

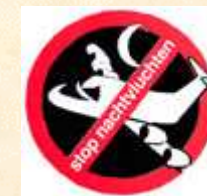
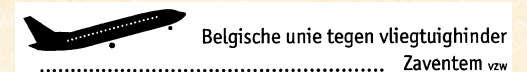
Agenda

- 1) Wie zijn we? Wiens belangen verdedigen we?
- 2) De huidige hinder in cijfers
- 3) Is maximale spreiding de oplossing? Ervaringen
- 4) Onze standpunten
- 5) Uitbreiding en (on)wettelijkheid
- 6) Uitbreiding en financiële impact
- 7) Uitbreiding en ruimtelijke impact
- 8) Uitbreiding en jobs
- 9) Resterende vragen
- 10 Voorbeelden van andere luchthavens

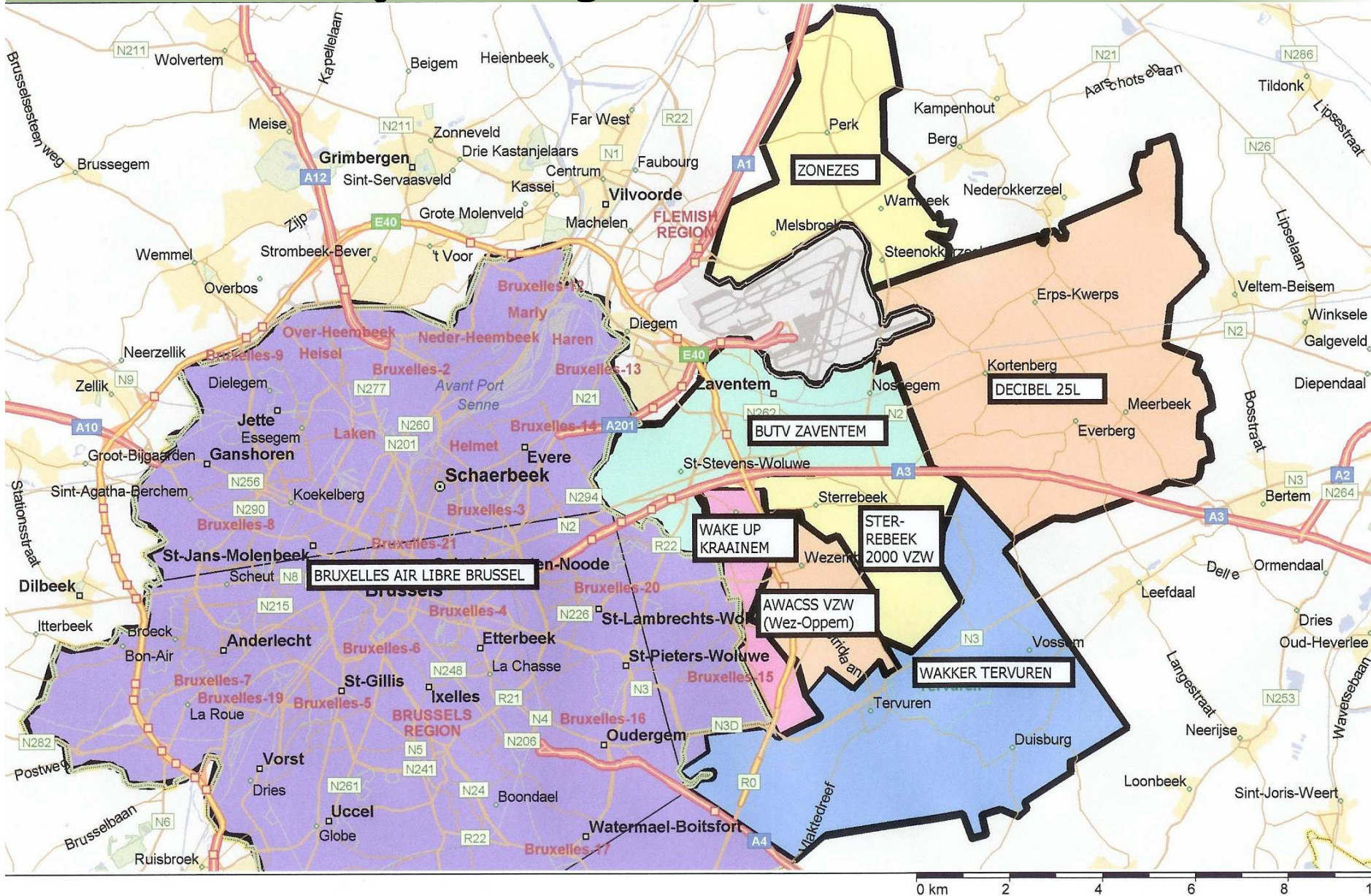
1) Wie zijn we?

