooit absoluut beoordeeld. Zo wordt er dus telkens geconcludeerd dat de relatieve toename van verkeer zeer beperkt is of verwaarloosbaar in vergelijking met de huidige verkeersdrukten 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.

Voorliggend ontwerp-MER voorspelt op meso- en microniveau daarentegen wel een toename van het verkeer en het gebruik van het onderliggend wegennet 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.

De N2 is vandaag reeds verzadigd en doorkruist het centrum van Kortenberg. 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.

Brussels Airport wil tegen 2040 een modal shift behalen van maximum 50% auto- en taxiverplaatsingen voor passagiers en werknemers samen. Brussels Airport werkt hiervoor aan een Sustainable Airport Mobility Plan (mobiliteitsplan) dat klaar zou moeten zijn in 2023. Het mobiliteitsplan is momenteel in opmaak en maakt geen deel uit van voorliggende aanvraag en ontwerp-MER. Het Sustainable Airport Mobility Plan moet mee opgenomen worden in het MER. De geambieerde modal shift doet de verkeersgeneratie naar verwachting sterker 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.

Zoals hierboven vermeld is het Sustainable Airport Mobility Plan momenteel nog in opmaak: 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.

Kortenberg ondervindt nu reeds sterke hinder 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."* Een diepgaandere analyse over de impact van het luchthavenverkeer op verkeersdoorstroming via de N2 in Kortenberg is nodig. 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.

Om de toekomstig verwachte reizigers- en personeelstoename op te vangen zet de luchthaven zowel in op modal shift als op een (beperkte) verhoging van het eigen parkeeraanbod onder de vorm van een nieuwe parkeergebouw (P30) tegen 2025. 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. Daarnaast geeft men aan indien dit extra parkeeraanbod er niet komen, zal het huidige eigen parkingaanbod vermoedelijk niet volstaan om de toekomstig verwachte toename van de parkeerbehoefte van reizigers en personeel te kunnen opvangen. Gelet op het reeds groeiende aanbod aan luchthavenparkings op de private markt is de kans zeer groot dat deze leemte zichzelf opvult. In het geval de private markt niet volgt met de toegenomen vraag, hangt de impact in sterke mate af 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.

Tevens merkt het college op dat aan omliggende gemeenten 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, moet gezocht worden naar bijkomende buffercapaciteit. 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.

Tot slot wordt in de onderzochte scenario's met een duurzame modal shift ook een toename van de hoeveelheid openbaar vervoergebruikers 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?

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. Het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Kortenberg merkt op dat inzake mobiliteit, en dan met name wat betreft het aanbod aan directe internationale spoorwegverbindingen via de luchthaven Brussel-Nationaal, wel degelijk 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. Kanttekening die Kortenberg daarbij wenst te maken: in het MER is er sprake van lijn 651. Dit klopt niet: deze lijn wordt afgeschaft en vervangen ikv basisbereikbaarheid door lijn 91 vanaf januari 2024.

In het MER bij de discipline mobiliteit wordt slechts één milderende maatregel 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 vindt de gemeente onvoldoende om de effecten te milderen.

Toetsing aan minder hinderplan

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

Op het ogenblik van het schrijven van dit advies is het Sustainable Airport Mobility Plan nog in opmaak. De grote lijnen worden uitgeschreven in het ontwerp-MER, maar het uitgewerkte plan is nog niet gekend. De juistheid van de conclusies uit het mobiliteitsonderzoek zijn sterk afhankelijk van de realisatie van toekomstplannen van de hogere overheden m.b.t. verkeersinfrastructuur, vervoersmaatschappijen,...

Dit is een belangrijke kanttekening die de conclusies uit het onderzoek sterk kunnen ondermijnen. 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.

Geluid

Voor de luchthavenexploitatie dient er rekening gehouden te worden met het luchtgeluid, 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.

Voor de evaluatie en de beoordeling van het bestaande en geplande luchtverkeersgeluid van de luchthaven wordt gebruik gemaakt van modelberekeningen door To70. De resultaten van het bestaand meetnet rondom de luchthaven worden eveneens meegenomen. Daarnaast worden niet alleen geluid ten gevolge van landen en stijgen bepaald, maar ook het geluid door taxiën, reverse thrust, warmdraaien, auxiliary power units (APU)/ground power units (GPU), proefdraaien en grondoperaties voor de veiligheid van het vliegverkeer, meegenomen in de analyse.

