

# Memorandum van de 8

- 1) Wie zijn we? Wiens belangen verdedigen we?
- 2) De huidige hinder in cijfers
- 3) Is maximale spreiding de oplossing? Ervaringen
- 4) Onze standpunten en de BI AC vergunning
- 5) Onze standpunten en de (DHL)-uitbreiding
- 6) Hoe zien we de toekomst van de luchthaven
- 7) Voorbeelden van andere luchthavens

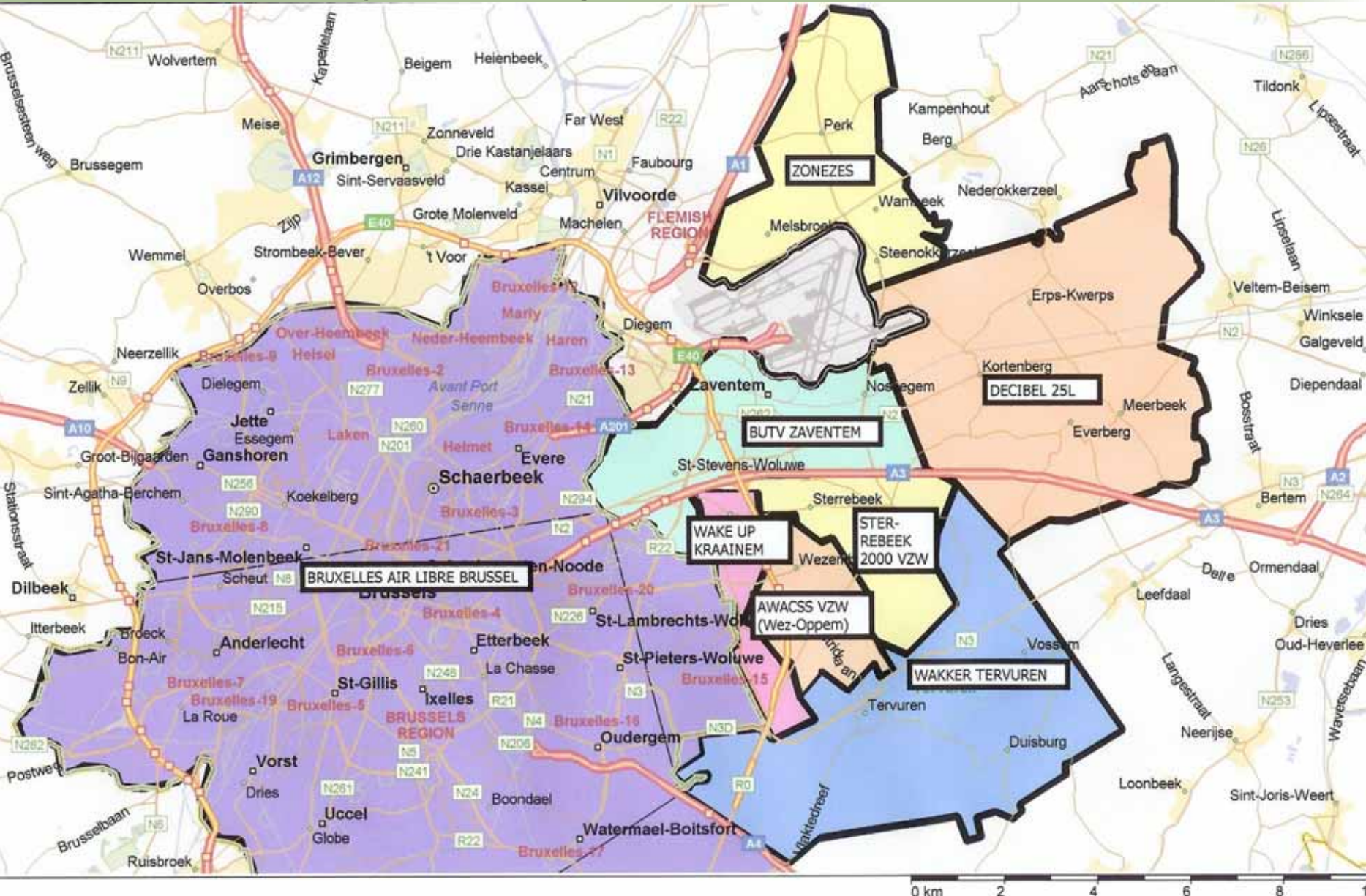
# 1) Wie zijn we?

