



vzw nr 4444.546.91
RPR Brussel
Secretariaat en zetel:
Felix Timmermanslaan 24
1933 Sterrebeek

Sterrebeek, 5 januari 2024

e-mail: info@sterrebeek2000.be

website: www.sterrebeek2000.be

Aan de Vlaamse Regering

Betreft: vergunningsaanvraag door Brussels Airport Company voor het hernieuwen van de huidige vergunning voor de exploitatie van de start- en landingsbanen

OMV_2022106386

Geachte,

Gelet op:

1. de doelstellingen van STERREBEEK 2000 vzw, met ondernemingsnummer 4444.546.91, die onder andere omvatten, zoals beschreven in de statuten (publicatie in het staatsblad van 2021_07_19 onder nummer 21090116)
 - *het nastreven van een leefbare ruimtelijke ordening met aandacht voor de verkeersleefbaarheid en het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van open en groene ruimte, landschappen, monumenten, cultureel erfgoed en het dorpschoon;*
 - *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van het leefmilieu en van een leefbare woonomgeving. Dit impliceert het beperken van alle vormen van milieuhinder, waaronder alle vormen van geluidshinder, verkeersoverlast, geurhinder, lichthinder,...;*
 - *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van de biodiversiteit, natuur en natuurwaarden;*
 - *een verantwoord en duurzaam gebruik van de natuurlijke rijkdommen, ruimte en energiebronnen. Dit impliceert productie- en consumptiepatronen die de beschikbare milieugebruiksruimte en de draagkracht van het ecosysteem respecteren;*
 - *het bereiken van een algemene basismilieukwaliteit voor de milieucompartimenten water, bodem en lucht en het bereiken van een bijzondere milieukwaliteit in specifieke omstandigheden of gebieden;*
 - *het stimuleren van een beleid gericht op de preventie, bescherming en verbetering van de gezondheid van de mens;*
 - *het nastreven van een beleid dat berust op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieu- en gezondheidsaantastingen bij voorrang aan de bron moeten worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt;*
 - *het nauwlettend opvolgen van alle plannen, initiatieven en activiteiten van plaatselijke, provinciale, gewestelijke, federale, Europese en internationale overheden en instellingen, alsmede van de privésector die voor Sterrebeek en*

omgeving van belang zijn. De vereniging houdt daaromtrent rekening met de ervaring, percepties, inzichten en meningen van de bevolking en brengt deze onder de aandacht van de betrokken overheden.

2. Het feit dat de werking van de vereniging zich vooral richt op Sterrebeek, deelgemeente van Zaventem maar dat zij volgens de statuten ook daarbuiten activiteiten kan ontplooiën indien dit relevant of wenselijk is voor de vervulling van het belangeloos doel.
3. Het feit dat STERREBEEK 2000 aantoonde deze doelstellingen na te streven door onder andere het lidmaatschap in de GECORO en de milieuvadvisraad van Zaventem, en door verschillende initiatieven en acties aangaande ruimtelijke ordening in het verleden (zie www.sterrebeek2000.be),
4. Het feit dat STERREBEEK 2000 als procesbekwame vereniging kan optreden namens een groep personen wiens collectieve belangen zijn bedreigd of geschaad.

Wenst STERREBEEK 2000 vzw volgend bezwaar in te dienen:

Bezwaar in het kader van de vergunningsaanvraag door Brussels Airport Company voor het hernieuwen van de huidige vergunning voor de exploitatie van de start- en landingsbanen

OMV_2022106386

Inhoud

Vaststellingen.....	5
Doelstelling 1: een luchtvaart die de gezondheid van de omwonenden niet schaadt	6
Doelstelling 1.1: de luchthaven beperkt de gezondheidskost voor de samenleving	6
Doelstelling 1.2: de luchthaven beperkt het geluid van haar activiteiten.....	8
Discipline Geluid	8
Vlootsamenstelling en reduceren van geluid aan de bron	10
Nachtvluchten	12
Geluids- en overvluchtfrequentienormen	13
Meetnet	15
Grondlawaai	16
Doelstelling 1.3: de luchthaven beperkt de uitstoot van schadelijke stoffen in de lucht.....	18
Welke stoffen worden uitgestoten ?	18
Luchtbeleidsplan 2030	19
Prognoses NOx uitstoot	20
Prognoses UFP uitstoot	22
Milderende maatregelen	23
Doelstelling 2: een luchtvaart die de natuur niet schaadt	24
Discipline Bodem	24
Extra verharding	24
PFAS	25
Discipline Water	26
Discipline Biodiversiteit	27
Situering van de Natura2000 gebieden	27
Overlast in kaart gebracht : stikstofuitstoot en “bird strikes”	28
Kwetsbare soorten en stikstofuitstoot	29
Fauna en flora in het zgn Groot Veld	30
Geluidsverstoring	31
Passende beoordeling (MER 10.6)	32

Doelstelling 3: Een luchtvaart die geen extra druk zet op de mobiliteit	34
Prognoses	34
Sustainable Airport Mobility Plan	35
Parkeren	35
Diabolotaks	35
Doelstelling 4: een luchtvaart die aan de klimaatdoelstellingen beantwoordt	36
De groei van het luchtverkeer brengt de klimaatdoelstellingen in gevaar	37
Is klimaatneutraal vliegen mogelijk?	38
De plannen van de luchthaven druisen in tegen de internationale klimaatdoelstellingen en de vereiste klimaatinspanningen	40
De voorgestelde maatregelen zijn ontoereikend	41
Privéjets	41
Standpunt van de Vlaamse overheid voor de omwonenden van Bierset moet ook gelden voor omwonenden van Zaventem	42
Doelstelling 5: Een luchtvaart die zich aanpast aan toekomstige ontwikkelingen	45
Duur van de vergunning	45
Toekomstgerichte alternatieven werden niet onderzocht	45
Werkgelegenheid	47
Doelstelling 5: een luchthaven die zorgt voor de veiligheid van de omgeving	48
Daarom vragen wij de minister en de Vlaamse regering volgende voorschriften in de vergunning	48

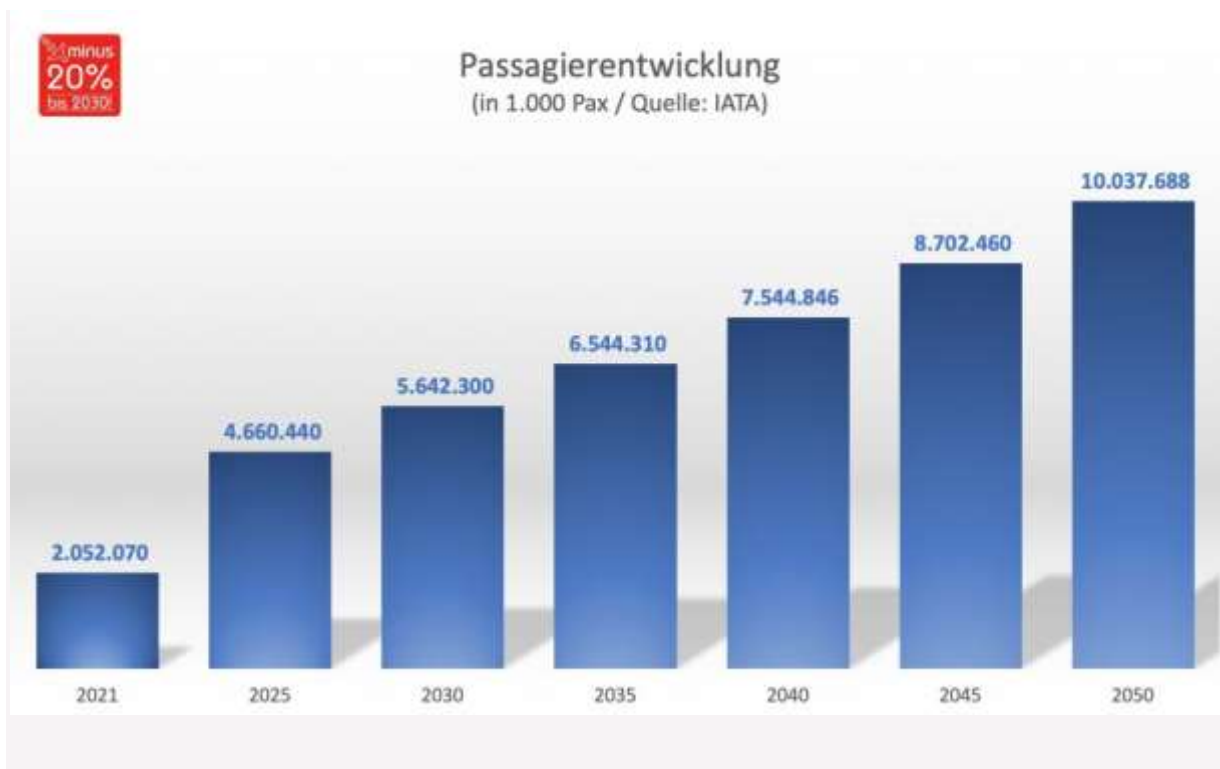
Vaststellingen

Uitbater BAC gaat tegen 2032 uit van een verdubbeling van de cargo en een vijfde meer passagiers t.o.v. 2019. Dat betekent meer en grotere vliegtuigen, een extra stroom vrachtwagens (+43 procent) en personenwagens (+9 procent) en een toename van het aantal vliegbewegingen van 234000 in 2019 (203.000 passagerisvluchten, 15.000 vrachtvluchten en 17.000 niet commerciële vluchten) naar 240000 in 2032.

Op vlak van werknemers verwacht men een groei van ca. 24.000 werknemers naar bijna 30.000.

Ontwikkeling van de luchtvaart

Er wordt steeds meer gevlogen. In 2018 stapten met 4,3 miljard passagiers meer mensen in het vliegtuig dan ooit tevoren. Sinds het begin van de jaren negentig is het aantal passagiers wereldwijd meer dan verdubbeld. Men verwacht dat het mondiale luchtverkeer de komende twintig jaar jaarlijks met 3,7 procent zal toenemen (In 2040 9,4 miljard passagiers en 53 miljoen vluchten (2016: 35,5 miljoen). IATA komt tot soortgelijke aannames (zie diagram⁽¹⁾).



Als deze ontwikkeling zich zou voordoen, zouden **de klimaatschadelijke emissies de komende twintig jaar met ongeveer 50 procent toenemen.**

¹ <https://minus20bis2030.info/argumente/>

Doelstelling 1: een luchtvaart die de gezondheid van de omwonenden niet schaadt

In dit hoofdstuk worden ook elementen meegenomen uit de Discipline Mens-Gezondheid.

Doelstelling 1.1: de luchthaven beperkt de gezondheidskost voor de samenleving

Het studiebureau ENVISA ⁽²⁾ heeft, in opdracht van Bond Beter Leefmilieu, berekend hoeveel mensen gezondheidsschade oplopen door het vliegtuiglawaai rond Brussels Airport. De berekeningen tonen aan dat op jaarbasis 220.000 omwonenden heel sterk gehinderd worden door het vlieg-lawaai en dat de slaap van 109.000 omwonenden ernstig verstoord wordt. Ook lopen 51.000 mensen een sterk verhoogd risico op het ontwikkelen van een te hoge bloeddruk en 2.000 mensen zelfs een sterk verhoogd risico op hartziekten.

Deze cijfers komen voor Marc Goethals, cardioloog aan het Onze-Lieve-Vrouw Ziekenhuis in Aalst, niet als een verrassing. *“Ons lichaam reageert, dag en nacht, op autonome wijze op lawaai, omdat ons lichaam lawaai onbewust associeert met gevaar. Daardoor gaat ons lichaam in een toestand van verdediging, de zogenaamde ‘vecht-of-vluchtreactie’. Dat leidt tot stijging van de bloeddruk, een snellere hartslag en afgifte van stresshormonen. Herhaalde blootstelling aan nachtlawaai verstoort essentiële functies van onze slaap, ook zonder dat we bewust ontwaken. Dat leidt tot een verminderde immuniteit tegen infecties en kanker, een trager fysisch herstel en het tast onze geheugenfuncties en onze mentale gezondheid aan.”*

De Wereldgezondheidsorganisatie waarschuwt al jaren voor de enorme gezondheidsschade die omwonenden van luchthavens ondervinden. .

Blootstelling aan (vliegtuig-)lawaai schaadt ook omwonenden die subjectief geen slaapverstoring/hinder of ondervinden. Er zijn sterke aanwijzingen voor zowel lange termijn effecten (cardiovasculaire morbiditeit, mortaliteit, hospitalisatierisico) als acuut triggeren van myocardinfarct zonder rekening te houden met de subjectieve factor. Dit blijkt uit de totaal nieuwe benadering van epidemiologisch onderzoek vanaf 2007: op veel grotere schaal (miljoenen omwonenden) en zonder ‘bevraging naar hinder of slaapverstoring’ maar door aantonen van een rechtstreeks verband tussen geluidsbelasting en cardiovasculaire morbiditeit/mortaliteit o.a.:

- Toename van de cardiovasculaire aandoeningen met 5% voor vrouwen en 4% voor mannen per 1 dB boven de L_{night} 40 dB (in woningen die niet voor isolatie in aanmerking komen) blijkt uit studie betreffende meer dan 1,02 miljoen omwonenden van een grote luchthaven met nachtvluchten (Keulen/Bonn).⁽³⁾
- Verhoogd risico op mortaliteit door myocardinfarct bij langdurige blootstelling (studie populatie 4.6 miljoen inwonenden > 30 jaar in Zwitserland): ‘Mortality increased with increasing level and duration of aircraft noise’⁽⁴⁾.

² https://drive.google.com/file/d/1fIT_4lVeRm9cgVMBTe29y-iCU037twFV/view

³ Greiser E en Greiser C: Risikofaktor nächtlicher Fluglärm. (Cologne Bonn Aircraft study) 2010 p 17. Zie http://www.umweltbundesamt.de/uba-infomedien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3774

⁴ Aircraft Noise, Air Pollution, and Mortality From Myocardial Infarction Huss A et al Epidemiology 2010 21 829)

- Significant hogere hospitalisatie én mortaliteit t.g.v. CVA, coronaire ziekte, progressief toenemend met de vliegtuiglawaabelasting. Studie populatie 3,60 miljoen omwonenden van Heathrow: 'For each of stroke, coronary heart disease, and cardiovascular disease the pattern was of increasing risk of admission with increasing aircraft noise, and all linear tests for trend were statistically significant ($P < 0.001$ to $P < 0.05$).../... Mortality: The relative risks of mortality were numerically similar to those for hospital admissions at the higher noise levels, although confidence intervals were wider, reflecting the smaller numbers of events.'⁽⁵⁾
- Significant hoger hospitalisatierisico voor CVA, hartfalen, ischemisch hartlijden, perifeer vaatlijden en CV ziekte (som van vorige) met geluidsbelasting door vliegtuiglawaai. US airport studie betreffende > 6 miljoen omwonenden van 89 US luchthavens > 65 jaar.⁽⁶⁾
- Nachtelijke blootstelling aan vliegtuiglawaai is ook een trigger voor mortaliteit t.g.v. CV aandoening: 'For night-time deaths, exposure levels 2 h preceding death were significantly associated with mortality for all causes of CVD [OR = 1.44 (1.03–2.04) for the highest exposure group (LAeq > 50 dB vs. <20 dB)]. Most consistent associations were observed for ischaemic heart diseases, myocardial infarction, heart failure, and arrhythmia.'⁽⁷⁾
- Twee recente 'nation wide' publicaties in Zwitserland en Denemarken bevestigen zowel risico op CV ziekte als op CV mortaliteit als gevolg van blootstelling aan vliegtuiglawaai.⁽⁸⁾

ENVISA heeft berekend dat de slaapverstoring, bloeddrukproblemen en hartziekten onze maatschappij **op jaarbasis minstens 1 miljard euro kosten**. Per nachtvlucht betekent dit gemiddeld 36.000 euro aan gezondheidsschade. Dat is nog een onderschatting, aangezien de kosten voor medicatie en hospitalisatie hierin niet zijn opgenomen.

Ondanks de grote impact van het vlieglawaai op de gezondheid en leefkwaliteit van de omwonenden, laat de luchthavenuitbater na om bijkomende maatregelen te nemen.

Onderstaande bezwaren en voorstellen tot vergunningsvoorschriften zijn noodzakelijk om de gezondheid van de omwonenden te waarborgen. De Vlaamse Regering heeft de opdracht het voorzorgsprincipe te hanteren en daarom doelstellingen te formuleren om de best beschikbare technologie in te zetten.

⁵ Heathrow Aircraft Noise and CV risk Hansell A et al. B Med J 2013;347: 5432

⁶ Residential exposure to aircraft noise and hospital admission for CV disease. Correia A.W. BMJ 2013 347 f5561

⁷ Does night time aircraft noise trigger mortality Case cross over study 24886 CV deaths Saucy A et al Eur Heart J 2021 42 835

⁸ Transportation noise exposure and cardiovascular mortality Nation Wide study Switzerland Heritier H et al Eur J Epidemiol 2017 32 307. En Exposure to transport noise and risk for CV disease in nation wide cohort Denmark Thacher JD et al Environ Res 2022 211 113106

Doelstelling 1.2: de luchthaven beperkt het geluid van haar activiteiten

Discipline Geluid

In dit hoofdstuk worden ook elementen meegenomen uit de Discipline Mens-Gezondheid.

De **geluidscontouren Lden 2032** en deze voor piekgeluiden liggen weliswaar binnen de contouren 2019 maar zijn qua oppervlakte **amper afgenomen**. (fig. 10-104 en andere).

Alle berekeningen Lden gaan uit van gemiddelden. De omwonenden hebben vooral last van piekgeluiden.

Zo waren er in 2019 171.583 inwoners die 's nachts (23u tot 7u) pieken van meer dan 70 dB(A) (MER Tabel 6-26).

Er wordt geen rekening gehouden met **de frequentie van overvluchten** over alle gebieden. Het invoeren van stillere vliegtuigen kan wel de gemiddelde Lden-waarde verminderen maar samen met een verhoging van het aantal bewegingen leiden tot een hogere frequentie van overvluchten en de hinder hiervan voor de omwonenden.

Binnen Vlarem I hanteert men de 55 dB(A) contouren. Het aantal potentieel sterk gehinderden was in 2019 14.469 en zou in 2032 dalen tot 12720 (MER Tabel 6-30 en 6-39).

