

22 november 2004

Omwonenden van de luchthaven van Zaventem hebben concrete voorstellen voor aanpassing milieuvergunning BIAC

De acht bewonersgroepen rond de luchthaven, met name STERREBEEK 2000 vzw, WAKKER TERVUREN, AWACSS Wezembeek-Oppem vzw, WAKE UP Kraainem, ZONE-S Steenokkerzeel, BRUSSEL AIR LIBRE Bruxelles vzw, BUTV-UBCNA vzw en DECIBEL 25L – Kortenberg, formuleren **concrete voorstellen** om de Vlaamse milieuvergunning van BIAC aan te passen

Het recente debat rond DHL heeft aangetoond dat er degelijk werk moet worden gemaakt van een strategie op langere termijn. Het is nu aan de Vlaamse regering, in het bijzonder minister van leefmilieu Kris Peeters, om in de milieuvergunning voor BIAC duidelijke en rechtszekere normen te bepalen. Dit om te vermijden dat men in de toekomst bij elk voorstel van een nieuwe luchthavengebruiker opnieuw begint te improviseren.

Concrete voorstellen

Verwijzende naar de beroepschriften van verschillende gemeenten, omwonenden en bewonersgroepen en zonder hieraan afbreuk te doen binnen de lopende procedure, vragen de bewonersgroepen dat de minister in de milieuvergunning o.a. volgende **bijkomende voorwaarden** zou opleggen:

1) Nachtvluchten

Zich baserend op het recht op nachtrust, hebben de bewonersgroepen reeds van bij de aanvang van de nachtvluchten voor een afschaffing ervan gepleit.

Nu er meer duidelijk is over de toekomstplannen van DHL na 2008, stellen de bewonersgroepen een **concreet afbouwplan** voor, waarbij ook rekening wordt gehouden met de huidige tewerkstelling.

- vanaf 2005:
 - definitie van de **nachtperiode van 23u00 tot 06u59**, in overeenstemming met de Europese richtlijn 2002/49/EG;
 - **maximum 21.000 nachtbewegingen** (landingen en vertrekken afzonderlijk te rekenen), zijnde het aantal van 2003, maar nu tussen 23u00 en 06u59 i.p.v. tussen 23u00 en 05u59;
 - **hiervan maximum 8.300 opstijgende vliegtuigen** (= aantal van 2003);
 - het gebruik 's nachts van vliegtuigen met **een maximaal geluidsquotum per beweging van QC < 8**;
 - een **maximale gemeten immissiegrenswaarde van 90 dB(A) SEL op 5 km** van het midden van elke start- en landingsbaan.

- vanaf 2008:
 - **maximum 8.000 nachtbewegingen waarvan maximum 2.000 opstijgende vliegtuigen**;
Hierdoor wordt verzekerd dat de vrijgekomen capaciteit op vlak van nachtvluchten, door het vertrek van een deel van DHL, niet wordt ingenomen door andere operatoren;
 - het gebruik 's nachts van de meest moderne geluidsarme vliegtuigen via **een maximaal geluidsquotum per beweging van QC < 4**;
 - volgende maximale **seizoen-nachtquotum** voor vertrekkende vliegtuigen
 - winterquotum: 6.000
 - zomerquotum: 9.000,zijnde 30% t.o.v. het effectief gebruikt quota in 2003.

- de verplichting om het **aantal potentieel gehinderden** binnen de jaarlijks geactualiseerde 55 dB(A) geluidscontour **vanaf 2008 te halveren** t.o.v. van 2003;
 - een **maximale gemeten immissiegrenswaarde van 80 dB(A) SEL op 5 km** van het midden van elke start- en landingsbaan.
- vanaf 2012
- **afschaffing van de nachtvluchten** met uitzondering voor noodsituaties: technische en humanitaire vluchten.

2) Spreidingsplan

De **verwijzing in de vergunning naar het federale spreidingsplan moet geschrapt worden.**

Door de beslissing van de Federale ministerraad van 16 januari 2004 tot spreiding van geluidshinder van de dag- en nachtvluchten in de vergunning vast te leggen, heeft de Federale Overheid, aan wie enkel het recht toekomt het baangebruik en routegebruik te bepalen, geen mogelijkheid meer om haar beslissingen in de toekomst te herzien en te verbeteren na de voorziene evaluatieperiode. Hierdoor kan een **belangenconflict** ontstaan. Het federaal spreidingsplan blijft een **federale bevoegdheid** en mag daarom niet opgenomen worden in de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning.

Bovendien hebben vele inwoners, ook onze verenigingen, in hun bezwaarschrift tijdens het openbaar onderzoek, gewezen op de nadelige gevolgen van voornoemd spreidingsplan.