Een **meerderheid** van bewonersgroepen met de **luchthaven in de achtertuin** met een **gemeenschappelijk standpunt** en **respect** voor ieders problematiek

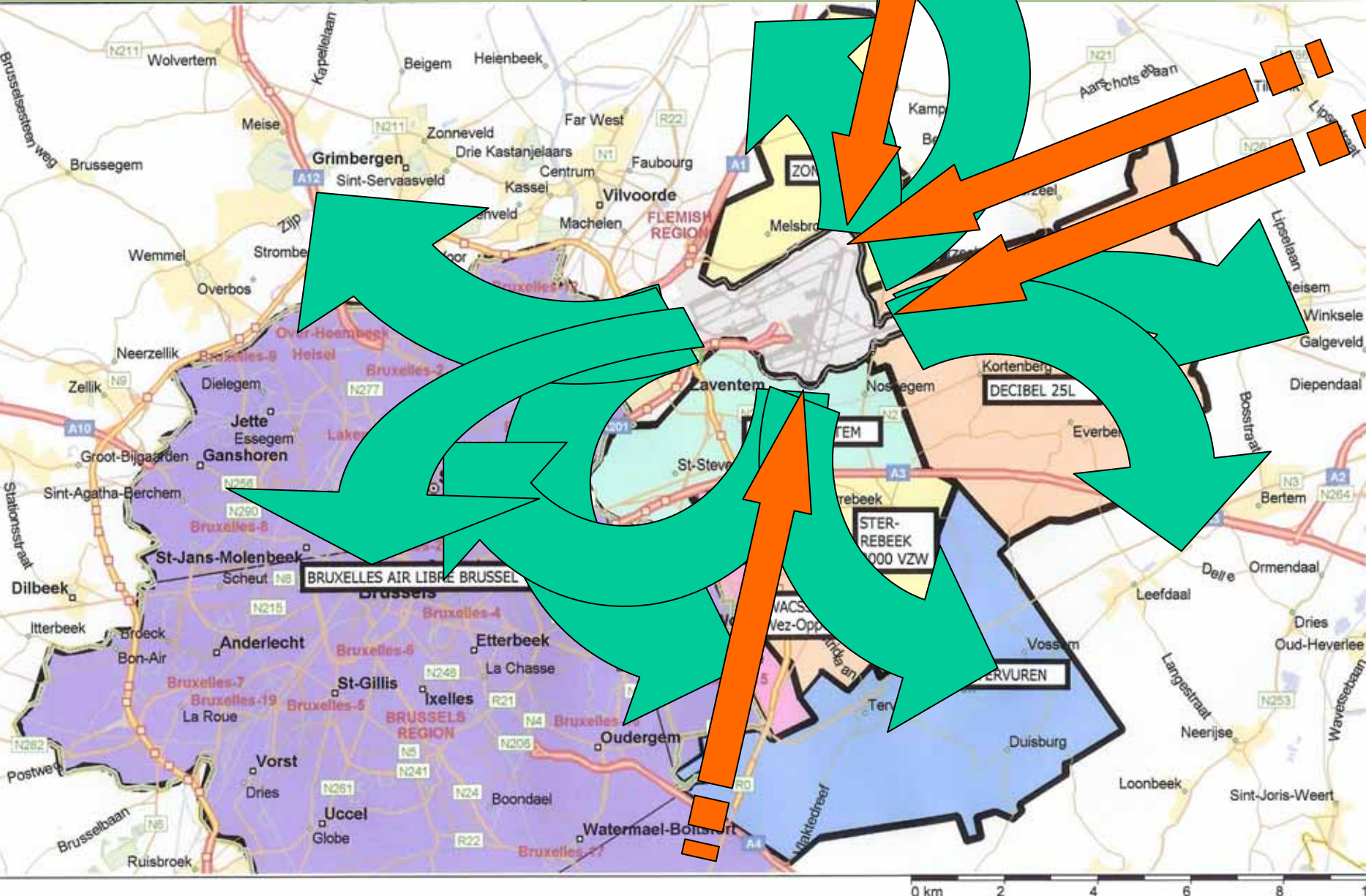
- AWACSS vzw (Wezembeek-Oppem) [info@awacss.be](mailto:info@awacss.be)
- BRUXELLES AIR LIBRE BRUSSEL vzw asbl [info@bruairlibre.be](mailto:info@bruairlibre.be)
- UBCNA-BUTV vzw
- DECIBEL 25L (Kortenberg) [info@decibel25l.be](mailto:info@decibel25l.be)
- STERREBEEK 2000 vzw [info@sterrebeek2000.be](mailto:info@sterrebeek2000.be)
- WAKE UP KRAAINEM [wakeupkraainem@tiscali.be](mailto:wakeupkraainem@tiscali.be)
- WAKKER TERVUREN [wakkertervuren@pandora.be](mailto:wakkertervuren@pandora.be)
- ZONE-S (Steenokkerzeel) [info@zone-s.be](mailto:info@zone-s.be)