Er is 1 meetpost gelegen op het grondgebied van Kortenberg in het verlengde van de baan 25L.

Gezien de ligging van de luchthaven vlakbij woonkernen zoals Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel en Kortenberg zorgt de exploitatie van de luchthaven zeker voor een effect op het omgevingsgeluid. 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 immisiepunt 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.

In 2032 wordt een lichte toename van landingen op 25L en 25R verwacht, maar de geluidsbelasting blijft gelijk door de verandering in de vlootsamenstelling en de wijze van 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.

De WHO richtlijnen omvatten maatregelen om de geluidsbelasting door vliegtuigen te beperken. Voorbeelden zijn bvb het verbieden dat mensen binnen het gebied met de grenswaarden gaan wonen, openen/sluiten van banen, wijzigen van vliegpaden, en het isoleren van woningen,... Het ontwerp-MER waarschuwt voor de gevolgen van het strikt overnemen van de WHO richtlijnen om het vliegtuiggeluid te beperken tot 45 dB(A) Lden en 40 dB(A) Lnight. Deze richtlijnen kunnen verre gaande gevolgen hebben voor de luchthaven en de omwonenden. Om deze geluidsnormen te halen moeten drastische maatregelen genomen worden om de geluidbelasting te verminderen, of duizenden woningen en andere geluidgevoelige gebouwen moeten aan hun bestemming onttrokken worden. Het opleggen van exploitatiebeperkingen zou de doelstellingen zoals opgenomen in het licentie-KB hypothekeren gezien er voldoende capaciteit moet verzekerd worden. Operationele maatregelen voor het beperken van geluidshinder vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de Federale Regering en worden niet behandeld in dit ontwerp-MER. Het ontwerp-MER stelt dat exploitatiebeperkingen significante effecten kunnen hebben op de geluidbelasting, maar het negatieve effect op de werking van de luchthaven (en de luchtvaartmaatschappijen), het openbaar belang ervan en hun socio-economische rol voor het land is navenant. Het beperken van de openstellingsuren, bijvoorbeeld door beperkingen op te leggen aan de avond- en/of nachtopenstelling, heeft verhoudingsgewijs een groot effect op de geluidbelasting. Bij het berekenen van de geluidbelasting in Lden staat één vliegtuigbeweging in de nacht namelijk gelijk aan tien vliegtuigbewegingen overdag.

Voor het duiden van het effect van het (verder) beperken van de openstellingsuren of het aantal vliegtuigbewegingen dat per jaar wordt toegestaan op de diverse luchthavens, is nadere analyse nodig. Het opleggen van exploitatiebeperkingen wordt beschouwd als in strijd met de "Evenwichtige Aanpak verordening van de EU en de regelgeving van ICAO" gezien exploitatiebeperkingen slechts in laatste instantie kunnen opgelegd worden nadat de 3 pijlers van de "Evenwichtige Aanpak" uitgeput zijn. De "Evenwichtige Aanpak" omvat volgende pijlers: de verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en tot slot exploitatiebeperkingen (enkel toe te passen als de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen).

De 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 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 geluidsemmissie van het vliegtuig. Met deze geluidsgerelateerde 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 NOx. 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 - verder zetten monitoring geluid.

In het MER is onderstaande samenvatting van de beoordeling van de effecten t.o.v. de referentiesituatie opgenomen (p. 6-123). De effecten in de huidige situatie en toekomstscenario krijgen een score -2. 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 weerhouden. Een aantal weerhouden maatregelen zit reeds vervat in het toekomstscenario. De effectscore blijft echter -2. Er moeten milderende maatregelen onderzocht en voorgesteld worden die de hinder van luchtgeluid beperken. Het effect van exploitatiebeperkingen dient minimaal onderzocht te worden. In het MER geeft men ook aan dat exploitatiebeperkingen een significante impact hebben op geluidsbelasting.

