



Sterrebeek, 11 september 2005

Erkende streekgebonden vereniging
www.sterrebeek2000.be
Secretariaat:
Voskapelstraat 7 bus 1
1933 Sterrebeek
info@sterrebeek2000.be

Aan het College van
Burgemeester en Schepenen van
en te Zaventem.
Diegemstraat 37,
1930 Zaventem

Aan de CEL MER (kamer 3P64)
Milieueffectbeoordeling
strategisch beleid luchthaven
Zaventem en regio
Administratie Milieu-, Natuur-,
Land- en Waterbeheer
Ministerie van de Vlaamse
gemeenschap
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

Betreft : Publieke consultatie inzake de milieueffectbeoordeling bij de opmaak van een strategische visie op de ontwikkeling van de luchthaven en de regio Zaventem.

Geachte Dames, Heren,

In bijlage vindt u de opmerkingen en voorstellen van de vereniging STERREBEEK 2000 vzw naar aanleiding van voornoemde consultatie.

In de hoop dat hiermee zal rekening gehouden worden, tekenen wij,

Met de meeste hoogachting

Luc Caluwaerts
Voorzitter

2. Antwoorden

2.1. Ontwikkelingsscenario's

2.1.1 Milieuoverwegingen bij de alternatieve ontwikkelingsscenario's.

a. Algemeen

Op zich is een publieke consultatie in deze fase van het START-plan positief. Toch blijft het een moeilijke opdracht voor de individuele burger om op basis van een vaag gehouden document concrete voorstellen te doen. De scenario's die zullen worden bestudeerd, zijn immers onbekend en dus is het niet makkelijk zich hierbij mogelijke maatregelen voor te stellen. Toch zullen we in deze nota een poging doen om enkele opmerkingen en voorstellen te formuleren.

b. Samenstelling van de visiewerkgroep

Bij lectuur van het document valt op dat het vooral de economisch actoren zijn die, in een eerste tijd, de hoofdrol toegewezen krijgen in de opstelling van een strategische visie.

Dit lijkt ons een enge benadering om tot een strategische visie te komen.

Wij dringen erop aan dat in de visiewerkgroep ook experts zullen aanwezig zijn van de administraties gezondheid, verkeer, milieu en ruimtelijke ordening, van de Generale Directie van de Luchtvaart en van de bestaande overlegorganen met de omwonenden.

Het verwondert ons eveneens dat de consultatieronde wordt georganiseerd door de Administratie Economie en niet samen met of door de Administratie Milieu.

c. Starthypothesen

Er wordt reeds uitgegaan van een volwaardige ontwikkeling van een internationale luchthaven voor personen en vracht bij dag en bij nacht. Een luchthaven die vooral zou teren op het gebrek aan capaciteit van de grote omliggende luchthavens en die dus zou moeten opvangen wat de anderen niet meer wensen, zoals bijvoorbeeld minder rendabele of meer polluerende activiteiten (uitstoot en geluid). Uit milieuoogpunt is een dergelijke optie te verwerpen.

Een aantal studies hebben al toekomstplannen voor de luchthaven behandeld. Een eerste studie van Prof Sleuwaegen, daterend van 1995, voorspelde in het gemiddeld scenario voor het jaar 2003 een werkgelegenheid voor 32.684 personen voor 18,5 miljoen passagiers (Blz: 46 en 50). De tweede studie van Prof Sleuwaegen vertrekt van de bestaande werkgelegenheid in 2002 van 19.905 tewerkgestelde personen, wat een duidelijk verschil is met de prognose van 1995. Zijn prognose voor 2020 in de basissituatie belooft 33.172 en in een sterk negatieve situatie 25.095 werkgelegenheden (Blz: 11 en volgende).

Dit toont aan dat extrapolatie van cijfers dikwijls tot extreme scenario's leidt, die in werkelijkheid zelden uitkomen.

Ook anderen durven de economische groeiscenarios in vraag stellen.