# Waar zijn deze groepen actief ?



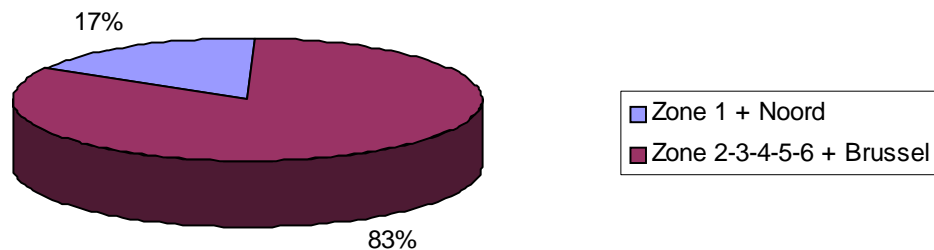
# Waar zijn deze groepen actief?



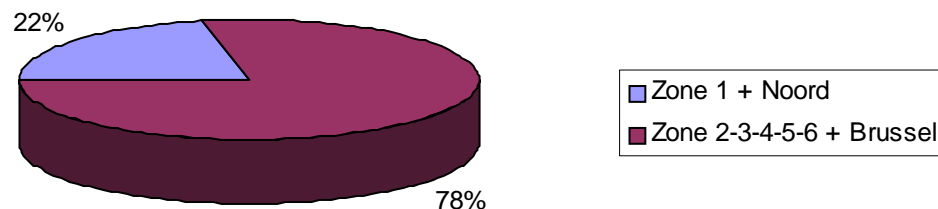
## 2) De huidige hinder in cijfers

### Aantal inwoners met vluchten boven 70 dB(A)

Aantal inwoners DAG met vluchten > 70 dB



Aantal inwoners NACHT met vluchten > 70 dB



<u>gemeente</u>	<u>zone</u>	<u>dag</u>	<u>nacht</u>
Machelen	1	11024	10580
Vilvoorde	1	15386	12748
Kortenberg	4	5063	8919
Kraainem	2-3	12777	11690
Tervuren	2-3	10489	13069
Wezembeek-Oppem	2-3	13689	13623
Zaventem	2-3	24185	26558
Steenokkerzeel	5-6	6800	9609
Brussel	Brussel	18965	9666
Evere	Brussel	32389	32201
Oudergem	Brussel	5	14
Schaarbeek	Brussel	84731	11674
Sint-Lambrechts-Woluwe	Brussel	32488	11932
Sint-Pieters-Woluwe	Brussel	15500	5953
Grimbergen	Noord	24705	17698
Meise	Noord	1523	1044
Wemmel	Noord	804	910

Som van dag met vluchten > 70 dB	Aantal inwoners
Zone 1 + Noord	53442
Zone 2-3-4-5-6 + Brussel	257081

Som van nacht met vluchten > 70 dB	Aantal inwoners
Zone 1 + Noord	42980
Zone 2-3-4-5-6 + Brussel	154908

(bron: [www.spreidingsplan.be](http://www.spreidingsplan.be))

## 2) De hinder in cijfers

### Het kostenplaatje van de gezondheidsschade

Studie Prof. Annemans	Zonder uitbreiding	Met uitbreiding
Nachtvluchten	60 DHL + 37 niet-DHL	140 DHL (30.000) of 105 (22.100) + xx niet-DHL = concentratie boven elke zone
Doden/jaar	220	???
Gezondheidszorg/jaar	150 Miljoen EUR	400 Miljoen EUR > terugvloei
Productiviteitsverlies/jaar	+ 1200 FTE	x2, x3