In de **Discipline mens-gezondheid** hanteert men echter de strengere WHO aanbevelingen van 40 (voor de nacht) en 45 db Lden ("Environmental Noise Guidelines for the European Region", 2018).

Uit tabel 13-5 (discipline mens-gezondheid) blijkt een te verwachten stijging van het aantal inwoners **binnen de 45 dB Lden** contour 2019 van 1.800.497 naar 1.873.736 tussen 2022 en 2032.

Het aantal ernstig gehinderden volgens de dosis-effect-formule van de WHO binnen deze contour 2019 bedroeg in 2022 ca. 208.000 inwoners (17,7%) met o.a. in Zaventem boven de 20%. (MER 13.5.1.1.1).

Zonder bevolkingsgroei wordt een daling voorspeld van 20.000 ernstig gehinderden. Maar dit betekent nog steeds 187.164 inwoners (o.a. tabel 13-10). Met bevolkingsgroei wordt dit 196.000 en ca. 89.000 ernstig slaapverstoorden.

Voor Lnight berekent men binnen de WHO 40 dB(A) contour het aantal inwoners op 697.000, met 99.000 ernstig slaapverstoorden (MER 13.5.1.1.2) en zou dit tegen 2032 respectievelijk afnemen tot 601.000 en 84.000 inwoners.

Bij stijgende bevolking in 2032 wordt nog steeds een daling voorspeld.

De absolute cijfers blijven echter onverantwoord hoog.

P. Aerts, de ANTEA expert voor gezondheid, zei tijdens de BAC infovergadering op 14/12/2023 dat bij toepassing van de WHO geluidswaarden (40 dB(A) 's nachts en 45 dB(A) overdag het aantal **potentieel gehinderden 10 x hoger zou liggen!**

Wat betreft de **frequentiecontouren** (p.6-105, tabel 6-44 tot 6-49) stellen we vast dat er voor alle periodes van de dag en voor verschillende gemeenten een verslechtering is.

Idem voor frequenties van overvluchten tijdens de nacht.

Zo ondervinden in 2032 nog steeds 's avonds (19u-32u), 271135 inwoners 1x een piek van meer dan 70 dB en 347381 10x pieken boven de 60dB overdag (Tabel 13-14), hetgeen een stijging met respectievelijk 12,9 en 3,9 % inhoudt.

De stijging tijdens de avondperiode is vnl. het gevolg van de verwachte groei in de "long haul" operaties (vertrekkende lange afstandsvluchten) t.o.v. 2019 (MER blz. 13-44).

Voor de nachtperiode neemt het aantal inwoners, indien de verwachte bevolkingsevolutie verrekend wordt, binnen de contour van 10x >60 dB af met 27% (met enkel in Evere, Kampenhout en Machelen een relevante toename), maar **het aantal inwoners binnen de 70 dB-overschrijdingscontour neemt toe met 8,6%** tot ca. 154.000 inwoners (met de sterkste toenames in Evere, Zaventem, Brussel en Machelen).

"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)". (p.16-6 synthese).

De vermindering van het aantal gehinderden en potentieel sterk gehinderden is onvoldoende.

Er zijn daarom maatregelen nodig om het geluid aan de bron te verminderen.

Europa vraagt de lidstaten door middel van de Europese richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai het opstellen van o.a. actieplannen om de geluidsproblemen en -effecten op hun grondgebied te beheersen, met inbegrip van, waar nodig, lawaaibestrijding, met name in gebieden in de buurt van grote luchthavens.

Exploitatiebeperkingen die een positief effect kunnen hebben op de geluidshinder wegen volgens het MER (synthese p.16-10) niet op tegen de negatieve effecten die dat zou hebben voor de werking van de luchthaven: *"Exploitatiebeperkingen kunnen significante effecten 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 en) beperken van de openstellingsuren of het aantal vliegtuigbewegingen dat per jaar wordt toegestaan is **nadere analyse nodig.**"*

Deze redenering kunnen we niet aanvaarden. Het MER had juist de effecten hiervan moeten becijferen. We zijn van oordeel dat dit juist voorwerp moet zijn van alternatievenonderzoek binnen het MER. In die zin is het MER onvoldoende uitgewerkt.

Zo moesten alternatieven worden onderzocht met bv. een beperking/afschaffing van de nachtvluchten; een maximum op het aantal vliegtuigbewegingen en een verlaging van de QC-waarden van de vliegtuigen.

Alleen zo kan de wetgever op een objectieve manier de nodige beslissingen nemen voor de vergunning.

Wel wordt gewezen op isolatievoorschriften: Zo zal “een verhoogde akoestische gevelisolatie een milderend effect hebben op de ervaren geluidshinder.” (16.3.3.1.4 Isolatievoorschriften, synthese p.16-10)

Zo worden de lasten van de exploitatie afgewenteld op de omwonenden! Dit kan niet.

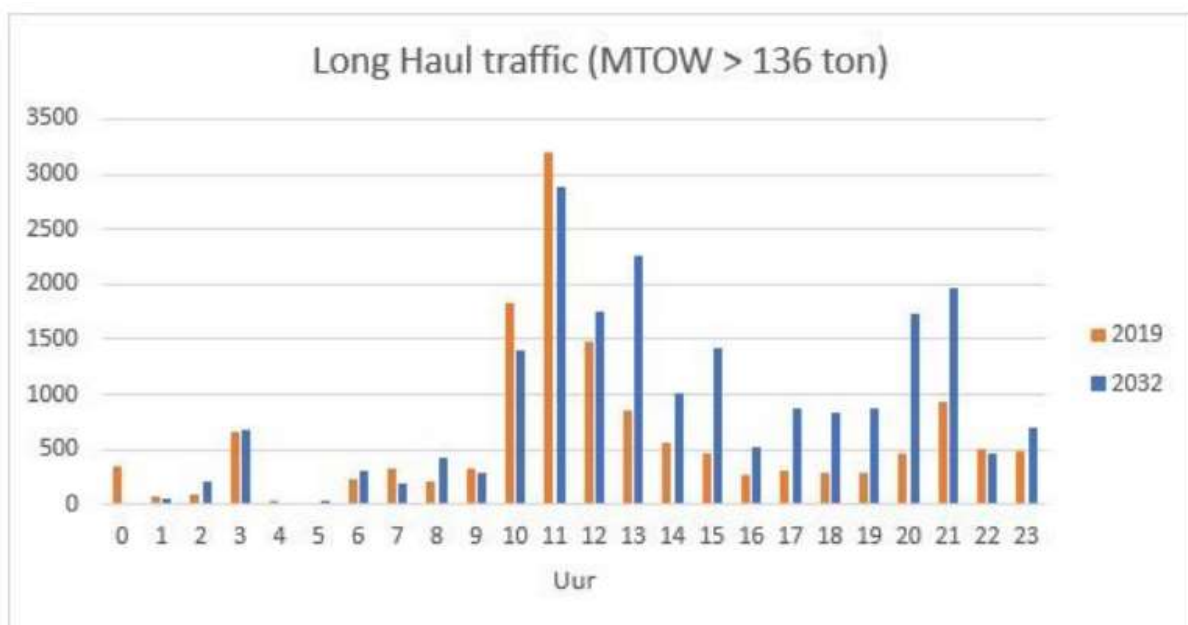
Vlootsamenstelling en reduceren van geluid aan de bron

De vermindering van het aantal sterk gehinderden en slaapverstoorden in 2032 is gebaseerd op een vlootsamenstelling met modernere, minder geluidshinderende vliegtuigen.

De beloftes om de vloot te vernieuwen tegen 2032 met geluidsarmere vliegtuigen is **te vrijblijvend**.

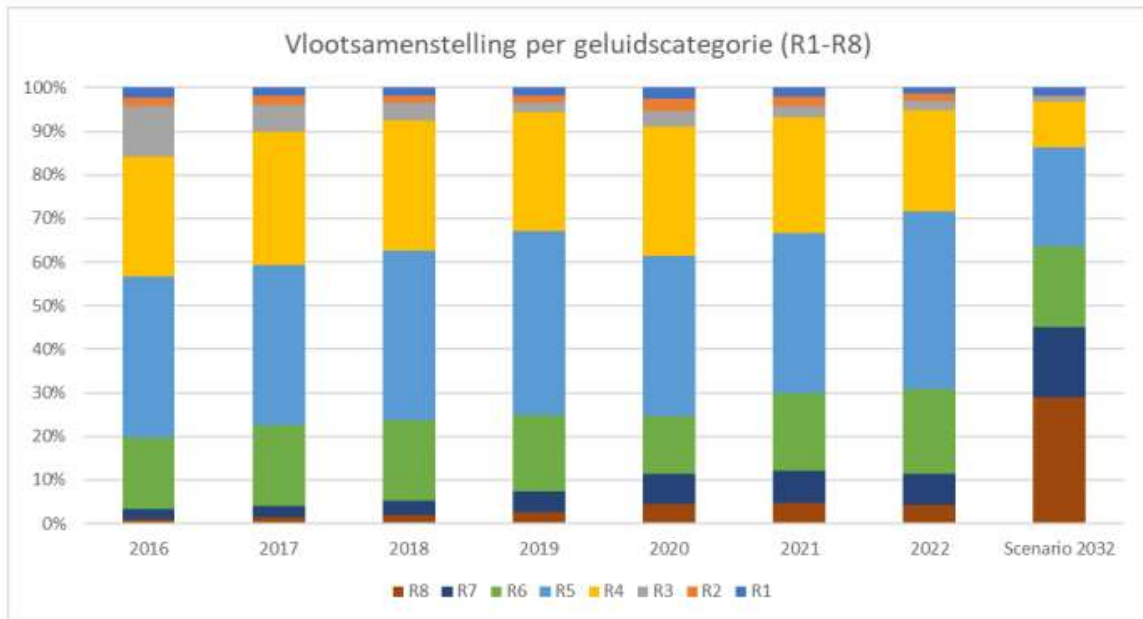
Daarnaast wordt uitgegaan van grotere vliegtuigen, waarbij wordt bevestigd dat het geluid hiervan groter is (zie hierboven).

Immers, uit de grafieken figuur 13-13 van de verwachte evolutie van het aantal vertrekkende vliegtuigen (resp. zware toestellen/“long haul” en lichtere toestellen/“short haul”) per uur van de dag, blijkt dat er geen vermindering is van zware/long haul vliegtuigen tijdens kritische periodes avond en nacht.



In het kader van de LTO (Landing-Takeoff) tariefdifferentiatie, toegepast op Brussels Airport, worden de vliegtuigen ingedeeld in 8 geluidscategorieën. R1 is hierbij de categorie met de meest luide toestellen, R8 de categorie met de meest geluidsefficiënte toestellen. Deze indeling is gebaseerd op de ACI Noise rating Index (⁹)

⁹ projectbeschrijving en algemene delen- blz. 93



Figuur 2-35: vlootsamenstelling per geluidscategorie

Zwarte toestellen (MTOW > 136 ton)

Type	Aantal	Aandeel	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
A339	8464	3,5%								
A359	5130	2,1%								
B789	4424	1,8%								
B772	4309	1,8%								
A333	3558	1,5%								
B763	3011	1,3%								
B788	2684	1,1%								
A332	2642	1,1%								
B77W	1901	0,8%								
B78X	1602	0,7%								
A306	1280	0,5%								
B748	825	0,3%								
A338	560	0,2%								
B744	317	0,1%								

Lichte toestellen (MTOW <= 136 ton)

Type	Aantal	Aandeel	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
A20N	70408	29,3%								
A320	39430	16,4%								
B38M	20354	8,5%								
B738	14475	6,0%								
BCS3	9112	3,8%								
B39M	8777	3,7%								
A21N	8294	3,4%								
E190	4147	1,7%								
B752	3907	1,6%								
B734	3232	1,3%								
A319	2252	0,9%								

Figuur 2-36: verdeling belangrijkste vliegtypes per geluidscategorie voor het realistisch toekomstscenario (2032)

De hierboven beschreven evoluties naar vervanging van de vliegtuigvloot in de verschillende segmenten betekent dat twee op de drie vliegtuigen in 2032 behoren tot de stilste categorie R6, R7 of R8. (zie Figuur 2-35). Dit zijn prognoses die **momenteel niet bindend** zijn maar ze werden wel door de luchthavenuitbater op 12 december 2023 bij de presentatie van het dossier van de hervergunning gebruikt als argument om de vermindering van de hinder te staven.

Die theoretische samenstelling wordt gebruikt bij alle toekomstscenario's 2032.

We merken ook op dat er nergens sprake is van “Hoofdstuk 14 norm”, van kracht sinds 2016 voor nieuwe vliegtuigen ⁽¹⁰⁾.

EU Verordening 598/2014 voor de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens geeft de keuze aan lidstaten om lawaaierige vliegtuigen uit de geluidscategorie hoofdstuk 3 te weren (de marginally compliant chapter 3). Op basis van de definitie opgenomen in de Europese

¹⁰ <https://www.health.belgium.be/nl/vliegtuigen>

verordening 598/2014 zijn marginaal conforme toestellen die gecertificeerd zijn overeenkomstig **hoofdstuk 3** voorwaarden van ICAO (als vastgesteld in volume 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 - het Verdrag van Chicago), maar een cumulatieve marge hebben ten aanzien van deze normen van minder 10 dB. Het aandeel van de vluchten dat momenteel (op basis van gegevens van juni 22 – juni 23) op de Brussels Airport werd uitgevoerd met deze groep van toestellen bedraagt minder dan 0,5%. Het betreft dan hoofdzakelijk enerzijds vluchten met enkele A321 en B763 toestellen en anderzijds vluchten met kleinere toestellen zoals enkele van de C650 en BE40 toestellen (Synthese MER 16.3.3.2.3. en MER blz. 6-131)

Het is aangewezen die onmiddellijk te weren op de luchthaven, ondanks hun kleine bijdrage.

Bezwaar: de vergunning moet voorwaarden opleggen om de beloofde vloot vernieuwing ook daadwerkelijk te realiseren.

Dit kan door een minimum van 60% op te leggen voor een geheel van categorie R6, R7, R8 tegen 2032 en een uitfasering van R4 en R5 vliegtuigen.

Daarnaast kunnen Categorie R3 vliegtuigen per direct worden verboden (EU verordening 598/2014).

Een stimulering via tarievensystemen achten we onvoldoende.

Nachtvluchten

Een nachtsluiting is niet uniek in Europa. Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle en Londen Heathrow hanteren sluitingstijden.

De stadsluchthavens van Parijs, Berlijn, Zürich en Frankfurt bewijzen dat een exploitatie met beperkingen, zoals weinig of geen nachtvluchten, wel degelijk rendabel kan zijn.

Luchthavens wereldwijd hanteren geluidsmaatregelen of beperkingen zoals opgelijst door Boeing ⁽¹¹⁾.

Nederland wil het huidige maximum vliegbewegingen voor Schiphol (500.000 per jaar) tijdelijk verminderen naar 440.000 en ook nachtvluchten verbieden. In Frankrijk is er binnen de klimaatwet een verbod op de bouw of uitbreiding van luchthavens ⁽¹²⁾ en Duitsland voerde een ban in op nachtvluchten in de grote luchthavens ⁽¹³⁾.

¹¹ <https://www.boeing.com/commercial/noise/list.page>

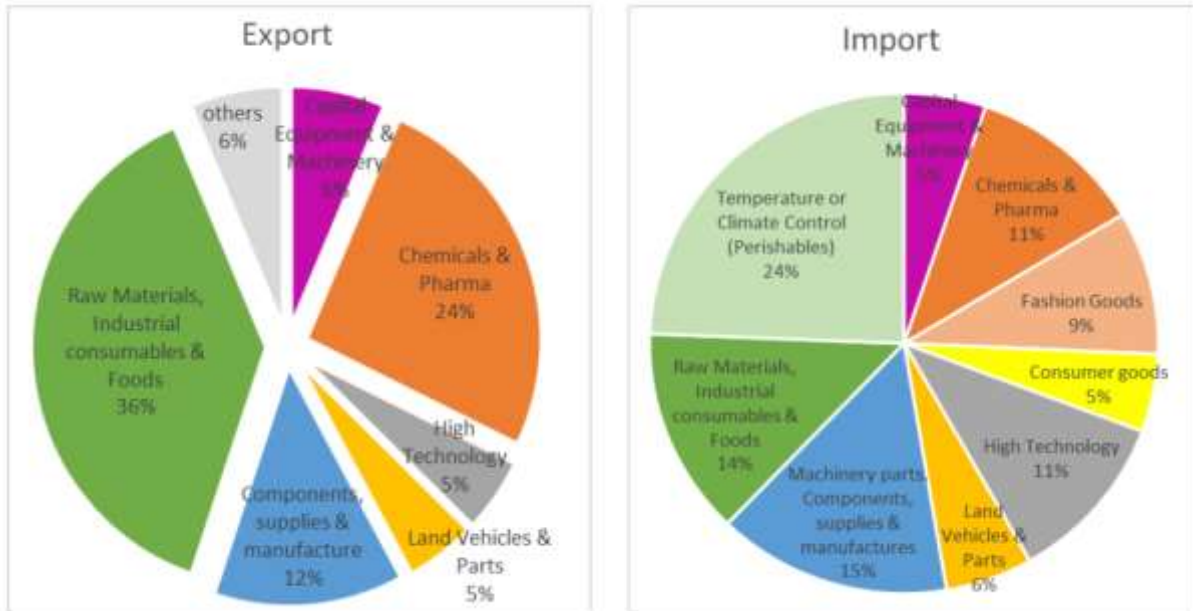
¹² <https://www.reuters.com/world/europe/french-parliament-approves-wide-ranging-climate-change-bill-green-economy-2021-05-04/>

¹³ <https://www.uecna.eu/night-flight-bans-or-restrictions-at-european-airports/>

In 2032 verwacht men 10,6% op Zaventem minder vluchten tussen 23:00 en 7:00 (MER-2,p 257) = 2871 bewegingen. Er wordt nergens aangegeven hoe dit tot stand komt.

Er wordt wel eens geargumenteed dat nachtvluchten nodig zijn voor de medische sector.

Nochtans heeft slechts 24% van vracht-uitvoer en 11% van de vracht-invoer te maken met Pharma en Chemicaliën ⁽¹⁴⁾



Geluids- en overvluchtfrequentienormen

Het Brussels Gewest heeft sinds 1999 immissienormen bepaald voor haar grondgebied.

