Notulen van de gemeenteraad van 22 februari 2024

Aanwezig: Bruno Peeters, Voorzitter gemeenteraad
Kurt Ryon, Burgemeester
Wim Mombaerts, Jelle Mombaerts, Geert Laureys, Hannelore Velaerts, Marleen Ral, Schepenen
Karel Servranckx, Clémence Maes, Jan Van hoof, Rudy Peeters, Gilbert Jaspers, Liesbeth Degrève, Sandra Ceuleers, Werner Vanderborght, Ann Goovaerts, Alen Cilic, Yvette Van Daele, Griet Deroover, Arlette Verboomen, Christiana Willekens, Raadsleden
Heidi Abeloos, Algemeen directeur
Verontschuldigd Peggy Lepage, Raadslid
Afwezig Annie Berckmans, Raadslid

Agenda:

Openbaar **2**
notulen **2**
1 Goedkeuring notulen vorige zitting. 2
omgeving **2**
omgevingsvergunningen **2**
2 2023/OMV/159M - advies aan de Vlaamse Overheid, Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie over een aanvraag tot omgevingsvergunning voor de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company. 2
openbare ruimte **38**
patrimonium **38**
3 Desaffectatie van een deel van het perceel 303 L, 1e afdeling, sectie E, een restperceel t.h.v. Dijkstraat-Hazeweg 38
4 Goedkeuring overeenkomst Den Achtergael 40
openbare werken **42**
5 Plaatsing zonnepanelen en leveren van energie met burgerparticipatie Mulslaan 6: goedkeuring domeinconcessieovereenkomst met Noordlicht cv 42
klimaat & duurzaamheid **44**
6 Subsidiereglement groendaken en ontharding - aanpassing i.f.v. nieuwe premies Fluvius 44
onderwijs **45**
7 Aansluiting bij de aankoopcentrale DOKO (506.4:55) 45
sociale dienst **47**
8 Samenwerkingsovereenkomst VDAB 47
bijkomende agendapunten **48**

9 Vraagstelling over de de stand van zaken omtrent het subsidiereglement voor de aankoop van gronden door natuurverenigingen waartegen een negatief advies werd ingediend door de Landbouwraad (VLAM-fractie) 48
10 Vraagstelling over vervuilde gronden PFAS (onafhankelijken) 50
11 Vraagstelling over de verkeerssituatie Haachtsesteenweg/Stationslaan thv garage Tanghe (onafhankelijken) 51
12 Vraagstelling over stand van zaken trage voetweg Steen 3 (onafhankelijken) 52
13 Vraagstelling over fietsstraat Vereeckenstraat (onafhankelijken) 53
14 Vraagstelling over lichtvervuiling (onafhankelijken) 53
15 Vraagstelling over de StaVaZa vogelzangvijver (onafhankelijken) 54
16 Vraagstelling over de bezoekersaantallen containerpark Interza sinds invoering reserveringssysteem (vooruit-fractie) 54
17 Vraagstelling over de samenwerking gemeente uitbouw antennepunt LDC Omikron (vooruit-fractie) 55

Artikel 21 van het decreet lokaal bestuur bepaalt dat er een wettelijke termijn is van 5 dagen voor de vergadering om punten toe te voegen aan de agenda door gemeenteraadsleden.
Het bijkomend agendapunt van de VLAM-fractie werd ons toegestuurd op zondag 18 februari 2024 om 01u27, na het verstrijken van de deadline.
Uitzonderlijk en dit omwille van technische overmacht werd door de voorzitter beslist om het punt alsnog toe te voegen aan de agenda.

Openbaar

notulen

1 Goedkeuring notulen vorige zitting.

Aanleiding:
De gemeenteraad neemt kennis van het verslag van de vorige zitting.

Besluit:
Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

De gemeenteraad keurt het verslag van de vorige zitting goed.

omgeving
omgevingsvergunningen

2 2023/OMV/159M - advies aan de Vlaamse Overheid, Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie over een aanvraag tot omgevingsvergunning voor de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company.

Aanleiding:
Een omgevingsvergunningaanvraag voor de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company gelegen op het grondgebied van de gemeenten Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem, namens nv Brussels Airport Company.

De gewestelijke omgevingsvergunningscommissie vroeg via het omgevingsloket op

11/12/2023 advies aan de gemeente Steenokkerzeel over dit project.

Op 22/01/2024 werd er door het college van burgemeester en schepenen beslist geen opmerkingen te hebben bij het advies van de gemeentelijk omgevingsambtenaar.
Adviezen en visum:

VERSLAG gemeentelijk omgevingsambtenaar

Aanvraag

Intern dossiernr:	**2023/OMV/159M**
Id omgevingsplatform	OMV_2022106386
Aanvrager/exploitant:	nv Brussels Airport Company gevestigd te Luchthaven Brussel Nationaal 1C te Zaventem.
Ligging:	grondgebied van de gemeenten Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem.
Project:	hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company
Dossiertype	Aanvraag omgevingsproject

Procedureverloop

Procedurestap	**Datum**
Ontvangst adviesvraag	11 december 2023
Opening openbaar onderzoek	10 december 2023
Afsluiten openbaar onderzoek	8 januari 2024
Gemeenteraad voor wegenwerken	geen
Omgevingsambtenaar wnd.	Heidi Abeloos
Datum verslag OA	19 januari 2024
Uiterste datum advies	25 januari 2024

ADVIES AAN DE GEWESTELIJKE OMGEVINGSVERGUNNINGSCOMMISSIE
Over de aanvraag kan het college van burgemeester en schepenen een advies formuleren aan de gewestelijk omgevingsvergunningscommissie tot 25/01/2024.

OMSCHRIJVING VAN DE AANVRAAG
Omschrijving van de aangevraagde ingedeelde inrichtingen en/of activiteiten
Het betreft een aanvraag tot hernieuwing van de bestaande milieuvergunning (rubriek 57) voor het uitbaten door Brussels Airport Company NV (BAC) van een vliegveld gelegen Luchthaven Brussel Nationaal te 1930 Zaventem, 1820 Steenokkerzeel, 1830 Machelen, 3070 Kortenberg met drie start- en landingsbanen resp. 07L-25R van 3.638m, 07R-25L van 3.211 m en 01-19 van 2.984 m. Het betreft een voortzetting van de huidige activiteiten zonder ingrijpende wijzigingen aan de start- en landingsbanen, maar voorziet in het verder organisch meegroeien met de markt. Rubriek 57 betreft het opstijgen, landen, taxiën en proefdraaien van vliegtuigen.

Naast de milieuvergunning voor de start- en landingsbanen werden er verschillende andere afzonderlijke milieuvergunningen verleend aan BAC voor b.v. installaties en/ of activiteiten horend bij (groepen van) gebouwen, terminals, brandweerkazernes, ... Door de invoering van het omgevingsvergunningendecreet en het begrip ingedeelde inrichting of activiteit (IIOA) is de verplichting tot stand gekomen om meerdere inrichtingen (VLAREM-rubrieken) die als een samenhangend technisch geheel moeten worden beschouwd, samen te beschouwen als één IIOA, die dan worden opgenomen in één omgevingsvergunning. Om deze reden worden in het voorwerp van de aanvraag ook de inrichtingen opgenomen,

vergund door een lopende milieuvergunning klasse 2 of 1 met weliswaar een iets latere vervaldatum dan die van de start- en landingsbanen, maar die toch reeds in aanmerking komen voor hernieuwing.

Daarnaast worden de volgende inrichtingen ook opgenomen in de IIOA:
- Inrichtingen vergund door milieuvergunningen (klasse 2 of 1) van de luchthaven met een vervaldatum die nog niet in aanmerking komen voor hernieuwen;
- Inrichtingen vergund door milieuvergunningen klasse 2 met een vervaldatum die in de huidige VLAREM-indeling als klasse 3 zijn ingedeeld;
- Inrichtingen als klasse 3 gemeld die geen vervaltermijn hebben;
- Inrichtingen vergund door omgevingsvergunningen (ongeacht de klasse) die reeds voor onbepaalde duur werden verleend en dus geen vervaltermijn hebben.

Deze milieu- en omgevingsvergunningen maken geen deel uit van het voorwerp van de aanvraag, maar worden geconsolideerd in de IIOA.

Op korte termijn worden een aantal optimalisatie-ingrepen voorzien die gepaard gaan met bijkomende verharding. Deze zijn toegelicht in afdeling 2.4.5 van het project-MER en worden ook opgenomen in de scope van het MER. Het project-MER stelt dat voor de optimalisatie-ingrepen en bijkomende verharding nog vergunningen bekomen dienen te worden. In tegenstrijdigheid met het project-MER stelt de aanvraag tot omgevingsvergunning dat de optimalisatie-ingrepen en bijkomende verharding vrijgesteld zijn van vergunning conform artikel 8.1 van het vrijstellingsbesluit (versie 2023-10-02).

Artikel 8.1. van het vrijstellingsbesluit stelt dat een <u>omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen niet nodig is voor de herinrichting</u> van de volgende al dan niet omheinde terreinen, als er geen gebouwen opgericht worden en <u>als de herinrichting eigen is aan de functie van het terrein</u>:
1° openbare begraafplaatsen,
2° openbare parken, openbare groenzones en publiek toegankelijke dierentuinen;
3° al dan niet openbare terreinen voor recreatie;
4° openbaar spoorwegdomein, als het aantal sporen niet vermeerderd wordt;
5° sportterreinen;
6° terreinen voor waterzuivering, met inbegrip van de installaties;
7° terreinen met ondergrondse of bovengrondse installaties voor de productie, het transport en de distributie van drinkwater, elektriciteit of aardgas;
8°<u>luchthavens als de start- of landingsbaan niet gewijzigd wordt</u>;
9° dienstenzones langs autosnelwegen.

De vrijstelling tot omgevingsvergunning is echter onder de voorwaarden (art.8.2.) dat:
1° de bestaande terreinen, gebouwen, constructies en verhardingen zijn hoofdzakelijk vergund of vergund geacht;
2° het terrein wordt niet uitgebreid en de bestaande bufferzones blijven behouden;
3° er wordt geen vergunningsplichtige functiewijziging uitgevoerd;
4° de handelingen betreffen niet het slopen of verwijderen van gebouwen, met uitzondering van het slopen of verwijderen, vermeld in hoofdstuk 13;
5° de handelingen zijn niet gesitueerd in ruimtelijk kwetsbaar gebied, met uitzondering van parkgebied;
6° de handelingen gaan niet gepaard met een ontbossing, een aanmerkelijke reliëfwijziging of een wijziging van waterlichamen;
7° het hemelwater dat op [de gebouwen,] constructies en verhardingen valt, infiltreert op natuurlijke wijze op het eigen goed in de bodem.

De bijkomende verharding van 41,3ha valt volgens de geest van de wet niet onder het vrijstellingsbesluit. Een oppervlakte van ongeveer 65 bijkomende (bruto) voetbalvelden aan verhardingen is aanzienlijk. Het vrijstellingsbesluit d.d. 2016 gaf nog als uitdrukkelijke

bijkomende voorwaarde (art. 8.2) dat
7° ... het project komt niet voor op bijlage I en II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage;
8° ... er is geen milieuvergunning klasse I of II vereist.

