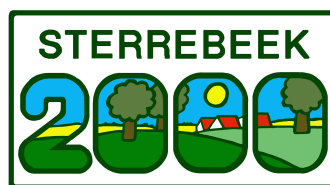


Brussels Airport: speerpunten voor een leefbare toekomst

11 oktober 2022



VZW BOREAS Actie-Noordrand | UBCNA - BUTV

Solidair Tervuren-Overijse | Wake Up Kraainem

www.wijliggenerwakkervan.be

Volksgezondheid en leefmilieu staan zwaar onder druk

Brussels Airport is, als nationale luchthaven, een belangrijke bron voor economische activiteiten en tewerkstelling in ons land.

Tegelijk zijn de ligging van de luchthaven in een dichtbevolkte stedelijke regio, het hoog aantal vluchten én nachtvluchten, en de voortdurende groei van de luchthaven hoe langer hoe minder te verzoenen met de leefkwaliteit van de omwonenden, en met de noodzaak om onze maatschappij CO₂-neutraal te maken tegen uiterlijk 2050.

Het **geluid** van de overvliegende toestellen, van de grondactiviteiten op het luchthaventerrein en van het vele autoverkeer leidt tot **ernstige gezondheidsproblemen**. Zowel bij mensen die vlakbij de luchthaven wonen en werken, bij kinderen in crèches en scholen als bij mensen die wonen en werken op locaties onder drukke vliegroutes. Zij lijden aan slapeloosheid, stress en depressies en vooral is er een toename van het aantal mensen met bloeddrukproblemen en van het aantal hartinfarcten en hersentromboses. Ook kunnen cognitieve beperkingen optreden. Al deze effecten treden volgens de

[Wereldgezondheidsorganisatie](#) (WGO) gradueel op en worden ernstiger naarmate het geluidsniveau en de blootstellingsfrequentie toeneemt.¹

Daarnaast leidt ook de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals **ultrafijn stof**, tot **gezondheidsschade**. Zowel aan de hand van een [meetcampagne](#) als aan de hand van [luchtkwaliteitsmodellering](#) heeft de Vlaamse Milieumaatschappij aangetoond dat door de luchthavenactiviteiten de concentraties aan ultrafijn stof (meer bepaald de deeltjes met diameter van 10 - 20 nanometer) tot op 7 km van de luchthaven verhoogd zijn. De Vlaamse Milieumaatschappij heeft daarbij vastgesteld dat de concentraties hoger zijn dichterbij en windafwaarts van de luchthaven en dat ze stijgen met het aantal vliegbewegingen. [Blootstelling aan ultrafijn stof](#) leidt tot een verhoogd risico op hart- en vaatziekten en longaandoeningen, en kan ook een negatief effect hebben op de groei van foetussen.

De verbranding van kerosine leidt tot de uitstoot van stikstofoxiden en daardoor ook tot de **neerslag van stikstof op de grond**. Mede daardoor wordt in het nabijgelegen habitatrictlijngebied “Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem” de [kritische depositiewaarde voor stikstof op diverse locaties overschreden](#) (met een maximum overschrijding van bijna 15 kg N/ha/jaar). Ook andere nabijgelegen habitatrictlijngebieden² lijden onder de hoge stikstofneerslag. Deze **overschrijdingen bedreigen de duurzame instandhouding van de kwetsbare habitattypes** en moeten daarom dringend worden teruggeschroefd.

De **uitstoot van broeikasgassen** door de luchtvaart is de voorbije decennia [stelselmatig toegenomen](#). Bovendien heeft de luchtvaartsector zich jarenlang weten te onttrekken aan regelgeving en bindende doelstellingen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. De luchtvaart is daardoor één van de **snelst groeiende oorzaken van de klimaatverandering** die daarenboven inspanningen van andere sectoren om de broeikasgasuitstoot terug te dringen teniet doet³. Daardoor draagt de luchtvaartsector een grote verantwoordelijkheid om zowel wereldwijd als op het niveau van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen dringend maatregelen te nemen die de uitstoot van broeikasgassen fors en blijvend terugdringen.

Tijd voor actie: vier sociaal rechtvaardige en economisch verantwoorde kleppers van maatregelen

De uitbating van Brussels Airport oefent een onverantwoorde druk uit op de volksgezondheid en op het leefmilieu. En de tijd dringt om in actie te schieten. Daarom hebben we enerzijds maatregelen nodig die zowel het **totaal jaarlijkse aantal vliegbewegingen als de frequentie waarmee de omwonenden overvlogen worden** begrenzen. Anderzijds moeten we inzetten op **technologische maatregelen en**

¹ In hoofdstuk 2 (paragraaf 5.1) van het [ENVISA-rapport](#) d.d. 16/2/2022 wordt de enorme impact van vliegverkeer op de gezondheid van omwonenden uitvoerig beschreven en onderbouwd.