Deze normen worden als streng beschouwd maar zijn sinds 1999 en ondanks de technologisch vooruitgang niet geactualiseerd.

Vlaanderen kan binnen haar bevoegdheid gelijkaardige immisienormen opstellen om zowel piekwaarden als maximale overvluchtfrequenties vast te leggen.

In een beroep van de Vlaamse overheid ⁽¹⁵⁾, vertegenwoordigd door minister Zuhair Demir, tegen de vergunning verleend van de luchthaven van Bierset, onderschrijft de minister zelf de noodzaak aan maatregelen en verwijst ze zelf naar de Brusselse normen als goed voorbeeld.

¹⁴ <https://www.regul.be/wp-content/uploads/2021/12/Monitor-air-2021-NL.pdf>

¹⁵ 2022-09-16 Beroepschrift door Vlaanderen ter attentie van Bénédicte Heindrichs, Directrice Générale, SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, kantoor PUBLIUS ref. PUB511149/SR/TQ/SVD

6. Il a déjà été cependant démontré à plusieurs reprises par le passé combien l'exploitation d'un aéroport est dommageable pour le cadre de vie qui l'entoure. En outre, les effets négatifs liés à l'exploitation d'un aéroport peuvent porter loin et ne se limitent pas aux environs immédiats.

Dans le cadre de nuisances sonores à l'aéroport de Zaventem, le tribunal de première instance de Bruxelles condamner régulièrement l'Etat belge à prendre, sous peine d'astreintes, des mesures de sauvegarde de la santé et de la tranquillité des riverains de l'aéroport, de sorte que les routes aériennes doivent être adaptées et que les normes de bruit doivent être respectées plus strictement.¹

Il en va de même pour la Région flamande et les habitants de la province du Limbourg belge, qui sont touchés par les nuisances sonores nocturnes croissantes dues au survol d'avions cargo lourds. Cette situation est d'autant plus grave qu'une zone rurale normalement calme est perturbée par des nuisances sonores incontestables et stridentes, auxquelles on ne s'attend normalement pas dans une telle zone.

7. En vue de la protection de leurs habitants, la Région de Bruxelles-Capitale a dès lors fixé des normes de bruit dans l'arrêté du 27 mai 1999 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par la circulation aérienne.² Même si ces normes ne s'appliquent pas en Région wallonne, cela démontre l'importance de la problématique et des conséquences qui y sont liées par les décideurs politiques et la justice.

Bezwaar: de milieuvergunning moet de aanvrager volgende doelstellingen opleggen

- **Tegen ten laatste 2032 moet (i) het aantal gehinderden dat in 2019 binnen de 55 – 75 Lden contouren lag met 90% gedaald zijn ´s nachts (23u tot 7u) en met 40% overdag en (ii) het aantal overschrijdingen van de frequentiecontouren voor alle geluidsniveaus boven de WHO waarden met 90 % gedaald zijn ´s nachts. Een BAC stappenplan zal de vooruitgang en opvolging van deze geluidsdoelen verzekeren.**
- **Een normering voor landende en vertrekkende vliegtuigen (uitgedrukt in QC) in lijn met de best beschikbare technologie, waardoor vliegtuigmaatschappijen hun meest stille toestellen inzetten op de luchthaven van Zaventem zonder hun exploitatie te beperken.**
- **de milieuvergunning moet immissiegrenzen vastleggen aan het maximaal piekgeluid en aan de maximale overvluchtfrequentie, op basis van de meest actuele gezondheidkundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.**
- **Vlaanderen moet dezelfde inspanningen eisen van BAC inzake geluidsemissie als diegene die ze eist van de luchthaven van Bierset**

Meetnet

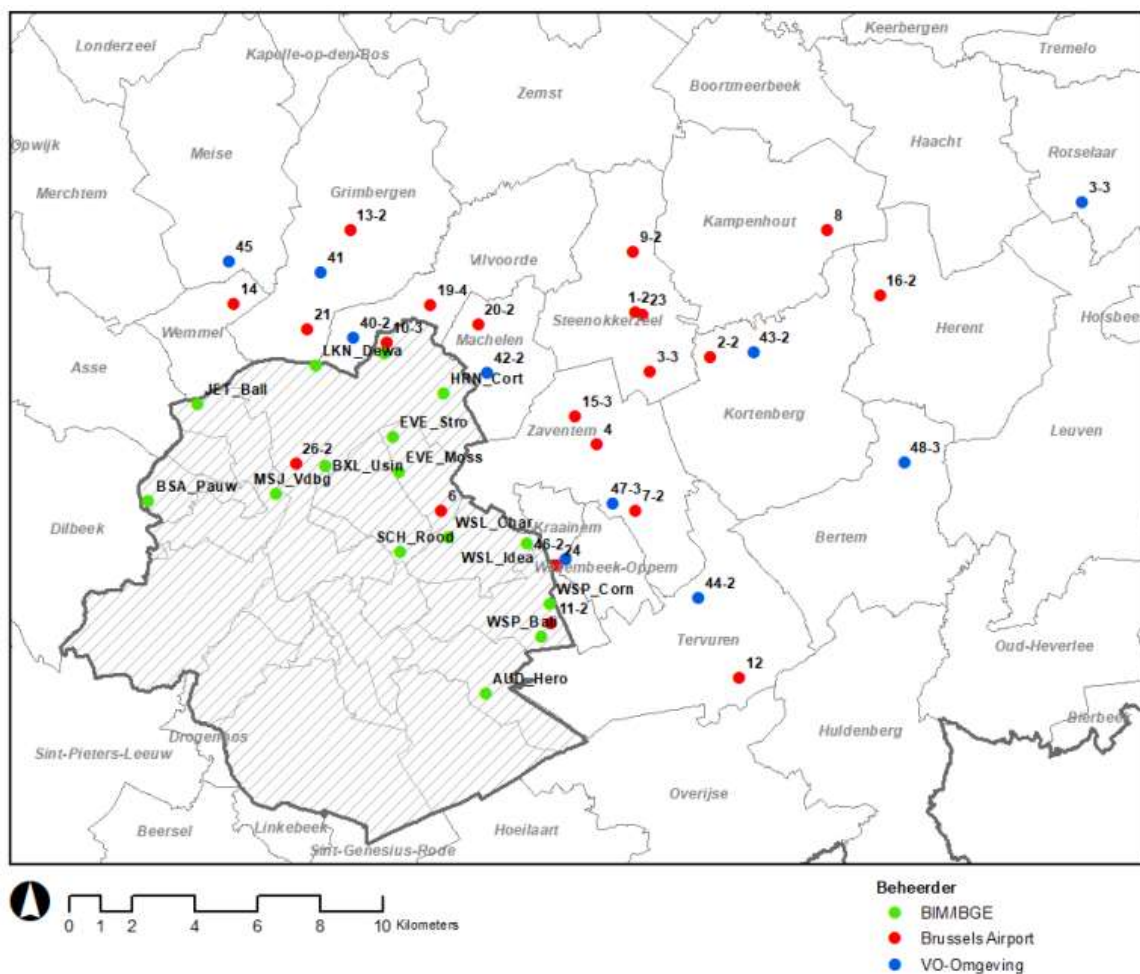
Zowel BAC, Brussel als Vlaanderen beschikt over een meetnet in de omgeving van de luchthaven ⁽¹⁶⁾.

Toch is dit niet voldoende om de theoretische contour berekeningen te kunnen valideren en normen te kunnen afdwingen.

Bezwaar: De geluidsniveaus gemeten door het meetnet en de overvluchtfrequenties gemeten door het meetnet en/of berekend door het computermodel moeten een wettelijk (juridisch afdwingbaar) statuut krijgen en overschrijdingen moeten effectief worden bestraft.

Omdat het huidige meetnet niet gebied dekkend is, moet het netwerk van meetpunten drastisch uitgebreid worden (op afstanden van 2km, 4km, 8km, 12km, 16km, ... van het geografische middelpunt A0 van de luchthaven).

¹⁶ Geluidsactieplan [okt 2021 - jun 2024] voor de luchthaven Brussel-Nationaal pagina 68 van 128, figuur 9-1.



Departement Omgeving, 14.04.2020

Figuur 9-1 : Locatie van vaste en mobiele meetstations rond de luchthaven Brussel-Nationaal (situatie 14.04.2020)

Grondlawaai

Proefdraaien

We lezen “dat het effect van het proefdraaien naar Steenokkerzeel en Zaventem eerder beperkt is, maar als bepaalde types vliegtuigen op vol vermogen werken, kan er gedurende een beperkte tijd een verhoging optreden.” (p.16-6 synthese).

“Het cumulatief effect van taxiën en APU/GPU gebruik is ook merkbaar t.o.v. het continu achtergrondgeluid, vooral in Steenokkerzeel en meetbaar in het LA95,1h. Op sommige momenten, maar eerder beperkt, is er een overschrijding van de milieukwaliteitsnorm voor de avond- of nachtperiode. Ook naar Melsbroek is er een effect van taxiën en APU gebruik.”

En “de Lden contour van 55 dB(A), die als ondergrens voor luchthavenactiviteiten wordt gehanteerd, komt echter niet tot aan de woningen in Melsbroek”. Het werkelijke geluidsniveau ligt tijdens het proefdraaien wel hoger.

Het effect van het proefdraaien zal sterk verminderen, lezen we, omdat de locatie wijzigt en omdat een scherm zal voorzien worden rondom de proeflocatie.

Het is onaanvaardbaar dat men zich zowel voor APU/GPU als voor het proefdraaien en taxiën baseert op gemiddelde Lden waarden. De piekwaarden zijn ook hier veel belangrijker.

Wegverkeersgeluid

Het MER voorspelt een verhoogde geluidshinder van het toenemende verkeer voor de woningen ten zuiden van de A201. (synthese p.16-7). De A201 is echter geen eigendom en dus vindt BAC zich niet geroepen om hier iets aan te doen (er worden geluidsschermen voorgesteld van 6m hoog). **Dit is onaanvaardbaar.**

Het MER (6.10.2.4.1 blz. 6-132) stelt **ook** verschillende **milderende maatregelen voor om het grondlawaai, waargenomen door de omwonenden, te verminderen.**

Ook in de synthese (16.3.3.2.5. en MER blz. 256) wordt verwezen naar te maken haalbaarheidsstudies voor afscherpende objecten (grondwallen of gelijkwaardige schermen). In kader van VLAREM is er geen verplichting maar de deze objecten worden sterk aanbevolen.

Deze moeten worden opgenomen in de vergunning.

Bezwaar:

- **De in het MER voorgestelde locaties voor geluidafscherpende objecten (MER 6.10.2.4.1 blz. 6-132) moet worden overgenomen in de voorschriften van de vergunning.**

Het gaat om volgende locaties

- **Ten zuiden van Haachtsesteenweg**
- **Afscherming tussen baan 07R en Zaventem Witte Cité**
- **Afscherming tussen 07R/01 en Kerkhoflaan**
- **Ter hoogte van het Noordoostelijk wachtbekken – extra afscherming naar Steenokkerzeel en “Groene” wijk**

Daarenboven moet de aanbeveling vanuit de discipline Landschap (MER 11.6.3.) om de geluidafscherpende objecten aan de randen van het projectgebied zoveel als mogelijk te laten beplanten/begroeien, worden opgenomen in de voorschriften.

- **De proefdraaiplaats moet omgevormd worden tot een proefdraailoods i.p.v. enkel een geluidafscherming**

Doelstelling 1.3: de luchthaven beperkt de uitstoot van schadelijke stoffen in de lucht

Welke stoffen worden uitgestoten ?

Relevante pollutanten zijn: NO_x⁵ / NO₂ ; (totaal) stof / (fijn) stof PM₁₀, PM_{2,5}, benzeen, formaldehyde, 1,3 butadieen, naftaleen, 1-methyl naftaleen, 2-methylnaftaleen, crotonaldehyde, EC6, NO_x (NO₂), CO, UFP, NH₃, SO₂, VOS. (MER blz. 7.6).

Bestudering van de emissieregistratie van het RIVM⁽¹⁷⁾ in Nederland maakt duidelijk dat er bijna vijftig gevaarlijke stoffen zijn die Schiphol en het vliegverkeer dumpen in de omgeving, deels in de lucht en deels in de bodem.

Er kan worden aangenomen dat dezelfde stoffen worden uitgestoten door het luchtverkeer van Brussels Airport.

Een kleine greep uit de lijst van stoffen die door Schiphol in de atmosfeer terechtkomen: ruim 1300 kilogram **anthraceen** per jaar, onder meer gebruikt in insectenverdelgers, 25 kilogram **chromverbindingen** (bekend van de giftige verf bij defensie en de NS), 34.000 kilogram **ultrafijnstof** waarvan bekend is dat het doordringt tot in de foetus, 3000 kilogram kankerverwekkend **fluorantheen** en maar liefst 7600 kilogram **loodverbindingen** die in de jaren '90 van de vorige eeuw al verboden werden in autobrandstoffen.

Via Schiphol wordt ook nog ruim 4000 kilogram **methaan** de lucht in gebracht, een stof die ernstig bijdraagt aan de opwarming van de aarde, ruim 450.000 kilogram **NMVOS**, vluchtige organische stoffen waarvan vele een negatieve invloed hebben op de gezondheid, 1200 kilogram **PAK** (polycyclische aromatische koolwaterstoffen, ook gevaarlijk voor mens en dier) en maar liefst 258.000 kilogram **zwaveloxiden** per jaar, grotendeels te voorkomen door gebruik van duurere kerosinevarianten. Deze zwaveldioxiden geven problemen met de luchtwegen.

Lood- en chromverbindingen in de bodem

Behalve de luchtverontreiniging signaleert het RIVM een negental stoffen waarmee Schiphol de bodem en mogelijk het grondwater verontreinigt. Vooral de gevaarlijke loodverbindingen springen hier weer in het oog met 7600 kilogram per jaar, naast nikkelverbindingen (2390 kg) en wederom de chromverbindingen (200 kg per jaar).

In Zaventem wordt geen brandstof getankt met lood. Het is echter niet bekend in welke mate vliegtuigen die landen op Brussels Airport en elders getankt hebben, mogelijk wel kerosine met Pb getankt hebben.

Van vrijwel alle stoffen in de lijst van RIVM is bekend dat ze op enige wijze schadelijk zijn voor mens, dier, natuur en/of het klimaat. **De overheid kent het voorzorgsprincipe dat inhoudt dat actie dient te worden ondernomen wanneer het vermoeden bestaat dat situaties gezondheidsschade kunnen opleveren.**

¹⁷ <https://www.emissieregistratie.nl/data/bedrijfsrapporten>

Luchtbeleidsplan 2030

Het “Luchtbeleidsplan 2030. Maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit in Vlaanderen” werd op 25 oktober 2019 definitief goedgekeurd door de Vlaamse regering¹¹. De strategische doelstellingen van het plan zijn als volgt:

- “Op korte termijn (zo snel mogelijk) zorgen we ervoor dat we nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden overschrijden en dat we de emissieplafonds voor 2020 halen.”
- “Op middellange termijn (2030) bereiken we de emissieplafonds van de NEC-richtlijn voor 2030. We kiezen een gelijkaardig pad voor Vlaanderen als voor Europa en streven naar een halvering van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreiniging, zoals die ingeschat wordt door de WGO, ten opzichte van 2005 en we dringen de oppervlakte van ecosystemen waar de draagkracht voor vermessing of verzuring wordt overschreden met een derde terug ten opzichte van 2005.”
- “Op lange termijn (2050) brengen we de luchtvervuiling door antropogene bronnen, zoals industrie, landbouw en verkeer, drastisch terug. We streven ernaar dat de luchtkwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners, zoals die door de WGO ingeschat wordt, en dat de draagkracht van ecosystemen niet meer overschreden wordt.”

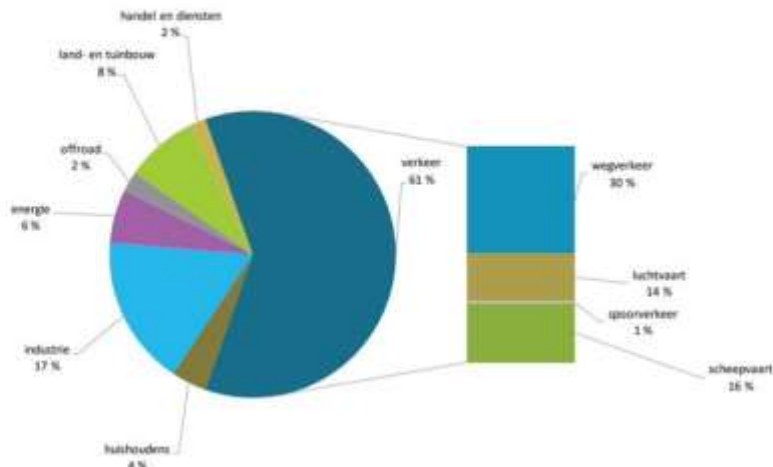
Tevens vermeldt het Luchtbeleidsplan: ‘De luchtkwaliteit rond luchthavens wordt in belangrijke mate bepaald door het wegverkeer rond de luchthaven, zoals in de zone Antwerpen en de ring rond Brussel. Daarnaast tonen recente studies aan dat vliegtuigen een belangrijke bron zijn van ultrafijne deeltjes (UFP). In 2015 voerde de VMM daarom metingen uit van UFP in de omgeving van Brussels Airport om een beter beeld te krijgen van de impact van vliegtuigemissies op de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Uit de studie blijkt dat luchthavenactiviteiten bijdragen aan de concentraties van UFP. Vooral de concentratie van de kleinste gemeten deeltjes (10-20 nanometer) is verhoogd op locaties windafwaarts van de luchthaven. De bijdrage van de luchthaven aan ultrafijn stof daalt bij toenemende afstand, maar is tot op minstens 7 km meetbaar. Er is een duidelijk verband tussen het aantal vliegbewegingen, de windrichting en de concentratie van ultrafijn stof in de omgeving van de luchthaven.’

In april 2000 meldde een artikel in het Nieuwsblad dat uit metingen van de VMM bleek dat de uitstoot van SO₂, NO_x en CO₂ in Zaventem het jaar ervoor verdubbeld was.