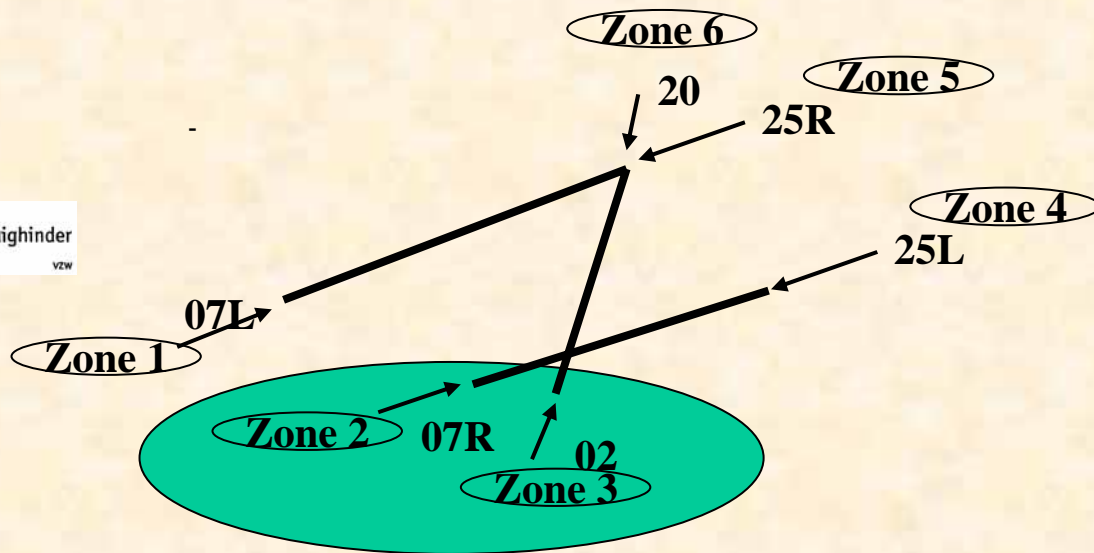
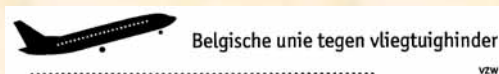
- In de studies wordt geen rekening gehouden met
  - nefaste effecten van stress: agressie, mindere schoolresultaten, scheidingen, absentisme, productiviteitsverlies, jobverlies
  - kost slaapmedicatie
  - sociale component nachtarbeid, gezondheidsproblemen gepaard met nachtarbeid verrichten
  - vervuiling en effecten op gezondheid
  - verstoring overdag
  - niet-DHL nachtvluchten

### 3) Is maximale spreiding de oplossing? Ervaringen

Het speidingsplan werkt niet:

- maximale spreiding creëert meer hinder
  - nieuwe hinder voor diegenen die nog geen hinder hadden
  - meer hinder voor diegenen die al sterk hinder hadden
  - wijziging van "gewone" hinder: stijgen in plaats van landen
  - verschuiving van hinder: van de ver-omwonenden naar de dicht-omwonenden
  - bepaalde zones hebben hinder van meerdere banen in plaats van 1 baan zoals gedefinieerd in het theoretische spreidingsplan
- wisselende beslissingen ondermijnen leefbaarheid en woonzekerheid in een straal van 30 km rond de luchthaven
- rechtsonzekerheid
- rechtszaken stapelen zich op
- vermeerdering bewonersgroepen