² “Valleien van de Winge en de Motte met valleihellingen” en “Demervallei”.

³ Dit artikel zet de feiten en cijfers mooi op een rij.

zorgzaam beleid om de overlast en druk op de leefomgeving terug te dringen en te voorkomen.

Deze maatregelen kunnen op korte tijd ingevoerd worden via bijzondere **voorwaarden bij de omgevingsvergunning**. Omdat de huidige vergunningstermijn voor de luchthaven afloopt op 8 juli 2024, is een bijstelling van deze vergunningsvoorwaarden tegen **medio 2024** opportuun en haalbaar. Gezien de grote omgevingsproblematieken (geluid, luchtverontreiniging en CO₂) die gelinkt zijn aan de luchthaven en de alsmaar strengere eisen op dat vlak, is het onverantwoord om een omgevingsvergunning voor onbepaalde duur toe te kennen. Immers, in de toekomst zullen er strengere beleidskaders komen op het vlak van geluid, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot. Die strengere beleidskaders zullen moeten doorvertaald worden naar een nieuwe omgevingsvergunning. Daarom kan nu een **vergunning met een looptijd van maximaal tien jaar** toegekend worden, **met een duidelijke en ambitieuze tijdslijn voor wat betreft het terugdringen van de milieu-impacten**. In 2034 zullen de nieuwe beleidsdoelstellingen en inzichten kunnen doorvertaald worden naar een nieuwe omgevingsvergunning.

Speerpunt 1: Afbouw en verbod nachtvluchten

In 2019 waren er 27.500 nachtvluchten tussen 23h en 7h⁴. Deze nachtvluchten dragen bij tot aanzienlijke gezondheidsrisico's voor de omwonenden⁵. Daarom is het essentieel dat de huidige (2018) maar ook de toekomstige [richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie inzake omgevingslawaai van vliegtuigen](#) worden nageleefd. Dat is enkel mogelijk door een graduele afbouw van de nachtvluchten, met als eindpunt **geen nachtvluchten meer vanaf 2024**. Daarbij definiëren we de nacht als de periode tussen 23h en 7h, aangezien de meerderheid van de mensen en zeker kinderen pas om of na 7 uur opstaat⁶. Door deze maatregel boeken we een **gigantische gezondheidswinst** want door de nachtvluchten lopen momenteel 215.000 omwonenden minstens 25 % meer risico op hart-en vaatziekten (hartkramp, hartinfarct, hersentrombose)⁷.

Speerpunt 2: Absoluut plafond op het totaal aantal vliegbewegingen

Hoe meer vliegbewegingen, hoe groter de impact van de luchthaven op de volksgezondheid en het leefmilieu. Het aantal vliegbewegingen bedroeg in de periode 2009 - 2018 gemiddeld 230.000/jaar, met een maximum van 239.000 in 2014.⁸ In 2020 en 2021 lag het aantal vliegbewegingen door de covid-crisis veel lager (respectievelijk op 95.000 en 119.00) en daardoor ver onder het gemiddelde van het voorbije decennium. Door in de nieuwe omgevingsvergunning een plafond in te stellen op het aantal vliegbewegingen kan de luchthaven terug op een duurzame wijze groeien zonder opnieuw de grenzen van wat omwonenden en de leefomgeving kunnen dragen te overschrijden.

⁴ De periode 23h - 7h is de standaardperiode voor de nacht zoals omschreven in de EU-richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai.

⁵ Cfr de wereldgezondheidsorganisatie gaat het over o.m. over slaapstoornissen, verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten en hartaanvallen.

⁶ De periode 23h - 7h is ook de standaardperiode voor de nacht zoals omschreven in de EU-richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai.

⁷ Dit zijn mensen die wonen binnen de contour Lnight 45 dBA.

⁸ Zie https://issuu.com/brusselsairport/docs/brutrends_2018/2?ff

Een **plafond van 220.000 vliegbewegingen op jaarbasis vanaf 2024** alsook het **aanhouden van een plafond van maximum 74 bewegingen/uur voor piekperiodes** laat enerzijds toe dat de luchthaven zich kan herstellen van de covid-crisis en zich verder op een economisch duurzame manier kan ontwikkelen. Anderzijds maakt dit plafond het - in combinatie met andere maatregelen - mogelijk om de draagkracht van de omwonenden en van de leefomgeving niet meer te overschrijden. Door de afbouw van onder meer nachtvluchten (zie eerste speerpunt) en door het vervangen van de korte-afstandsvluchten door internationaal treinvervoer kunnen we dit plafond realiseren zonder te raken aan de bereikbaarheid van Brussel en ons land. Tegelijk kan de luchthaven een **duurzaam economisch winstmodel** ontwikkelen door niet langer louter in te zetten op de groei van het aantal passagiers en vrachtvolumes, maar wel door per vliegbeweging een hogere toegevoegde waarde te creëren via productdifferentiatie, inzetten op nichemarkten, specialisatie en samenwerkingsverbanden. Door een hogere substantiële meerwaarde per vlucht, blijft de luchthaven economisch rendabel én ontwikkelen we **meer kwalitatieve en volwaardige jobs**, ondanks de beperking van het totaal aantal vluchten.