Uit het voortgangsrapport 2021 (2021_Voortgangsrapport_Vlaams_Luchtbeleidsplan_TW) blijkt dat de luchtvaart voor ongeveer half zo veel NO_x uitstoot verantwoordelijk is (14%) als het wegverkeer (30%), scheepvaart (16%).

In dit document is **nergens een actieplan terug te vinden voor de luchtvaart** (wel voor wegverkeer en scheepvaart).

Bronnen van NOx in Vlaanderen



Eerste voortgangsrapport over het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030

In het Tweede voortgangsrapport voor het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 ⁽¹⁸⁾ wordt er alleen rekening gehouden met de emissies uit de LTO-cyclus en niet met de cruise-emissies (emissies boven 900 meter). Daarom verschillen de cijfers van de data op de website van de VMM (<https://www.vmm.be/lucht/stikstof/uitstoot-stikstofoxiden>) en zijn de cijfers voor de luchtvaart ineens veel positiever.

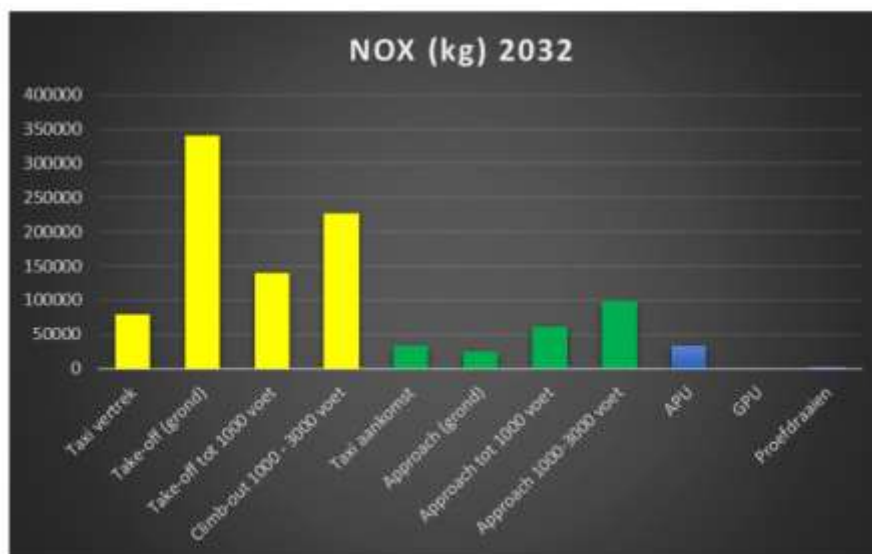
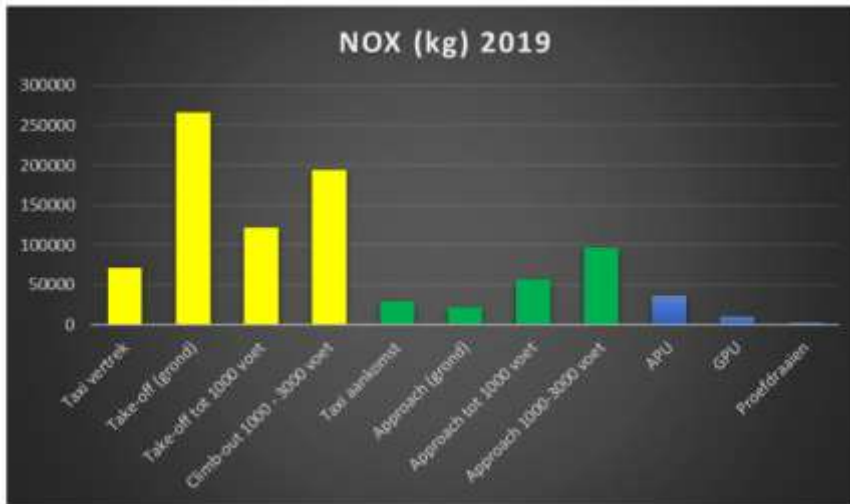
De WGO stelde de advieswaarde bij tot $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Men hanteert nu ook voortaan deze nieuwe advieswaarde als toetsingswaarde wat de ambitie dus verhoogt. (MER tabel 13-4, blz. 13-15)

Ook in het **Tweede voortgangsrapport is nergens een actieplan** terug te vinden voor de luchtvaart (wel voor wegverkeer en scheepvaart).

Prognoses NOx uitstoot

Een opdeling van de NOx-emissies per fase van de vliegbeweging levert volgend beeld (MER 7.5.1.3 blz. 7-27):

¹⁸ <https://www.vmm.be/publicaties/vlaams-luchtbeleidsplan-2030-voortgangsrapport-2023>



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

Uit tabellen op MER blz. 7-29 blijkt dat voor alle (8) fases van de vliegbeweging samen de NOX uitstoot stijgt van 858.130 kg/jaar naar 1004.750 kg/jaar (93,24% van alle NOX uitstoot).

Er is dus geen enkele daling, integendeel, ondanks meegerekemde milderende maatregelen bij A-CDM (Continuous descend), taxiën taxitijden (VITO studie bijlage 7-3).

Voor 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 NOx-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 NOx-emissie per jaar (d.i. 65,5% van het totaal van alle emissiebronnen op/van/naar de luchthaven incl. wegverkeer).

In tabel 13-4 wordt gesproken over een bijdrage van het project varieert benaderend tussen: +0 en +5 µg / m³. **De uitstoot boven de 3000 voet wordt niet in rekening gebracht.**

De bijdrage op het punt van maximale impact op een locatie conform het beoordelingskader bedraagt 9,2 µg/m³ en is gelegen ten noorden van de luchthaven, langs de N21 (MER toekomstscenario 2032 blz. 7-73).

Daarentegen dalen de waarden van puntbronnen, APU, GPU, proefdraaien en wegverkeer.

In het VMM-meetstation van Steenokkerzeel (vlakbij en ten NO van de luchthaven) bedraagt de gemeten NO₂-concentratie (2019) 21 µg/m³. Door de daling van de achtergrondconcentratie in 2032 tov. 2019 bedraagt de (gemodelleerde) absolute NO₂-immissieconcentratie in 2032 ter hoogte van het meetstation van Steenokkerzeel 15,2 µg/m³.

De luchthaven hoopt dus op een vermindering van de achtergrond uitstoot door o.a. de elektrificatie van het wagenpark om zelf geen maatregelen te moeten nemen.

Prognoses UFP uitstoot

Een gelijkaardig verhaal voor UFP emissies, waar meer dan 93% te wijten is aan het vliegverkeer.

Het aantal mensen die wonen op een plaats waar de absolute concentratie > 20.000 deeltjes/cm³ (inclusief de invloed van de luchthaven) bedraagt 4.962 (bevolking 2022) en 5.097 (bevolking 2032). • 127.609 personen (bevolking 2022) en 137.750 personen (bevolking 2032) ondergaan een bijdrage > 2.500 deeltjes/cm³ door de luchthaven (MER blz. 7-85).

Op blz. 13-62 en in conclusies voor UFP (MER 16.4) wordt toegegeven dat er mogelijke onzekerheden zijn over de in het luchtmodel gehanteerde emissiefactoren en achtergrondconcentraties voor het jaar 2030 en dat er een grote mate van onzekerheid is door leemte in de kennis.

De luchthaven van Zaventem veroorzaakt alarmerende pieken van ultrafijn stof. De bevolking ten oosten en noordoosten van Brussels Airport krijgt kortstondige maar hevige en frequente concentraties over zich heen. De dorpskernen van Steenokkerzeel slikken zelfs vijf tot tien keer hogere concentraties ultrafijn stof dan stedelingen.

Dat ultrafijnstof bestaat vooral uit **zwaveloxide**. De piepkleine deeltjes kunnen slechts ontstaan doordat de nu gebruikte kerosine 400 tot 800 ppm (parts per million) zwavel bevat. Bij de verbranding in de straalmotor worden de deeltjes gevormd en uitgestoten.

De hoge concentratie zwavel is helemaal niet nodig, want met een eenvoudige nabehandeling kan de concentratie goedkoop worden teruggebracht tot zo'n 10 ppm. Dat gebeurt ook bij diesel, chemisch nauw verwant aan kerosine. De kosten van zo'n nabehandeling lopen volgens onderzoeksbureau CE Delft ⁽¹⁹⁾ uiteen van 0,05 tot maximaal 0,8 cent per liter. Vliegtuigmotoren draaien zelfs iets zuiniger op **zwavelarme kerosine**, waardoor een deel van de meerprijs alweer wordt terugverdiend met een lager verbruik. Recenter onderzoek van CE Delft in opdracht van Airbus ⁽²⁰⁾ noemt nog een belangrijk voordeel van zwavelarme kerosine: het vermindert de klimaatimpact en maatschappelijke kosten van de vliegindustrie aanmerkelijk.

De cost/benefit van het ontzwellen van kerosine is in vgl. met de verbetering van de gezondheidsimpact (verminderen van UFP) en **ook de impact op het klimaat dus enorm**. Om de gezondheidsimpact (UFP) en de impact op het klimaat te verminderen vragen wij dat de nieuwe omgevingsvergunning bepaalt dat tegen ten laatste 2029 op Brussels Airport uitsluitend zwavelarme jet fuel wordt aangeboden en kan getankt worden.

¹⁹ <https://cedelft.eu/publications/social-costs-and-benefits-of-advanced-aviation-fuels/>

²⁰ <https://schipholwatch.nl/2023/10/09/waar-blijft-potverdorie-die-zwavelarme-kerosine/>

Milderende maatregelen

In principe moeten milderende maatregelen (MER 13.6.2.) gezocht worden voor de gezondheidseffecten van zowel de NO₂-emissies als het luchtgeluid van het vliegtuigverkeer.

De luchthaven maakt er zich makkelijk vanaf door te stellen 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 (MER blz. 16-31).

Er wordt ook opgemerkt dat bij vlootvernieuwing en de vervangende toestellen groter zijn dan de bestaande toestellen, de **NO_x uitstoot kan toenemen** (MER. 7.6.4.3. Milderende maatregelen).

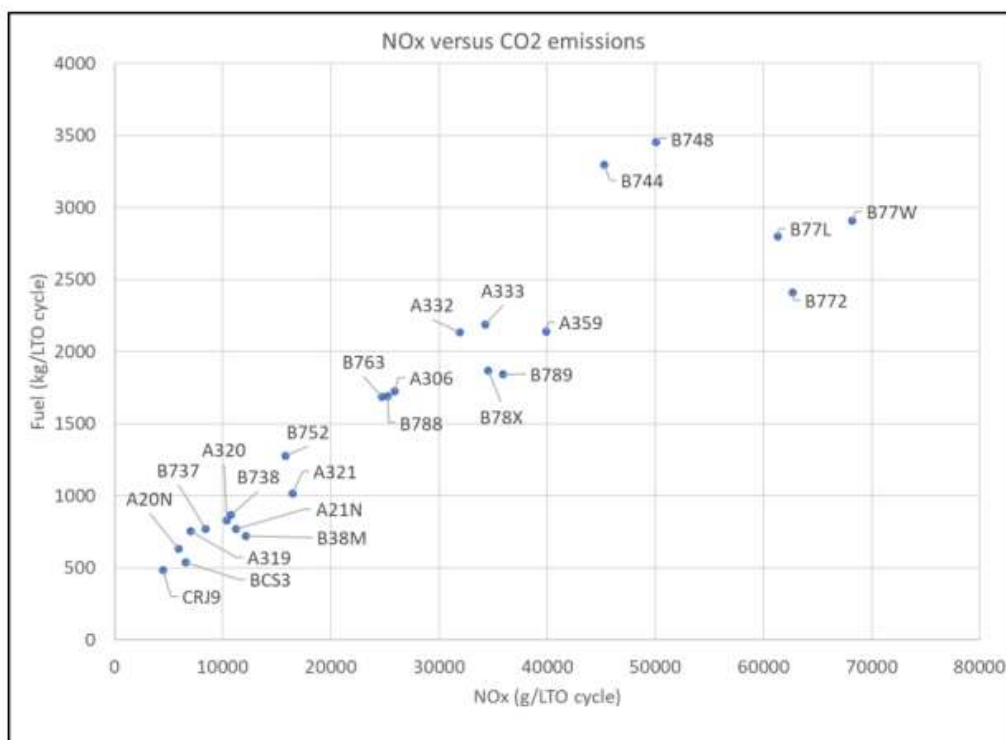
Het MER (blz. 7-101) stelt dat het **toepassen van SAF** (Sustainable aviation fuels) aanleiding geeft tot reducties van PM-emissies en eveneens EC- en UFP-emissies maar **geen aanleiding geeft tot reducties van de NO_x-emissies**.

Gebruik van waterstof of elektrisch vliegen wordt niet als realistisch beschouwd binnen de 10 jaar.

Uit o.a. de nieuwe tarifiering door BAC blijkt dat **de NO_x uitstoot per vliegtuig perfect bekend is**, vermits dit in de nieuwe tariefformule werd opgenomen.

Het is dus mogelijk om doelstellingen te formuleren om de NO_x uitstoot van vliegtuigen aan de bron te verminderen.

Zie ook figuur MER 7-36, blz. 7-99.



Figuur 7-36 Correlatie tussen het brandstofverbruik en NO_x-emissie van diverse vliegtuigtypes (bron: BAC)

Bezwaar: uit voorliggende cijfers blijkt dat er geen daling te verwachten is van de totale NOX en UFP uitstoot tegen 2032 ondanks de vlootvernieuwing.

Men kan niet toelaten dat de luchthaven zelf geen extra inspanningen doet en hoopt op anderen om de neerwaartse trend te realiseren op de achtergrondwaarden.

De vergunning moet doelstellingen bepalen voor een vermindering van de NOX en UFP uitstoot met minstens 35% of een formulering in termen van plafond (maximale totale hoeveelheid ton/jaar).

Om de gezondheidsimpact (UFP) en de impact op het klimaat te verminderen vragen wij dat de nieuwe omgevingsvergunning bepaalt dat tegen ten laatste 2029 op Brussels Airport uitsluitend zwavelarme jet fuel wordt aangeboden en kan getankt worden.

Doelstelling 2: een luchtvaart die de natuur niet schaadt

Discipline Bodem

Extra verharding

De verschillende toekomstige optimalisatie-ingrepen zorgen voor een bijkomende verharding zonder dat hiervan de effecten worden bestudeerd of meegerekend in het MER.

Het gaat in totaal om 204.000 m². Op blz. 8-42, 9-55 en 10-60 is zelf sprake van 403.000 m², hetgeen overkomt met 3% extra verharding op de luchthaven).

Het gaat o.a. om de uitbreiding van het de-icing platform Whiskey (2025); Rapid Exit Taxiway (RET) op start-en landingsbaan 01/19 tussen de bestaande exit taxibanen E5 en E6 (2027); Extra toegang startbaan 19 (2027); RET's ten zuiden van start-en landingsbaan 07L/25R (2028); Bijkomende (loodrechte) ingangen voor start- en landingsbaan 07L/25R bij taxibanen B1 en B3 (2028); Apron 70 (renovatie A51, 53, 54, 55) (2028); Uitbreiding Apron 60 (2029); Rapid Exit Taxiway (RET) ten noorden van start- en landingsbaan 07L/25R nabij huidige exit taxibaan A6 (2030); Rapid Exit Taxiway (RET) ten zuiden van RWY 25R nabij huidige exit taxibaan B9 (2030); Taxibaan November - fase 1 + onderstation + apron 10 (2030); Uitbreiding van taxibaan INNER01 (West) (2030); Bijkomende ingang voor startbaan 07R bij taxibaan P9 (2030); Herconfigureren exit taxibanen C4 en C5 naar Rapid Exit Taxiway (RET) voor landing op baan 25L (2032); De-icing platform 07R (2032).

Daarnaast zorgt het vastgoedproject “Airport Business District” voor extra bebouwing en verharding op de terreinen van de luchthaven.

Verder werd de aanwezigheid van de wettelijk beschermende Bijenorchis vastgesteld op de terreinen van de luchthaven. Er wordt enkel een verplaatsing van de groeiplaatsen beloofd om de planten te behouden, elders op de luchthaven. Dit zal zagezegd meegenomen worden in de vergunningsaanvragen voor deze toekomstige ontwikkelingen. (blz. 10-41)

Verder wordt op blz. 10-60 gesteld dat *“Aangezien de bijkomende verharding beperkt is ten opzichte van de totale luchthaveninfrastructuur, en er in de toekomst extra wordt ingezet wordt 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”*.

Bezwaar: Er worden nergens compenserende maatregelen voorzien voor de geplande extra verharding. Meer nog, de effecten worden geminimaliseerd omdat de bodems al verstoord zijn.

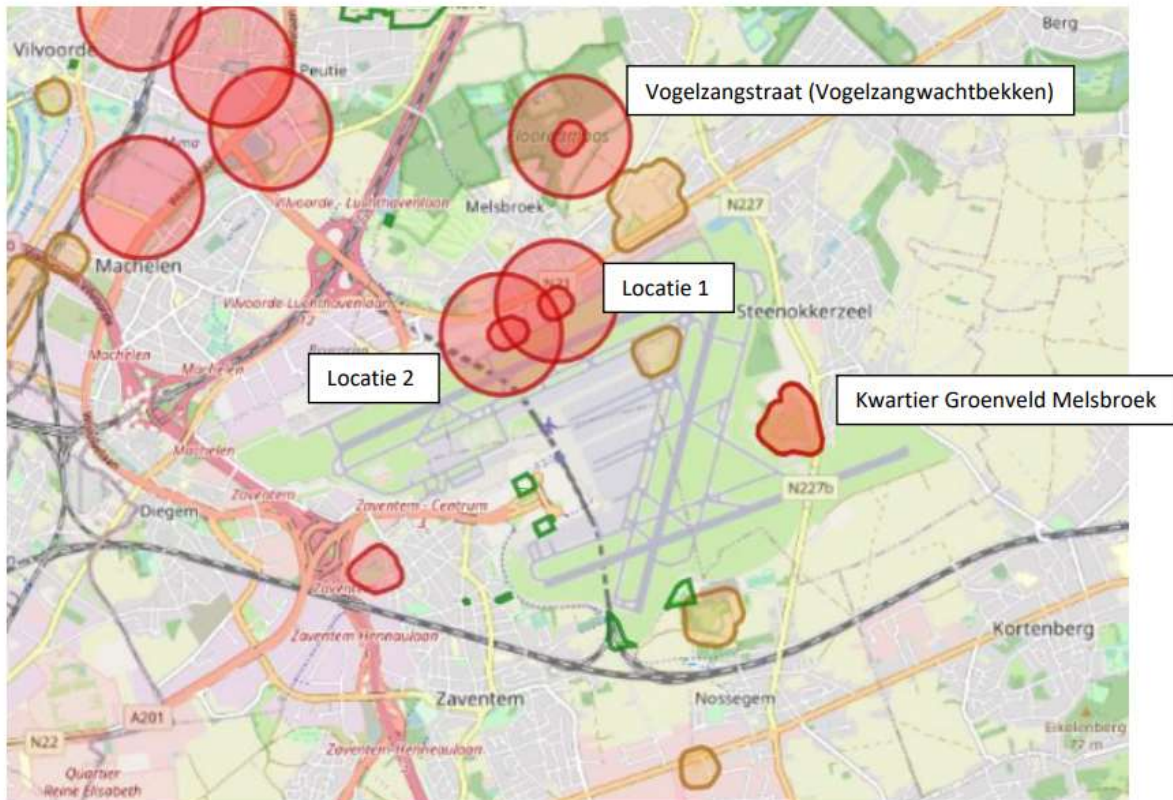
Er wordt nergens aangegeven waar de extra infiltratie kan plaatsvinden.