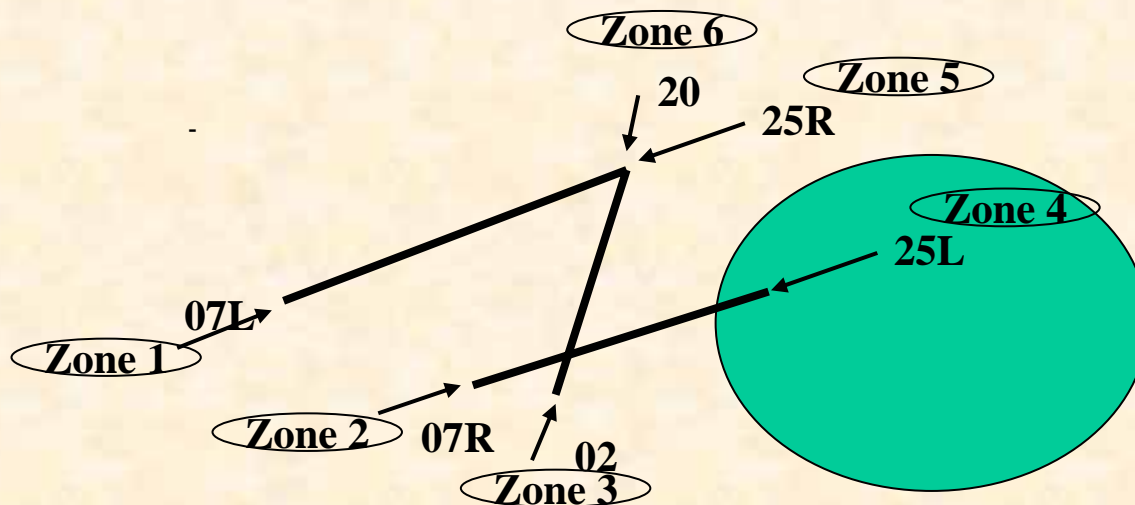
# Evaluatie zone 2-3



Baan	Vroeger	Nu
02	Landingen dag en nacht bij sterke N-O wind	Landingen dag en nacht bij zwakke N-O wind Alle landingen overdag op zaterdag Landingen 3 nachten per week Grondlawaaï vertrekken
20	Zeer zelden vertrekken overdag 50% vertrekken 's nachts	Alle dagvertrekken op zondag tot 17u 50% vertrekken 's nachts (stille nacht en split werkt niet)
25R	50% vertrekken richting Z	50% vertrekken richting Z (sneller naar links)
25L		Vertrekken zaterdagnacht
07R	Grondlawaaï vertrekken	Grondlawaaï vertrekken