Dat deze laatste voorwaarden ondertussen geschrapt zijn, betekent niet dat een project met 41,3 ha aan bijkomende verharding bij een klasse I-inrichting geen project zou zijn zonder aanzienlijke milieueffecten (conform rubrieken 10d en 13 van zowel bijlage II als III). De aanvraag tot stedenbouwkundige handeling voor bijkomende verhardingen zou dus een integraal onderdeel moeten zijn van de omgevingsvergunningsaanvraag. Bovendien zullen de bijkomende verhardingen dienen om de landingsbanen sneller vrij te maken. Zo betreft optimalisatie-ingreep 3 een Rapid Exit Taxiway (RET) op start- en landingsbaan 01/19 tussen de bestaande exit taxibanen E5 en E6. De verhardingen vallen zeker niet onder het vrijstellingsbesluit.

Gelet op de aanvragen tot de herontwikkeling van de militaire gebouwen en bijhorende apron is het ook voor BAC te verwachten dat het hemelwater niet op natuurlijke wijze op het eigen goed in de bodem zal infiltreren. BAC heeft namelijk verspreid, buiten het luchthaventerrein (aan de E19 en Golf te Machelen, het vogelzangbekken te Melsbroek,…) bufferbekkens met overloop zodat de infiltratie binnen het terrein van de luchthaven niet kan worden gegarandeerd.
Verder zijn de cumulatieve effecten van de luchthaven bij Cargo, het ABD met toegangsgebouwen, Skeyes en de militaire luchthaven buiten beschouwing gelaten. Dit wijst, evenals de niet aangevraagde stedenbouwkundige handelingen voor verhardingen, eens op saucissoneren van het project.

De aanvraag omvat de exploitatie van volgende ingedeelde inrichtingen of activiteiten:

Rubriek	Aard	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid	Klass
3.2.2°a)	Hernieuwing	Lozen van 2.197 m³/jaar huishoudelijk afvalwater via 3 lozingspunten in de openbare riolering. Grote delen van eerder vergunde debieten worden geschrapt omwille van het feit dat ze intussen aangesloten zijn op de WZI die afzonderlijk vergund is in een andere rubriek op naam van derden. Andere gebouwen die tot op heden niet vergunningsplichtig waren gezien het debiet lager was dan 600 m³/jaar, worden nu mee opgenomen in de vergunning. Voor de details per lozingspunt, zie de toestellenlijst C7 .	2197 m³/jaar	3
3.4.2°	Verandering	Lozen van bedrijfsafvalwater van de wasplaatsen (2.000 m³/jaar; 5,4 m³/dag en 0,3 m³/u) en spui (82,8 m³/jaar en 23 m³/u)	23,3 m³/uur	2
6.4.1°	Hernieuwing	Opslag van brandbare vloeistoffen (smeervet, afvalolie, diverse oliën) Zie toestellenlijst voor details	7440 liter	3
6.5.1°	Ongewijzigd	Verdeelinstallatie voor diesel met 1 verdeelslang	1 verdeelslang	3
12.1.1.3°	Hernieuwing	Alternatoren (horende bij noodgroepen),	26660 kVA	1

		voor de opwekking van wisselspanning met een gezamenlijk vermogen van 26.660 kVA (13.330 voor bepaling van de klasse gezien deze minder dan 500 bedrijfsuren draaien) Voor details zie toestellenlijst.		
12.2.2°	Hernieuwing	45 transformatoren met een vermogen meer dan 1.000 kVA	70050 kVA	2
15.1.2°	Hernieuwing	Stallen van in totaal max. 5.299 voertuigen andere dan personenwagens op verschillende plaatsen Het gaan over o.a. brandweerwagens, bestelwagens, aanhangwagens, dolly's, bagagekarretjes, trappen, schaarliften, enz.	5299 voertuigen	2
15.2.	Hernieuwing	1 werkplaats met 2 hefbruggen	2 stuks	3
15.4.2°a)	Ongewijzigd	2 wasplaatsen voor het wassen van in totaal maximaal 4 motorvoertuigen per dag.	4 motorvoertuigen en hun aanhangwagens/dag	3
16.3.1°	Hernieuwing	174 koelinstallaties/warmtepompen/airco's met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 6.648,05 kW en 10.072,69 ton CO2-equivalent	10072,69 ton CO2–equivalent	1
16.3.2°a)	Hernieuwing	Diverse compressoren met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 90,40 kW	90,4 kW	3
17.1.2.1.2°	Hernieuwing	Opslag van maximaal 600 L zuurstof en 600 L stikstof in verplaatsbare recipiënten	1200 liter	2
17.3.2.1.1.2°	Hernieuwing	Opslag van gasolie van in totaal 154.300 liter (129.360 kg)	129,36 ton	2
17.3.2.2.1°	Verandering	Opslag van 200 liter benzine	144 kg	3
17.3.6.2°b)	Hernieuwing	Opslag van 5.000 L glycol (4,2 ton) + 1.000 L kerosine (0,84 ton) + 200 L antivries (0,170 ton) + 15.000 L blusschuim concentraat (12,6 ton) Totaal 21.000 L (17,81 kg)	17,81 ton	2
17.3.7.2°b)	Hernieuwing	Opslag van 200 L antivries + 5.000 L glycol	4,37 ton	2
17.4.	Hernieuwing	Opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen, verspreidt over verschillende locaties	4750 liter	3
19.3.1°b)	Ongewijzigd	5 houtbewerkingstoestellen (2 boormachines, 2 zaagmachines en kolomboor) met een totaal vermogen van 7,42 kW (gebouw 9),	7,42 kW	3
29.5.2.1°b)	Hernieuwing	Machines voor metaalbewerking (draaibank, kolomboormachine, plooibank, etc.) met een totaal vermogen van 11,88 kW	11,88 kW	3
29.5.7.1°a)2)	Hernieuwing	1 ontvettingsbad van 200 L (gebouw 133)	200 liter	3

31.1.3°	Hernieuwing	Dieselmotoren horende bij (nood)generatoren	30524 kW	1
38.3.2°	Nieuw	Opslag van max. 10 kg jacht- en knalpatronen en trainingsmunitie + max. 25 kg (in beslag genomen) feestvuurwerk	35 kg	2
39.4.1°	Ongewijzigd	37 warmtewisselaars met een totale inhoud van de secundaire ruimte van 3.403 liter	3403 liter	3
39.4.2°	Ongewijzigd	2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van meer dan 5000 liter en vermogens van respectievelijk 500 kW en 250 kW	10000 liter	2
43.1.3°	Hernieuwing	17 stookinstallaties, totaal 92.072 kW Stookinstallaties op aardgas van 2 x 170 kW en 240 kW (gebouw 128) 6 direct gestookte gasbuizen van elk 45 kW (totaal 270 kWth) en een stookinstallatie van 256 kWth (gebouw 133) 7 stookinstallaties met een vermogen van respectievelijk 2 x 4615 kW, 34.884 kW, 2 x 23256 kW 2 stookinstallaties met een vermogen van elk 170 kW, totaal 340 kW	92072 kW	1
43.3.2°	Ongewijzigd	5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2x 4,615 MW, 34,884 MW en 2x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW.	95,83 MW	1
43.4.	Ongewijzigd	5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van respectievelijk 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW	95,83 MW	1
50.	Hernieuwing	Opslag van max. 120 ton strooizout in een silo van 100m³	120 ton	2
53.6.2°	Ongewijzigd	Een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomping) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250.880 m³ /jaar	250880 m³/jaar	1
57.1.2°	Hernieuwing	Een vliegveld met 3 start- en landingsbanden resp. 071-25R van 3.638m, 07R-25L van 3.211m en 02-20 van 2.984m	9833 m	1

-
Volgende rubrieken zijn niet langer van toepassing:
- Rubriek 3.6: Lozen van 15.000 m³/jaar huishoudelijk afvalwater via WZI
- Rubriek 12.2.1: 23 Transformatoren met een individueel vermogen van minder dan of gelijk aan 1.000 kVA, totaal 16.170 kVA
- Rubriek 12.3.1: Batterijen met een gezamenlijk vermogen van 763.988 VAh
- Rubriek 12.3.2: Batterijladers met een gezamenlijk vermogen van 95,22 kW

- Rubriek 16.4.2: Vulinstallatie voor het vullen van verplaatsbare recipiënten met omgevingslucht
- Rubriek 17.1.1.1 Opslag van 5,95 liter aerosolen
- Rubriek 29.5.7.b°1) Ontvettingsbad van 60 liter

DE PLANOLOGISCHE LIGGING VOLGENS DE STEDENBOUWKUNDIGE BASISGEGEVENS

Ligging volgens gewestplan

De aanvraag is volgens het geldende gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse (25), goedgekeurd bij Koninklijk besluit op 7 maart 1977, grotendeels gelegen in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en deels in bufferzone met geluidswerende aarden wallen bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem, projectgebied ter uitvoering van de maatregelen tegen grondlawaai bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem en een bufferzone.

Ligging volgens uitvoeringsplannen

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Het goed is gelegen binnen de omschrijving van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aanpalende openruimte gebieden', definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 16 december 2011 en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aanpalende openruimte gebieden – cluster Zaventem', definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 20 maart 2015. In bijzonder de bepalingen van artikel C5.1 'Specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven.'

Het goed is eveneens gelegen binnen de omschrijving van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem', definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 10 maart 2006. In bijzonder de bepalingen van artikel 2 'Gebied voor ongelijkvloerse spoorweginfrastructuur'.

Ligging volgens bijzonder plan van aanleg

Niet van toepassing op deze aanvraag.

Ligging volgens verkaveling

Niet van toepassing op deze aanvraag.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

Niet van toepassing op deze aanvraag

OVERIGE REGELGEVING

Niet van toepassing op deze aanvraag

RICHTLIJNEN DIE VOLGEN UIT OMZENDBRIEVEN EN GEMEENTELIJKE NORMEN

Niet van toepassing op deze aanvraag.

ONROEREND ERFGOED

Niet van toepassing op deze aanvraag.

KLEINHANDELSACTIVITEITEN

Niet van toepassing op deze aanvraag.

VEGETATIEWIJZIGINGEN

Niet van toepassing op deze aanvraag.

ANDERE ZONERINGSGEGEVENS

Niet van toepassing op deze aanvraag.