Situatie	Luchtgeluid Omgevingsgeluid	Luchtgeluid # Potentieel sterk gehinderden
Huidige situatie en verderzetting van vergunning	Tijdens vertrek en landen zijn verhogingen van meer dan 10 dB(A) en zelfs 20 dB(A) mogelijk voor het $L_{Aeq,1h}$ voor locaties waar vliegtuigen overvliegen – Dit is uiteraard ook niet te vermijden gezien de ligging van BAC t.o.v. de woningen Effecten als tussenscore -2	14469
Toekomstscenario BAC_0-3-0-0	Tijdens vertrek en landen zijn verhogingen van meer dan 10 dB(A) en zelfs 20 dB(A) mogelijk voor het $L_{Aeq,1h}$ voor locaties waar vliegtuigen overvliegen. Dit is uiteraard ook niet te vermijden gezien de ligging van BAC t.o.v. de woningen- Effecten als tussenscore -2	12720
Toekomstscenario (BAC 0-3-0-0) versus huidige situatie (BAC 0-1-0-0)	In het toekomstscenario wordt verwacht dat de globale L_{den} zal afnemen Effect toekomstscenario t.o.v huidige situatie is 0	Als er rekening gehouden wordt met bevolkingstoename dan is er zelfs een beperkte afname van het aantal potentieel sterk gehinderden Effectbeoordeling t.o.v. huidige situatie is 0

In het ontwerp-MER wordt geen rekening gehouden met de frequentie van overvluchten over alle gebieden. Het invoeren van stillere vliegtuigen kan wel de gemiddelde L_{den} -waarde verminderen, maar, samen met een verhoging van het aantal bewegingen toch leiden tot een hogere frequentie van overvluchten en de hinder hiervan voor de omwonenden.

Toetsing aan minder hinderplan

Punt 2: De verdere, versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen. Er dient een beleidskader te worden uitgewerkt op basis van de normen van de WHO waarbij de individuele geluidsniveaus (QC) voor de dag-, ochtend-, avond- en nachtperiode worden bepaald. Het versneld uitfaseren van de meest lawaaierige vliegtuigen moet hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden.

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

Punt 1: In het minder hinderplan van de gemeente is het uitfaseren van vertrekkende nachtvluchten opgenomen als exploitatiebeperking.

*Er zijn steeds meer wetenschappelijke studies die aantonen dat een verstoorde nachtrust een nefaste impact heeft op de volksgezondheid. 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.***

Op pagina 6-123 van bijlage '4723913060_mer_brussels_airport_deel_2_effectenanalyse_en_beoordeling' uit het MER-ontwerp staat een samenvatting van de beoordeling van de effecten t.o.v. de referentiesituatie:

*- de effectscore van een toekomstscenario als tussenscore is vastgesteld '-2', wat dan betekent dat er maatregelen moeten voorgesteld worden om de hinder van luchtgeluid verder te beperken.
- de effectbeoordeling t.o.v. de huidige situatie krijgt een neutrale score ('0') voor het luchtgeluid op het aantal potentieel gehinderden.*

Echter, in de huidige situatie zijn er reeds overschrijdingen van de norm. Indien er geen significante afname van het aantal potentieel gehinderden is deze score dus negatief. Het beoordelingskader moet worden aangepast zodat, indien er een overschrijding is van de 55dB(A) contour, geen wijziging -2 krijgt als score.

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 vliegtuigeluid te beperken tot 45dB(A)Lden en 40 dB(A) Lnicht moeten daarbij een streefdoel blijven.

Ook voor het kwantificeren van het effect van specifieke vliegroutes is verder aanvullend onderzoek nodig. *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. Nochtans zou de impact van wijzigingen op de geluidscontouren en –belasting wel degelijk dienen te worden onderzocht in het kader van dit MER gezien de grote impact op de hinder voor omwonenden van de luchthaven.*

Punt 8: 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. Het is dan ook sterk aanbevolen om deze actie zo snel mogelijk te implementeren.

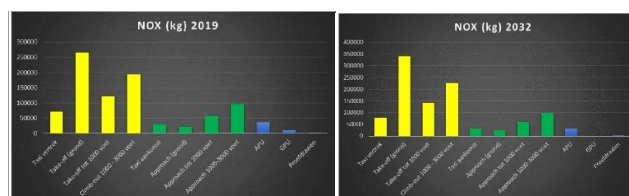
Lucht

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). Een aantal maatregelen worden voorgesteld en weerhouden, maar deze hebben weinig tot geen impact op de emissies afkomstig van het opstijgen van vliegtuigen. Uit onderstaande tabel uit het MER blijkt dat er na het nemen van mitigerende maatregelen een stijging is van NO_x bij take-off en climbout maar ook bij approach.

Tabel 11: De relatieve verandering van de emissietotalen van het toekomstscenario (2032) inclusief mitigerende maatregelen t.o.v. het baseline scenario (2019). De groene cijfers geven een daling weer en de rode een stijging.