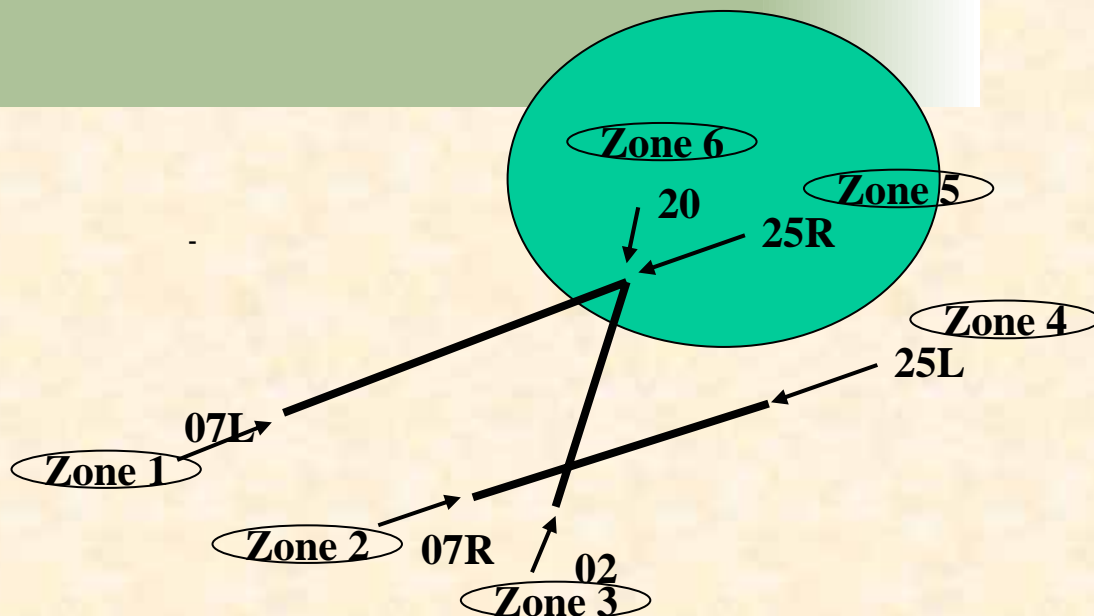


# Evaluatie zone 4



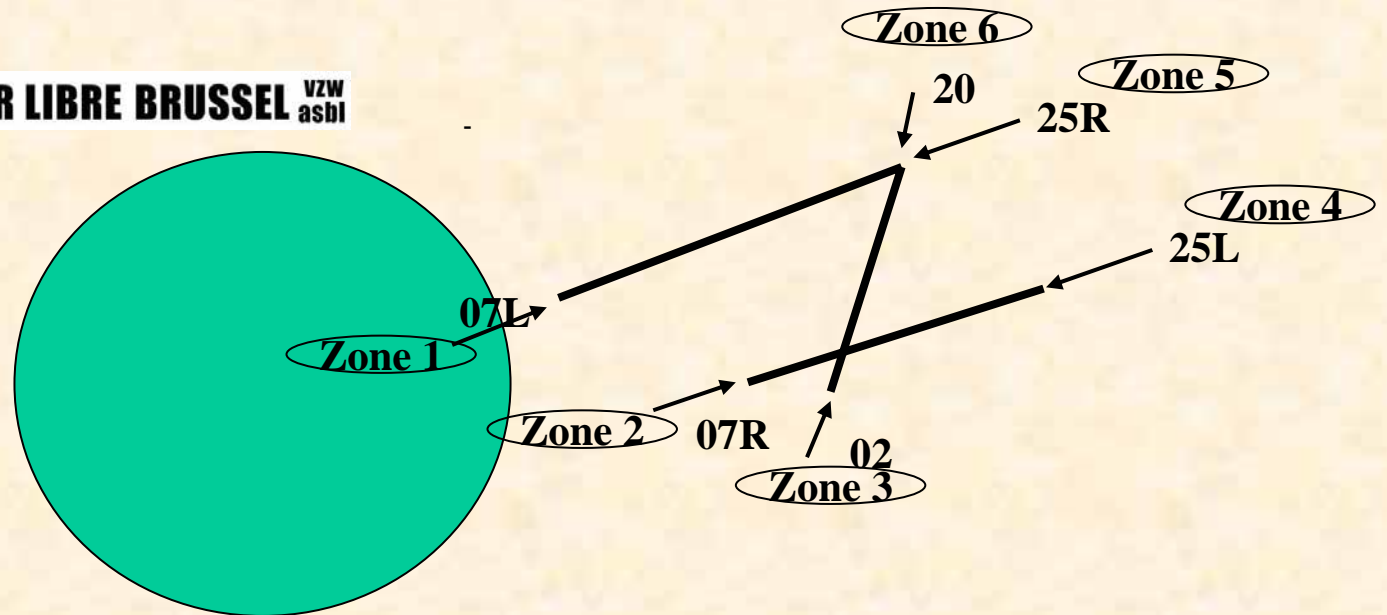
Baan	Vroeger	Nu
25L	Historische landingsbaan (70%) dag en nacht	Landingen dag op weekdays en zondag Landingen 6 nachten <b>Grondlawaai vertrekken zaterdagnacht</b>
07R	Vertrekken bij oostenwind (max. 50 dagen/jaar)	Vertrekken bij oostenwind <b>Alle dagvertrekken op zaterdag</b> <b>Andere vertrekken weekdays en zondag (officieel geen)</b> <b>Vertrekken 3 nachten (vanaf 03.00 uur)</b>
07L		<b>Vertrekken dag (% afdraaien richting Z)</b>

# Evaluatie zone 5-6



Baan	Vroeger	Nu
25R	Landingen dag Landingen nacht Grondlawaaai vertrekken	Landingen dag en nacht <b>gestegen</b> <b>Concentratie van landingen op zondag</b> Grondlawaaai vertrekken <b>toegenomen (nieuwe opstijghoek)</b>
20	Grondlawaaai vertrekken Landingen bij sterke Z wind	Grondlawaaai vertrekken <b>toegenomen (nieuwe opstijghoek)</b> <b>Landingen bij minimale Z wind</b>
02	Vertrekken bij N-O wind	Vertrekken bij N-O wind <b>Vertrekken 's nachts</b> <b>Vertrekken op zaterdag</b>
07L	Vertrekken bij N-O wind	Vertrekken bij N-O wind <b>Vertrekken 's nachts</b> <b>Vertrekken op zaterdag (cargo)</b>
07R	Vertrekken bij N-O wind richting N	Vertrekken bij N-O wind richting N <b>Vertrekken op zaterdag richting N</b>

# Evaluatie zone Brussel



Baan	Vroeger	Nu
25R	Vertrekken dag 50% vertrekken nacht	Vertrekken dag 50% vertrekken nacht
25L		Vertrekken zaterdagnacht
20		Vertrekken 's nachts richting N na scherpe bocht 50% vertrekken op zondag richting N na scherpe bocht

# Ons standpunt over spreiding

- **Hinder niet spreiden maar verminderen** (richtlijn 2002/30/EG)
  - door afbouw van nachtvluchten en grens op expansie luchthaven
- **Spreiding is hefboom voor huidige expansieplannen**
- **Overvliegen van Brussel is NI ET de oplossing:** elke vlucht moet eerst over over Vl.-Brabant
- Spreiding **komt te laat!**
  - mensen hebben zich gevestigd in functie van historisch baangebruik
  - geen zekerheid meer i.v.m. "bewoonbare" gebieden
  - hele luchthavenregio wordt onbewoonbaar