VERGUNNINGSTOESTAND
Overzicht van de relevante milieuvergunningen:
De exploitatie van de luchthaven is vergund in een milieuvergunning klasse 1 conform rubriek 57 - Vliegvelden van bijlage 1 - VLAREM II dossier nr. D/PMVC/04A06/00637 (milieudatabank 68637/1012). Deze vergunning loopt van 8 juli 2004 en is geldig tot 8 juli 2024.
De milieuvergunning werd in eerste aanleg verleend op 8/07/2004 (ref. D/PMVC/04A06/00637). Na beroep werd de vergunning verleend op 30/12/2004 (ref. AMV/0068637/1014B & AMV/0095393/1002B). In deze vergunning werden bijkomende voorwaarden opgelegd m.b.t. de opmaak van studies.
Omwille van een ambtshalve wijziging werd een nieuwe wijzigingsvergunning in eerste aanleg afgeleverd op 11/09/2008 (ref. D/A45/08F10/11253). Deze ambtshalve wijziging omvatte een aanpassing van de bijzondere voorwaarde met betrekking tot het maximaal aantal toegelaten nachtvluchten (art 3.II.4) per jaar naar een maximum van 16.000 nachtbewegingen waarvan maximum 5.000 vetrekkende vluchten. Na beroep werd de vergunning verleend op 29/01/2009 (ref. AMV/00068637/1027B) met een aanpassing van de bijzondere voorwaarde in art 3.II.4 naar een beperking op het maximaal aantal beschikbare nachtslots per jaar van 16.000 waarvan maximaal 5.000 voor vertrekkende vluchten, met op 26/03/2009 nog een errata (ref. AMV/00068637/1027B/errata). Tevens werd op 26/07/2016 nog een ambtshalve wijziging (tijdelijke verplaatsing proefdraaiplaats, ref. D/A45/16C07/24155) vergund in eerste aanleg.
Daarnaast beschikt Brussels Airport Company en/of haar dochteronderneming DNB-BA over tal van specifieke vergunningen die betrekking hebben op ingedeelde inrichtingen of activiteiten (IIOA), telkens voor bepaalde installaties (bvb. noodstroomaggregaten) ingedeeld in de van toepassing zijnde VLAREM-rubrieken, elk met een andere vergunningsduur.

BESPREKING VAN DE ADVIEZEN
Gelet op hoofdstuk 6 van het omgevingsvergunningsbesluit werden de adviezen aangevraagd door het departement Omgeving.
De gemeente heeft op 5 december 2023 subadviezen gevraagd aan de gemeentelijke diensten klimaat, mobiliteit en openbare werken en aan de milieuadviesraad.
Op 4 januari 2024 bracht de Milieuadviesraad een ongunstig advies uit.
Op 18 januari 2024 bracht de dienst klimaat een ongunstig advies uit.
Op 10 januari 2024 bracht de dienst mobiliteit een gunstig advies met voorwaarden uit.
Op 18 januari 2024 bracht de dienst openbare werken een ongunstig advies uit.

De gewestelijk omgevingsvergunningscommissie zal een geïntegreerd advies verlenen.

OPENBAAR ONDERZOEK
Er werd een openbaar onderzoek georganiseerd van 10 december 2023 t.e.m. 8 januari 2024.
Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werden er 188 bezwaarschriften ontvangen. De bezwaarschriften zijn ontvankelijk. Gezien de hoeveelheid te behandelen bezwaarschriften en de vooropgestelde uiterlijke datum voor adviesverlening is het niet mogelijk om elk bezwaarschrift individueel ten gronde te behandelen. Bijgevolg wordt gevolg gegeven aan de inspraakmogelijkheid door de argumenten van de bezwaarschriften te bundelen per thema voor een gemotiveerd antwoord op de totaliteit van bezwaarschriften.

- Verbod op nachtvluchten tussen 22u en 7u invoeren
Dit bezwaar is deels gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst hiervoor naar haar motivering onder discipline geluid en trillingen. Het aantal nachtvluchten dient in de toekomst afgebouwd te worden. Om deze afbouw te bepalen dient een studie uitgevoerd te worden door een onafhankelijk bureau die het effect van afbouw van nachtvluchten onderzoekt op tewerkstelling en gezondheid. Ook wat de openstellingsuren betreft verwijst

de gemeente naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline geluid en trillingen. De dagperiode voor de exploitatie van de luchthaven start om 6 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 6u. De dagperiode in VLAREM start om 7 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 7u. Tussen de 6 uur en 7 uur ’s morgens zijn er heel wat vertrekkende vluchten. De operationele nachtperiode voor de exploitatie dient gelijkgesteld te worden aan de nachtperiode volgens VLAREM. Dit heeft zoals ook aangehaald in het project-MER een groot effect op de geluidbelasting en zal een gunstige impact hebben op de leefbaarheid van de omwonenden

- Het aantal vliegbewegingen per jaar dient beperkt te worden tot 220.000 / 250.000 vliegbewegingen per jaar
De gemeente verwijst hiervoor naar haar motivering onder discipline geluid en trillingen, maar ook discipline lucht. In het project-MER wordt er aangehaald dat een grote beperking van het aantal vliegbewegingen in principe nodig is volgens het beoordelingskader om de impact te reduceren. De gemeente verzoek de hogere overheid om een plafond vast te leggen op max. 220.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het bezwaar om het aantal vliegtuigbewegingen te beperken tot 220.000 wordt weerhouden. Het bezwaar om het aantal vliegtuigbewegingen te beperken tot 250.000 vliegtuigbewegingen wordt deels weerhouden. De gemeente adviseert om hier strenger op te treden en het aantal bewegingen met 30.000 te verminderen zoals vermeld in dit bezwaar.

- Men dient rekening te houden met de resultaten van de ENVISA-studie
Het bezwaar is deels gegrond en wordt weerhouden. In het project-MER werd nagegaan in hoeverre de in dit project-MER berekende waarden overeenstemmen of afwijken van een andere beschikbare studie met betrekking tot de geluidsbelasting van de luchthaven, namelijk de zogenaamde ‘Envisa-studie’ van 2022. Uit deze vergelijking wordt geconcludeerd dat verschillen tussen deze studie en de project-MER-berekeningen o.a. te verklaren zijn door het gebruik van correcties voor bepaalde vliegtuigtypes in de project-MER-berekeningen. De verschillen tussen beide studies zijn groot. Het is aangeraden dat er een betrouwbare modellering komt van de meting van het geluid en het aantal sterk gehinderden, die door een onafhankelijke instantie kan getoetst worden.

- Invoeren van nacht van 22u/23u tot 7u
De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline geluid en trillingen. De dagperiode voor de exploitatie van de luchthaven start om 6 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 6u. De dagperiode in VLAREM start om 7 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 7u. Tussen de 6 uur en 7 uur ’s morgens zijn er heel wat vertrekkende vluchten. De operationele nachtperiode voor de exploitatie dient gelijkgesteld te worden aan de nachtperiode volgens VLAREM. Het bezwaar tot invoeren nacht van 23u tot 7u wordt weerhouden. Het bezwaar tot invoeren nacht van 22u tot 7u wordt deels weerhouden. De gemeente volgt VLAREM.

- Verbieden van bepaalde categorieën vliegtuigen waarvan de geluidsemissie bepaalde drempels overschrijdt
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline geluid en trillingen. De gemeente wenst een verdere versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen. De meest lawaaierige vliegtuigen (R4-R5) dienen uitgefaseerd te worden tegen 2030. Daarnaast kunnen categorie 3 vliegtuigen onmiddellijk worden verboden (EU Verordening 598/2014). Er dient een beleidskader uitgewerkt te worden op basis van de normen van de WHO waarbij de individuele geluidsniveaus (QC) voor de dag-, ochtend-, avond- en nachtperiode worden aangepast. Het versneld uitfaseren van de meest lawaaierige vliegtuigen moet hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden.

- Het netwerk van geluidsniveaumeters dient verdubbeld te worden en correct gehoord te worden onder de echte luchtgangen

Het bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. Een van de milderende maatregelen opgenomen in de discipline geluid is het verderzetten van monitoring geluid. Aan de monitoring dient echter een periodieke evaluatie gekoppeld te worden. Ook de effecten van proefdraaien, de nieuwe proefdraailocatie en taxiën behoeft een monitoringssysteem. Daarenboven is het huidige meetnet dat geluidsimmissie monitort (geluid en frequentie) niet gebiedsdekkend: het netwerk van meetpunten dient uitgebreid te worden op diverse afstanden (van 2 km, 4 km, 8 km, 12 km, 16 km vanaf het geografische middelpunt A0 van de luchthaven) gezien de omvang van het gehinderde gebied. Er wordt geen voorstel geformuleerd om het monitoringsnetwerk uit te breiden of te verbeteren: nochtans is een performant monitoringssysteem noodzakelijk om een accuraat beeld te krijgen van de werkelijke situatie en ervaren hinder.

- Verplichting om op eigen kosten een testruimte voor vliegtuigmotoren te bouwen opleggen
Het bezwaar is deels gegrond en wordt deels weerhouden. Het project-MER voorziet een nieuwe proefdraailocatie waarbij het aanbevolen is een U-vormig geluidsscherm met minimale hoogte van 15m te voorzien. De proefdraailocatie mag zich niet beperken tot enkel een locatie voor proefdraaien maar dient effectief ook uitgerust te worden met geluidswerende constructie. Het geluidscherm zoals voorgesteld in het project-MER dient zo snel mogelijk geplaatst te worden. Het geluidscherm dient zo georiënteerd te worden dat de inwoners van Steenokkerzeel minimale overlast ondervinden.

- Strengere QC-beperkingen
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline geluid en trillingen. Er dient een beleidskader uitgewerkt te worden op basis van de normen van de WHO waarbij de individuele geluidsniveaus (QC) voor de dag-, ochtend-, avond- en nachtperiode worden aangepast. Het versneld uitfaseren van de meest lawaaierige vliegtuigen moet hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden. De normering voor landende en vertrekkende vliegtuigen (uitgedrukt in QC) dient in lijn met de best beschikbare technologie geactualiseerd te worden, waardoor vliegtuigmaatschappijen hun meest stille toestellen inzetten op de luchthaven van Zaventem zonder hun exploitatie te beperken. Hoewel de QC beperking voor individuele vluchten een bevoegdheid is die exclusief is weggelegd voor de Federale overheid, kan de gemeente voor de beoordeling van voorliggend dossier niet voorbijgaan aan de realiteit dat de QC beperkingen medebepalend zijn voor de geluidshinder veroorzaakt door vertrekkende en landende vliegtuigen. Om het aantal gehinderden significant te doen verminderen ten opzichte van het referentiejaar 2019 en het aantal overschrijdingen van de frequentie contouren voor alle geluidsniveaus boven de WHO waarden te doen dalen, is een aangepaste normering noodzakelijk.

- Overlast grondlawaai
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline geluid en trillingen. In het project-MER stelt men dat het sterk aanbevolen is om na te gaan of afschermende objecten zoals gronddammen of gelijkwaardige schermen kunnen geplaatst worden om het geluid van het taxiën te verminderen. De geluidschermen ter hoogte van het Noordoostelijk wachtbekken en ten zuiden van de Haachtsesteenweg, ook al wordt er zo aaneengesloten mogelijke bebouwing gerealiseerd, dienen op korte termijn effectief geplaatst te worden. Ter hoogte van Humelgem dient een geluidscherm voorzien te worden, echter dient men hierbij rekening te houden met de inwoners die achter het scherm wonen. Ook dient de vergunningverlenende overheid exploitatiebeperkingen op te leggen om de hinder te beperken.