Wij vragen dat in de vergunning compensaties worden opgelegd.

Voor het project “Airport Business District” dringt een bouwstop zich op, gezien ook de ligging in de zone met de meeste geluidsimpact. Verwijzend naar Stap 2 van de Balanced approach is het aangewezen om hier de nodige stedenbouwkundige maatregelen te nemen.

PFAS

Er werden verschillende locaties geïdentificeerd waar bodemverontreiniging van PFAS werd gemeten. Voorlopig werden uit voorzorg no-regret maatregelen genomen in afwachting van verdere resultaten (onderzoek is lopende of zal nog plaatsvinden, BAC is hier niet telkens onderzoeksplichtig) (Figuur 8-22).



Figuur 8-22: Inventarisatie PFAS (bron: DOV via www.vlaanderen.be/pfas-vervuiling, toestand 06/06/2023)

Verder is in verschillende locaties (1 en 2) bodemonderzoek lopende en wordt nog bijkomend bodemonderzoek voorzien ter hoogte van gebouw 128 (oude brandweerkazerne Noord) en gebouw 102 (oud oefenterrein brandweer, huidige opslagplaats W-OPS).

Voor locatie 3 wordt een proefproject opgestart voor bodemsanering door specifieke gewassen.

Bezwaar: de vergunning bepaalt best termijnen waarbinnen de PFAS-sanering moet gerealiseerd worden.

Discipline Water

De extra verhardingen (zie bodem) van de optimalisatie-ingrepen beletten de infiltratie, die nu (voor 25%) kan plaatsvinden in de omliggende onverharde graszones.

Hierdoor wordt extra druk gezet op de hele afwatering naar de wachtbekkens en de dimensionering van deze laatsten.

Er zal sowieso moeten worden voldaan aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater (zie 9.5.3.3., blz 9-61). Voor het onderwerp van de voorliggende aanvraag, de uitbreiding en deel van de bestaande verharding, zal op eigen terrein voldaan moeten worden aan de vereisten inzake infiltratie en buffering, conform de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Dat wil zeggen er voorzien dient te worden in infiltratie- en buffervoorzieningen voor deze nieuwe verhardingen. alvorens het hemelwater dat op deze

verhardingen terechtkomt, verder afgevoerd wordt naar het afwateringsstelsel en zo verder naar het Brucargowachtbekken, het NO-wachtbekken of de Woluwecollector en de achterliggende oppervlaktewateren.

Ook in de discipline Biodiversiteit en de passende beoordeling worden extra infiltratieplekken als aangewezen actie vernoemd (MER blz. 10-67)

Nergens wordt echter opgegeven waar en hoe deze extra infiltratie zal worden gerealiseerd.

Bezwaar: Hier gelden dezelfde bewaren als voor Bodem. De aanvraag is onvolledig aangezien de bijkomende infiltratiemaatregelen niet worden vernoemd.

De maatregelen en aanbevelingen die worden voorgesteld of hangende zijn, moeten worden opgelegd als voorwaarden in de vergunning

Discipline Biodiversiteit

Situering van de Natura2000 gebieden

Oostelijk van de luchthaven ligt een krans van Natura2000 gebieden die nu al in relatief slechte staat zijn. Het gaat niet alleen over het Floordambos (een oud bos dat op de Ferrariskaarten van 1777 al aangeduid was als bosgebied), maar ook het Hellebos, het Snijselsbos, Torfbroek onder de landingspiste van de 25R/07L, aansluitend het Steentjesbos, verder het Silsombos onder de landingspiste van de 25L/07R en de Molenbeekvallei (vlak naast het Silsombos), en tenslotte het Kastanjebos (in het verlengde van het Silsombos ook onder de landingspiste van de 25L/07R) behoren tot deze Natura2000 gebieden in de schaduw van de luchthaven.

Het gebied op ca. 760 m van het projectgebied staat bekend als "speciale beschermingszone "Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem" (BE2400010), een gebied dat conform de Habitatrichtlijn ingekleurd is als Natura2000. Het gaat om honderden hectare Natura2000 gebieden.

Op grotere afstand bevindt zich het Habitatrichtlijngebied 'Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek' (BE2300044). Dit gebied ligt op ca 4,4 km ten noorden van de luchthaven. Eveneens op grotere afstand ligt het Habitatrichtlijngebied 'Valleien van de Dijle, Laan en Ijse met aangrenzende bos- en moerasgebieden (BE2400011). Dit gebied ligt op ca 3,3 km ten zuidoosten van de luchthaven. Ten zuiden ligt het Habitatrichtlijngebied 'Zoniënwoud' (BE2400008). Dit gebied ligt op ca 7 km ten zuiden van de luchthaven en ondervindt o.a. hinder van de landingen via baan 01. Ook op grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen Natura 2000 gebieden in de omgeving van de luchthaven. Hiervoor verwijzen we naar de Passende beoordeling in hoofdstuk 10.6 en naar hoofdstuk 10.9 Grensoverschrijdende effecten.

Overlast in kaart gebracht : stikstofuitstoot en “bird strikes”

De extra vliegbewegingen veroorzaken een verhoging van zowel de CO₂- als de NO_x-uitstoot. Dit hebben we reeds gedeeltelijk besproken in de discipline Lucht.

Met de uitstoot van NO_x, komt de luchthaven in het vizier van het stikstofdebat. In het groeiscenario wordt die uitstoot nog groter.

De luchthaven zorgt momenteel al voor overlast voor de omliggende natuurgebieden. Deze overlast omvat:

- De bijdrage aan de stikstofneerslag in de omliggende Natura2000 gebieden. Figuur 10-21 van de MER laat zien dat in verschillende gebieden die door Natuurpunt worden beheerd de vermistende stikstofneerslag hoger is dan wat het natuurgebied aan kan (kritische depositiewaarde). Het gaat hierbij om het Floordambos, het Hellebos, Torfbroek, de Molenbeekvallei en de Rotte Gat. Wij merken de vermistende invloed in onze praktijk door de overvloedige groei van stikstofminnende soorten ten koste van soorten die hierdoor verdrongen worden, zoals orchideeën. Vanuit de luchthaven wordt gesteld dat de concentratie van stikstofoxide (NO_x) daalt (ondersteund door de onleesbare tabel in bijlage 10.1). **Dit betekent niet dat de luchthaven deze "marge op de PAS-trend (pagina 4 van het addendum E6) als eerste mag claimen om het huidige niveau van haar activiteiten of een uitbreiding hiervan te kunnen verantwoorden.** Deze ruimte zal in eerste instantie benut moeten worden om de vermisting te doen stoppen.
- De activiteiten die de luchthaven onderneemt om te vermijden dat vogels in de motoren terechtkomen ("bird strikes"). Deze omvatten (zie addendum E6):
 - Het vangen en verplaatsen van bepaalde vogelsoorten
 - Het verstoren, verjagen en verwijderen van nesten of bouwwerken van bepaalde vogelsoorten
 - Het ganse jaar doden van gedomesticeerde dieren en exoten niet vermeld in de jachtwetgeving
 - Doden in geval van gevaar voor veiligheid van bepaalde vogelsoorten."

Het is een publiek geheim dat op het luchthaventerrein gif wordt ingezet om prooidieren (vooral muizen) van roofvogels te vernietigen. Het moge duidelijk zijn dat activiteiten om dieren (met name vogels) te verstoren effect heeft op de omliggende gebieden. Dit geldt uiteraard voor de bovengenoemde Natura2000 gebieden, maar vooral voor het akkervogelgebied ten oosten van de luchthaven (het zg. Groot Veld). In dit gebied sluit de Vlaamse Landmaatschappij beheersovereenkomsten met boeren om de akkervogels te beschermen en waar mogelijk hun positie te verbeteren. Waarnemingen.be geeft voor dit gebied 150 waargenomen vogelsoorten.

We hebben de indruk dat de gebruikte methoden om "bird strikes" te voorkomen minder natuurvriendelijk zijn dan elders. De banen van de luchthaven van München liggen binnen een Natura2000-gebied met 40 beschermde vogelsoorten. De luchthaven claimt de vliegveiligheid en de vogelbescherming samen te brengen door onder meer:

- weiden voedselarm uit te voeren, waardoor ze maar een paar keer per jaar gemaaid worden. Maaien zorgt dat insecten omhoog vliegen, wat zware vogels aantrekt. De laatste maaibeurt gebeurt in de herfst om “weidebroeders” het volgende voorjaar goede voorwaarden te bieden. Weidebroeders zouden weinig gevaar voor vliegtuigmotoren

inhouden. De zomermaaibeurt vindt na 16 juli plaats om jonge vogels (die nog niet kunnen vliegen) niet te benadelen.

- het gras hoog te houden, daardoor kunnen meeuwen en spreeuwen elkaar niet zien en de zoektocht van roofvogels naar prooien wordt bemoeilijkt.
- een bodemsamenstelling die prooidieren van roofvogels een weinig attractieve habitat biedt.

In Zwitserland gebruikt men hermelijnen om concurrentie te bieden aan roofvogels bij het zoeken naar een prooi. We zouden graag zien dat alternatieve technieken voor het bestrijden van "bird strikes" worden onderzocht.

- De verstoring van vogels bij laagvliegen. Het gaat om een combinatie van visuele verstoring en geluidsverstoring. Er kan volgens de ecologische beoordeling voor Schiphol een matige verstoring optreden indien lager wordt gevlogen dan 610 meter. Dit geldt bij het (veelvuldig) landen over de natuurgebieden Silsombos en Torfbroek.

Kwetsbare soorten en stikstofuitstoot

De opkomst van netels en bramen verdringt kwetsbare soorten. Witte bosanemonen en de gele slanke sleutelbloem bedekken in het voorjaar de bosbodem. Maar het zijn vooral de zeldzame en geliefde wilde orchideeën die de bossen in deze regio zo bijzonder maken.

Het Floordambos en de andere bossen in deze regio hebben een bijzondere waarde, bevestigt Luc De Keersmaeker van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (Inbo). "Ze behoren tot de bossen met de grootste soortenrijkdom van Vlaanderen, vooral wat planten betreft." " Je vindt er zeldzame soorten als de herfsttijloos en de eenbes."

Uit een [analyserapport](#) ⁽²¹⁾ van het Inbo uit 2018 blijkt dat in de meeste bossen van de Groene Vallei de kritische drempel van hoeveel stikstof die deze natuur aankan (in dit geval 20 kilogram per hectare per jaar) al overschreden was. Het ging om zowel de beukenbossen als de eiken- en haagbeukbossen, samen goed voor 230 hectare.

Het Floordambos is deel van wat officieel 'het valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem' heet, maar met zijn vele bossen de roepnaam Groene Vallei kreeg.

Sinds de jaren 90 heeft het valleigebied het statuut 'speciale beschermingszone'. In totaal beslaat die zone 1.445 hectare. Allemaal hebben de bossen te lijden onder toenemende stikstofgehalten, of die nu komen aanwaaien van het verkeer, bedrijven of de landbouw.

Het Torfbroek, enkele kilometers verderop in Kampenhout, lijdt nog meer onder stikstofvervuiling. Dat is geen goed nieuws voor dit moerassige reservaat dat uitzonderlijk veel verschillende soorten planten per vierkante meter telt.

Gebieden van het Vlaams ecologisch netwerk (VEN) en hun omgeving genieten absolute bescherming.

In december 2022 vernietigde de Raad voor Vergunningsbetwistingen nog de vergunning van Broeklin – de opvolger van het winkelcomplex Uplace in Machelen – vanwege de te grote stikstofuitstoot op dezelfde natuurgebieden.

21

https://purews.inbo.be/ws/portalfiles/portal/14590853/Wouters_DeBecker_Thomaes_2018_PASgebiedsanalys_eBE2400010ValleigebiedTussenMelsbroekKampenhoutKortenbergVeltem.pdf

“De gegevens van het dossier tonen aan dat het geplande project bijdraagt aan de toename van de stikstofdepositie ter hoogte van de, al belaste, speciale beschermingszone “Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem (code BE2400010)”, waarvan de instandhoudingsdoelstellingen vooropstellen dat de verzurende en eutrofiërende deposities verminderd moeten worden om een goede staat van instandhouding te verwezenlijken.”

Deze Natura2000 gebieden liggen bovendien korter bij de luchthaven dan bij Broeklin.

In het arrest van de RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN (ARREST van 15 december 2022 met nummer RvVb-A-2223-0343 in de zaak met rolnummer 2021-RvVb-0959-A.) ⁽²²⁾ wordt verwezen naar artikel 26bis van het Natuurdecreet waarin staat dat “De overheid mag geen toestemming of vergunning verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken”.

In het MER besluit men

“In de discipline biodiversiteit (incl. passende beoordeling en verscherpte natuurtoets) werden de effecten van de exploitatie van de luchthaven op de biodiversiteit in kaart gebracht. In de effecten van vliegverkeer (en de volledige exploitatie incl. toekomstscenario) zijn verstoring (zowel visueel als auditief) en luchtmissies/deposities (stikstofdepositie) de belangrijkste componenten. Andere effectengroepen zijn in hoofdzaak van ondergeschikt belang.

*Hieruit 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 Kritische Depositie Waarde**. Dit is zowel het geval voor de bestaande situatie als voor het toekomstscenario.”* (conclusie 16.7.1, p.16-22 en MER 10-10 blz. 10-187). Ook in paragrafen 10.6.5.2 en 10.6.5.3 (MER blz. 10-106) blijkt dat er in verschillende gebieden een toename is van de depositiebijdrage ten gevolge van het toekomstscenario.

Fauna en flora in het zgn Groot Veld

Het “Groot Veld” (een grote open ruimte ten oosten van de luchthaven) is een aangeduid akkervogelgebied waar de VLM actief beheersovereenkomsten afsluit met landbouwers voor de akkervogels. De zone is dan ook meegenomen binnen het SBP akkervogels.

De gebieden zijn afgebakend door INBO obv het nog veelvuldig voorkomen van de akkervogelsoorten en de potentie dat zo te houden of verbeteren.

Tot enkele jaren geleden was deze zone groter, de VLM heeft op aandringen van de luchthaven een deel van die zone geschrapt. Zo was er een perceel dat een faunavoedselgewas was voor akkervogels dat succesvol bleek met oa overwinterende Geelgors en Grauwe gors. Zodra de luchthavenuitbater dit wist (het is eigendom van BAC) is dit project stopgezet en bijgevolg de akkervogelzone aangepast zodat er geen beheersovereenkomsten meer mogelijk zijn.

De impact van de luchthaven op akkervogels en het soortbeschermingsprogramma ligt voor de hand. Het habitat wordt ook buiten de omheining van de luchthaven verkleind en dat verhindert soortbescherming.

²² <https://www.dbrb.be/sites/default/files/2023-01/RVVB.A.2223.0343.pdf>

Volgende zeer belangrijke broedende akkervogelsoorten, met vaak nog uitzonderlijke populaties op Vlaamse schaal komen er voor:

Veldleeuwerik, Kwartel, Patrijs, Kievit, Gele kwikstaart, Kneu, Bruine kiekendief (Torfbroek), Ransuil, daarnaast de uitstervende Grauwe gors met dit jaar opnieuw sinds lange tijd een zangpost/broedpoging.

Graspieper broedde vroeger op de luchthaven, verdwenen of occasioneel nog broedend?

Volgende zeer belangrijke doortrekkers of overwinteraars/pleisteraars:

Blauwe kiekendief, Grauwe kiekendief, Paapje, Tapuit, Velduil, Sneeuwgorst, Morinelplevier, Goudplevier, Duinpieper maar occasioneel ook veel zeldzame doortrekkers/pleisteraars: Ortolaan, Roodkeelpieper, Grote pieper, Steltkluut, Steppekiekendief, Ruigpootbuizerd, Slangenarend, Dwergarend, Kraanvogel, Raaf.

Daarnaast worden er honderden, of eerder duizenden dieren niet enkel verjaagd maar ook vergiftigd en gedood. Dat men zich daar kort vanaf maakt door gewoon te stellen dat er een ontheffing is verkregen op het soortenbesluit is te mager binnen een MER. **Binnen de MER en de hervergunning moet toch duidelijk gecommuniceerd worden wat de resultaten waren van deze ontheffing(en) in de afgelopen jaren.** Wat en hoeveel wordt er gedood op zijn minst, en wat is het effect daarvan? Of hoe spoort dit (niet)samen met een SBP akkervogels rondom de luchthaven. Dat uit een MER laten, is doelbewust het effect op biodiversiteit verzwijgen!

Opnieuw, dat dit moet gebeuren voor de luchtveiligheid kan best zijn. Maar dan moet dit ook volledig aan bod komen om een inschatting te maken voor hervergunning.

Wat betreft het voorstel om bosranden te versterken en te verbreden is Natuurpunt van mening dat er in Vlaanderen nog steeds te weinig natuur is en er ook ruimte zou moeten zijn voor bosuitbreiding. Ze zijn alleen niet van plan op een agressieve manier gronden hiervoor aan te kopen (al dan niet met steun van de luchthaven) zonder rekening te houden met de professionele landbouw. Aankopen moeten in overleg met professionele gebruikers geschieden. Ze zijn ook niet van plan om gronden aan te kopen in Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG).