Speerpunt 3: Een lage-emissiezone in de lucht

Wat kan op de grond in grote steden zoals Antwerpen, Brussel en Gent, moet ook kunnen in de lucht: een **lage-emissiezone voor alle vliegtuigen die opstijgen en landen, en dat zowel voor geluid als voor de uitstoot van CO₂, fijn stof en stikstofoxiden**.

In 2010 zijn de geluidseisen (de zogenaamde QC's) voor de vliegtuigen die de luchthaven van Zaventem aandoen een laatste maal verstrengd. Deze geluidseisen zijn ondertussen sterk verouderd. In de grote luchthavens in onze buurlanden gelden ondertussen al veel strengere eisen. De luchthaven van Zaventem moet zich conformeren, en daarom moeten minimaal volgende **geluidseisen** ingesteld worden: tegen 2024 kunnen enkel nog toestellen met een quota count van maximaal 4 aankomen en vertrekken. Tijdens het weekend is dat een quota count van maximaal 3.

Daarnaast moet ook - conform onze Europese klimaatverbintenissen - op jaarbasis een duidelijk **degressief tijds kader inzake CO₂-uitstoot** uitgewerkt worden dat aangeeft tot welke datum welke vliegtuigen nog mogen landen en opstijgen in Zaventem. Deze gefaseerde verstrenging van de toelaatbare CO₂-uitstoot kan worden gerealiseerd door het onmiddellijk bannen van verouderde zeer vervuilende en lawaaierige vliegtuigtypes, door een versnelde overschakeling naar modernere vliegtuigen en door het inzetten van nieuwe technologieën en brandstoffen.

Speerpunt 4: Geluids- en overvluchtfrequentienormen voor de luchtvaart in Vlaanderen zorgen voor minder geluidshinder op de grond en voor een objectieve en evenwichtige beperking van de hinder voor alle omwonenden

Naast de drie eerste speerpunten, die de **geluidsuitstoot aan de bron (emissie)** moeten verminderen en die in de nieuwe Vlaamse omgevingsvergunning van de luchthaven

moeten opgenomen worden, is het de plicht van de Vlaamse overheid om ook **geluids- en overvluchtfrequentienormen⁹ in de vergunning** op te nemen.

Deze normen moeten zich baseren op de gezondheidkundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie¹⁰. Deze normen moeten ook **het maximaal piekgeluid en de maximale overvluchtfrequentie**, zoals door de mens wordt waargenomen op de grond (immissie), vastleggen. Zo wordt het aantal overvluchten en de daarmee gepaard gaande overlast die omwonenden te verwerken krijgen objectief en evenwichtig beperkt voor alle omwonenden (in overeenstemming met de grondwet) en zo wordt de te hoge frequentie van overvluchten teruggedrongen.

Om deze normen ook afdwingbaar te maken, moeten de aan de grond waargenomen geluidsniveaus gemeten door het meetnet en de overvluchtfrequenties gemeten door het meetnet en/of berekend door het computermode¹¹ een **wettelijk (juridisch afdwingbaar) statuut** krijgen en moeten **overschrijdingen effectief bestraft** worden. Omdat het huidige meetnet niet gebied dekkend is, zal de overheid het **netwerk van meetpunten drastisch moeten uitbreiden** (op afstanden van 2km, 4km, 8km, 12km, 16km, ... van het geografische middelpunt A0 van de luchthaven). Daarenboven moeten ad hoc metingen met een mobiele geluidsmeter op aanvraag van gemeente en/of bewoners kunnen plaatsvinden voor een representatieve periode.

⁹ Alle overvluchten die geluid produceren aan de grond (immissie).

¹⁰ Zowel de meest recente advieswaarden uit 2018 (met name Lden 45dB en Lnight 40dB) als eventueel toekomstige verstrengingen.

¹¹ Omdat geluidsmeters beperkt zijn in het vaststellen van de frequentie van overvluchten omwille van de drempelinstelling, is een combinatie met computermodellen – die niet beperkt zijn door drempelinstellingen – noodzakelijk.