

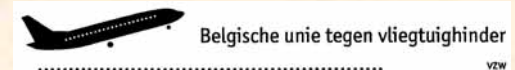
Memorandum van de 8

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

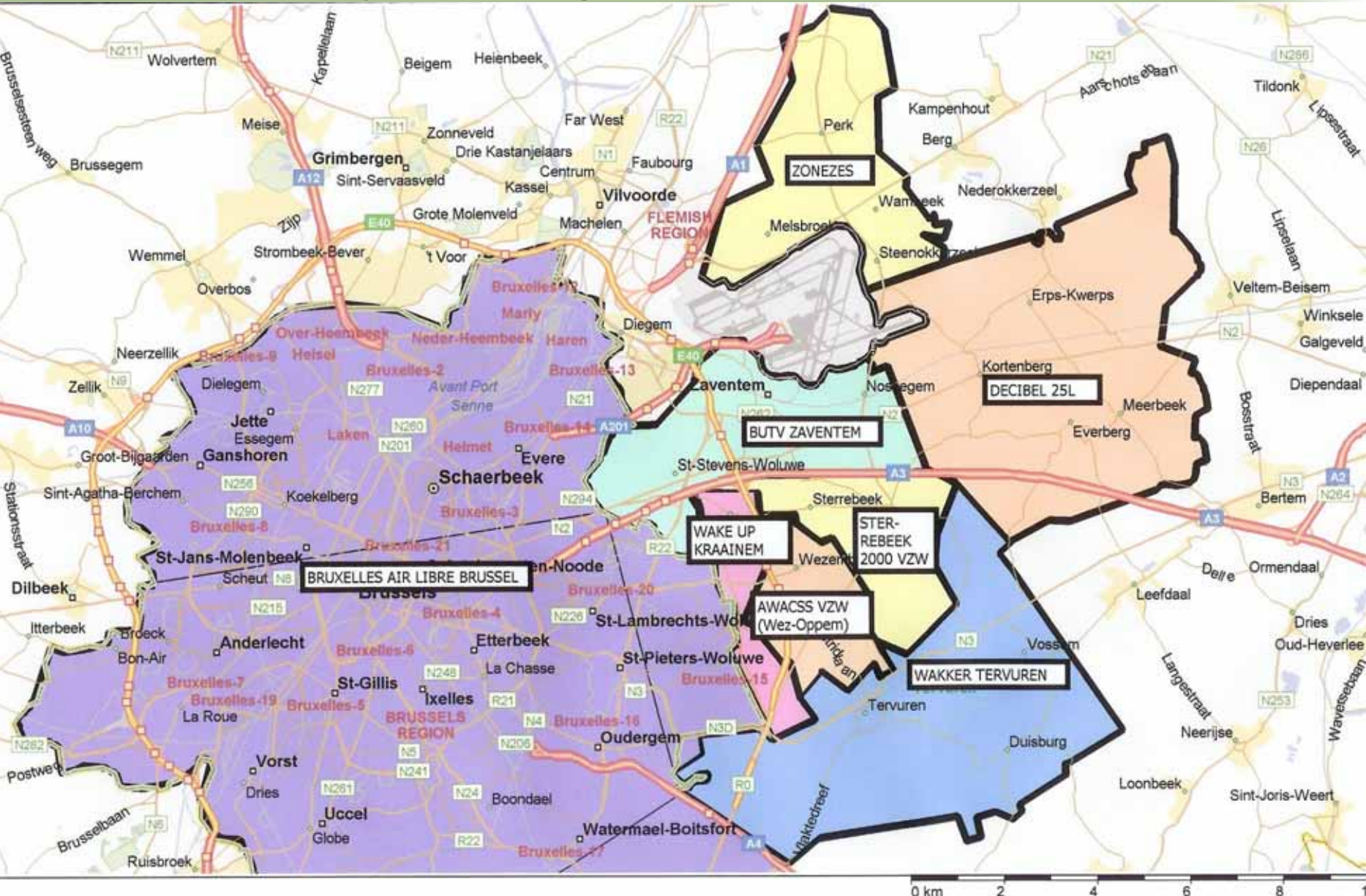
1) Wie zijn we?