Verandering 2032 t.o.v. 2019	Brandstof	CO	NOx	HC	PM10tot	PM2.5	Benzeen	Naftaleen	Formaldehyd	EC	CO2
Taxi vertrek	-10.3%	-23.9%	-6.0%	-42.7%	-21.6%	-21.6%	-42.7%	-42.7%	-42.7%	-21.6%	-10.3%
Take-off (grond)	4.1%	-36.8%	28.0%	-24.4%	-6.5%	-6.5%	-24.4%	-24.4%	-24.4%	-6.5%	4.1%
Take-off (lucht)	-10.4%	-52.3%	14.2%	-35.9%	-20.6%	-20.6%	-35.9%	-35.9%	-35.9%	-20.6%	-10.4%
Climbout	7.1%	-52.7%	17.2%	-23.8%	-0.9%	-0.9%	-23.8%	-23.8%	-23.8%	-0.9%	7.1%
Taxi aankomst	-25.1%	-36.0%	-21.2%	-51.5%	-31.8%	-31.8%	-51.5%	-51.5%	-51.5%	-31.8%	-25.1%
Approach (grond)	7.8%	-32.4%	9.2%	-19.0%	1.3%	1.3%	-19.0%	-19.0%	-19.0%	1.3%	7.8%
Approach tot 1000 voet (lucht)	5.9%	-40.6%	8.7%	-33.0%	-4.2%	-4.2%	-33.0%	-33.0%	-33.0%	-4.2%	5.9%
Approach 1000-3000 voet (lucht)	0.4%	-43.0%	2.7%	-36.0%	-8.7%	-8.7%	-36.0%	-36.0%	-36.0%	-8.7%	0.4%
APU	-0.9%	-8.9%	-6.7%	-23.9%	11.6%	11.6%	-23.9%	-23.9%	-34.4%	11.6%	-0.9%
Proefdraaien	-20.3%	-29.3%	-12.5%	-40.0%	-29.3%	-29.3%	-40.0%	-40.0%	-40.0%	-29.3%	-20.6%
GPU	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%
Totaal	-3.7%	-29.3%	12.3%	-43.5%	-10.0%	-10.0%	-44.1%	-42.4%	-43.9%	-9.6%	-3.7%

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.



Bijkomende monitoring maakt deel uit 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.

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.

Toetsing aan Minder Hinderplan

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

Punt 9: Monitoring omgevingsimpact: Opmaak van onafhankelijke wetenschappelijke studies en monitoring van de depositie van stikstof, fijn stof en ultra fijn stof, vluchtige organische stoffen,... t.g.v. de exploitatie van de luchthaven, inclusief plan van aanpak met milderende maatregelen.

De monitoring van de omgevingsimpact mag niet beperkt blijven tot de periode van het ontwerp-MER, maar moet een permanent karakter krijgen. Aan deze voorwaarde wordt voldaan. 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 zodanig 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.

Aan alle sectoren, alsook aan de landbouwsector, worden zeer grote inspanningen gevraagd in het kader van N-depositie. De luchtvaartsector kan hier geen uitzondering op vormen. Het groot maatschappelijk belang van de luchthaven wordt niet betwist, maar, dit kan niet rechtvaardigen dat de impact van bepaalde exploitatiebeperkingen of samenwerking met andere Belgische luchthavens niet wordt overwogen, noch onderzocht.

Aan de luchthavensector is een aparte 'enveloppe' of algemene bijdrage aan de stikstofuitstoot 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.

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.

Bodem

In de referentiesituatie is reeds sprake 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.

Er zullen een aantal optimalisatie-ingrepen uitgevoerd 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.

Toetsing aan Minder Hinderplan

In het minder hinderplan werden geen punten 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.

Water

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

De mogelijke toename van de verharde oppervlakte ten gevolge van de optimalisatie-ingrepen wordt als beperkt aanzien t.o.v. de reeds aanwezige verharding. De verhardingsgraad ten gevolge van de aanwezige luchthaveninfrastructuur stijgen 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.

Er zijn geen noodzakelijke milderende maatregelen opgenomen. Wel zijn er een aantal aandachtspunten opgelijst 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.

Toetsing aan Minder Hinderplan

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

De effectbeoordeling van de bijkomende verharding t.o.v. de huidige situatie dient minimaal een negatieve score ('-1') te krijgen. Indien de bijkomende verharding niet in evenwicht wordt gebracht door eenzelfde hoeveelheid onthardingsinitiatieven binnen het projectgebied is de score altijd negatief.

Het MER-ontwerp stelt de opmaak van een globaal (hemelwater en droogte-)plan voorop 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.