3) Investerings

De Bestendige Deputatie legt in de vergunning verschillende bouwwerken op, zoals het vervolledigen van een taxibaan langs baan 25L en het plaatsen van ILS systemen op alle banen.

Deze verplichting moet geschrapt worden, vermits zij onwettig is bij gebrek aan een Milieueffectenrapport (MER).

4) Termijn van de vergunning

De vergunningstermijn van **20 jaar is onaanvaardbaar lang**, temeer daar een duidelijke termijnplanning ontbreekt.

Er moet een kortere vergunningstermijn worden opgelegd: bv. **5 of 7 jaar** (tot 2012, in overeenstemming met bovenstaand afbouwplan).

5) Grondlawaai

Om het grondlawaai te beheersen, vragen de omwonenden o.a.

- dat het grondlawaai wordt opgenomen in de geluidsmetingen voor het **geluidskadaster** en bij de bepaling van de **55 dB(A) contour**;
- dat er **piekwaarden voor grondlawaai** worden opgelegd in de milieuvergunning;
- de realisatie **tegen 2008** van:
 - **geluidswallen ten zuiden** van de luchthaven (tussen baan 25L en Nossegem, Kortenberg) en **ten noorden** van de luchthaven (langs baan 25R en aan het uiteinde van baan 02-20, kant Haachtsesteenweg); een deel hiervan moest overigens reeds gerealiseerd zijn;
 - een **proefdraailoods** i.p.v. een proefdraaiplaats en die eveneens door de militairen gebruikt wordt.

6) Geluidsmetnet

Het geluidsmetnet moet worden uitgebreid **met één meetpunt per gebruikte route en baan** en telkens op afstanden van 500m, 2km, 4km, 8km en 16km van de luchthaven.

Dit meetnet moet in Vlaanderen onder de bevoegdheid komen van **AMINAL** en van BIM/IBGE in het Brussels Gewest.

7) Luchtmeetnet

De uitbater moet een **volledig luchtmeetnet** rond de luchthaven uitbouwen en het onder beheer stellen van **AMINAL**. De meetapparatuur moet in staat zijn kleine roetdeeltjes en vluchtige PAKs-componenten te kunnen meten

8) Inspraak

De bewonersgroepen wensen **een grotere vertegenwoordiging en inspraak** in de overlegcommissie.

Het aantal vertegenwoordigers **van de omwonenden moet worden verhoogd tot maximum 14**, zoals ook het aantal vertegenwoordigers van de gemeenten werd opgetrokken tot maximum 14.

De vertegenwoordigers van de omwonenden moeten zich tevens vrij kunnen laten vervangen door een **plaatsvervanger** van dezelfde bewonersgroep of van een vooraf opgegeven bewonersgroep.

De overlegcommissie moet tot doel hebben overleg te plegen.

Dit houdt ook in dat alle afgevaardigden voldoende hun standpunt kunnen duidelijk maken en desgevallend minderheidsstandpunten kunnen laten acteren in het verslag.

In het verleden werd meestal uitsluitend informatie vertrekt door de uitbater maar kwam het nooit tot een ernstig overleg over de toekomst van de luchthaven en het te voeren beleid.

Ook de **doelstellingen van studies moeten ter bespreking voorgelegd worden** aan de overlegcommissie vóór de studieopdracht wordt gegeven.

De bewonersgroepen wijzen er anderzijds op dat de luchthaven niet alleen hinder veroorzaakt in het Vlaams gewest en dat, bij gebrek aan een wettelijk Federaal overlegorgaan, een **vertegenwoordiging vanuit de andere gewesten**, in het bijzonder het Brussels gewest, noodzakelijk is.

Wettelijkheid

Daarnaast vechten de bewonersgroepen nog steeds de **wettelijkheid ten gronde** aan van de milieuvergunning, zoals afgeleverd door de Bestendige Deputatie.

De vergunning is **onwettig** omdat de vergunningsaanvraag van BIAC niet was vergezeld van een **Milieueffectenrapport (MER)**, hetgeen door de Europese regelgeving verplicht is. Vooraleer de milieuvergunning kan worden aangepast, moet de minister daarom eerst de vergunning **nietig verklaren** en een **nieuw openbaar onderzoek** opleggen.

Hoogachtend,

De bewonersgroepen
AWACSS vzw (Wezembeek-Oppem)
BRUXELLES AIR LIBRE BRUSSEL vzw
BUTV-UBCNA vzw
DECIBEL 25L (Kortenbergh)
STERREBEEK 2000 vzw
WAKE UP KRAAINEM
WAKKER TERVUREN
ZONE-S (Steenokkerzeel)