Geluidsverstoring

In de literatuur worden maatregelen aangehaald die variëren van een beperking van luchtverkeer tot een minimum vlieghoogte of aan te houden minimumafstanden tot belangrijke vogelgebieden (broed-, pleister- en ruigebieden). Of het vermijden van overschrijding van een bepaalde geluidsintensiteit (< 80 dBA) en het aanhouden van regelmatige vliegroutes. (MER Conclusies verstoring blz. 10-50. 10.5.4.4).

Het MER stelt echter (10-52): *“Een onderzoek naar mogelijke maatregelen is nodig. Inzake verstoring is het aantal vliegbewegingen, het type vliegbewegingen/vliegtuigen en de geluidsproductie ervan bepalend. Een grote beperking van het aantal vluchten kan de verstoring in belangrijke mate reduceren, doch een grote beperking van het aantal vliegbewegingen is in tegenspraak met het doel van het project en de regelgevende opdracht van BAC om in een voldoende capaciteit op de luchthaven te voorzien.*

Deze maatregel wordt dan ook niet weerhouden. Maatregelen met een belangrijk effect op vlak van de reductie van de verstoring worden bijgevolg als niet haalbaar beoordeeld” (blz. 10-52).

Dit argument, zonder dat het als alternatief werd onderzocht, is onaanvaardbaar. Zie ook verder onder Alternatieven.

Ook hier wordt verwezen naar een gunstige vlootsamenstelling in de toekomst.

Onze bezwaren onder Geluid blijven hier van toepassing.

Passende beoordeling (MER 10.6)

De passende beoordeling in het MER van 30 oktober 2023 (4723913060) wordt integraal gemotiveerd op basis van het ontwerp-PAS-decreet. Op het ogenblik van neerlegging van het bezwaarschrift buigt de Raad van State zich een tweede keer over het ontwerp-PAS-decreet. Indien het ontwerp-PAS-decreet niet goedgekeurd zou worden, kan er niet naar verwezen worden in het kader van de passende beoordeling en moet er in elk geval besloten worden tot een negatieve passende beoordeling zoals opgenomen in het MER van 21 december 2022 (4723913006).

Wat betreft de Instandhoudingsdoelstellingen van het Habitatrichtlijngebied van de 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem' (BE2400010) kunnen deposities interfereren met de kwaliteit van blauwgraslanden en de water- en moerashabitats.

Ook in andere Habitatrichtlijngebieden kan de luchthaven een effect hebben op de doelstellingen.

Op blz 10-171 besluit men: *"In de beoordeling werd er verder nagegaan of er mogelijke effecten op de omliggende Natura 2000- gebieden kunnen ontstaan op vlak van de gevolgen van de emissies/immissies van stikstof van de luchthaven. De emissies veroorzaakt door de luchthaven veroorzaken een depositie van stikstof in de omliggende natuurgebieden (tevens VEN- en Habitatrichtlijngebieden). De bijdrage tot de grenswaarden (kritische depositiewaarden) is relevant, gezien er een omvangrijke zone is waar de bijdrage van de exploitatie van de luchthaven meer dan 5 % 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".*

Men oordeelt in Passende beoordeling dat de extra bijdrage door de luchthaven t.o.v. de kritische depositiewaardes de dalende trend in het scenario PAS-G8 niet in het gedrang zal brengen aangezien de toename door de luchthaven kleiner zal zijn dan de dalingen ten gevolge van andere maatregelen. (MER 10.6.4).

Ook in discipline Lucht wordt dit als argument aangehaald.

Zomaar stellen dat de er geen probleem is in de passende beoordeling, gezien een te verwachten dalende trend, is onaanvaardbaar.

Het is ook onduidelijk hoe men de toekomstige effecten berekent op basis van de vlootsamenstelling 2032. Dit wordt nergens gedocumenteerd en wordt gebaseerd op veronderstellingen.

We kunnen alleen uitgaan van de vaststelling dat de KDW reeds overschreden wordt en dat men niet kan toelaten dat de luchthaven zelf geen extra inspanningen doet en hoopt op anderen om de neerwaartse trend te realiseren op de achtergrondwaarden.

Een arrest van het Europees Hof inzake stikstof van november 2018 spreekt zeer duidelijke taal in dit verband (uittreksel vonnis C-293/17 zie onderaan *). Art 94 van het vonnis stelt dat 'Op het tijdstip waarop toestemming voor een project wordt verleend, mag echter wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel meer bestaan dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied' en ook "Voor het toestaan van extra stikstofdepositie volstaat het echter niet dat de totale depositie weliswaar afneemt, maar de betrokken oppervlakten desondanks nog steeds met te veel stikstof worden belast. Loutere prognoses met betrekking tot de toekomstige gevolgen van de genoemde maatregelen en de verwachte daling van stikstofemissies

mogen bij de verlening van toestemming voor extra stikstofdepositie niet in aanmerking worden genomen”.

Bovendien hanteert men verouderde KDW i.p.v. de geactualiseerde waarden door de Economic Commission for Europe (UNECE) van de Verenigde Naties ²³

Ook in het besluit van de VEN-toets (MER 10.7.3.) stelt men dat de veranderingen in deposities binnen het projectvoornemen/toekomstscenario en de haalbare milderende maatregelen niet vermijdbaar zijn.

Dit is een **verkeerde aanname** aangezien er geen scenario's zijn uitgewerkt waarbij de uitstoot in belangrijke mate kan worden verminderd door een status-quo of vermindering in aantal vliegtuigbewegingen.

Vanuit deze discipline biodiversiteit wordt ook aanbevolen om in overleg te treden met de terreineigenaars en beheerders binnen Natura 2000-gebieden ten noordoosten van de luchthaven om zodoende acties te kunnen realiseren die bijdragen aan het tegenhouden van stikstofdepositie in habitats of de effecten ervan te mitigeren (MER 10.8.2.1. blz. 10-185)

Het is onaanvaardbaar dat de luchthaven de inspanningen afschuift op anderen i.p.v. zelf haar verantwoordelijkheid op te nemen.

Bezwaar: BAC laat economische belangen primeren boven ecologische gevolgen

Teneinde de stikstofuitstoot van de luchtvaart in toekomstscenario's te beperken en te verminderen, vragen we:

- 1) Een maximum op het totaal aantal jaarlijkse bewegingen van 220.000**
- 2) Een bindende opname in de voorschriften van een doelstelling voor de toekomstige vlootsamenstelling (zie hoger in discipline geluid)**

In het kader van de passende beoordeling kan niet verwezen worden naar een niet goedgekeurd ontwerp-PAS-decreet en moet er in elk geval besloten worden tot een negatieve passende beoordeling zoals opgenomen in het MER van 21 december 2022

²³ <https://unece.org/media/press/372350>

Doelstelling 3: Een luchtvaart die geen extra druk zet op de mobiliteit

Prognoses

Brussels Airport wil tegen 2040 een modal shift behalen van maximum 50% auto- en taxiverplaatsingen voor passagiers en werknemers samen. (MER blz. 5-32, 5.8.2).

Het gemiddeld autoaandeel (van personeel en reizigers samen) tegen 2032 zou moeten dalen tot maximum 55% (in 2019 56% van de reizigers en 81% voor het personeel). (MER blz. 5.35)

De verwachte relatieve toename van de hoeveelheid vrachtwagens van/naar BRUcargo) tussen 2019 en 2032 bedraagt ongeveer 43% (MER blz. 2-36).

Door de geplande groei tegen 2032 zou volgens de simulatie in het MER de totale verkeersgeneratie (auto's en zwaar verkeer samen) tijdens de spitsuren toenemen van ca. 5090 pae/u in de ochtendspits en 5710 pae/u in de avondspits van 2019 naar respectievelijk 5790 en 7020 pae/u in 2032. (MER 5.15.1. Conclusie p. 5-164).

Toch minimaliseert men de impact hiervan op de doorstroming op macroniveau: *“de verkeersvraag op R0 namelijk zo groot is dat deze ook zonder luchthaven al tegen zijn capaciteitsgrenzen aanloopt.”* (MER 5.15.1 Conclusie Mobiliteit p.5-164). Dit is wel een heel eigenaardige redenering.

Ook opmerkelijk: *“Op de lokale ontsluitingspunten van de luchthaven is er uiteraard een sterke toename van de belasting te verwachten, maar met verzadigingsgraden onder de 80% blijft de doorstroming op zich erg aanvaardbaar”.*

En *“Het bijkomend verwachte vrachtverkeer gerelateerd aan de luchthaven heeft geen significante impact heeft op het hoger wegennet, gelet op het beperkte aandeel van vrachtverkeer in het algemeen op het hoger wegennet.”* (MER NTS blz. 67).

Merkwaardig als men de dagelijkse files met vrachtwagens ziet.

Het potentieel sluipverkeer werd onvoldoende onderzocht.

Verder wimpelt men de hinder af door te spreken van rerouting van het doorgaand oost-westverkeer dat de tunnels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als alternatieve verbinding tussen de E40 (oost) en E40 (west) gebruikt in plaats van de R0. Benieuwd wat het Brussels Gewest hiervan denkt. (MER blz. 5-164).

Toch geeft men toe dat er in enkele scenario's *“een significante toename te verwachten is van het aantal voertuigkilometers in de gemeenten die in de directe omgeving van de luchthaven liggen (Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem). Een deel van deze toename wordt veroorzaakt door een toename van het luchthavenverkeer zelf”.* (MER blz. .5-165).

Dat er heel wat verkeer via het centrum Zaventem de luchthaven probeert te bereiken, wordt in het MER blijkbaar onderschat.

Ook de volgende aannames in de MER blijven zeer speculatief en onzeker, met name dat *‘Exploitatie van de luchthaven zorgt voor beperkte toenames van de voertuigkilometers op het onderliggende*

weggennet, maar dit geeft nergens onaanvaardbare scores (score 0 tot -1). De verwachte verkeerstoenames zijn quasi integraal op wegen waarlangs niemand woont. En op de wegsegmenten waar wel bewoning is of waar relatief veel voetgangers en fietsers passeren, blijft de impact op de oversteekbaarheid en fietsveiligheid aanvaardbaar'

Opvallend is dat in de conclusie slechts één milderende maatregel wordt weerhouden en vooral focust op de doorstroming van de rotonde A201/Vilvoordelaan.

Sustainable Airport Mobility Plan

Brussels Airport werkt aan een eerste Sustainable Airport Mobility Plan (dat klaar zou moeten zijn in 2023). Hoofddoel van het mobiliteitsplan is het garanderen van optimale, duurzame, veilige en multimodale bereikbaarheid van de luchthaven voor werknemers, bezoekers en passagiers (zie MER 5.8.2.1, blz. 5.32).

In het plan worden acties opgenomen die betrekking hebben op stappers, trappers, Openbaar vervoer, gedeelde mobiliteit en gemotoriseerd verkeer. Zowel de modal split van passagiers als personeelsleden wordt gemonitord.

Het Sustainable Airport Mobility Plan is echter niet opgenomen in het MER.

Parkeren

In de toekomstscenario's vergroot de parkeerbehoefte, maar wordt een nieuw parkeergebouw P30 (2025) voorzien en wordt ook werk gemaakt van shuttleparkings langs de rand van de luchthaven (2030).

Parkeergebouw P30 zal een capaciteit hebben van 2.500 parkeerplaatsen (1700 voor personeel, rest autoverhuur) tegenover een huidige capaciteit van 753 personeelsplaatsen) (MER blz. 5-100).

Het voorzien van extra parkeerplaatsen en daaruit voortvloeiende bijkomende verkeersstroom is volledig in strijd met de doelstelling van BAC om een modal-shift te realiseren.

Het creëren van extra parkeerplaatsen zal nieuw autoverkeer aantrekken.

Natuurlijk kan een modal-shift ook maar lukken als het openbaar vervoer zich aanpast aan de uurregelingen van het nachtwerk op de luchthaven.

Diabolotaks

Momenteel is er een **diabolotaks** van toepassing voor treinreizigers die op- en afstappen bij het station 'Brussels Airport'. Er zijn weinig gegevens beschikbaar omtrent de impact van deze taks op de modal split.

De "diabolo taks" blijft een drempel voor efficiënt gebruik van Openbaar Vervoer, niet enkel voor reizigers maar vooral voor werknemers.

Het afschaffen van deze taks kan een mogelijke flankerende maatregel zijn. Dit valt volgens het MER, blz. 5-167 echter buiten de scope van zowel de aanvrager (BAC) als de vergunningverlener Vlaamse regering. **Toch kan de Vlaamse regering hier een actieve(re) rol in spelen.**

Er kan ook overwogen worden om de diablo taks voortaan alleen aan te rekenen aan vliegtuigpassagiers (eventueel inbegrepen in vliegticket)

Bezwaar:

- **Nieuwe parkeerplaatsen zijn contradictorisch aan de beoogde modal-shift. Wij vragen om in de vergunning een parkeernorm in te schrijven en het aantal parkeerplaatsen op de terreinen van BAC te plafonneren op het bestaande aantal op 31/12/2023.**
- **Ook kan een percentage deelwagparkings worden opgelegd.**
- **het Sustainable Airport Mobility Plan dient klaar te zijn en mee opgenomen te worden in de vergunning want is rechtstreeks gelinkt aan de exploitatie van de luchthaven.**
- **De Vlaamse overheid moet maatregelen nemen om de Diabolo Taks alleen aan te rekenen voor vliegtuigpassagiers als intensive voor de model shift voor de werknemers**
- **De aannames en impact inzake positieve evoluties en verkeerstrends in de omgeving ten gevolge van reeds genomen en toekomstige beleids- en wetgevende maatregelen, zoals bv. de werken aan de ring, verbeteringen van het openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, de ontwikkeling van de intermodale hub (IMH) en de modal shift, zijn hoogst onzeker.**

Doelstelling 4: een luchtvaart die aan de klimaatdoelstellingen beantwoordt

Om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 °C vergeleken met het pre-industriële tijdperk en de temperatuurstijging bij slechts 1,5 °C te stoppen, moet de mondiale CO₂-uitstoot in 2050 volledig tot nul zijn teruggebracht. Dit doel is voor het luchtverkeer niet mogelijk, zelfs niet als fossiele kerosine volledig zou kunnen worden vervangen door alternatieve brandstoffen of vormen van voortstuwing. De niet-CO₂-effecten kunnen zelfs bij gebruik van alternatieve brandstoffen niet worden vermeden. Het effect van de nieuwe zuinigere toestellen wordt volledig tenietgedaan door de inzet van meer en grotere toestellen.

Daarom moet het steeds groter wordende aandeel van het luchtverkeer in de klimaatschadelijke emissies worden teruggedrongen door een bundel technische maatregelen, hogere ticketprijzen, aanzienlijk minder vliegbewegingen, en een CO2-plafond op luchthavenniveau.

De groei van het luchtverkeer brengt de klimaatdoelstellingen in gevaar

Brussels Airport heeft een jaarlijkse klimaatimpact van meer dan 9 megaton CO₂-eq, indien rekening gehouden wordt met de scope 3 **emissies** (Scope 3 CO₂-emissies zijn zo breed dat ze gezien kunnen worden als 'de rest van de wereld'. Scope 3 omvat namelijk de CO₂-uitstoot in de gehele levenscyclus van alle producten) en niet-CO₂ effecten van de luchtvaart. Dat is meer dan de klimaatimpact van Arcelor Mittal, die als de grootste uitstoter van het land gezien wordt. Het MER onderschat de klimaatimpact van de luchthaven sterk, doordat noch de uitstoot tijdens de cruise fase (> 3000 ft), noch de niet-CO₂ effecten meegenomen worden. De langetermijn klimaatimpact (na 2032) wordt zelfs helemaal niet in kaart gebracht, en is dus uiterst onzeker.

Door in te zetten op verdere groei en door het ontbreken van effectieve klimaatmaatregelen, vertoont de luchthaven geen enkel engagement om de klimaatimpact in lijn te brengen met de klimaatdoelstellingen. En doet ze de klimaatinspanningen van andere sectoren teniet. De enige maatregel die wordt beschouwd, namelijk het bijmengen van biobrandstoffen, wordt in het MER sterk overschat door uit te gaan van de maximale CO₂-reductie van 80%, zonder garantie dat deze effectief behaald wordt. Zelfs wanneer de impact van biobrandstoffen zeer optimistisch wordt ingeschat, daalt de klimaatimpact van de luchthaven nauwelijks.

Een verdere groei van het luchtverkeer brengt het behalen van de klimaatdoelstellingen sterk in gevaar en moet daarom door middel van regelgevende maatregelen, zoals een CO₂-plafond op luchthavenniveau worden voorkomen

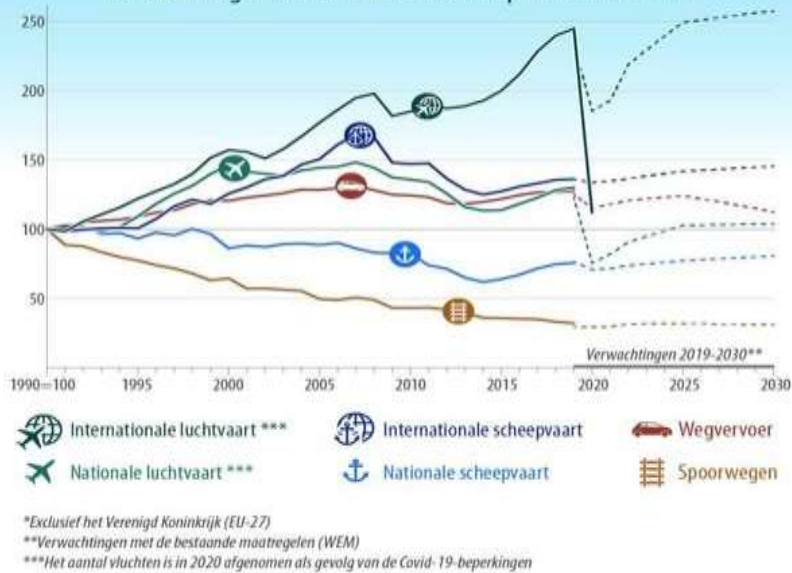
In een huidige studie in het tijdschrift Nature komen wetenschappers tot de conclusie dat, ondanks duurzame brandstoffen en technische innovaties, de totale klimaatschadelijke emissies in 2050 nog steeds even hoog zullen zijn als in 2021 als het luchtverkeer groeit zoals voorspeld door de industrie.