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

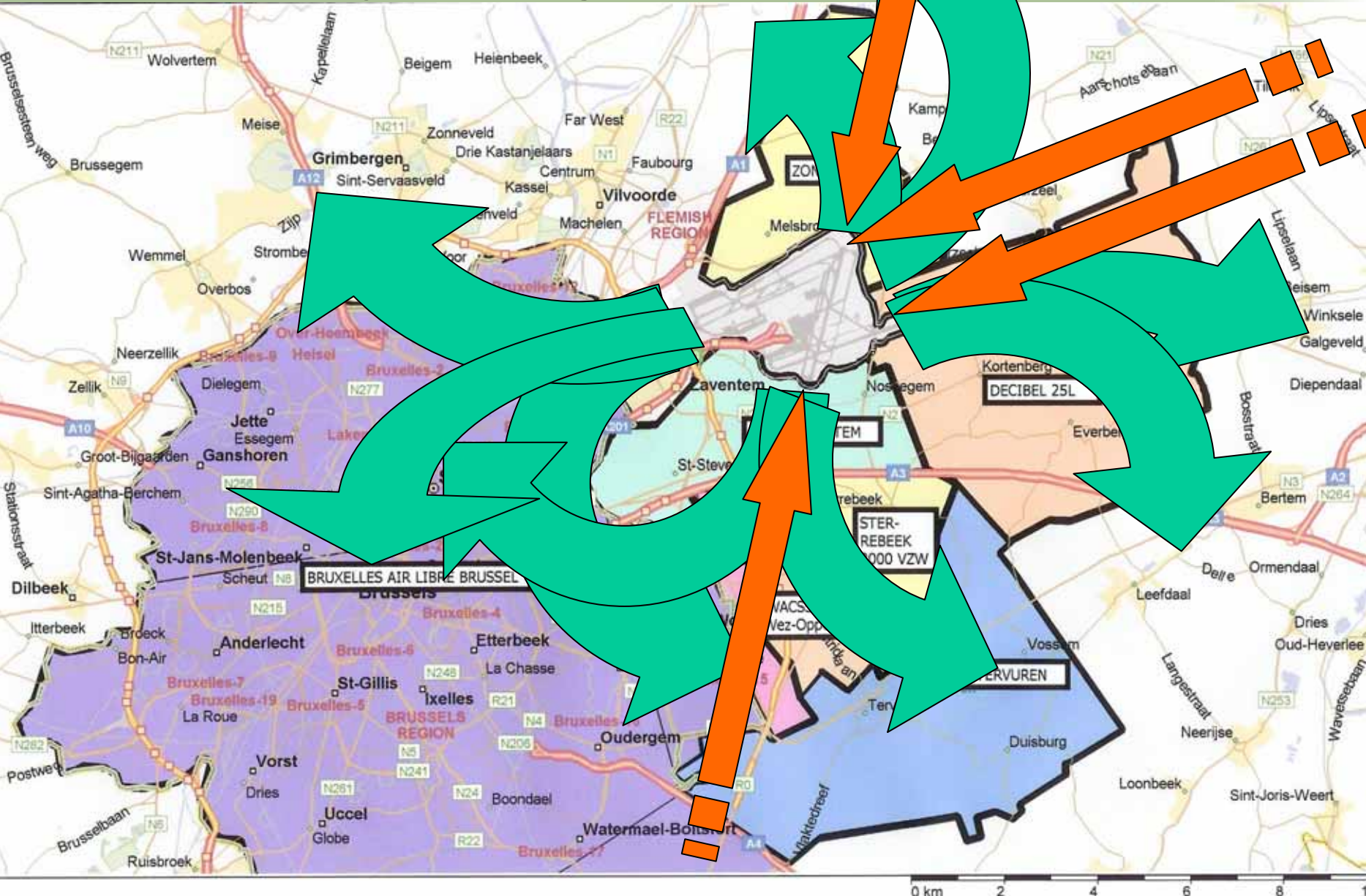
- AWACSS vzw (Wezembeek-Oppem) info@awacss.be
- BRUXELLES AIR LIBRE BRUSSEL vzw asbl info@bruairlibre.be
- UBCNA-BUTV vzw
- DECIBEL 25L (Kortenberg) info@decibel25l.be
- STERREBEEK 2000 vzw info@sterrebeek2000.be
- WAKE UP KRAAINEM wakeupkraainem@tiscali.be
- WAKKER TERVUREN wakkertervuren@pandora.be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



Waar zijn deze groepen actief ?