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

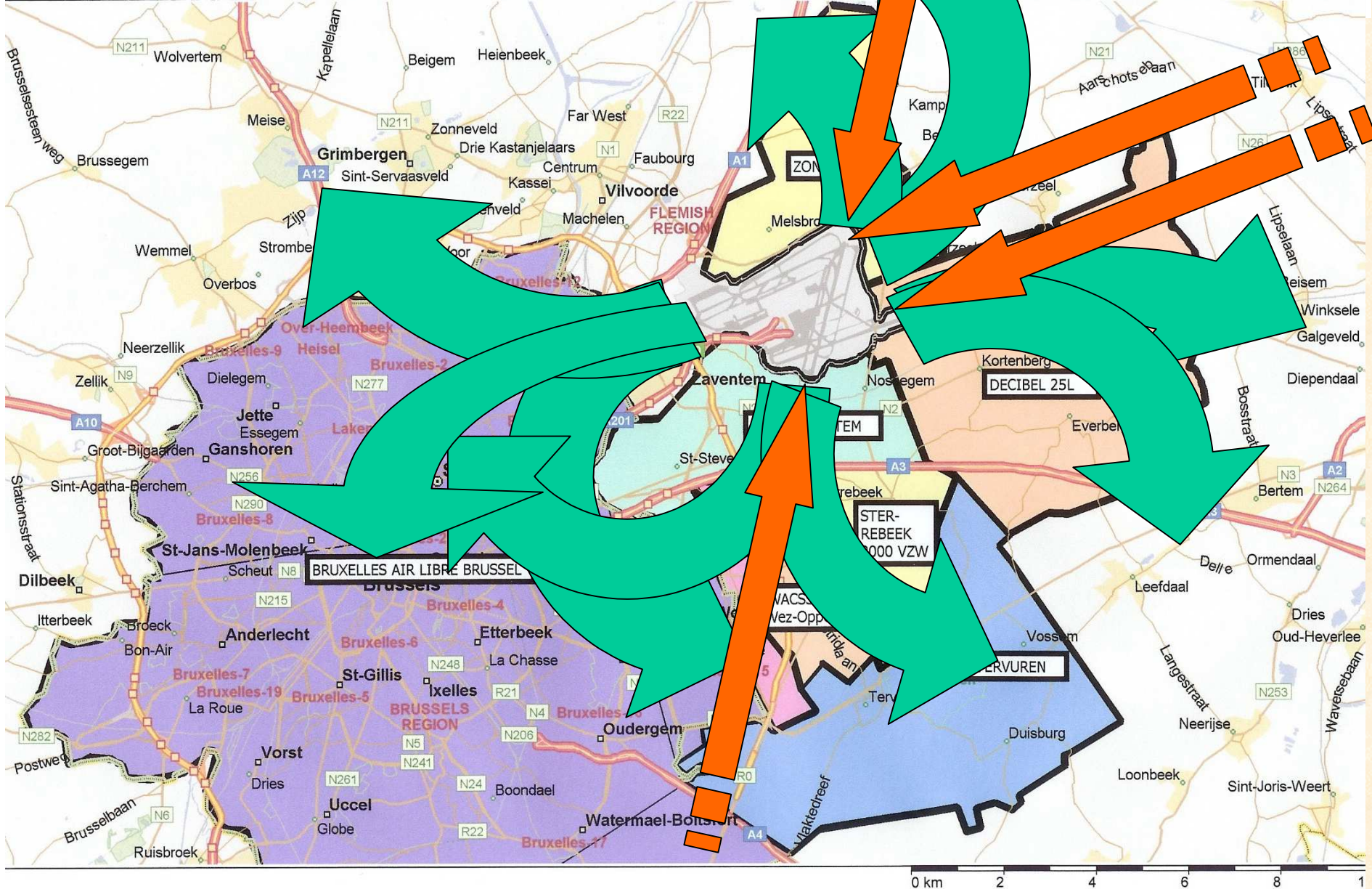
- AWACSS vzw (Wezembeek-Oppem) info@awacss.be
- BRUXELLES AIR LIBRE BRUSSEL vzw asbl info@bruairlibre.be
- UBCNA-BUTV vzw
- DECIBEL 25L (Kortenberg) info@decibel25l.be
- STERREBEEK 2000 vzw info@sterrebeek2000.be
- WAKE UP KRAAINEM wakeupkraainem@tiscali.be
- WAKKER TERVUREN wakkertervuren@pandora.be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