Ook het Internationaal Energieagentschap IEA ziet geen kans om de klimaatdoelstellingen in de luchtvaartsector te halen zonder de vraag af te remmen.

Zie ook onderstaande figuur.

Uitstoot van broeikasgassen van het vervoer in de EU*

Verandering in emissieniveaus ten opzichte van 1990



Bronnen: Europees Milieugentschap (2022), Eurostat (avia_paoc), 2022

Is klimaatneutraal vliegen mogelijk?

De luchtvaartindustrie beweert dat we over dertig jaar klimaatneutraal vliegen. Wat is waar aan deze bewering?

Vanaf 2025 moet de vliegtuigbrandstof die aan EU-luchthavens ter beschikking wordt gesteld 2% SAF bevatten, oplopend tot 5% in 2030, 32% in 2040 en 63% in 2050 (MER. Blz 14-17). Voor synthetische brandstoffen die worden gemaakt uit de afgevangen CO₂-uitstoot met behulp van elektriciteit geldt vanaf 2030 een quotum van 0,7 procent, dat in 2050 wordt verhoogd naar 28 procent. Het is zeer de vraag of de hoeveelheden biokerosine beschikbaar zullen zijn.

De toevoeging van Sustainable Aviation Fuels (SAF's) (technisch max 5 %) kunnen nooit voor voldoende effect zorgen om tegen 2030 en 2050 de verwachte klimaatdoelstellingen te behalen.

De industrie richt zich vooral op 'hightech oplossingen': duurzame brandstoffen en de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigen met batterijen of waterstoftanks aan boord. Maar in ieder geval zijn de **nieuwe aandrijftechnologieën slechts in beperkte mate geschikt**. Accu's hebben een veel lagere energiedichtheid dan kerosine en zijn daarom veel te zwaar voor grote vliegtuigen. Ze zullen waarschijnlijk alleen worden gebruikt in kleine vliegtuigen op korte routes. Waterstof heeft op zijn beurt veel meer ruimte nodig dan kerosine om dezelfde hoeveelheid energie op te slaan. Daarom zouden volledig opnieuw ontworpen vliegtuigen nodig zijn, evenals extra tankinfrastructuur op de luchthavens.

De industrie gaat er dan ook van uit dat in 2050 het merendeel van alle vliegtuigen nog steeds zal worden aangedreven door klassieke verbrandingsmotoren – maar wel door steeds meer duurzame brandstoffen, in eerste instantie **met biokerosine**, gewonnen uit gebruikte bakolie. Het wordt al in kleine hoeveelheden geproduceerd. Hoeveel er in de toekomst beschikbaar zal zijn, is onzeker. Omdat de beschikbare biomassa beperkt is. Concurrentie om de voedselproductie is onvermijdelijk. Bovendien leidt de teelt tot een hoog landverbruik.

De industrie is voornamelijk afhankelijk van synthetisch geproduceerde kerosine, geproduceerd uit hernieuwbare energiebronnen, water en CO₂. Het lijkt dan ook meer dan de vraag of in 2050 zulke grote hoeveelheden synthetische brandstoffen kunnen worden geproduceerd als nodig is. Het grootste probleem is de gigantische hoeveelheid energie die nodig is om synthetische kerosine te produceren. Als de huidige vraag volledig synthetisch zou worden geproduceerd, zou er minstens drie keer zoveel duurzaam geproduceerde elektriciteit nodig zijn als alle zonne- en windturbines wereldwijd samen in 2021 zouden produceren.

Het valt dan ook te vrezen dat het luchtverkeer in 2050 nog steeds grotendeels zal draaien op fossiele kerosine. Er is nog een andere reden: nieuwe vliegtuigen hebben een levensduur van 25 tot 30 jaar. Er wordt vaak voor langere periodes gevlogen. Zelfs als het mogelijk zou zijn om klimaatneutrale vliegtuigen te bouwen, zullen 'oude' vliegtuigen na het midden van de eeuw op fossiele brandstof vliegen, op zijn best vermengd met biokerosine.

Ook de luchtvaartindustrie vreest de stijgende kosten van het gebruik van synthetische kerosine. Volgens deskundigen zal de prijs ongeveer vier keer zo duur zijn als die van fossiele kerosine. Een vlucht van Frankfurt naar New York zou ongeveer € 500 duurder zijn dan nu.

In tegenstelling tot de tegengestelde berichten in publiekscampagnes gaat de luchtvaartindustrie er zelf niet van uit dat zij de CO₂-uitstoot volledig kan voorkomen. Verschillende verenigingen en bedrijven, waaronder Airbus, Boeing en de International Aviation Association (IATA), publiceerden in september 2021 een gezamenlijk rapport over hoe zij de uitstoot willen terugdringen. In alle scenario's zijn er soms aanzienlijke resthoeveelheden CO₂ die op andere manieren gecompenseerd moeten worden.

Tegen 2030 moet de bevolking zorgen voor een CO₂ daling met 55%.

Ook de luchtvaart moet dezelfde inspanning leveren.

Aangezien dat SAF's (Sustainable Aviation Fuels*) en biobrandstoffen onvoldoende aan de vraag kunnen voldoen om deze reductie tijdig te verwezenlijken zijn andere dringende maatregelen nodig.

Er kan in de nabije toekomst onvoldoende vermindering van de verontreinigende stoffen worden verwacht via nieuwe technologieën of minder klimaatschadelijke brandstoffen. **Om de klimaatdoelstellingen niet in gevaar te brengen, is de enige uitweg het beperken van het aanbod van vluchtrechten.**

De luchtvaartindustrie geeft toe dat het onwaarschijnlijk is dat de CO₂-uitstoot volledig zal worden geëlimineerd en is van plan de resterende uitstoot te compenseren met vage compensatiemaatregelen.

De plannen van de luchthaven druisen in tegen de internationale klimaatdoelstellingen en de vereiste klimaatinspanningen

De groeiplannen van de luchthaven en het ontbreken van een CO₂-reductieplan, druisen in tegen volgende engagementen, aangegaan op internationaal, Europees, nationaal of regionaal niveau:

- Als lid van de International Civil Aviation Organization (ICAO) heeft België mee de [“net-zero 2050 global aspirational goal”](#)⁽²⁴⁾ voor internationale vluchten aangenomen. ICAO legt hierbij nadrukkelijk de verantwoordelijkheid voor klimaatactie bij de lidstaten. Zelf legt ze de luchtvaart geen absolute klimaatdoelen op, de lidstaten worden geacht hun emissies [zelf te reguleren](#) ⁽²⁵⁾: *“While recognizing that the LTAG is a collective global aspirational goal, and it does not attribute specific obligations or commitments in the form of emissions reduction goals to individual States, urges each State to contribute to achieving the goal in a socially, economically and environmentally sustainable manner and in accordance with national circumstances”* en *“Further encourages all States to submit and update voluntary action plans to ICAO to reduce CO₂ emissions from international aviation, outlining respective policies, actions and roadmaps, including longterm projections”*.
- België onderschrijft de doelstelling van het Parijsakkoord, om de stijging van de gemiddelde temperatuur wereldwijd te beperken tot ruim onder de 2 °C boven het pre-industriële niveau en inspanningen te leveren om de temperatuurstijging te beperken tot 1,5 °C. Hiervoor zullen ook de luchtvaartemissies sterk moeten dalen.
- België onderschrijft de tekst van COP28, erkennende 1) dat de beperking tot 1,5 °C diepe, snelle en duurzame reducties in broeikasgasuitstoot vereist van 43% tegen 2030 60% tegen 2035 t.o.v. 2019 en een netto zero CO₂-uitstoot tegen 2050, 2) de nood aan versnelde actie in dit decennium om “transitioning away” van fossiele brandstoffen, en 3) de nood aan versnelde reductie van niet-CO₂ emissies tegen 2030.
- De [Europese klimaatwet](#) ⁽²⁶⁾ bepaalt dat België op nationaal niveau de nodige maatregelen moet nemen om de collectieve verwezenlijking van klimaatneutraliteit tegen 2050 mogelijk te maken. De Europese [Green Deal](#) ⁽²⁷⁾ stelt dat het bereiken van klimaatneutraliteit, een reductie van 90% van de transportemissies nodig is tegen 2050, en dat al de sectoren (wegtransport, spoor, luchtvaart en maritiem transport) aan deze reductie zullen moeten bijdragen.
- De Europese klimaatwet bevat ook de bindende klimaatdoelstelling om een reductie van ten minste 55% te bereiken in 2030 ten opzichte van 1990. De lidstaten moeten hierbij prioriteit geven aan snelle en voorspelbare emissiereducties.
- [Vlaamse klimaatstrategie 2050](#) ⁽²⁸⁾ stelt dat *“Om compatibel te zijn met de doelstellingen onder het Akkoord van Parijs zullen ook deze sectoren [Internationale lucht- en scheepvaart] scherpe reducties verwezenlijken, in lijn met de inspanningen van andere sectoren.”*
- [Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030](#) ⁽²⁹⁾ stelt dat *“Ondanks de reeds geleverde inspanningen, zijn in de periode 2021-2030 verdere acties noodzakelijk om internationale lucht- en scheepvaart compatibel te maken met het realiseren van de globale langetermijndoelstellingen van het Akkoord van Parijs.”* en *“In overleg met de sector (o.a. havens,*

²⁴ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/States-adopts-netzero-2050-aspirational-goal-for-international-flight-operations.aspx>

²⁵ <https://theicct.org/publication/global-aviation-icao-net-zero-goal-jan23/#:~:text=In%20October%202022%2C%20member%20states,emissions%20from%20aviation%20by%202050.>

²⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1119>

²⁷ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF

²⁸ https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1658319019/VlaamseKlimaatstrategie2050_gqr1tw.pdf

²⁹ https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1659456488/Vlaams_Energie-_en_Klimaatplan_mv5ai1.pdf

luchthavens, reders, luchtvaartmaatschappijen) en stakeholders kunnen afspraken gemaakt worden over een versnelde verduurzaming van de lucht- en zeevaart in Vlaanderen.”

- [Nationaal energie- en klimaatplan 2021-2030](#) ⁽³⁰⁾ stelt dat “het bereiken van nulemissie voor luchtvaart in 2050 zou de ambitie van alle landen moeten zijn.”

De voorgestelde maatregelen zijn ontoereikend

Ondanks de sterke toename in aantal passagiers en vracht, gaat de MER ervan uit dat de CO₂-emissies van de vliegbewegingen tussen 2019 en 2032 met “slechts” 4% toenemen (MER tabel 14-2, excl. CO₂-emissies tijdens cruise, excl. niet-CO₂-effecten, excl. milderende maatregelen). Los van het feit dat dit in strijd is met de noodzakelijke sterke daling in klimaatimpact, is er geen enkele garantie dat de toename effectief tot 4% beperkt blijft:

De voorgestelde maatregelen zijn ontoereikend om een **structurele CO₂-reductie** te bereiken en er is geen garantie dat de klimaatimpact niet verder zal toenemen.

- Brussels Airport focust op de **reductie van de scope 1 en 2 emissies** (taxiën op 1 motor, taxitijden) terwijl deze minder dan 1% van de totale klimaatimpact weerspiegelen (MER, tabel 14-1).
- Brussels Airport stelt onterecht dat ze weinig impact heeft om de **scope 3 emissies** te reduceren, terwijl effectieve maatregelen zoals een plafond op het aantal vliegbewegingen niet onderzocht werden.
- De **vlootvernieuwing en hogere bezettingsgraad tegen 2032** zijn niet gegarandeerd
- De impact van de bijmenging van biobrandstoffen (6%) is bijzonder optimistisch doorgerekend in het MER. Er wordt niet onderbouwd hoe de 6% bijmenging in 2032 gerealiseerd zal worden met de nodige leveringsgarantie.
- In praktijk is vastgesteld dat het gebruik van biobrandstoffen de klimaatimpact zelfs kan doen toenemen (bv. import uit China), omwille van fraude (import van virgin palm- of sojaolie) en substitutie-effecten (oa. in de diervoedersector) .

Privéjets

De Belgische privéjetbedrijven stevenen op een recordjaar af. De grootste bedrijven noteren samen een kwart meer vlieguren – goed voor 46.000 uur. Het aantal passagiers steeg van 70.000 in 2021 tot 114.000 het afgelopen jaar. De topbestemmingen in de winter zijn de Côte d’Azur, Sint-Maarten en Zwitserland. De absolute topper is het Spaanse Malaga, dat in het wereldje van de upper class blijikbaar tot het nieuwe Saint-Tropez is omgedoopt.

Volgens de Europese NGO Transport & Environment (T&E) kan een privéjet **twee ton kooldioxide per uur uitstoten**⁽³¹⁾. Dit komt overeen met enkele maanden aan broeikasgasemissies van een gemiddeld

³⁰ <https://www.nationaalenergieklimaatplan.be/admin/storage/nekp/nekp-finaal-plan.pdf>

³¹ <https://www.transportenvironment.org/discover/private-jets-can-the-super-rich-supercharge-zero-emission-aviation/>

persoon in de Europese Unie⁽³²⁾. Privévliegtuigen zijn tussen **vijf en 14 keer vervuilender dan commerciële vliegtuigen per passagier**, en **50 keer vervuilender dan hogesnelheidstreinen**, volgens T&E-gegevens⁽³³⁾⁽³⁴⁾.

Standpunt van de Vlaamse overheid voor de omwonenden van Bierset moet ook gelden voor omwonenden van Zaventem

In een beroep van de Vlaamse overheid⁽³⁵⁾, vertegenwoordigd door minister Zuhair Demir, tegen de vergunning verleend van de luchthaven van Bierset, onderschrijft de minister zelf de noodzaak aan maatregelen zoals een plafonnering van het aantal vluchten omdat de technologische vooruitgang en de vlootvernieuwing de stijging van emissies door een stijging van de luchtvaartactiviteiten niet zal kunnen compenseren.

De minister verwijst hierbij ook naar landen waar er een beperking bestaat op het aantal vluchten.

³² <https://www.transportenvironment.org/discover/private-jets-can-the-super-rich-supercharge-zero-emission-aviation/>

³³ [COP26: What's the climate impact of private jets? - BBC News](https://www.bbc.com/news/health-56887456)

³⁴ https://www.reuters.com/article/davos-meeting-aviation-climate-idUSL8N33W4B5?mc_cid=6887456f81&mc_eid=cc8247fb1a

³⁵ 2022-09-16 Beroepschrift door Vlaanderen ter attentie van Bénédicte Heindrichs, Directrice Générale, SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, kantoor PUBLIUS ref. PUB511149/SR/TQ/SVD

Selon la Région flamande, il est nécessaire de prendre des mesures contre l'augmentation des dépôts d'azote lors de l'exécution du permis et contre les répercussions sur les zones Natura 2000. En outre, la Région flamande affirme qu'il est nécessaire d'imposer des mesures de réduction pour ramener les nuisances sonores dans les communes du Limbourg belge à un niveau acceptable.

26. L'instance Agence Wallonne de l'Air et du Climat a indiqué la part des émissions de CO₂ qui, suite à l'augmentation du trafic aérien entre 2019 et 2043, s'élèverait à 21% des efforts réalisés entre 2019 et 2030 pour la réduction des émissions de CO₂. Cette part est importante. L'exploitation envisagée à l'aéroport de Liège-Bierset multipliera par trois les émissions. Même les améliorations technologiques, le renouvellement de la flotte et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle ne pourront pas compenser l'augmentation des émissions due à l'accroissement des activités aériennes.

En outre, il est également souligné que les pays voisins et autres aéroports encore plus importants plafonnent le nombre de vols en raison de l'impact environnemental du trafic aérien.

Le rapport sur les écarts d'émissions en 2020 du PNUE déconseille l'expansion des aéroports dans les états à revenus élevés et il recommande d'améliorer le transport terrestre comme alternative au transport aérien.

Si la Région wallonne ne poursuit ni ne réalise suffisamment ses objectifs en matière de réduction de CO₂, cela entraînera un transfert de charges vers les autres régions comme la Région flamande et les Pays-Bas et, par extension, vers tous les États membres de l'UE.

Het niet nemen van soortgelijke maatregelen door de minister voor de omgeving van de luchthaven van Zaventem zou in tegenstrijd zijn met de eigen beweringen ten voordele van de omwonenden en de natuur in de omgeving van de Luchthaven van Bierset op het grondgebied van Vlaanderen.

Bezwaar:

- Het steeds groter wordende aandeel van het luchtverkeer in de klimaatschadelijke emissies moet worden teruggedrongen door een bundel technische maatregelen, hogere ticketprijzen – en aanzienlijk minder vliegbewegingen
- De plannen van de luchthaven druisen in tegen de internationale klimaat doelstellingen en de vereiste klimaatinspanningen
- Er is geen enkel plan richting klimaatneutraliteit, geen engagement richting e-kerosine, waterstof, elektrisch vliegen + benodigde infrastructuur. Er wordt echter op geen enkele manier beschreven welke stappen verder zullen gezet worden om te komen tot een CO₂-neutrale uitbating; hier vallen ook de scope 3 emissies onder. Dit stappenplan richting CO₂-neutraliteit moet ook voor de scope 3-emissies uitgewerkt worden aangezien deze integraal deel uitmaken van dit MER én instaan voor het gros van de uitstoot van broeikasgassen
- de vergunning moet daarom een individueel en totaal Co₂ quotum opleggen voor alle vliegtuigtypes en voor alle vliegtuigbewegingen op de start- en landingsbanen

waarbij vanaf 2025 vertrokken wordt van de uitstoot in het jaar 2019, en waarbij het plafond lineair afneemt met als einddoel een netto nul uitstoot in 2050 in overeenstemming met de doelstellingen die België onderschreef op COP28.

- De vergunning moet een plafond opleggen voor het aantal vluchten met privéjets
- Vlaanderen moet dezelfde inspanningen eisen van BAC inzake CO₂ uitstoot als diegene die ze eist van de luchthaven van Bierset

Doelstelling 5: Een luchtvaart die zich aanpast aan toekomstige ontwikkelingen

Duur van de vergunning

De luchthaven vraagt een vergunning voor onbepaalde duur.