Vlaanderen is immers één van de meest volgebouwde regio's ter wereld. 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, is 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.

De effecten op water zijn aanzienlijker dan vooropgesteld in het ontwerp-MER. Bovendien wordt geen rekening 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 uitbreidingen van de verhardingen) als de bijkomende extra verhardingen (41,3 ha ipv 4,1 ha).

De luchthavenuitbater moet een soort van evenwicht zoeken waarbij het uitgangspunt ontharding moet zijn -waar mogelijk- als compensatie voor de bijkomende verharding. Het is dan ook sterk aanbevolen om de goedkeuring van een hemelwater- en droogteplan zo snel mogelijk te realiseren. De luchthavenuitbater integreert hierin een onderzoek 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.

Biodiversiteit

In het MER wordt de aanpak beoordeling stikstofdepositie uitgesplitst 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.

Voor dit ontwerp-MER werd een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets opgemaakt gezien de ligging ten opzichte van habitatrictlijngebieden, 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 Habitatrictlijngebieden). 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 zal 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. Deze maatregelen worden hernomen uit de maatregelen beschreven in de hoofdstukken in de discipline Lucht en Geluid.

Bijkomend worden een aantal aanbevelingen 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 maai-beheer.

Toetsing minder hinderplan

Punt 9: Monitoring omgevingsimpact: Opmaak van onafhankelijke wetenschappelijke studies en monitoring van de depositie van stikstof, fijn stof en ultra fijn stof, vluchtige organische stoffen,... t.g.v. de exploitatie van de luchthaven, inclusief plan van aanpak met milderende maatregelen.

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

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.

Aan de luchthavensector is een aparte 'enveloppe' of algemene bijdrage aan de stikstofuitstoot 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.

Ook 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, zoals bijvoorbeeld het aanleggen en/ of versterken van bosranden -al dan niet buiten SBZ om invloeden binnen het SBZ te reduceren- dient geformuleerd te worden. Het is daarbij cruciaal dat een verdere uitwerking van dergelijke maatregelen in nauw overleg met alle betrokken actoren verloopt, dus ook de betrokken landbouwers.

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Het effect op de landschapsstructuur is verwaarloosbaar, gezien de omgeving nagenoeg volledig bezet is door elementen van menselijke oorsprong en een grootschalige (transport)infrastructuur. Ook het effect ten aanzien van de beschermde erfgoedwaarden, archeologie en landschapsbeeld zijn verwaarloosbaar. Er worden geen milderende maatregelen, noch aanbevelingen geformuleerd.

Toetsing minder hinderplan

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

Er wordt aanbevolen om de geluidsafschermende objecten aan de randen van het projectgebied zoveel als mogelijk te laten beplanten/begroeien. Uiteraard is het volgen van de geldende regelgeving steeds van toepassing op de voortzetting van de activiteiten en op mogelijke toekomstige ingrepen.

Mens- ruimtelijke aspecten

De aanwezigheid van de nationale luchthaven wordt door recreanten zowel negatief (aanwezigheid van vliegtuiggeluid) als positief (gelet op de realisatie van verschillende spottersplaatsen) ervaren.

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

Er zijn verschillende lichtbronnen aanwezig in het projectgebied. Omwille van veiligheid dient deze te voldoen aan minimale vereisten (vastgelegd in bestaande regelgeving).

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

Er worden geen milderende maatregelen, noch aanbevelingen geformuleerd.

Toetsing minder hinderplan

In het minder hinderplan staan geen punten over dit onderdeel.

Mens- gezondheid

Met betrekking tot de exploitatie wordt er in het kader van het zorgsysteem een klachtenregister bijgehouden.

Het jaarverslag van de Ombudsdienst van 2019 maakt melding van 41.575 ontvankelijk verklaarde klachten, afkomstig van 1481 individuele aanvragers.

Mogelijke gezondheidseffecten ten gevolge van fysische stressoren (geluid vliegverkeer) zijn hartziekten, effecten op pasgeborenen, cognitieve beperkingen, effecten op het gehoor (tinnitus), stofwisselingseffecten, welzijn en hinder alsook slaapverstoring.

In 2019 worden t.g.v. vliegverkeer 1,17 miljoen inwoners 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.

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).

Ook de frequentie van de blootstelling aan geluidspieken van vliegtuigen ligt boven de indicatieve grenswaarden (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).

Wat betreft de chemische stressoren is de achtergrondconcentratie voor een aantal pollutanten aanzienlijk. 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.