Waar zijn deze groepen actief ?



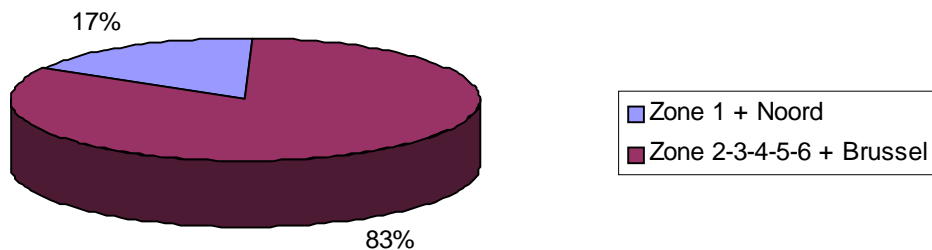
Waar zijn deze groepen actief?



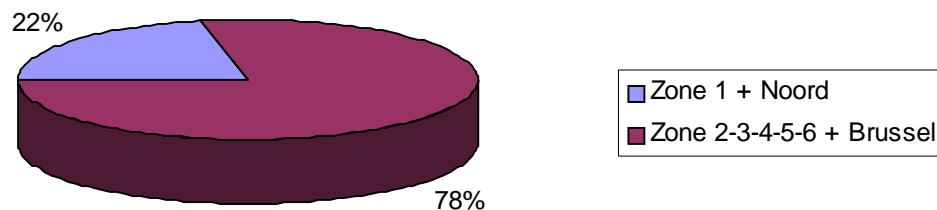
2) De huidige hinder in cijfers

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 Productiviteitsverlies/jaar	150 Miljoen EUR + 1200 FTE	400 Miljoen EUR > terugvloei x2, x3

- In de studies wordt geen rekening gehouden met
 - nefaste effecten van stress: agressie, mindere schoolresultaten, scheidingen, absenteïsme, 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

Ons standpunt over spreiding

- **Hinder niet spreiden maar verminderen** (richtlijn 2003/30/EG)
 - door afbouw van nachtvluchten en grens op expansie luchthaven
- **Spreiding is hefboom voor huidige expansieplannen**
- **Overvliegen van Brussel is NIET 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

- **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) geluidscontour **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

- Geluidsmmeetnet
 - één permanent meetpunt per gebruikte route en baan
 - op afstanden van 2km, 4km, 8km en 16km van de luchthaven.
 - onder bevoegdheid van AMINAL.
- Luchtmeetnet (onder bevoegdheid van AMINAL)
 - 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

5) Uitbreiding en (on)wettelijkheid

- Uitbreiding is **in strijd met Richtlijn 2003/30/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
- Nieuwe **milieuvergunning** en beloftes aan DHL zijn **onwettig**
 - 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 nietig verklaren en nieuw openbaar onderzoek met MER
- Uitbreiding is **in strijd met Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

5) Uitbreiding en (on)wettelijkheid

- **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**

6) Uitbreiding en 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**

Dit alles voor **1 firma die monopolie krijgt** en geen garantie op tewerkstelling geeft

7) Uitbreiding en ruimtelijke impact

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



8) Uitbreiding en jobs

- 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)

9) Resterende vragen

- 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?

10) 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)	