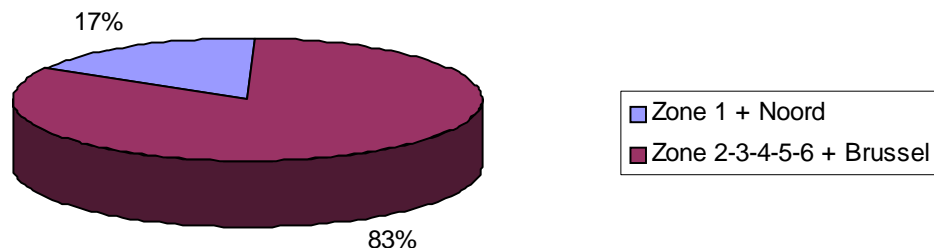
Waar zijn deze groepen actief?



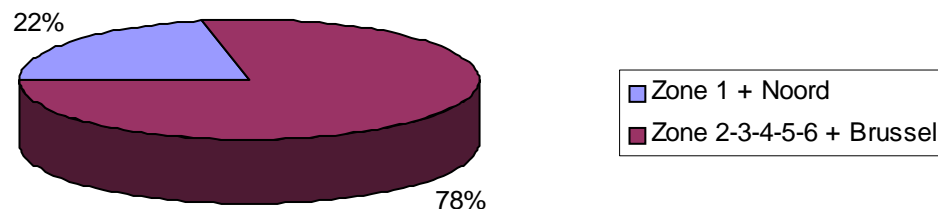
2) De huidige hinder in cijfers

Aantal inwoners met vluchten boven 70 dB(A)

Aantal inwoners DAG met vluchten > 70 dB



Aantal inwoners NACHT met vluchten > 70 dB



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

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

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

(bron: www.spreidingsplan.be)

2) De hinder in cijfers

Het kostenplaatje van de gezondheidsschade

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

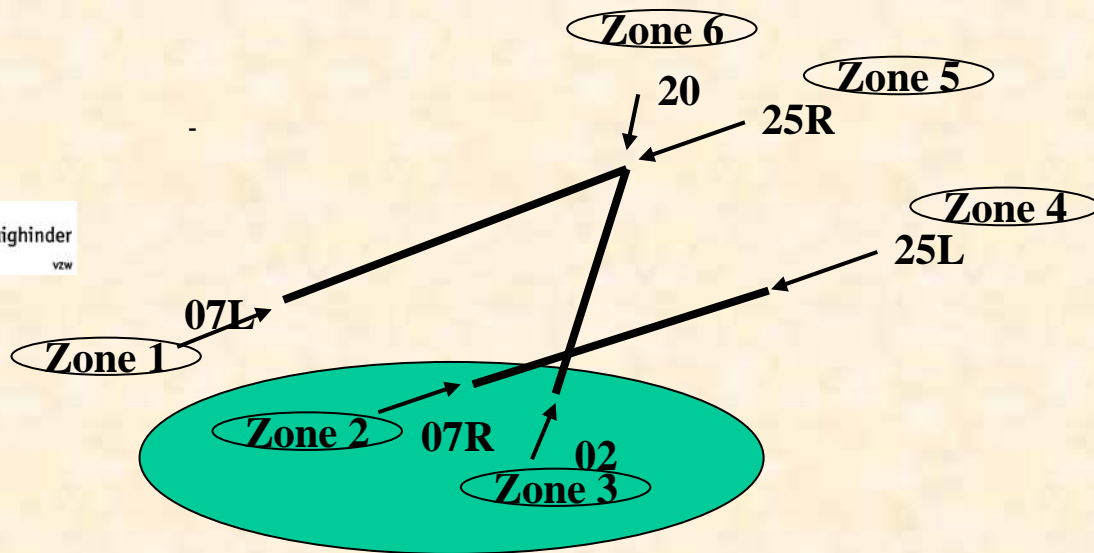
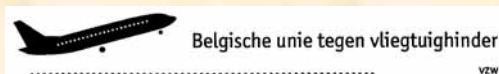
- In de studies wordt geen rekening gehouden met
 - nefaste effecten van stress: agressie, mindere schoolresultaten, scheidingen, absentieisme, productiviteitsverlies, jobverlies
 - kost slaapmedicatie
 - sociale component nachtarbeid, gezondheidsproblemen gepaard met nachtarbeid verrichten
 - vervuiling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

3) Is maximale spreiding de oplossing? Ervaringen

Het speidingsplan werkt niet:

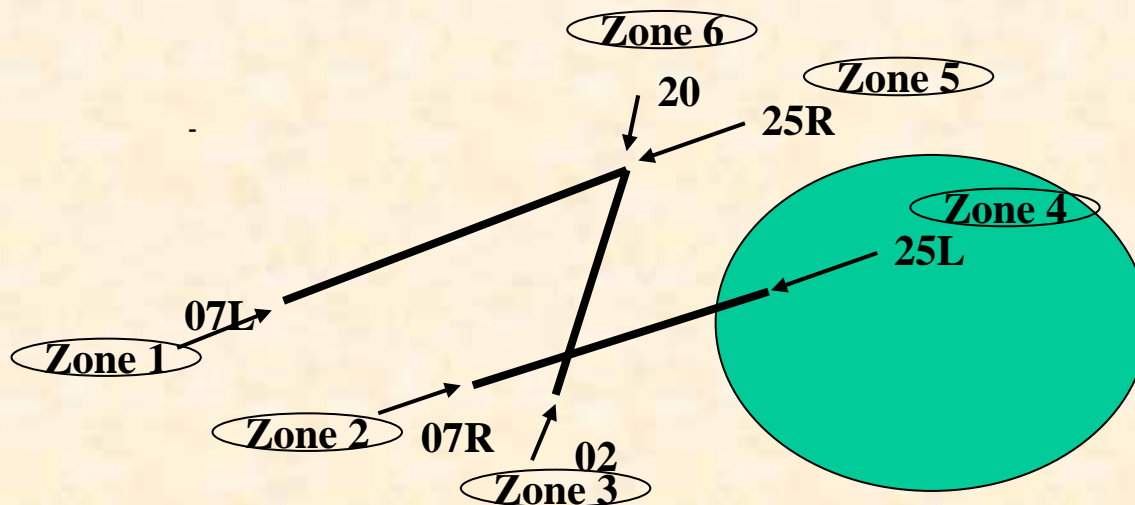
- maximale spreiding creëert meer hinder
 - nieuwe hinder voor diegenen die nog geen hinder hadden
 - meer hinder voor diegenen die al sterk hinder hadden
 - wijziging van "gewone" hinder: stijgen in plaats van landen
 - verschuiving van hinder: van de ver-omwonenden naar de dicht-omwonenden
 - bepaalde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

Evaluatie zone 2-3



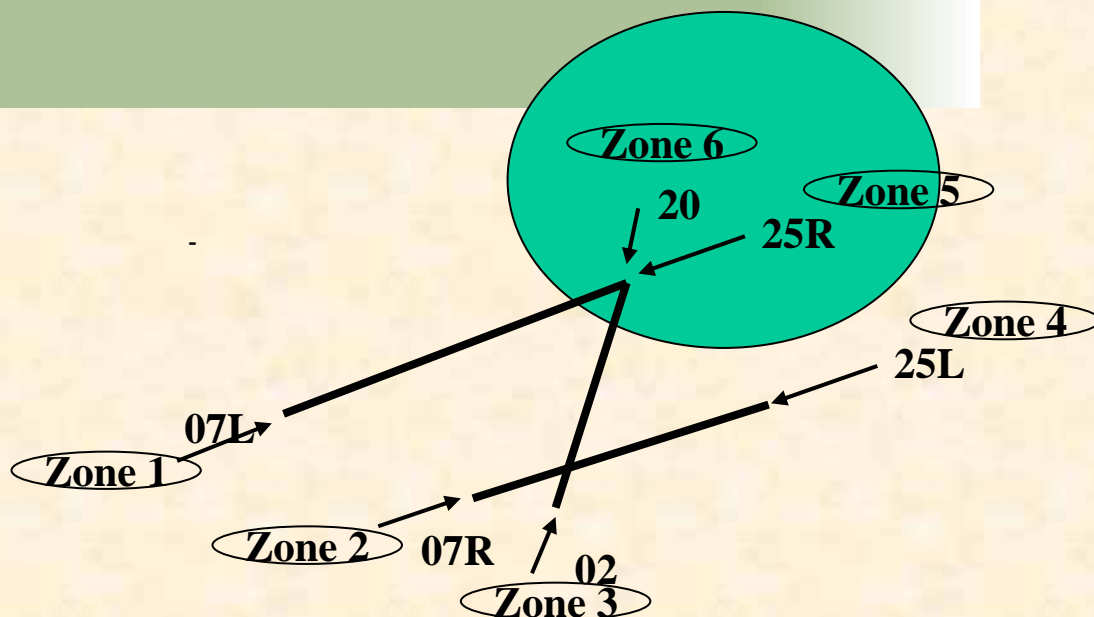
Baan	Vroeger	Nu
02	Landingen dag en nacht bij sterke N-O wind	Landingen dag en nacht bij zwakke N-O wind Alle landingen overdag op zaterdag Landingen 3 nachten per week Grondlawaaï vertrekken
20	Zeer zelden vertrekken overdag 50% vertrekken 's nachts	Alle dagvertrekken op zondag tot 17u 50% vertrekken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