Voor zowel geluid als lucht zijn de gezondheidseffecten quasi volledig gekoppeld aan het vliegverkeer.

In disciplines geluid en lucht worden een aantal milderende maatregelen 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.

Toetsing minder hinderplan

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

Voor het luchthavengebied werd geen volksgezondheidskundig onderzoek uitgevoerd. 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.

Zowel fysische stressoren (geluid) als chemische stressoren (polluenten) hebben 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 immisiewaarden 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, Modellering 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 geöbjectieerde beoordeling van hinderlijkheid/aanvaardbaarheid volgens de FIDO-criteria (Frequency, Intensity, Duration en Offensiveness)

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.

Klimaat

De belangrijkste effecten van klimaatverandering zijn droogte, wateroverlast en warmte. 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. Wat betreft de milderende maatregelen met betrekking tot de broeikasgas emissies zijn er twee belangrijke aspecten. 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. Op dat eerste aspect heeft BAC weinig impact. 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. Op het tweede aspect, het eigen energieverbruik en de operaties, heeft het BAC wel een impact. 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.

Toetsing minder hinderplan

Punt 11 Opmaak klimaatplan 2035 en punt 6 uitwerken van een performant openbaar vervoer netwerk hebben een impact op de uitstoot van CO₂ ten gevolge van de luchthaven.

In dit MER wordt gefocust op een bespreking van de uitstoot van broeikasgassen aangezien deze een indicator zijn voor verandering van het klimaat (aspect mitigatie).

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.

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

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

*In deze studie staat dat voor de meeste pollutanten en vluchtfases men een stijging in de emissies en brandstof ziet. Omwille van de inzet van grotere vliegtuigen en betere benutting is de verwachte groei van het aantal vluchten, van 234.000 vliegbewegingen 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 omstreden 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.***

fase	2019	2032 met MM	2032 met MM, incl 6 % SAF	vgl 2032_MM incl. 6% SAF tov 2019
	CO2 [ton]	CO2 [ton]	CO2 [ton]	
Taxiing departure	50366	45196	43027	-14,6%
Take-off ground	30349	31599	30083	-0,9%
Take-off < 1000 ft	14036	12574	11970	-14,7%
Climb-out 1000 - 3000 ft	28345	30344	28887	1,9%
Taxiing arrival	21290	15936	15171	-28,7%
Approach ground	6948	7490	7131	2,6%
Approach < 1000 ft	18011	19072	18157	0,8%
Approach 1000-3000 ft	30100	30223	28772	-4,4%
APU	16256	16113	15340	-5,6%
Proefdraaien	596	473	450	-24,4%
GPU	828	0	0	-100,0%
Stookinstallaties	15	0	0	-100,0%
Offroad	8087	4744	4744	-41,3%
Wegverkeer (0100-0000)	22255	32943	32943	48,0%
Totalen (ton)	247484	246708	236675	-4,4%

Daarnaast is het voor de correcte beoordeling van de geschatte daling van CO₂-emissies zinvol 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.

De klimaatinspanningen van de industrie, elektriciteitsproductie, luchtvaart en de maritieme sector vallen niet onder de ESR-sectoren, maar worden op Europees niveau aangestuurd 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.

Conclusie:

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

De gemeente heeft verschillende opmerkingen op het project-MER en de disciplines behandeld in het project-MER en geeft een **ongunstig** advies op het project-MER.

Het college van Burgemeester en schepenen adviseert om nog volgende aspecten te onderzoeken in het kader van de MER-procedure:

1. Nadere analyse over de mogelijke economische impact en het effect op klimaat, milieu en geluid door exploitatiebeperkingen (bijvoorbeeld middels een nachtverbod) ontbreekt in voorliggend ontwerp-MER en dient onderzocht te worden.
2. In het MER wordt geen enkele vorm van exploitatiebeperking onderzocht, hoewel men aangeeft dat deze exploitatiebeperkingen significante effecten kunnen hebben. Men geeft aan wanneer men exploitatiebeperkingen als milderende maatregel zou weerhouden het negatieve effect hiervan op de werking van de luchthaven (en de luchtvaartmaatschappijen), het openbaar belang ervan en hun socio-economische rol voor het land navenant is. Er wordt echter niet aangetoond wat de economische gevolgen zijn t.g.v. exploitatiebeperkingen. Uit het rapport Impactanalyse van vliegbeperkingen voor Brussels Airport opgesteld door Transport en Mobility Leuven dd.17/11/2023 blijkt dat door het verbieden van nachtvluchten het aantal banen op korte termijn met 8% zal dalen maar dat de impact op lange termijn op de directe en indirecte werkgelegenheid klein is: -0.1 tot -0.2 % van de totale tewerkstelling. Aan het MER dient een studie toegevoegd te worden die de economische impact t.g.v. het invoeren van exploitatiebeperkingen onderzoekt.
3. Gezien de geplande werken erop gericht zijn om de huidige infrastructuur optimaal te gebruiken, is het belangrijk om ook de maximum aantal vliegbewegingen per uur te kennen na de optimalisatie werken. In het MER dient men een betere spreiding van bewegingen over de dag te onderzoeken.
4. 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.