- Geen bijkomende taxiweg parallel aan Haachtsesteenweg
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline geluid en trillingen.

- Geen vluchten die de Brusselse geluidsnormen overschrijden toelaten
Het bezwaar is deels gegrond en wordt deels weerhouden. Er dient gestreefd te worden naar vermindering van de geluidsimpact, zie ook andere bezwaren. Dit kan gebeuren door BAC. De Brusselse geluidsnorm is een regelgevend systeem voor het meten van geluid op grondniveau door overvluchten en laat het toe om vliegtuigen te sanctioneren die de vastgestelde grenswaarden overschrijden wanneer ze over Brussels grondgebied vliegen. Het Vlaams Gewest heeft geen geluidsnormen aangenomen specifiek voor vliegtuigen die over het eigen grondgebied vliegen. Door het uitblijven van geluidsnormen voor het Vlaams Gewest wordt het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie regelmatig betwist; doch tot op heden is de wettelijkheid van de Brusselse geluidsnormen nooit met succes aangevochten voor de rechtbank. De gemeente dringt bij Vlaanderen aan dat er een vliegwet dient te komen met de WHO-normen als uitgangspunt.

- Invoering van een lage emissiezone, zodat alleen geluidsarme en koolstofarme vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven
Dit bezwaar wordt niet weerhouden. Een lage-emissiezone is een afgebakend gebied waarin bepaalde vliegtuigen die te veel schadelijke stoffen uitstoten niet binnen mogen, of slechts onder bepaalde voorwaarden. Op dit moment zijn er geen geldige Vlaamse, Belgische of zelfs Europese toegangsverordeningen van toepassing. Daarnaast dient ook gewaakt te worden dat nationale en internationale normen en gebruiken, ook deze met betrekking tot veiligheid harmonieus worden ontwikkeld en uitgewerkt, afgestemd op van toepassing zijnde regels en verordeningen in de omliggende referentieluchthavens. Het uitwerken van een dergelijk kader valt buiten te bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid, en kan dus niet opgelegd worden middels de omgevingsvergunning.

- Duidelijke doelstellingen voor vermindering emissies van NO_X en UFP
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline lucht. Men dient een concrete doelstelling voor vermindering van de NO_X- en UPF emissies op te leggen in de vorm van een plafond (maximale totale hoeveelheid ton/jaar): 700 ton NO_X-emissie. Vlaanderen moet volgens het gelijkheidsbeginsel verhoudingsgewijs dezelfde inspanningen eisen van BAC inzake emissies als de Vlaamse Overheid zelf eist van de luchthaven van Bierset.

- Veroordeling van de Belgische staat: vergunning dient antwoord te bieden op vonnissen
Dit bezwaar wordt niet weerhouden. De bevoegde overheid voor de behandeling van de aanvraag is de Vlaamse Overheid. Echter, specifiek voor dit dossier wordt herhaald dat de keuze van vluchtroutes en de verdeling van het baangebruik vastgelegd wordt door middel van federale regelgeving. Daarnaast is het Vlaams Gewest bevoegd voor preventieve gezondheidszorg: maatregelen opgelegd via de milieuvergunning om de geluidschade effectief terug te dringen, dringen zich op. Helaas is het niet evident om in geval van overlapping strengere bepalingen te vervatten in een milieuvergunning, strijdigheid met het federaal kader is niet wenselijk.
Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 11 augustus 1999 (pagina 30.002 tot 30.004), betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, is in werking getreden op 1 januari 2000. De Brusselse geluidsnorm is een regelgevend systeem voor het meten van geluid op grondniveau door overvluchten en laat het toe om vliegtuigen te sanctioneren die de vastgestelde grenswaarden overschrijden wanneer ze over Brussels grondgebied vliegen. Het Vlaams Gewest heeft geen geluidsnormen aangenomen specifiek voor vliegtuigen die over het eigen grondgebied vliegen.
De gemeente betreurt echter ten zeerste dat de hogere overheden er nog steeds niet zijn in geslaagd om een gedragen lange termijnvisie op de luchthaven en de ruime omgeving te bewerkstelligen. Het ontbreken van een lange termijnvisie of globaal samenwerkingsakkoord maakt het niet alleen onmogelijk eenduidig te beoordelen wat de impact van een nieuwe omgevingsvergunning zou zijn voor de omwonenden, tevens leidt dit ertoe dat de hinder ten gevolge van (geluids-)belasting door de nationale luchthaven

regelmatig voorwerp uitmaakt van betwisting, al dan niet met succes aangevochten voor de rechtbank. Het betwisten van bevoegdheden en vonnissen niet binnen de scope van dit advies.

- Geen stijging van vrachtverkeer
Dit bezwaar is deels gegrond en wordt deels weerhouden. Er wordt bezorgdheid geuit op de voorgestelde toename van vrachtverkeer (vliegtuigen + vrachtwagens) onder andere door de geplande werken op de ring en daaruit volgende alternatieve routes zoals over de Haachtsesteenweg en Tervuursesteenweg. De gemeente vraagt dat het goederenvervoer via trein wordt gestimuleerd met als doel de toename aan vrachtverkeer te beperken. In 2032 zal het vrachtverkeer toenemen met 43%. Cargo wordt voornamelijk ontsloten via de Haachtsesteenweg en de N211 via de E19. Dit zal onvermijdelijk leiden tot een significante toename van het verkeer in Steenokkerzeel en de directe omgeving. De effecten van luchthavenverkeer worden geminimaliseerd in het project-MER. De sterke toename in vrachtverkeer zal ook de vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen in de (ruimere) omgeving van de luchthaven nog meer doen stijgen. De werking van het systeem van de tijdssloten dient geëvalueerd te worden om de impact van het vrachtverkeer te bepalen. Indien zou blijken dat deze een negatieve impact heeft, moet er gezocht worden naar alternatieven. De bezettingsgraad van P72 en het parkeren van vrachtwagens in de omgeving dient op regelmatige tijdstippen opgevolgd te worden. Indien zou blijken dat er een structureel te kort is aan parkeerplaatsen op P72 en/of vrachtwagenparkings in de buurt of er overlast zou ontstaan door vrachtwagens op het openbaar domein, moet er gezocht worden naar bijkomende buffercapaciteit.

- De omgevingsvergunning wordt verleend voor bepaalde duur
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst hiervoor naar haar motivering onder vergunningstermijn. De gemeente eist dat de omgevingsvergunning beperkt wordt in tijd voor een periode van 20 jaar met na 10 jaar een tussentijdse periodieke evaluatie en bijsturingsmoment.

- Gezondheidskundig onderzoek wenselijk
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst hiervoor naar haar motivering onder mens-gezondheid. Er dient een volksgezondheidskundig onderzoek uitgevoerd te worden.

- Verplaatsing van baan 25L naar het oosten zodat via bocht naar links kan opgestegen worden zonder het Brussels Gewest en de dichtbevolkte gebieden in de rand over te vliegen
Dit bezwaar wordt niet weerhouden. De aanvraag betreft geen wijziging aan start en landingsbanen. Bovendien is baangebruik en vliegroutes een Federale bevoegdheid.

- Toezicht en controle uit te oefenen op de naleving van de bepalingen van haar milieuvergunning en een systeem van financiële sancties invoeren dat voldoende afschrikkend werkt in geval van overtredingen
Het bezwaar is gegrond. Er dient toezicht te zijn dat BAC de voorwaarden opgenomen in haar omgevingsvergunning naleeft. Momenteel is er een overlegcommissie die minstens eenmaal per kwartaal samenkomt. Deze overlegcommissie heeft als minimale doelstelling de klachten van omwonenden te inventariseren, mogelijkheden ter oplossing voor te stellen, en de omwonenden en de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en de te voeren milieupolitiek. Tijdens deze commissie dient men in de toekomst de stand van zaken door te geven i.v.m. het opvolgen van de voorwaarden.

- Betere spreiding vluchten
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De vliegbewegingen komen niet gelijk gespreid over de dag voor. Kenmerkend aan Brussels Airport is het optreden van 2 pieken in het vliegverkeer: één in de ochtend en één in de avond. In het project-MER dient men een betere spreiding van bewegingen over de dag te onderzoeken.

-Geurhinder
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline lucht.

- Hinder door uitstoot
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline lucht.

- Hinder door bijkomende verhardingen, burgers worden gestimuleerd tot ontharden terwijl de luchthaven verder verhard
Dit bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. 41,3 ha wordt bijkomend verhard. Dit is aanzienlijk. De bijkomende verharding dient gecompenseerd te worden.

- Vervuiling van de bodem met PFAS
Het bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline bodem.

-Vervuiling Floordambos door stikstofdepositie
Het bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst naar haar motivering omtrent de beoordeling van de effecten onder de discipline biodiversiteit.

- De maatregelen, aanbevelingen en acties inzake de lozing in het Vogelzangbekken en de vastgestelde vervuiling van het bekken en de beken, moeten eindelijk een gevolg krijgen. En niet blijven verzanden in nog bijkomende studies.
Dit bezwaar is deels gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst hiervoor naar haar motivering onder discipline water.

- Om de modal-shift te stimuleren is het plafonneren van het aantal parkeerplaatsen en het inrichten van een plaats voor deelwagens een adequaat middel. Verder zal ook het afschaffen van de Diabolotaks voor werknemers en omwonenden de shift stimuleren.
Dit bezwaar is gegrond en wordt deels weerhouden. De gemeente verwijst hiervoor naar haar motivering onder discipline mobiliteit. Oprichtingen van extra parkeergelegenheid staat haaks op het realiseren van modal shift. Het afschaffen/niet betalen van de diabolotaks zal een positieve impact hebben op het realiseren van de modal shift. Indien men de taks niet kan afschaffen, dient BAC de kosten van de diabolotaks op zich te nemen voor passagiers om het verplaatsen met de trein meer te stimuleren.

- Vlaanderen moet voor Brussels Airport dezelfde inspanningen eisen inzake CO2 uitstoot en geluid emissie als diegene die ze eist van de luchthaven van Bierset
Het bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. De gemeente verwijst hiervoor naar haar motivering onder discipline lucht en geluid.

- Opmerkingen Defensie
Defensie heeft geen bezwaar tegen dit project. Echter hebben ze een aantal opmerkingen. Er zijn enkele onduidelijkheden wat betreft de nieuwe proefdraaiplaats met geluidscherm, de afschermende objecten en opvang hemelwater. Ze delen mee dat de proefdraaiplaats voor de militaire vliegtuigen al meer dan 10 jaar niet meer worden gebruikt. Op deze locatie staat nu de onderhoudsloods. Dit zijn geen bezwaren en worden niet weerhouden.