Toch is ze zelf maar in staat met haar toekomstscenario om prognoses te maken tot 2032.

In 2000 verleende de Bestendige Deputatie van de Provincie Vlaams-Brabant een vergunning voor slechts een termijn van 5 jaar.

In 2004 kreeg de luchthaven een vergunning voor 20 jaar.

Met een vergunning voor onbepaalde duur worden bedrijven niet aangemoedigd om te investeren in de nieuwe technologieën i.v.m. overlast die (geleidelijk) aan beschikbaar komen.

Ook bezwaart het toekomstige generaties met beslissingen waar ze niet meer omheen kunnen. Ook zij moeten ten gelegener tijd kunnen beslissen over het opportune van deze of gene bedrijfsactiviteit, rekening houdend met gewijzigde milieunormen en -eisen van het moment.

Het is nodig dat BAC eerst bewijst dat ze haar beloftes en de vergunningsvoorschriften kan waarmaken binnen de gestelde termijnen. Hiervoor verwijzen we ook naar de vergunning, afgeleverd aan Total Energies (eerst proefvergunning van 2 jaar, nu 20 jaar).

Het argument dat men steeds de vergunning kan aanpassen aan nieuwe evoluties is te vrijblijvend.

Bezwaar:

we vragen een vergunning met een beperkte looptijd van max. 10 jaar (van 2024 tot 2034) in overeenstemming met het toekomstscenario 2032.

Toekomstgerichte alternatieven werden niet onderzocht

Alleen groeialternatieven werden onderzocht in het MER.

Er wordt vastgesteld dat ANTEA **geen enkel alternatief ontwikkelt dat zich richt op het verminderen van de overlast voor de omwonenden**. Er wordt ook niet gesproken van beleidalternatieven. De luchthaven kreeg “carte blanche” om haar nieuwe toekomstvisie te ontwikkelen : business as usual. Een inkrimpingsscenario (zoals in Schiphol) of meer fundamentele strategische samenwerking- en specialisatiescenario's binnen de luchthavensector (zoals de havens van Antwerpen en Zeebrugge) worden niet in aanmerking genomen als mogelijk alternatieven.

Geen enkele vorm van exploitatiebeperking werd in het MER onderzocht. Nochtans horen zij thuis onder milderende en flankerende maatregelen in een MER.

Bovendien wordt er voor het verzekeren van 'voldoende capaciteit' louter uitgegaan van 'meer passagiers' (+ 25 %) en 'meer vracht' (+ 100 %). Dit terwijl ervaring aantoonde dat een duurzame ontwikkeling en toekomst van grote projecten zoals de luchthaven beter gediend is door een groei in toegevoegde waarde na te streven eerder dan in te zetten op louter een volumegroei.

België is een zakdoek groot en beschikt over drie belangrijke luchthavens (Brussels Airport, Charleroi en Luik). Een strategische samenwerking en specialisatie, inclusief betere logistieke verbindingen tussen Brussels Airport en de luchthavens van Charleroi en Luik, als alternatief voor een verbetering van onze internationale bereikbaarheid alsook van de concurrentiepositie van onze luchtvaartsector, wordt niet in beschouwing genomen. Dit is in niet geringe mate te wijten aan de versnipperde beleidsbevoegdheden en de daarmee verbonden zwakke 'governance' in de sector.

We kunnen niet aanvaarden dat potentieel waardevolle strategische alternatieven voor onze luchthavensector inclusief Brussels Airport niet eens in beschouwing worden genomen omwille van het bestaande inefficiënte beleidskluwen. Dit werd trouwens ook onderkend door het ENVISA studieteam in de 4e vergadering van 20 juni 2022 van het overlegplatform opgericht door vicepremier Gilkinet waar ENVISA zijn presentatie o.a. als volgt besluit: *"Het is belangrijk een "strategische visie" uit te werken op de ontwikkeling van de burgerluchtvaart in België tussen de federale staat en de gewesten"*.

Ook de positieve impact van alternatieven met HST-treinverbindingen ter vervanging van korte afstandsvluchten werden niet onderzocht. Moeilijk te aanvaarden als men wil streven naar een multi-modale hub.

Bezwaar: het MER onderzoek is onvolledig omdat geen alternatieven werden onderzocht met optimalisatiescenario's op basis van bv.

- minder of geen nachtvluchten, stopzetting vertrekkende nachtvluchten
- een uitfasering van korte vluchten en vervangen door trein/bus,
- meer vrachtvervoer per trein,
- of door samenwerking met andere luchthavens zoals bv. meer vrachtvluchten via Bierset en lage kosten vluchten via Charleroi.

Werkgelegenheid

BAC maakt zich sterk dat een inperking van de hinder nadelige effecten zou hebben op de toekomst van de luchthaven en de werkgelegenheid.

Er worden cijfers gehanteerd van 24.000 directe werknemers en nog eens 40.000 indirecte FTE's.

Volgens een nieuwe studie door **Transport & Mobility Leuven** ⁽³⁶⁾, in opdracht van Bond Beter Leefmilieu, levert een plafond op het aantal vliegbewegingen tot 220.000 vluchten per jaar (6% minder dan voor corona) en een verbod op nachtvluchten 400 miljoen euro gezondheidswinst op, zonder dat er jobs verloren hoeven te gaan. BBL roept overheid, werkgevers en vakbonden op om te werken aan een 'masterplan': "De regeringen moeten de gezondheid van omwonenden en werknemers boven de private winsten van BAC stellen, en investeren in begeleidingstrajecten voor werknemers."

Extra jobs door verschuiving richting spoor

"We kregen vaak de dooddoener terug dat veel mensen hun job zouden verliezen door onze plannen. Dat blijkt niet te kloppen", aldus Bond Beter Leefmilieu. "Een verbod op nachtvluchten heeft vooral een impact op de cargobedrijven. DHL kan perfect beslissen om een groot deel van die cargovluchten overdag in te plannen, waar nog slots beschikbaar zijn. Die investering biedt nachtrust voor de omwonenden én de werknemers. Ook hun fysieke en mentale gezondheid lijdt zwaar onder het nachtwerk, opgelegd door het schadelijke 24/7 pakjesmodel."

Volgens de TML-studie zou op langere termijn het equivalent van 0,1 à 0,2 % van de huidige tewerkstelling verdwijnen. De onderzoekers van de studie geven aan dat de krapte op de arbeidsmarkt dit mogelijk zelfs gewoon zou opvangen. Bovendien is er een enorm potentieel om extra werkgelegenheid te creëren.

"Vluchten onder de 600 kilometer kunnen we vlot vervangen door internationale treinreizen, dat spaart ons elk jaar tot 30.000 vliegbewegingen uit. Uit het onderzoek blijkt dat het spoor per passagierskilometer meer mensen tewerkstelt dan de luchtvaart. De werkgelegenheid kan dus stijgen. We roepen daarom de vakbonden en openbare vervoersmaatschappijen op om omscholingsprogramma's op te starten voor geïnteresseerde werknemers uit de luchtvaartsector", aldus Jasper Wouters van Bond Beter Leefmilieu.

Burger wint aan gezondheid

Volgens de studie zou een beperkter vliegaanbod de gemiddelde prijs van een ticket met nauwelijks 5 euro doen stijgen. De burger wint daarentegen fors aan gezondheid: een plafond op het aantal vliegbewegingen en een nachtverbod zouden zorgen voor een gezondheids- en milieuwinst van bijna 400 miljoen euro per jaar. Deze winst houdt nog geen rekening met de voordelen van minder uitstoot van de zogenaamde niet-CO2 broeikasgasemissies (zoals roetdeeltjes, zwaveloxiden, waterdamp, ...).

Tijd voor echte dialoog én een masterplan

Met dit studiewerk toont Bond Beter Leefmilieu opnieuw aan dat het een debat wil voeren op basis van onderbouwde feiten en argumenten. "We kunnen de werkgelegenheid en connectiviteit van ons land op niveau houden én de gezondheid van de omwonenden, werknemers en het leefmilieu

³⁶ <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/400-miljoen-gezondheidswinst-en-geen-jobverlies-nieuwe-studie-wijst-op-enorme-baten-van>

beschermen. We reiken de hand naar alle politici, werkgevers en vakbonden om na te denken over een masterplan om deze nodige reconversie waar te maken.”

Doelstelling 5: een luchthaven die zorgt voor de veiligheid van de omgeving

Er is in de vergunning niets opgenomen i.v.m. de bijkomende veiligheidsmaatregelen op de luchthaven ten gevolge van de verwachte groei.

Daarom vragen wij de minister en de Vlaamse regering volgende voorschriften in de vergunning

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

Gelet op de **hedendaagse technologische mogelijkheden** en vliegtuigtypes die heel wat minder geluidshinder en uitstoot produceren dan de types die momenteel door verschillende luchtvaartmaatschappijen op Zaventem worden ingezet,

Gelet op het **voorzorgsprincipe** waarbij de overheid verplicht is om steeds de best beschikbare technologie in te zetten,

Gelet op het feit dat de **luchthaven uitbater nalaat afdoende maatregelen te onderzoeken** en te nemen om de grote impact van het vlieglawaaai op de gezondheid en leefkwaliteit van de omwonenden substantieel te verminderen,

Gelet op het feit dat de Vlaamse regering het **gelijkheidsbeginsel** moet hanteren ten aanzien van omwonenden van de luchthaven van Zaventem zoals ze ook de bescherming op zich nam voor de Zuid Limburgers tegen geluidsoverlast van Bierset,

Gelet op het feit dat de vergunning de vorm moet hebben van een **RESULTAATSVERBINTENIS** niet van een loutere inspanningsverbintenis. Het moet dus gaan over een verbintenis die de luchthaven verplicht om bepaalde concrete resultaten te bereiken, bv. zoveel percent minder geluidsoverlast, zoveel % minder lawaaiërig vliegtuigen ...; d.w.z met voorwaarden die concreet meetbaar / toetsbaar zijn en waarop de aanvrager kan aangesproken worden, door ofwel de vergunning in te trekken en of met sancties in de vorm van financiële boeteclausules,

Vragen we samenvattend volgende voorschriften in de vergunning

- **Een vergunning met een beperkte looptijd van 10 jaar om na deze periode een nieuwe evaluatie te kunnen maken.**
- **Bindende voorwaarden om de beloofde vlootvernieuwing ook daadwerkelijk te realiseren.**

Dit kan door een minimum van 60% op te leggen voor een geheel van categorie R6, R7, R8 tegen 2032 zoals beloofd door BAC en een uitfasering van R4 en R5 vliegtuigen.

Daarnaast kunnen Categorie R3 vliegtuigen per direct worden verboden (EU verordening 598/2014).

Een stimulering via tarievensystemen achten we onvoldoende.

- **Doelstellingen om de geluidshinder te verminderen**
 - o **Tegen ten laatste 2032** moet (i) het **aantal gehinderden** dat in 2019 binnen de 55 – 75 Lden contouren lag met **90% gedaald zijn 's nachts (23u tot 7u) en met 40% overdag** en (ii) het aantal overschrijdingen van de frequentiecontouren voor alle geluidsniveaus boven de WHO waarden met 90 % gedaald zijn 's nachts. Een BAC stappenplan zal de vooruitgang en opvolging van deze geluidsdoelen verzekeren.
 - o Een **normering voor landende en vertrekkende vliegtuigen** (uitgedrukt in QC) in lijn met de **best beschikbare technologie**, waardoor vliegtuigmaatschappijen hun meest stille toestellen inzetten op de luchthaven van Zaventem zonder hun exploitatie te beperken.
- **Vastleggen van immissiegrenzen aan het maximaal piekgeluid en aan de maximale overvluchtfrequentie, op basis van de meest actuele gezondheidskundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.**
- **De geluidsniveaus gemeten door het meetnet en de overvluchtfrequenties gemeten door het meetnet en/of berekend door het computermodel moeten een wettelijk (juridisch afdwingbaar) statuut krijgen en overschrijdingen moeten effectief worden bestraft.**
- **Een uitbreiding van het geluidsmetnet dat geluidsimmissie monitort** (geluid en frequentie) Omdat het huidige meetnet niet gebied dekkend is, moet het netwerk van meetpunten drastisch uitgebreid worden (op afstanden van 2km, 4km, 8km, 12km, 16km, ... van het geografische middelpunt A0 van de luchthaven).
- **Voorschriften om de in het MER voorgestelde locaties voor geluidafschermdende objecten (MER 6.10.2.4.1 blz. 6-132) te bevestigen.** Het gaat om volgende locaties
 - o Ten zuiden van Haachtsesteenweg
 - o Afscherming tussen baan 07R en Zaventem Witte Cité
 - o Afscherming tussen 07R/01 en Kerkhoflaan
 - o Ter hoogte van het Noordoostelijk wachtbekken – extra afscherming naar Steenokkerzeel en “Groene” wijk
- **Opname van de aanbeveling vanuit de discipline Landschap (MER 11.6.3.) om de om de geluidafschermdende objecten aan de randen van het projectgebied zoveel als mogelijk te laten beplanten/begroeien.**
- **Verplichting tot het realiseren van een proefdraailoods i.p.v. geluidsschermen voor proefdraaien aan de proefdraaiplaats**
- **Doelstellingen voor een vermindering van de NOX en UPF uitstoot met minstens 35% of een formulering in termen van plafond** (maximale totale hoeveelheid ton/jaar). Uit cijfers blijkt dat er geen daling te verwachten is van de totale NOX en UFP uitstoot tegen 2032 ondanks de vlootvernieuwing.
- **Om de gezondheidsimpact (UFP) en de impact op het klimaat te verminderen vragen wij dat de nieuwe omgevingsvergunning bepaalt dat tegen ten laatste 2029 op Brussels Airport uitsluitend zwavelarme jet fuel wordt aangeboden en kan getankt worden.**

- **Een plafonnering van het aantal vliegtuigbewegingen op de start- en landingsbanen op 220.000 bewegingen teneinde de stikstofuitstoot te verminderen.** Dit houdt geen exploitatiebeperking in omdat dit overeenstemt met het huidige aantal bewegingen.
- **In het kader van de passende beoordeling voor stikstofdepositie kan niet verwezen worden naar een niet goedgekeurd ontwerp-PAS-decreet en moet er in elk geval besloten worden tot een negatieve passende beoordeling zoals opgenomen in het MER van 21 december 2022**
- **Opleggen van compenserende maatregelen voor de geplande extra verharding en verplichten tot vastleggen van infiltratielocaties.**
- **Een bouwstop voor het project “Airport Business District”,** gezien ook de ligging in de zone met de meeste geluidsimpact. Verwijzend naar Stap 2 van de Balanced approach is het aangewezen om hier de nodige stedenbouwkundige maatregelen te nemen.
- **Termijnen waarbinnen de PFAS sanering moet gerealiseerd worden**
- **De maatregelen en aanbevelingen inzake Discipline Water die in het MER worden voorgesteld of hangende zijn, moeten worden opgelegd als voorwaarden in de vergunning**
- **Inschrijven van een parkeernorm en het plafonneren van het aantal parkeerplaatsen** op de terreinen van BAC op het bestaande aantal op 31/12/2023. Ook kan een percentage **deelwageningen** worden opgelegd.
- **Opname van de beloftes uit het Sustainable Airport Mobility Plan als voorschriften**
- De Vlaamse overheid moet maatregelen nemen om de **Diabolo Taks** alleen aan te rekenen **voor vliegtuigpassagiers** als intensive voor de model shift voor de werknemers
- De **aannames en impact inzake positieve evoluties en verkeerstrends** in de omgeving ten gevolge van reeds genomen en toekomstige beleids- en wetgevende maatregelen, zoals bv. de werken aan de ring, verbeteringen van het openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, de ontwikkeling van de intermodale hub (IMH) en de modal shift, **zijn hoogst onzeker.**
- **Het steeds groter wordende aandeel van het luchtverkeer in de klimaatschadelijke emissies moet worden teruggedrongen door een bundel technische maatregelen, hogere ticketprijzen – en aanzienlijk minder vliegbewegingen**
 - De plannen van de luchthaven druisen in tegen de internationale klimaat doelstellingen en de vereiste **klimaatinspanningen**
 - Er is **geen enkel plan richting klimaatneutraliteit**, geen engagement richting e-kerosine, waterstof, elektrisch vliegen + benodigde infrastructuur. Er wordt echter op geen enkele manier beschreven welke stappen verder zullen gezet worden om te komen tot een CO2-neutrale uitbating; hier vallen ook de scope 3 emissies onder. Dit stappenplan richting CO2-neutraliteit moet ook voor de **scope 3-emissies uitgewerkt worden** aangezien deze integraal deel uitmaken van dit MER én instaan voor het gros van de uitstoot van broeikasgassen
 - **De vergunning moet daarom**
 - **Een individueel en totaal Co2 quotum opleggen voor alle vliegtuigtypes en voor alle vliegtuigbewegingen op de start- en landingsbanen**, waarbij vanaf 2025 vertrokken wordt van de uitstoot in het jaar 2019, en waarbij het plafond lineair afneemt met als einddoel een netto nul uitstoot in 2050 in overeenstemming met de doelstellingen die België onderschreef op COP28.

- **En een plafond op het aantal vluchten met Privéjets, gezien hun grote klimaatimpact**
- **Vlaanderen moet dezelfde inspanningen eisen van BAC inzake CO2 uitstoot en geluid emissie als diegene die ze eist van de luchthaven van Bierset**
- bijkomende **veiligheidsmaatregelen** op de luchthaven ten gevolge van de verwachte groei.
- **Een voortzetting van de overlegcommissie met de vertegenwoordigers van omwonenden en gemeenten zoals bepaald door artikel 7 van de huidige vergunning.**
- **Bijkomend dienen we bezwaar in wegens de onvolledigheid van het MER omdat enkel het groeiscenario als scenario werd bestudeerd en geen alternatieven werden onderzocht met optimalisatiescenario's zoals bv.**
 - minder of geen nachtvluchten,
 - stopzetting vertrekkende nachtvluchten
 - een uitfasering van korte vluchten en vervangen door trein/bus,
 - meer vrachtvervoer per trein,
 - of door samenwerking met andere luchthavens zoals bv. meer vrachtluchten via Bierset en lage kosten vluchten via Charleroi.

Het MER kan bijgevolg niet worden goedgekeurd

Voor STERREBEEK 2000 vzw

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts

Voorzitter

Jos Jonckers

Bestuurslid