Evaluatie zone 4



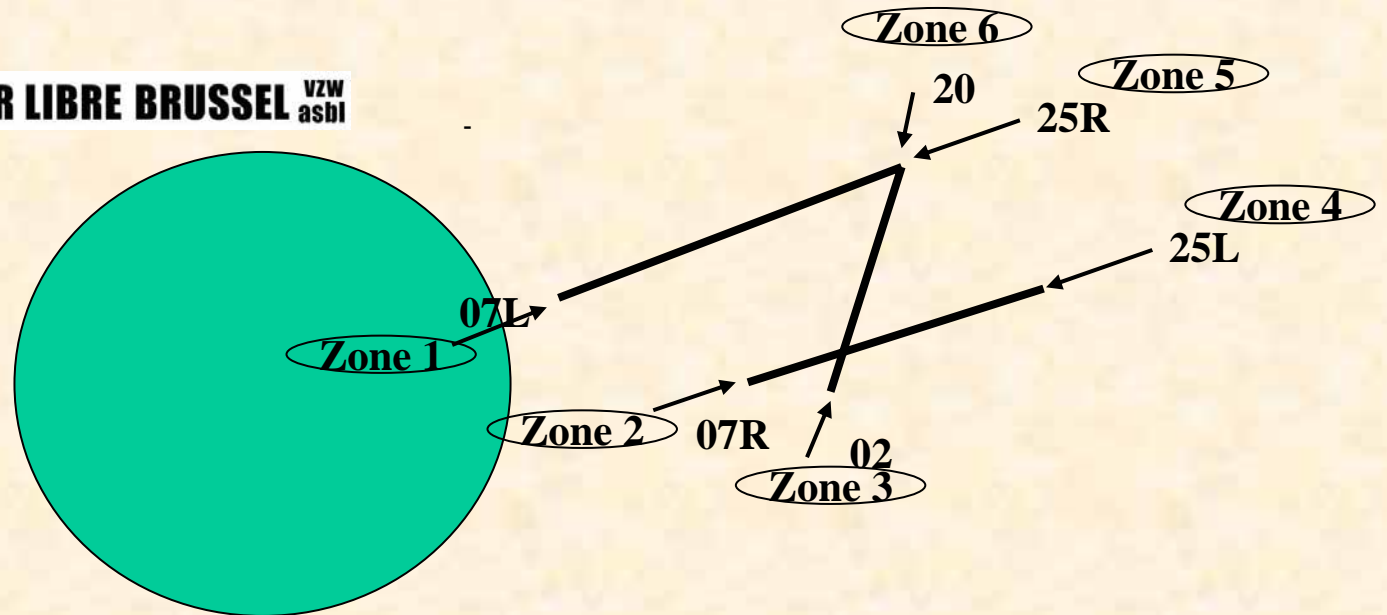
Baan	Vroeger	Nu
25L	Historische landingsbaan (70%) dag en nacht	Landingen dag op weekdays en zondag Landingen 6 nachten Grondlawaaï vertrekken zaterdagnacht
07R	Vertrekken bij oostenwind (max. 50 dagen/jaar)	Vertrekken bij oostenwind Alle dagvertrekken op zaterdag Andere vertrekken weekdays en zondag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

Evaluatie zone 5-6



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

Evaluatie zone Brussel



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

Ons standpunt over spreiding

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

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

4) Onze standpunten en de BI AC vergunning

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

4) Onze standpunten en de BI AC vergunning

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

4) Onze standpunten en de BI AC vergunning

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

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

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

4) Onze standpunten en de BI AC vergunning

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

5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

Wettelijke context

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

5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

Financiële impact

Wie betaalt voor

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

5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

Ruimtelijke impact

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



5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

Werkgelegenheid

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

5) Onze standpunten over (DHL)-uitbreiding

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

6) Hoe zien we de toekomst van de luchthaven

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

7) Voorbeelden van andere luchthavens

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