- Een CO_2-plafond voor de totale luchthaven operaties
Het bezwaar is gegrond en wordt weerhouden. Uit het project-MER blijkt dat er in 2032 een daling van 4,4% te verwachten is, rekening houdend met de weerhouden milderende maatregelen en een bijmenging van min. 6 % SAF. Deze daling is beperkt. Voor België is er de doelstelling voor de reductie van broeikasgasuitstoot van 47% in 2030 vastgelegd. Van de gemeenten die het burgemeesterconvenant 2030 ondertekenen wordt verwacht om 40%

minder broeikasgassen uit te stoten tegen 2030. Extra inspanningen mogen geleverd worden door de luchthaven. Ook exploitatiebeperkingen kunnen een significant effect hebben op de CO_2-uitstoot. De vergunningverlenende overheid dient een CO_2-plafond op te leggen voor de totale luchthaven operaties.

WATERTOETS
Vermits departement Omgeving de vergunningverlenende overheid is in dit project wenst het college geen uitspraak te doen over de mogelijke verenigbaarheid van het ontwerp met de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid.

MILIEUEFFECTRAPPORTAGE
Gezien de gewestelijke omgevingsambtenaar de aanvraag volledig en ontvankelijk heeft verklaard, dient het college geen onderzoek te doen naar de MER-plicht.

MILIEUASPECTEN
Mobiliteit
In 2032 zal het aantal passagiers toenemen van 26,4 miljoen (2019) naar 32,2 miljoen, is er een verdubbeling van het volume gevlogen vracht van 501.000 ton (2019) naar 1.004.000 ton en een toename van het aantal vliegbewegingen van 234.000 (2019) naar 240.000. Omwille van de inzet van grotere vliegtuigen en betere benutting is de verwachte groei van het aantal vliegbewegingen per jaar, lager dan de groei van het aantal passagiers en de groei van de hoeveelheid cargo.

Van het aantal passagiers met Brussels Airport als oorsprong/bestemming komt in 2019 56% met de auto of taxi, 36% met het openbaar vervoer, waarvan respectievelijk 7% met de bus en 29% met de trein. De overige 8% van de passagiers komt op een andere manier naar de luchthaven, waaronder 2.222 passagiers met de fiets en 49.440 te voet. Deze modal split is gebaseerd op de resultaten van een maandelijkse bevraging van een statistisch relevante steekgroep van passagiers. Op jaarbasis in 2019 zouden 1,7 miljoen passagiers op een ander manier (fiets/te voet) naar de luchthaven komen. Dit lijkt een overschatting van het aantal passagiers dat te voet komt. De gebruikte methode om de modal split te bepalen lijkt niet betrouwbaar. Enkel met correcte cijfers krijgt men een correct beeld van de modal split.

Brussels Airport wil tegen 2040 een modal shift behalen van maximum 50% auto- en taxiverplaatsingen voor passagiers en werknemers samen. Brussels Airport werkt hiervoor aan een Sustainable Airport Mobility Plan. Hoofddoel van het mobiliteitsplan is het garanderen van optimale, duurzame, veilige en multimodale bereikbaarheid van de luchthaven voor werknemers, bezoekers en passagiers. Het plan is momenteel nog in opmaak. Om de scenario's met modal shift te bewerkstelligen zijn de acties uit het Sustainable Airport Mobility Plan cruciaal. Dit plan had al deel moeten uitmaken van de aanvraag. De engagementen en acties uit Sustainable Airport Mobility Plan dienen als voorwaarden opgenomen te worden in de omgevingsvergunning.

In het project-MER geeft men aan dat het afschaffen van de diabolotaks, die van toepassing is voor treinreizigers die op- en afstappen bij het station 'Brussels Airport', een mogelijke flankerende maatregel is. Dit werd echter niet onderzocht in het project-MER omdat het buiten de scope van aanvrager als vergunningverlener valt. Het afschaffen/niet betalen van de diabolotaks zal echter een positieve impact hebben op het realiseren van de modal shift. Indien men de taks niet kan afschaffen, dient BAC de kosten van de diabolotaks op zich te nemen voor passagiers om het verplaatsen met de trein meer te stimuleren.

In 2025 wordt er een bijkomende parkeertoren voorzien (P30) met een capaciteit van 2.500 parkeerplaatsen. Het oprichtingen van extra parkeergelegenheid staat haaks op het realiseren van modal shift. Nieuwe parkeerplaatsen zullen zorgen voor bijkomend autoverkeer. Bovendien geeft men in het project-MER aan indien dit extra parkingaanbod er

niet komt, zal het huidige eigen parkingaanbod vermoedelijk niet volstaan om de toekomstig verwachte toename van de parkeerbehoefte van reizigers en personeel te kunnen opvangen. Een structureel gebrek aan parking kan een extra stimulans zijn om de vooropgestelde modal shiftambities te bereiken. Men mag echter de parkeerproblematiek niet afwentelen op openbaar domein, noch verwijzen naar andere actoren als oplossing voor de verwachte negatieve effecten.

Door de geplande groei tegen 2032 zou de totale verkeersgeneratie (auto's en zwaar verkeer samen) tijdens de spitsuren toenemen van ca. 5100 pae/u in de ochtendspits en 5700 pae/u in de avondspits van 2019 naar respectievelijk 5800 en 7000 pae/u in 2032. Het vrachtverkeer zal toenemen met 43%. Uit het project-MER blijkt dat dit luchthavenverkeer op macroniveau weinig tot geen merkbare impact heeft op de doorstroming. De verkeersvraag op R0 is namelijk zo groot dat deze ook zonder luchthaven al tegen zijn capaciteitsgrenzen aanloopt. Het toevoegen van de luchthaven zorgt vooral voor rerouting over langere afstand. 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. De effecten van luchthavenverkeer worden geminimaliseerd. Cargo wordt voornamelijk ontsloten via de Haachtsesteenweg en de N211 via de E19. Dit zal onvermijdelijk leiden tot een significante toename van het verkeer in Steenokkerzeel en de directe omgeving.

Parking 72 is een gratis toegankelijke truckparking op cargo. Er wordt gewerkt met een systeem van tijdsloten waarop vrachtwagens kunnen laden en lossen, hierdoor worden de vrachtwagens gespreid doorheen de dag en kunnen wachtende vrachtwagens beter opgevangen worden op eigen terrein. Deze situatie is nieuw sinds eind 2022, dus veel cijfers zijn hier nog niet over bekend, waardoor monitoring essentieel zal zijn. In het project-MER geeft men aan dat er onvoldoende informatie is om uitspraken te kunnen doen over de impact van het nieuwe systeem met tijdssloten op de benutting van P72, noch over de mate waarin dit gevolgen heeft op het gebruik van de snelwegparking in Peutie. De sterke toename in vrachtverkeer zal echter de vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen in de (ruimere) omgeving van de luchthaven nog meer doen stijgen. De werking van het systeem van de tijdssloten dient geëvalueerd te worden om de impact van het vrachtverkeer te bepalen. Indien zou blijken dat deze een negatieve impact heeft, moet er gezocht worden naar alternatieven. De bezettingsgraad van P72 en het parkeren van vrachtwagens in de omgeving dient op regelmatige tijdstippen opgevolgd te worden. Indien zou blijken dat er een structureel te kort is aan parkeerplaatsen op P72 en/of vrachtwagenparkings in de buurt of er overlast zou ontstaan door vrachtwagens op het openbaar domein, moet er gezocht worden naar bijkomende buffercapaciteit.

<u>Geluid en trillingen</u>
Voor de luchthavenexploitatie dient er rekening gehouden te worden met het luchtverkeersgeluid, grondgeluid (proefdraaien, APU/GPU, taxiën en reverse thrust), wegverkeersgeluid en de technische installaties van de luchthaven. Voor de evaluatie en de beoordeling van het bestaande en geplande luchtverkeersgeluid van de luchthaven wordt gebruik gemaakt van modelberekeningen door To70. De resultaten van het bestaand meetnet rondom de luchthaven worden eveneens meegenomen. Daarnaast worden niet alleen geluid ten gevolge van landen en stijgen bepaald, maar ook het geluid door taxiën, reverse thrust, warmdraaien, auxilary power units (APU)/ground power units (GPU), proefdraaien en grondoperaties voor de veiligheid van het vliegverkeer, meegenomen in de analyse.

Conform artikel 5.57.1.1.§2. van VLAREM II zijn tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit de bepalingen van hoofdstuk 4.5 niet van toepassing op de inrichtingen bedoeld in rubriek 57 van de indelingslijst. Alle gebouwen, installaties en materieel die nodig zijn om vliegtuigen veilig te doen landen, vertrekken en te laten taxiën maken onderdeel uit van het begrip

‘Aerodrome’ en behoren bijgevolg tot rubriek 57 ‘Vliegvelden’.

Luchtverkeersgeluid
Gezien de ligging van de luchthaven vlakbij woonkernen zoals Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel en Kortenberg zorgt de exploitatie van de luchthaven zeker voor een effect op het omgevingsgeluid. 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). In de nacht zijn de effecten natuurlijk nog groter omdat het achtergrondgeluid laag is. Uiteraard speelt ook de gebruikte baan een rol. Hoe verder van de luchthaven het immissiepunt is gelegen hoe lager het effect van de opstijgende of landende vliegtuigen op het omgevingsgeluid is natuurlijk. Voor de woningen in Steenokkerzeel en Kortenberg die, meestal in de landingszone liggen van baan 25R of baan 25L, is het effect van de meestal landende vliegtuigen bepalend voor het omgevingsgeluid uitgedrukt in LAeq,1h of LA01,1h. Een verschil van meer dan 10 dB(A) zelfs 20 dB(A) komt voor ten opzichte van het achtergrondgeluid.

Conform artikel 5.57.1.2. van VLAREM II zijn de 4 soorten geluidscontouren berekend en binnen de verschillende Lden-geluidszones wordt het aantal potentieel sterk gehinderden bepaald, opgesplitst per betrokken gemeente. Het totaal aantal potentieel sterk gehinderden in 2019 bedraagt 14.469. Voor de gemeente Steenokkerzeel zijn er 1.583 potentieel sterk gehinderden. In 2032 bedraagt het totaal aantal potentieel sterk gehinderden 12.720. Voor de gemeente Steenokkerzeel zijn er 1.548 potentieel sterk gehinderden.

Ondanks de vooropgestelde groei in passagiers en vracht vallen de geluidscontouren voor scenario 2032 quasi overal binnen de geluidscontouren van 2019. De wijziging in de contouren voor L_{den} voor het luchtgeluid zal in 2032 geen impact hebben op het aantal potentieel sterk gehinderden ook als er rekening gehouden wordt met bevolkingstoename. Er is een beperkte afname. De totale oppervlakte onder de 55 dB(A) contour voor L_{den} is kleiner dan in 2019.