Zo stelde Bart Sturtewagen in een artikel in De Standaard van 19-08-2005:

"Tot dusver trekken we daar als samenleving kennelijk niet de conclusies uit dat we produceren, reizen, en consumeren anders moeten gaan bekijken. Met een schijnbaar autonome dynamiek gaat het naar steeds meer, terwijl we al dertig jaar, sinds het

rapport van de club van Rome, weten dat het eigenlijk met minder moet. In het beste geval slagen we er met pijn en moeite in het tempo van de stijging af te remmen. Luchttransport is nog steeds, zelfs met de meest moderne vliegtuigen, de grootste verbruiker per pax."

Men gaat ook uit van de hypothese dat luchtvervoer bepalend is voor de vestiging van bedrijven. Het speelt zeker een rol. De delokalisatie van bedrijven naar lage loonlanden, zelfs uit landen met een uitgebreid luchtnet, zijn een andere trend. Bevraging van Belgische bedrijven hieromtrent wijzen in dezelfde richting. Zolang het transport door de lucht en de loonkost in deze landen kleiner is dan de loonkost bij ons, zal luchttransport mede verantwoordelijk zijn voor de afbouw van werkgelegenheid bij ons.

d. Scenario's

De horizon van het strategisch plan wordt begrensd tot 2025. Andere luchthavens werken aan een planning met een horizon van 40 jaar. Vooral op het vlak van ruimtelijke ordening heeft dit een belangrijke impact.

Luchtvervoer is slechts één transportmogelijkheid en wordt pas snel zodra het vliegtuig in de lucht is en wordt maar rendabel over grote afstanden. Studies wijzen uit dat vluchten korter dan 500 km niet rendabel zijn (Verbruik aan brandstof voornamelijk in de opstijgfase, pollutie, kosten aan behandeling op de grond en gebruik van de infrastructuur...).

Om die reden zou deze studie voor de luchthaven van Zaventem moeten nagaan welke de behoeften en de kansen zijn tegen 2025 wanneer de HST, in een geïntegreerd transportbeleid, het vervoer van personen en goederen overneemt van het vliegtuig voor afstanden van 500 tot 1000 Km (aantal bewegingen, afstanden, type vliegtuigen, capaciteit van de vliegtuigen, maatschappijen die mogelijk in Zaventem geïnteresseerd zijn.....).

Voor verschillende scenario's is het nodig te onderzoeken wat de rendabiliteit en de concurrentiepositie zou zijn indien de luchtvaart niet meer op een oneerlijke wijze indirect gesteund wordt en voor alle kosten moet opdraaien (Bijvoorbeeld steun voor de bouw van vliegtuigen, geen accijnzen en BTW op kerosine, geen BTW op vliegtuigtickets ...). De laatste 20 jaar zijn meerdere kleine, middelgrote en grote vliegtuigmaatschappijen overkop gegaan. Tegenwoordig worden sommige vliegtuigmaatschappijen operationeel gehouden door beschermende maatregelen en zijn er andere die kampen met overleving. Is de trend voor luchtvaart wel zo positief? Zal dit blijven duren? Wat is de te verwachten invloed van de stijgende petroleumprijzen?

Bovendien is het nuttig en nodig om dergelijke studies in een Europese context te benaderen.

In plaats van enkel verschillende groeiscenario's te overwegen moet in eerste instantie nagegaan worden welke luchthaven we wensen:

- 1) Een luchthaven, waar personen- en vrachtvervoer tot ver boven het niveau van de draagkracht van mens en milieu wordt ontwikkeld? Met als gevolg een ongebreidelde verstoring van de rust dag en nacht.
- of
- 2) Een luchthaven uitsluitend voorbehouden aan personenvervoer tijdens de dag (noodzakelijk), mede dankzij de rol van Brussel als Europese hoofdstad, met als gunstig gevolg de vestiging van bedrijfshoofdzetels in de regio, met hun multiplicator effect. Zonder deze Europese functie heeft de luchthaven van Zaventem maar weinig internationale uitstraling en behoeftes. Deze optie houdt in dat vracht naar een andere luchthaven gaat. In België bestaan immers geen grote afstanden.
- of

- 3) Een passagiersluchthaven zoals hierboven met een minimum aan vracht en alleen dagactiviteiten.