→ Terugkeer naar een **logisch baangebruik** in functie van weersomstandigheden, wind en veiligheid  
maar **zonder nachtvluchten**,  
in plaats van politiek geforceerde spreiding met een hoger aantal nachtvluchten

## 4) Onze standpunten en de BI AC vergunning

- **Nachtvluchten afbouwen** in afwachting van een verbod
  - max. aantal **bewegingen: 21.000** (cijfers 2003)
    - nu reeds 32.000 tussen 23-7u
  - waarvan max. aantal **vertrekken: 8.300**
  - toe te passen op de **Europese nacht 23-7u (Vlarem aanpassen)**
  - emissienormen: **QC nacht <4 i.p.v. 12** (8 kan alleen als tussenfase)
    - MD11 en A300 moeten eruit
  - maximaal **seizoen-nachtquotum 2007 = 70% van 2003**
  - aantal potentieel **gehinderden** binnen de 55 dB(A) geluidscintour **2007 = 50% van 2003** (LDN week-end zwaarder doorrekenen)
  - immissienormen opleggen: gebaseerd op de **WHO-richtlijnen** (vergunning legt geen max. piekwaarden meer op)
- Normen vastleggen voor het **dagregime**
  - maximale geluidshoeveelheid per beweging
  - de totale geluidshoeveelheid
  - maximum aantal bewegingen

## 4) Onze standpunten en de BI AC vergunning

- Geluidsmmeetnet
  - één permanent meetpunt per gebruikte route en baan
  - op afstanden van 2km, 4km, 8km en 16km van de luchthaven.
  - onder bevoegdheid van AMI NAL.
- Luchtmeetnet (onder bevoegdheid van AMI NAL)
  - volledig meetnet i.p.v. 2 meetpunten
  - betere uitrusting: fijne roetdeeltjes en vluchtige PAK componenten
- Grondlawaai
  - geluidswallen ten noorden van baan 25R: reeds in oude vergunning
  - geluidswallen ten zuiden van baan 25L
  - een proefdraailoods i.p.v. een proefdraaiplaats (binnen 3 jaar)
    - ook door militairen te gebruiken
- Ruimtelijke beperking tot terreinen die nu in gebruik zijn
  - geen ruimtelijke uitbreiding
  - geen verlegging of verlenging 25L

## 4) Onze standpunten en de BI AC vergunning

- Nieuwe **milieuvergunning** is **onwettig** door afwezigheid MER
  - MER-plicht voor milieuvergunningen
    - Richtlijn 85/337/EEG (gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG)
    - Richtlijn 90/313/EEG: strategische MER
  - MER-plicht voor bouwwerken
    - verlenging taxibaan 25L en ILS 07R en 07L systemen kunnen niet worden opgelegd

→ Vergunning moet vernietigd worden en nieuw openbaar onderzoek nodig met MER

- **Bestendige Deputatie ging haar bevoegdheid te buiten**
  - **onwettige uitbreiding** van het voorwerp van de vergunning met “veranderen van start- en landingsbanen”
  - **spreidingsplan** is Federale bevoegdheid > **niet vast te leggen** in vergunning

## 4) Onze standpunten en de BI AC vergunning

- **Belang van een goede Vlaamse milieuvergunning**
  - overheid kan regulerend optreden zolang zij meerderheidsaandeelhouder is > vervalt in de toekomst
  - moet voldoende streng zijn in vergelijking met andere Europese luchthavens om Zaventem niet te ontwaarden tot Europese "stortplaats"
- **Doel**
  - wel: bescherming mens en milieu tegen nadelige effecten van bedrijven
  - niet: vrijgeleide voor economische belangen
- **Bestendige Deputatie gebruikte haar bevoegdheid niet**
  - **onvoldoende normen** om hinder te verminderen
  - **vergunning aanpasbaar** i.f.v. latere beslissingen (zonder openbaar onderzoek)
- **Vergunningsperiode** van 20 jaar is **te lang** >> **5 jaar**



## 5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

### Wettelijke context

- Uitbreiding is **in strijd met Richtlijn 2002/30/EG**
  - omgevingslawaaï voorkomen en beperken en waar dit laag is op hetzelfde peil houden
  - het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt moet beperkt worden en of moet worden teruggedrongen
- Uitbreiding is **in strijd met Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