Daarnaast worden ook de frequentiecontouren van overschrijdingen voor 60 dB(A) en 70 dB(A) weergegeven en dit voor de periode van 7u tot 23u (dag), 23u tot 7u (nacht) en van 19u tot 23u (avond). Het aantal inwoners binnen de Freq,70 dB(A)-1x contour voor de nachtperiode in 2032 zal rekening houdend met de bevolkingstoename toenemen met 9% voor gemeente Steenokkerzeel. In heel wat gemeenten is er een toename van het aantal personen die kunnen waarnemen dat een vliegtuig voor een verhoging van het omgevingsgeluid kan zorgen door een overvlucht van een vliegtuig. Het aantal inwoners binnen de Freq,60 dB(A)-10x contour voor de avondperiode in 2032 zal rekening houdend met de bevolkingstoename toenemen met 4% voor gemeente Steenokkerzeel. Voor een klein aantal gemeenten is er een daling merkbaar, echter voor een groter aantal gemeenten is er een stijging merkbaar. Omwonenden ondervinden vooral last van de piekgeluiden. In 2019 waren er 141.583 inwoners die ’s nachts (23u tot 7u) pieken van meer dan 70 dB(A) ondervonden, in steenokkerzeel zijn dit 8.941 inwoners.

De aanpak van het project-MER is gebaseerd op de klassieke benadering van geluidscontouren gebaseerd op jaargemiddelden. De belangrijkste parameter is niet het gemiddelde, maar wel het aantal keren dat per periode (dag, avond, nacht) overgevlogen wordt en de sterkte van het geluid dat daarbij wordt geproduceerd en dus ook de hinder die veroorzaakt wordt. Daarom zijn geluidsfrequentiecontouren veel belangrijker. Het invoeren van stillere vliegtuigen kan wel de gemiddelde L_{den}-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.

De Europese Verordening 2014/598 verplicht een evenwichtige aanpak op basis van de Geluidsrichtlijn 2002/49 en in het bijzonder het amendement 2020/367, waarin de nieuwe

schadefuncties van de Wereldgezondheidsorganisatie werden bekrachtigd door het Europees Parlement (de zogenaamde “Europese Vliegwet”). Het MER toegevoegd aan voorliggende aanvraag toetst de hinder niet aan deze Verordening (in dat geval ondervindt 27% ernstige geluidshinder bij de grens Lden 55 vs. slechts 10% volgens de berekening in voorliggend project-MER).

Grondgeluid
Conform het luchtgeluid wordt het effect van het proefdraaien berekend met L_{den}. Het effect van het proefdraaien naar Steenokkerzeel is eerder beperkt, maar als bepaalde types vliegtuigen op vol vermogen werken, kan er gedurende een beperkte tijd een verhoging optreden. De 55 dB(A) (L_{den}) contour, die voor luchtgeluid als ondergrens wordt gehanteerd, raakt niet tot aan de eerste woningen in Steenokkerzeel. Het werkelijke geluidsniveau ligt tijdens het proefdraaien wel hoger. Wanneer de C130 proefdraaide was dit meetbaar en hoorbaar. Tussen 22u en 7u (nacht) is proefdraaien verboden. In 2032 zal het effect van het proefdraaien verminderen omdat de vloot van proefdraaiende vliegtuigen verandert en ook de locatie wijzigt. Deze nieuwe locatie zal +/- 170m naar het zuiden en 100m naar het oosten opschuiven t.o.v. F-W en bevindt zich tussen de taxiwegen V1, W1 en Y. Echter is er zeker nog een effect naar Steenokkerzeel. Het is sterk aanbevolen om een geluidscherm te voorzien in een U-vorm met een minimale hoogte van 15m rondom de proefdraailocatie om de leefbaarheid te verhogen. De juiste dimensies van geluidsscherm of gelijkwaardige gronddam dienen nog te worden bepaald. Ook de oriëntering van de schermen dient nog geoptimaliseerd te worden. Dit had reeds onderzocht moeten worden in het project-MER. De stedenbouwkundige handelingen zijn weliswaar niet toegevoegd als stedenbouwkundige handeling bij de hernieuwingsaanvraag: het opnemen van deze infrastructuurwijziging zou het engagement van BAC concreet en tastbaar maken. De proefdraailocatie mag zich niet beperken tot enkel een locatie voor proefdraaien maar dient effectief ook uitgerust te worden met geluidswerende constructie. Het geluidscherm zoals voorgesteld in het project-MER dient zo snel mogelijk geplaatst te worden. Het geluidscherm dient zo georiënteerd te worden dat de inwoners van Steenokkerzeel minimale overlast ondervinden.

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, is er een overschrijding van de milieukwaliteitsnorm voor de avond of nachtperiode. In de ochtendpiek van de luchthavenactiviteiten kan het continu geluid door het taxiën in Steenokkerzeel stijgen tot meer dan 55 dB(A). Ook naar Melsbroek is er een effect van taxiën en APU gebruik. De 55 dB(A) Lden draagt net tot aan de woningen langs de Haachtsesteenweg en tot aan de woningen in Steenokkerzeel. De 45 dB(A) voor L_{night} reikt tot aan de woningen in Steenokkerzeel, Zaventem en Melsbroek. In Steenokkerzeel werd inderdaad vastgesteld dat het continu geluid, op basis van immissiemetingen, tussen 6u en 7u stijgt mede door het taxiën. In 2032 zal het effect van taxiën en APU uitbreiden in specifieke waarde naar Diegem-Lo en deels ook Melsbroek maar in absolute waarde t.o.v. de andere hinderbronnen (luchtgeluid en wegverkeer) zal dit te verwaarlozen zijn. Elektrisch taxiën (deels) kan hierop een beperkende invloed hebben, maar zal hierin niet bepalend zijn. In het project-MER stelt men dat het sterk aanbevolen is om na te gaan of afschermende objecten zoals gronddammen of gelijkwaardige schermen kunnen geplaatst worden om het geluid van het taxiën te verminderen. De effectieve vorm waarin de realisatie van een geluidsafschermend object zou uitgevoerd kunnen worden, dient nog in een haalbaarheidsstudie onderzocht te worden. De geluidschermen ter hoogte van het Noordoostelijk wachtbekken en ten zuiden van de Haachtsesteenweg, ook al wordt er zo aaneengesloten mogelijke bebouwing gerealiseerd, dienen op korte termijn effectief geplaatst te worden. Ter hoogte van Humelgem kan een geluidscherm voorzien worden, echter dient men hierbij rekening te houden met de inwoners die achter het scherm wonen.

In 2030 voorziet BAC de aanleg van de taxiweg November. Dit is een taxiweg die parallel met de Haachtsesteenweg wordt aangelegd vooral voor cargodoeleinden (optimalisaties 16, 20 en 21). Dit zorgt er voor dat vrachtvliegtuigen dichter bij de kern van Melsbroek en

Steenokkerzeel (Wambeek) zullen taxiën. De effecten van de aanleg worden niet onderzocht in de discipline geluid. De aanleg van de taxiweg zal echter voor meer geluidshinder zorgen. Het gemeentebestuur wenst geen bijkomende taxibanen in de gemeente Steenokkerzeel.

Technische installaties
Er is geen effect van de technische installaties naar de omgeving. Het specifiek geluid voldoet aan alle bepalingen conform VLAREM II en verhoogt zeker geen achtergrondgeluid. Het effect van de technische installaties is in 2032 ook te verwaarlozen vermits ervan uitgegaan wordt dat het aantal installaties niet zal wijzigen. Door de grote afstand van de luchthaven tot woningen en de relatief lage geluidsemissie is het effect vergelijkbaar, m.a.w. verwaarloosbaar.

Wegverkeersgeluid
Er is een effect van de huidige situatie inzake verkeer t.o.v. de referentiesituatie. Er is een effect ter hoogte van de woningen langs de A201. Daarnaast is er ook een effect ter hoogte van de woningen in Melsbroek. Indien het toekomstscenario wordt vergeleken met de referentiesituatie dan blijft de conclusie van het wegverkeer gelijk. De verkeerstrafiek op de A201 heeft wel degelijk een effect op het wegverkeersgeluid. Het is aangewezen om maatregelen te voorzien langs de A201 (vooral zuidkant) opdat de stijging in trafiek het wegverkeersgeluid kan reduceren. De snelheidsbeperking die voorzien wordt in 2032 is niet van die aard dat de reductie van het wegverkeersgeluid voldoende is om het effect te milderen. Een reductie van het wegverkeersgeluid van de A201 ten gevolge het verkeer naar de luchthaven, van meer dan 10 dB(A) is volgens de oriëntatiegrafiek nodig. Een mogelijke maatregel hiervoor is het voorzien van geluidsafschermende objecten ten zuiden van de A201 (zoals bijvoorbeeld geluidsschermen van minstens 6m hoog).

Milderende maatregelen
Om de geluidshinder te beperken worden volgende milderende maatregelen voorgesteld en weerhouden:
- Verbeterde communicatie en consultatie via BATC.be;
- Geluidscherm rond proefdraailocatie;
- Reduceren van geluid bij de bron: Via tariefdifferentiatie stimuleert men vliegtuigmaatschappijen om minder lawaaierige vliegtuigen in te zetten. Het nieuwe tariefplan van BAC voor de landing- en opstijgvergoedingen werd ingevoerd op 1/4/2023 waarbij onder meer de differentiatie op gebied van geluid verder versterkt werd. De vlootvernieuwing, o.a. gestimuleerd door dit nieuwe tariefplan, zit al in scenario 2032. Ook maatregelen zoals een verbod op het gebruik van “reverse thrust (boven idle thrust)” bij het landen, een beperking op het gebruik van APU en het taxiën met 1 motor uitgeschakeld waar mogelijk (bv. na de nodige cool down tijd van de motoren na landing), zijn reeds geïmplementeerd op Brussels Airport.
- Financiële maatregelingen: De luchthavenbeheerder (BAC) en de luchtverkeersleider Skeyes passen een systeem van geluidsgedifferentieerde vergoedingen toe voor respectievelijk het gebruik van de luchthavenstructuur als voor de verstrekking van luchtnavigatiediensten. Zo betalen luchtvaartmaatschappijen voor oudere en luidruchtige toestellen veel meer dan minder luidruchtige toestellen. Bovendien worden aanzienlijk hogere landings-en vertrekvergoedingen aangerekend voor nachtvluchten om deze te ontmoedigen. Ook de vergoedingen aan Skeyes houden eveneens rekening met een tarief dat functie is van de geluidsemissie van het vliegtuig. Met deze geluidsgerelateerde ATC-vergoedingen worden maatschappijen aangemoedigd om stillere vliegtuigen in te zetten. Vanaf 1/4/2023 zijn nieuwe tarieven in voege die verder differentiëren op gebied van geluid en ook op gebied van emissies zoals NO_X. Hiermee werd ook al rekening gehouden in scenario 2032.
De gemeente wenst een verdere versnelde invoering van geluidsarme vliegtuigen. De meest lawaaierige vliegtuigen (R4-R5) dienen uitgefaseerd te worden tegen 2030. Daarnaast kunnen categorie 3 vliegtuigen onmiddellijk worden verboden (EU Verordening

598/2014). Er dient een beleidskader uitgewerkt te worden op basis van de normen van de WHO waarbij de individuele geluidsniveaus (QC) voor de dag-, ochtend-, avond- en nachtperiode worden aangepast. Het versneld uitfaseren van de meest lawaaierige vliegtuigen moet hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden. Volgens de milieuadviesraad van Steenokkerzeel dient er gezorgd te worden voor een vermindering van het geluid overdag (tussen 7u en 23u) met minstens 40% tegen 2032. De gemeente Steenokkerzeel volgt het advies van de MAR.
- Reductie van wegverkeersgeluid door haalbaarheidsstudie geluidswering A201 en ontwikkeling cargozone rekening houdend met geluidswerend effect van gebouwen;
- Monitoring gebruik hulpmotor APU, monitoring reverse trust, sensibilisering eenmotorig taxiën;
- Verderzetten monitoring geluid.