5. *Brussels Airport wil tegen 2040 een modal shift behalen van maximum 50% auto- en taxiverplaatsingen voor passagiers en werknemers samen. De garanties op de geambieerde modal shift (max 50% auto/taxi) zijn te weinig belicht in voorliggend project-MER.*
6. *Er moeten maatregelen gezocht worden om het aantal verkeersbewegingen terug te dringen. De effecten van luchthavenverkeer worden geminimaliseerd.*
7. *Om de toekomstig verwachte reizigers- en personeelstoename op te vangen zet de luchthaven zowel in op modal shift als op een (beperkte) verhoging van het eigen parkeeraanbod onder de vorm van een nieuwe parkeergebouw (P30) tegen 2025. 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.*
8. *Kortenbergh ondervindt nu reeds sterke hinder 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." Een diepgaandere analyse over de impact van het luchthavenverkeer op verkeersdoorstroming via de N2 in Kortenbergh is nodig.*
9. *De sterke toename in vrachtverkeer zal de vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen in de (ruimere) omgeving van de luchthaven nog meer doen stijgen. De effecten van de parkeerdruk als gevolg van de luchthaven worden geminimaliseerd en dienen een negatieve effectscore te krijgen.*
10. *In de onderzochte scenario's met een duurzame modal shift wordt ook een toename van de hoeveelheid openbaar vervoergebruikers verwacht, echter, er is nog ruimte voor verbetering voor de organisatie van openbaar vervoer buiten de klassieke werkuren. Ook wat betreft het aanbod aan directe internationale spoorwegverbindingen via de luchthaven Brussel-Nationaal is een grote verantwoordelijkheid weggelegd voor de hogere overheden.*
11. *Op het ogenblik van het schrijven van dit advies is het Sustainable Airport Mobility Plan nog in opmaak. De grote lijnen worden uitgeschreven in het ontwerp-MER, maar het uitgewerkte plan is nog niet gekend. Het Sustainable Airport Mobility Plan moet mee opgenomen worden in het MER.*
12. *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.*
13. *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.*
14. *De MER-studie moet milderende en flankerende maatregelen onderzoeken. Het ontwerp-MER stelt dat exploitatiebeperkingen significante effecten kunnen hebben op de geluidbelasting, anders gezegd: exploitatiebeperkingen horen thuis in het rijtje van de te onderzoeken milderende en flankerende maatregelen. De economische gevolgen kunnen meegenomen worden in de bespreking. Zo moeten alternatieven worden onderzocht m.b.t. het uifasieren van de nachtvluchten; een maximum op het aantal vliegtuigbewegingen, een verlaging van de QC-waarden van de vliegtuigen en start van de dagperiode om 7 uur i.p.v. 6 uur. Dit onderzoek is van belang om de vergunningverlenende overheid in staat te stellen om een goed overwogen beslissing te nemen tijdens de hervergunningprocedure.*
15. *Er zijn steeds meer wetenschappelijke studies die aantonen dat een verstoorde nachtrust een nefaste impact heeft op de volksgezondheid vooral cardiovasculaire aandoening, concentratiestoornissen,... komen frequenter voor. De gezondheidskost door lawaai (bovenop de gezondheidskost door de uitstoot van luchtverontreinigende pollutanten en broeikasgassen) voor omwonenden van luchthavens is hoog. De WHO-richtlijnen om het vliegtuigeluid te beperken tot 45dB(A)Lden en 40 dB(A) Lnight moeten een streefdoel blijven. 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.*
16. *Ook voor het kwantificeren van het effect van specifieke vliegroutes is verder aanvullend onderzoek nodig. 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. Nochtans zou de impact van wijzigingen op de geluidscontouren en -belasting wel degelijk dienen te worden onderzocht in het kader van dit MER gezien de grote impact op de hinder voor omwonenden van de luchthaven.*
17. *Aan alle sectoren, alsook aan de landbouwsector, worden zeer grote inspanningen gevraagd in het kader van N-depositie. De luchtvaartsector kan hier geen uitzondering op vormen. Het groot maatschappelijk belang van de luchthaven wordt niet betwist, maar, dit kan niet rechtvaardigen dat de impact van bepaalde exploitatiebeperkingen of samenwerking met andere Belgische luchthavens niet wordt overwogen, noch onderzocht. 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.