Het is wenselijk dat bij ieder scenario, een minimum aan personen overvlogen wordt, met een maximum aan veiligheid voor de passagiers en de omwonenden. Verder moet onderzocht worden in welke mate de meest gevorderde vliegt technieken hiertoe kunnen bijdragen.

e. Milieugevolgen

De verschillende scenario's moeten op een eerlijke manier duidelijk maken wat de belasting en de gevolgen zijn voor mens en milieu, oa.

- hoeveel personen zullen gehinderd worden door vliegtuiglawaai (boven de 60 dB(A) piek), vliegtuiguitstoot, bestaande en nieuwe wegeninfrastructuur, bestaande en nieuwe industriezones?
- welke woonzones, waardevolle milieugebieden, landbouwgebieden, kleine landschapselementen, e.a. zullen er moeten wijken bij elk scenario? Op welke wijze, termijn en via welke financiële regeling zullen de mensen gecompenseerd worden (onteigening, isolatie, plansschadekosten,...). Welke alternatieven zullen worden aangeboden aan de eigenaars?
- Wat zal de invloed zijn op het verkeer?

2.1.2 Mogelijke maatregelen inzake eventueel nadelige gevolgen voor het milieu

Hoewel het moeilijk, zonet onmogelijk is om maatregelen voor te stellen wanneer de scenario's onbekend zijn, geven we hier een beperkte opsomming van mogelijkheden, vooral toegespitst op de geluidshinder van de luchthaven:

- **Maximaal gebruik van de HST voor personen en goederen**, zeker tot afstanden van 500 Km, en dit in een Europese context (snelheid, klokvast, minimum aan pollutie, mogelijkheden om Kyotonormen na te leven).
- **Vastleggen van een plafond voor het aantal dagvluchten** en oplegging van een maximum QC norm die rekening houdt met de draagkracht van de omwonenden.
- Verdere **afbouw van de nachtvluchten** na vertrek van de hoofdhub van DHL. Opleggen van een nieuw drastisch verlaagd plafond voor nachtvluchten.
- Het gebruik 's nachts van de meest moderne geluidsarme vliegtuigen met een maximaal geluidsquotum per beweging van **QC < 4**;
- Terugkeer naar een **logische baangebruik i.fv. weersomstandigheden, wind en veiligheid**.
- Toepassing van de normen en drempels tijdens de nacht, overeenkomstig de definitie van de nacht volgens de Europese Richtlijn 2004/49/EG lopende van **23.00 uur tot 06.59 uur**.
- De verplichting om het **aantal potentieel gehinderden** binnen de jaarlijks geactualiseerde 55 dB(A) geluidscontour vanaf 2008 te **halveren** t.o.v. 2003;
- opleggen van een **maximale gemeten geluidsimmissiegrenswaarde** tijdens de nacht zodat de richtlijnen van de WHO worden nageleefd.
- Lokaal **maximale ontsluiting van de luchthaven via het openbaar vervoer**. Van HST ontsluiting tot busontsluiting voor de directe omgeving. Geen zuidelijke wegontsluiting naar de E40. We verwijzen hiervoor eveneens naar de motie van de Zaventemse gemeenteraad.
- Maximaal (her)**gebruik van bestaande infrastructuur** (verlaten industrieterreinen, optimalisatie van bestaand wegennet,...).

- Opstellen van **objectieve geluidskadasters**, waarbij eveneens rekening wordt gehouden met grondlawaai, lawaai van autosnelwegen, treinverkeer, ..
- Uitbreiden van het **geluidsmmeetnet** met één meetpunt per gebruikte route en baan en telkens op afstanden van 500m, 2km, 4km, 8km en 16km van de luchthaven. Dit meetnet moet in Vlaanderen onder de bevoegdheid komen van AMINAL en van BIM/IBGE in het Brussels Gewest.
- De uitbater moet een volledig **luchtmeetnet** rond de luchthaven uitbouwen en het onder beheer stellen van AMINAL. De meetapparatuur moet in staat zijn kleine roetdeeltjes en vluchtige PAKs componenten te kunnen meten.

2.2 Noodzakelijke accenten in de systematische en wetenschappelijke verantwoorde analyse en evaluatie van de milieueffecten.

Zonder de pretentie te hebben volledig te zijn, geven we hier enkele accenten, die in de milieueffectbeoordeling volgens ons aan bod moeten komen inzake de volgende disciplines.