Aan de monitoring dient een periodieke evaluatie gekoppeld te worden. Ook de effecten van proefdraaien, de nieuwe proefdraailocatie en taxiën behoeft een monitoringssysteem. Daarenboven is het huidige meetnet dat geluidsimmissie monitort (geluid en frequentie) niet gebiedsdekkend: het netwerk van meetpunten dient uitgebreid te worden op diverse afstanden (van 2 km, 4 km, 8 km, 12 km, 16 km vanaf het geografische middelpunt A0 van de luchthaven) gezien de omvang van het gehinderde gebied. Er wordt geen voorstel geformuleerd om het monitoringsnetwerk uit te breiden of te verbeteren: nochtans is een performant monitoringssysteem noodzakelijk om een accuraat beeld te krijgen van de werkelijke situatie en ervaren hinder.

Een aantal weerhouden maatregelen zit reeds vervat in het toekomstscenario. Het effect blijft echter groot (effectscore -2). Er moeten milderende maatregelen genomen worden die de hinder van luchtgeluid beperken. De WHO richtlijnen omvatten maatregelen om de geluidsbelasting door vliegtuigen te beperken. Voorbeelden zijn bv. het verbieden dat mensen binnen het gebied met de grenswaarden gaan wonen, openen/sluiten van banen, wijzigen van vliegpaden, en het isoleren van woningen, dan wel de ICAO ‘evenwichtige aanpak’. De “Evenwichtige Aanpak” omvat volgende pijlers: de verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en tot slot exploitatiebeperkingen (enkel toe te passen als de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen). Het project-MER stelt dat het strikt overnemen van de WHO-richtlijnen om vliegtuiggeluid te beperken tot 45 dB(A) L_{den} en 40 dB(A) L_{night}, verregaande gevolgen kan hebben voor de luchthaven. Daarnaast geeft het project-MER aan dat exploitatiebeperkingen significante effecten kunnen 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.

De leefbaarheid van de zone rond de luchthaven kan alleen gewaarborgd worden wanneer niet alleen ingezet wordt op maatregelen voor het beperken van vliegtuiglawaai aan de bron, maatregelen op vlak van ruimtelijke ordening, operationele procedures, maar ook door het nemen van exploitatiebeperkingen.

Uit recente gegevens afkomstig van BAC blijkt dat er in 2023 192.257 vliegbewegingen waren op Brussels Airport. In het toekomstscenario verwacht men 240.000 vliegbewegingen. Dit betreft een verhoging met meer dan 20% ten opzichte van de huidige exploitatie. In het project-MER geeft men aan dat het negatieve effect van exploitatiebeperkingen op de werking van de luchthaven navenant is. Er wordt echter nergens aangegeven dat de huidige exploitatie met 192.257 vluchten een economisch oninteressante exploitatie zou zijn. Uit een recente studie van Transport & Mobility Leuven blijkt dat een plafond op het aantal vliegbewegingen tot 220.000 vluchten per jaar en een verbod op nachtvluchten per jaar 400 miljoen euro gezondheids- en milieuwinst opleveren, zonder dat er jobs verloren hoeven te gaan. Er dient een plafond vastgelegd te worden op

max. 220.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

De slotcoördinator van de luchthaven mag per kalenderjaar hoogstens 16.000 nachtslots toewijzen, waarvan maximaal 5.000 slots voor vertrekkende nachtvluchten. Tijdens de nacht (tussen 23u en 06u) waren er in 2023 16.284 commerciële vliegbewegingen. Daarnaast waren er 187 helikoptervluchten en 102 vrijgestelde vluchten (militaire vluchten, staatsvluchten, …). Voor de nachtvluchten zonder nachtslots zijn er vaak operationele redenen, zoals vertragingen of operationele problemen. Deze vluchten die geen nachtslot hebben gekregen en in de praktijk toch in de nachtperiode vertrekken of aankomen zorgen dat de reële cijfers en bijhorende geluidsbelasting significant hoger liggen dan deze gedefinieerd via de federale exploitatiebeperking. De term nachtslots zou in de vergunning vervangen dienen te worden door nachtvluchten. Voorlopig kan men 16.000 nachtvluchten behouden. Dit aantal nachtvluchten omvat inclusief de extra vluchten die geen slot hebben toegekend gekregen en te laat komen. Het aantal nachtvluchten dient echter in de toekomst afgebouwd te worden. Om deze afbouw te bepalen dient een studie uitgevoerd te worden door een onafhankelijk bureau die het effect van afbouw van nachtvluchten onderzoekt op tewerkstelling en gezondheid.

Een nachtsluiting is niet uniek in Europa. Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle en Londen Heathrow hanteren sluitingstijden. De exploitatie van de luchthaven dient afgestemd te worden op tendensen in andere Europese luchthavens. Bovendien is het belangrijk dat er een betere samenwerking is tussen de Belgische luchthavens. Een goede samenwerking zou kunnen leiden tot een performantere en duurzamere luchtvaart in België.

De dagperiode voor de exploitatie van de luchthaven start om 6 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 6u. De dagperiode in VLAREM start om 7 uur, de nachtperiode loopt van 23u tot 7u. Tussen de 6 uur en 7 uur ’s morgens zijn er heel wat vertrekkende vluchten. In het project-MER werd de Aarschotstraat 42 als meetpunt opgenomen voor immissiemetingen. Vanaf 6u stijgt het achtergrondgeluid uitgedrukt in LA95,1h boven de 45 dB(A) (MKN). De operationele nachtperiode voor de exploitatie dient gelijkgesteld te worden aan de nachtperiode volgens VLAREM. Dit heeft zoals ook aangehaald in het project-MER een groot effect op de geluidbelasting en zal een gunstige impact hebben op de leefbaarheid van de omwonenden.

Vlaanderen dient volgens het gelijkheidsbeginsel dezelfde inspanningen te eisen van BAC inzake geluidemissie als de Vlaamse Overheid zelf eist van de luchthaven van Bierset.

De invoering van operationele procedures ter bestrijding van lawaai (baangebruik, vliegprocedures, vliegen conform een correcte analyse van de windnormen conform de ICAO-aanbevelingen en conform het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 22 oktober 2020) valt onder de bevoegdheid van de Federale Regering. Het nemen van deze maatregelen zal echter ook een positief effect hebben op de geluidsbelasting. De gemeente dringt aan dat er een vliegwet dient te komen met de WHO-normen als uitgangspunt.

<u>Lucht</u>
Er zijn belangrijke negatieve effecten ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven voor alle scenario’s en in Vlaanderen voor de polluenten NO_X / NO_2, EC en UFP. De belangrijkste emissiebron is vliegverkeer. Er moeten milderende maatregelen worden ingezet om de emissies van deze polluenten te doen dalen. De milderende maatregelen die worden voorgesteld hebben betrekking op alle potentiële emissiebronnen (wegverkeer, vliegverkeer, stookinstallaties). Om de emissie te beperken worden volgende milderende maatregelen voorgesteld en weerhouden:
- Verderzetten van de inspanningen m.b.t. de opmaak van een ambitieus bedrijfsvervoerplan en de uitbouw van Brussels Airport tot intermodale Hub (vliegverkeer)
- Verderzetten van de inspanningen m.b.t. verduurzaming (o.a. elektrificatie) (Off road)
- Optimalisatie van de A-CDM procedure om tot een vermindering van de nodige taxitijd te

komen (vliegverkeer)
- Implementatie van een monitoringsysteem van de maximale tijden voor APU (vliegverkeer)
- Implementatie van het plan om fossielvrij te zijn m.b.t. GPU tegen 2030 (vliegverkeer)
- Samenwerking met Skeyes omtrent het verhogen van het percentage CDO van 40% naar 70% (vliegverkeer)
- ZZS: Immissiemeetcampagne ter controle uitvoeren rondom de luchthaven
- Een overlegcomité wordt voorzien tussen BAC en de respectievelijke overheden (o.a. VMM, Mobiliteit en Openbare Werken, …). Dit overlegcomité zal jaarlijks de vooruitgang opvolgen m.b.t. de milderende maatregelen, o.b.v. de in het project-MER gespecifieerde monitoringparameters. Deze jaarlijkse opvolging dient ervoor te zorgen dat de milderende maatregelen zeker gehaald worden; zo nodig zal tussentijds worden bijgestuurd en bijkomende acties bepaald. Aan het overlegcomité zal jaarlijks een monitoringplan (inclusief concrete geplande acties en status van lopende acties) worden voorgelegd en besproken. Dit monitoringplan en het 'meten' van onderstaande monitoringparameters is een verantwoordelijkheid van BAC. Hierbij vindt de gemeente het ook belangrijk dat de impact van de geanticipeerde vlootvernieuwing en gedifferentieerde tarieven m.b.t. NO_X op de emissietotalen / resultaten in kaart worden gebracht.

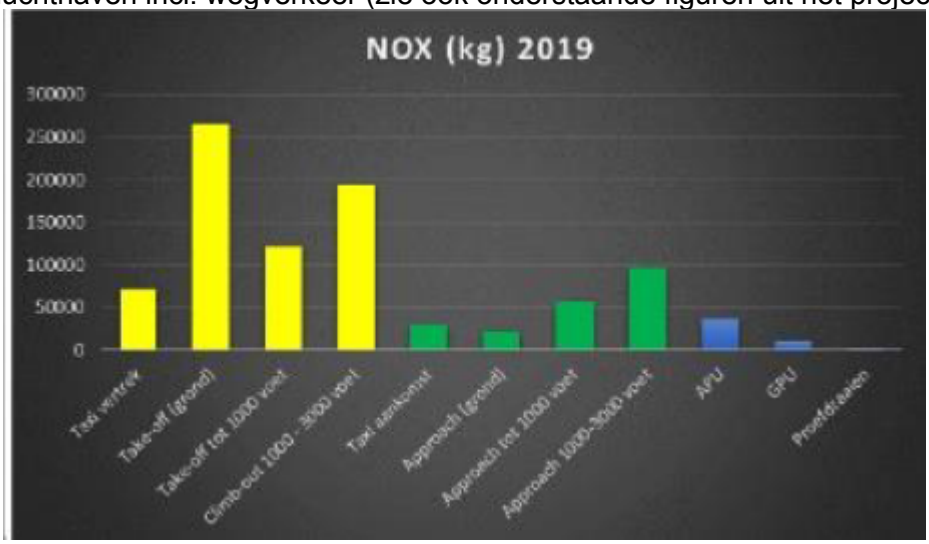
In het project-MER haalt men aan dat op basis van de emissies de focus m.b.t. de milderende maatregelen best ligt op verminderen emissies m.b.t. vliegverkeer. De maatregelen die worden voorgesteld en weerhouden hebben weinig tot geen impact op de emissies afkomstig van het opstijgen van vliegtuigen.
Uit onderstaande tabel uit het project-MER blijkt dat er na het nemen van mitigerende maatregelen een stijging is van NOx bij take-off en climbout maar ook bij approach.