## 5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

### Financiële impact

Wie betaalt voor

- **onteigeningen** van meer dan 100 ha
- aanleg van extra infrastructuur (spoor, weg, tunnels) voor **ontsluiting** van de off-site
- de nodige **bouwwerken**
- aanleg van **extra taxibanen en verlenging van startbaan 25L**
- **parkeerplaats voor 75 toestellen** (DHL gegevens)
- beloofde **isolatieprogramma's** voor de woningen
  - 54.000 EUR per woning >> enkele Miljarden EUR
- kosten voor **geluidswallen**
- stijging van de **ziektekosten en kosten van productiviteitsverlies**

# 5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

## Ruimtelijke impact

- Aanslag op de **open ruimte**
  - natuurwaarde, landschapswaarde, landbouwwaarde
- Nieuwe aanslag op de **leefbaarheid**
  - nieuwe ontsluitingen (weg-spoor)
  - onteigeningen (Humelgem)
  - mobiliteitsproblemen
- **Verschuiving van activiteit**
  - van Brucargo naar off-site (Nossegem, Kortenberg, Leuvense regio)
- In strijd met **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**



## 5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

### Werkgelegenheid

- Bewonersgroepen zijn voor **duurzame werkgelegenheid**
  - DHL biedt geen werkzekerheid
  - tijdelijke jobs, 23% verloop
  - export werkgelegenheid wordt niet berekend
  - behoefte van witte sector en vergrijzing, KMO's, studiecentra
  - geld investeren in alternatieve investeringen voor jobcreatie, opleiding, duurzame werkgelegenheid met minder hinder en nefaste gezondheidsgevolgen
- Zijn er **kandidaten** voor nieuwe jobs?
- Wat is de invloed van toekomstige **automatisering**
- **Terugvloei** naar economie < gezondheidskosten + sociale kosten
- **Cijfers zonder DHL** of minimumscenario **zijn te negatief**
  - nood aan logistieke spelers voor Belgische economie blijft
  - andere werkmethodes mogelijk (HST spoor, zonder nachtvluchten)

## 5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

- Heeft men **antwoorden van DHL** op alle scenario's
  - Superhub - Sub-hub - Benelux hub
  - hoeveel nachtvluchten nodig?
  - welke types van vliegtuigen?
  - welke bestemmingen?
  - welke periode van de nacht?
  - welk tonnage
  - tot welke werkgelegenheid wil men zich verbinden?
  - welke investeringen nodig;
    - wanneer is off-site nodig?
    - wie betaalt?
- Wat is de **strategische visie voor België** als logistieke draaischijf
  - wat is de **rol van Zaventem** in deze strategische visie wetende dat het huidig aantal vluchtbewegingen reeds zijn limiet heeft bereikt?
  - welke zijn de **grenzen** van de groei?

## 6) Hoe zien we de toekomst van de luchthaven

- Geen nachtvluchten
- Kernactiviteit voor Zaventem
  - prioriteit aan lijnvluchten (EU uitbreiding)
  - geen internationale hubfunctie voor koerier en cargo  
koerier- en cargobedrijven mogen luchthaven niet monopoliseren
- Gebruik van stillere vliegtuigen overdag
- Geen infrastructuurwerken die hinder verhogen
  - 25L: geen aanleg taxibaan, verlenging of verlegging
  - 07R en 07L: geen plaatsing ILS

## 7) Voorbeelden van andere luchthavens

	Beperkingen	Max. aantal nachtvluchten
London Gatwick	QC < 8 (23u - 7u)	16.450 (max. 45/nacht)
London Heathrow	QC < 8 (23u - 7u)	5.800 (max. 15/nacht)
London Stansted	QC < 8 (23u - 7u)	12.000 (max. 33/nacht)
Manchester	QC < 8 (23u - 7u)	14.000
Madrid	QC < 4 (0u - 6u)	
Parijs CDG	Vertrekken QC < 8 (0u - 5u)	
Amsterdam Shiph.		8405 slots zomer 2003
<b>Gesloten</b>		
Dusseldorf	(23u30 - 6u)	
Geneve	(0u - 6u)	
Hamburg	(23u - 6u)	
Munchen	(0u - 5u)	
Parijs Orly	(23u30 - 6u15)	
Stuttgart	(23u - 6u)	
Wenen	(22u30 - 6u)	
Zurich	(0u - 6u)	