Voor alle aspecten is coördinatie met het Brussels gewest en de Federale overheid noodzakelijk.

2.2.1. Gezondheid en veiligheid van de mens

De bestaande studie van professor L. Annemans bestudeert de verschillende elementen op gebied van geluidshinder, schade aan mensen en de kostprijs voor hun verzorging. Dit lijkt ons meer dan voldoende als basis voor de MER studie.

Op gebied van pollutie door uitstoot van vliegtuigen in de omgeving van Zaventem is tot nu toe weinig studiemateriaal beschikbaar, aangezien ook de meetapparatuur onvoldoende is (superfijne stofdeeltjes, toxische stoffen).

Ook de veiligheid rond de luchthaven is tot hiertoe weinig in detail beschreven.

De studie zal ook de kostprijs berekenen voor de uitbouw van een volledig geluids- en luchtmeetnet rond de luchthaven (zie onze voorstellen onder 2.1.2).

2.2.2. Atmosfeer

Zie 2.2.1. gezondheid.

De studie zal ook aanduiden in hoeverre de verschillende scenario's de naleving van de Kyoto normen zal beïnvloeden.

2.2.3. Ruimtelijke ontwikkeling

De studie zal bij ieder scenario onderzoeken

- in hoeverre men binnen de toegewezen bestemmingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de gewestplannen kan blijven.
- de invloed op de getroffen woonzones (pollutie: uitstoot en geluid). Zijn er woonkernen die in hun bestaanszekerheid worden bedreigd (Steenokkerzeel, Humelgem, Diegem, Zaventem, ...)?
- de noodzaak van een bouwverbod en planschade binnen de geluidsc contouren en de kostprijs hiervan.

2.2.4. Geluid

De studie zal de invloed onderzoeken van

- de nachtdefinitie volgens de Europese richtlijnen: 23.00 uur tot 06.59 uur.
- naleving van de WHO-normen voor de nacht.
- de voorstellen, geformuleerd onder 2.1.2.

De studie zal voor ieder scenario

- duidelijk de geluidscontouren bepalen en hun mogelijke evolutie in de tijd (horizon 2025).
- het noodzakelijke en mogelijk baangebruik en de vluchtcorridors vastleggen.
- de onteigenings- en isolatiekosten voor de bewoners onder de corridors berekenen en het eraan verbonden tijdsschema vastleggen voor de realisatie ervan.
- de infrastructuur bepalen, nodig voor een evenwichtige geïntegreerde monitoring van geluid en uitstoot.

2.2.5 Landschap

Welke waardevolle milieugebieden, landschappen, landbouwgebieden, kleine landschapelementen, e.a. zullen er moeten wijken bij elk scenario?

2.2.6. Mobiliteit

De studie zal nagaan:

- hoe het openbaar vervoer kan uitgebouwd worden in functie van een toename aan passagiers, werknemers, en vracht.
- welke de maximum capaciteit is van de bestaande toegangen (weg, trein,..)
- hoe de HST-luchthavenstation(s) kunnen worden uitgebouwd voor personen en vracht.
- welke multimodale ontwikkelingen er mogelijk zijn (combinatie HST-lucht-weg).
- hoe de bereikbaarheid van te ontwikkelen zones (herbruikbare industriezones) optimaal kan worden gerealiseerd zonder een nieuwe aanslag op het milieu.

2.2.7. Samenhang tussen de genoemde factoren

Deze samenhang is niet alleen nodig tussen de milieufactoren maar ook tussen al de andere aspecten die de problematiek rond de luchthaven beïnvloeden.

Een meer geïntegreerde aanpak vanaf het begin is nodig. Een praktisch voorbeeld is de aanpak rond de luchthaven van Frankfurt, waar alle betrokkenen in een brede werkgroep samen bindende conclusies afspreken.

Besluit

Gezien de algemeenheid van het voorliggende document en de gestelde vragen, is het voorgaande geen grondige analyse van de mogelijke scenario's.

STERREBEEK 2000 vzw poogt met deze nota enkel te wijzen op de complexiteit van het probleem en de noodzaak het in een breder kader te benaderen dan in een eerste tijd vooral te focussen op de mogelijke economische rendabiliteit van de luchthaven.