- 18. De effectbeoordeling krijgt een neutrale score, hoewel uit de MER-analyse blijkt dat belangrijke negatieve effecten ten gevolge van de luchthavenactiviteit vastgesteld worden voor NOx/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.*
- 19. De effectbeoordeling van de bijkomende verharding t.o.v. de huidige situatie dient minimaal een negatieve score ('-1') te krijgen. Indien de bijkomende verharding niet in evenwicht wordt gebracht door eenzelfde hoeveelheid onthardingsinitiatieven binnen het projectgebied is de score altijd negatief.*
- 20. De luchthavenuitbater moet een soort van evenwicht zoeken waarbij het uitgangspunt ontharding moet zijn - waar mogelijk- als compensatie voor de bijkomende verharding. Het is dan ook sterk aanbevolen om de goedkeuring van een hemelwater- en droogteplan zo snel mogelijk te realiseren. De luchthavenuitbater integreert hierin een onderzoek 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.*
- 21. In het MER wordt de aanpak beoordeling stikstofdepositie uitgesplitst 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.*
- 22. Het MER-ontwerp stelt dat de dalende trend van de stikstofemissies/-deposities, ondanks de uitstoot van de luchtvaartsector, niet wordt gehypothekerd 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.*
- 23. Uit het MER blijkt dat er ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven relevante bijdrages zijn aan de kritische depositiewaarde voor stikstof. In de omliggende Natura 2000 gebieden zijn er verschillende habitatvlekken/zones waar de bijdrage 5 à 9 % bedraagt van de KDW. BAC rekent echter 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 herneming van de maatregelen in de discipline lucht. Dit is te beperkt.*
- 24. 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, zoals bijvoorbeeld het aanleggen en/ of versterken van bosranden -al dan niet buiten SBZ om invloeden binnen het SBZ te reduceren, dient geformuleerd te worden. Het is daarbij cruciaal dat een verdere uitwerking van dergelijke maatregelen in nauw overleg met alle betrokken actoren verloopt, dus ook de betrokken landbouwers.*
- 25. Er wordt aanbevolen om de geluidsafschermende objecten aan de randen van het projectgebied zoveel als mogelijk te laten beplanten/begroeien. Uiteraard is het volgen van de geldende regelgeving steeds van toepassing op de voortzetting van de activiteiten en op mogelijke toekomstige ingrepen.*
- 26. 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.*
- 27. Zowel fysische stressoren (geluid) als chemische stressoren (polluenten) hebben 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 immisiewaarden 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, Modellering 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 geöbjectiveerde beoordeling van hinderlijkheid/aanvaardbaarheid volgens de FIDO-criteria (Frequency, Intensity, Duration en Offensiveness)*
- 28. In dit MER wordt gefocust op een bespreking van de uitstoot van broeikasgassen aangezien deze een indicator zijn voor verandering van het klimaat (aspect mitigatie).*

29. *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."*
30. *Dit staat wel in schril contrast met de vaststellingen van het onderzoek van VITO, Methodologie luchtvaartemissies, Studie uitgevoerd in opdracht van Brussels Airport Company, Ref. 2022/RMA/R2802, november 2022. In deze studie staat dat voor de meeste pollutanten en vluchtfases men een stijging in de emissies en brandstof ziet.*
31. *Omwille van de inzet van grotere vliegtuigen en betere benutting is de verwachte groei van het aantal vluchten, van 234.000 vliegbewegingen 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 hebben slechts een gering effect op de emissietotalen, zijnde een daling van 4.4% op de totaliteit van gemodelleerde CO₂-emmissies.*
32. *Een uitgebreider onderzoek naar de impact van het effect van diverse exploitatiebeperkingen op het klimaat dient toegevoegd te worden aan dit rapport.*

Hoogachtend

Namens het schepencollege

Roeland Maes
wnd. algemeen directeur

Alexandra Thienpont
burgemeester