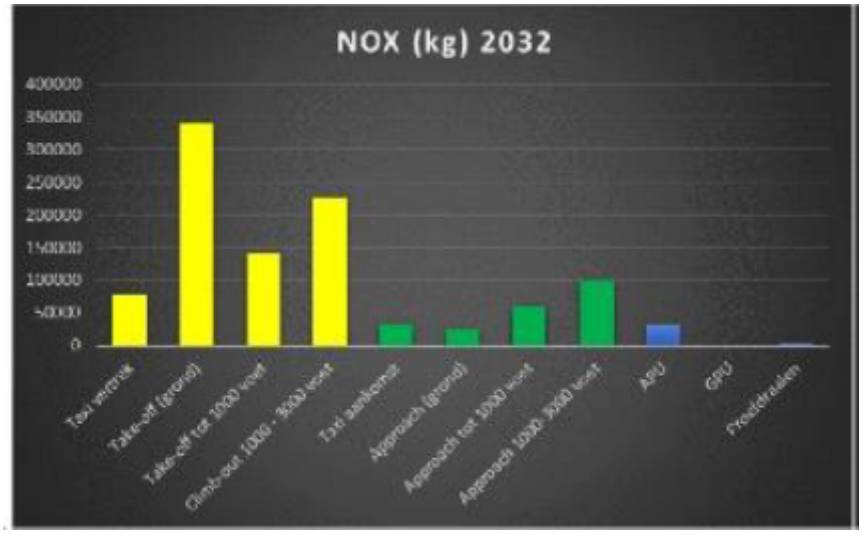
Tabel 11: De relatieve verandering van de emissietotalen van het toekomstscenario (2032) inclusief mitigerende maatregelen t.o.v. het baseline scenario (2019). De groene cijfers geven een daling weer en de rode een stijging.

Verandering 2032 t.o.v. 2019	Brandstof	CO	NOx	HC	PMtot	PM2.5	Benzeen	Naftaleen	Formal-dehyde	EC	CO2
Taxi vertrek	-10.3%	-23.9%	-6.0%	-42.7%	-21.6%	-21.6%	-42.7%	-42.7%	-42.7%	-21.6%	-10.3%
Take-off (grond)	4.1%	-36.8%	28.0%	-24.4%	-6.5%	-6.5%	-24.4%	-24.4%	-24.4%	-6.5%	4.1%
Take-off (lucht)	-10.4%	-52.3%	14.2%	-35.9%	-20.6%	-20.6%	-35.9%	-35.9%	-35.9%	-20.6%	-10.4%
Climbout	7.1%	-52.7%	17.2%	-23.8%	-0.9%	-0.9%	-23.8%	-23.8%	-23.8%	-0.9%	7.1%
Taxi aankomst	-25.1%	-36.0%	-21.2%	-51.5%	-31.8%	-31.8%	-51.5%	-51.5%	-51.5%	-31.8%	-25.1%
Approach (grond)	7.8%	-32.4%	9.2%	-19.0%	1.3%	1.3%	-19.0%	-19.0%	-19.0%	1.3%	7.8%
Approach tot 1000 voet (lucht)	5.9%	-40.6%	8.7%	-33.0%	-4.2%	-4.2%	-33.0%	-33.0%	-33.0%	-4.2%	5.9%
Approach 1000-3000 voet (lucht)	0.4%	-43.0%	2.7%	-36.0%	-8.7%	-8.7%	-36.0%	-36.0%	-36.0%	-8.7%	0.4%
APU	-0.9%	-8.9%	-6.7%	-23.9%	11.6%	11.6%	-23.9%	-23.9%	-34.4%	11.6%	-0.9%
Proefdraaien	-20.3%	-29.3%	-12.5%	-40.0%	-29.3%	-29.3%	-40.0%	-40.0%	-40.0%	-29.3%	-20.6%
GPU	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%
Totaal	**-3.7%**	**-29.3%**	**12.3%**	**-43.5%**	**-10.0%**	**-10.0%**	**-44.1%**	**-42.4%**	**-43.9%**	**-9.6%**	**-3.7%**

Vooral 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 NO_X-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 NO_X-emissie per jaar (d.i. 65,5% van het totaal van alle emissiebronnen op/van/naar de luchthaven incl. wegverkeer (zie ook onderstaande figuren uit het project-MER).





Er is ook een belangrijk negatief effect voor UFP. In de referentietoestand zonder luchthaven is de maximum (absolute) concentratie = 1.076 deeltjes/cm³. In de actuele toestand met luchthaven bedraagt de maximale concentratie 60.843 deeltjes/cm³ (buiten het projectgebied, langsheen de Tervuursesteenweg tussen het projectgebied en de geluidswal). Er is op 122,6 km² (waarvan 113,8 km² buiten het projectgebied) een bijdrage > 2.500 deeltjes/cm³ door de luchthaven. Het aantal mensen die wonen op een plaats waar de absolute concentratie > 20.000 deeltjes/cm³ (inclusief de invloed van de luchthaven) bedraagt 5.304. 124.883 mensen ondergaan een bijdrage > 2.500 deeltjes/cm³ door de luchthaven.

Voor de emissies zijn duidelijk milderende maatregelen nodig. In het project-MER wordt er aangehaald dat een grote beperking van het aantal vliegbewegingen in principe nodig is volgens het beoordelingskader om de impact te reduceren. De exploitatiebeperkingen zoals besproken in discipline geluid dienen opgelegd te worden. Men dient een concrete doelstelling voor vermindering van de NO_X- en UPF emissies op te leggen in de vorm van een plafond (maximale totale hoeveelheid ton/jaar): 700 ton NO_X-emissie. Vlaanderen dient volgens het gelijkheidsbeginsel dezelfde inspanningen te eisen van BAC inzake emissies als de Vlaamse Overheid zelf eist van de luchthaven van Bierset.

Geuremissie door vliegtuigen kan veroorzaakt worden door opslag, transport, overpompen van kerosine en onvolledige verbranding van kerosine. Dit laatste treedt vooral op tijdens het taxiën en opstijgen, maar ook bij proefdraaien en bij het zorgen voor eigen energievoorziening bij stilstand op locaties waarbij geen gebruik gemaakt kan worden van landvoeding. De gemeente Steenokkerzeel ondervindt geurhinder. Er dient een inventarisatiecampagne uitgevoerd te worden om de geurhinder op een systematische manier in kaart te brengen. Op basis van deze inventarisatie dienen de verdere actiestappen bepaald te worden.

Bodem

In de referentiesituatie is reeds sprake van sterk verstoorde bodems. Uit de OVAM-databank voor bodemonderzoeken in Vlaanderen blijkt dat er binnen het projectgebied verschillende OVAM-dossiers en gekende verontreinigde percelen bekend zijn. Ook de locaties met een groot risico ingevolge het vroegere gebruik van PFAS-houdende, schuimvormende blusmiddelen zijn gekend. Er zijn 3 locaties met PFAS verontreiniging gekend in Steenokkerzeel waar no regret-maatregelen van toepassing zijn voor het bodem- en grondwatergebruik en het grondwater gebruik. Deze locaties zijn gelegen ter hoogte van Humelgem, het vogelzangwachtbekken en de luchthaven site ter hoogte van de Haachtsesteenweg. Sinds de indiening van het project-MER werden enige wijzigingen doorgevoerd in de straal van de no regret-maatregelen. De straal van no regret-maatregelen werd vergroot ter hoogte van Humelgem en de luchthaven site. De MAR stelt dat in de omgevingsvergunning termijnen waarbinnen de PFAS-sanering moet gerealiseerd worden, dienen opgelegd te worden. Het principe van de vervuiler betaalt is hier van toepassing. Op deze 3 sites is een beschrijvend bodemonderzoek lopende, de resultaten zijn hier nog niet van gekend. In een beschrijvend bodemonderzoek wordt verontreiniging afgeperkt en gaat de bodemsaneringsdeskundige na of de verontreiniging gesaneerd moet worden. De gemeente volgt het standpunt van de MAR dat de vervuiler dient te betalen.

De impact van de exploitatie van de luchthaven op bodemverdichting, profielvernietiging, stabiliteitswijziging en wijziging van bodemhygiëne wordt als verwaarloosbaar beoordeeld. De saneringsprojecten worden als beperkt positief beoordeeld. Er worden dan ook geen milderende maatregelen, noch aanbevelingen geformuleerd.

Volgende ingedeelde inrichtingen of activiteiten zijn aanwezig op de site die mogelijks bodemverontreiniging kunnen veroorzaken:
- Opslag brandbare vloeistoffen
- Alle bovengrondse en ondergrondse opslagtanks van gevaarlijke producten
- Alle opslagplaatsen van gevaarlijke producten in verplaatsbare recipiënten (vaten)
- Transformatoren die een diëlektrische vloeistof hebben
- Alle plaatsen waar manipulatie gebeurt met gevaarlijke producten: dit gaat van het vullen van brandstoftanks, maar ook het toepassen van de-icing vloeistof op vliegtuigen

Als in de inrichting naast brandbare vloeistoffen ook gevaarlijke producten ingedeeld in rubriek 17 worden opgeslagen, dient de opslagplaats in verschillende compartimenten verdeeld te worden volgens bijlage 5.6.1. Deze compartimenten worden aangegeven door middel van wanden, veiligheidsschermen, markeringen op de grond, kettingen of vaste afbakeningen op 1 m hoogte. Ten opzichte van bovengrondse compartimenten voor de opslag van brandbare vloeistoffen en gevaarlijke producten dienen minimale scheidingsafstanden gerespecteerd te worden zoals vermeld in bijlage 5.6.1 van VLAREM II. Conform artikel 5.6.1.1.4.§8. mogen de producten niet buiten de opslagruimte, die daartoe bestemd is, worden opgeslagen. De verplaatsbare lege gecontamineerde recipiënten die gevaarlijke producten hebben bevat, worden opgeslagen op een plaats, die hiervoor voorbehouden is en die duidelijk is aangegeven. Conform artikel 5.6.1.3.1 worden de houders in of boven een inkuiping geplaatst teneinde brandverspreiding, bodem- of grondwaterverontreiniging te voorkomen. Als lekken worden vastgesteld dient de exploitant

conform artikel 5.6.1.3.19.§1. van VLAREM II de nodige maatregelen te treffen om explosiegevaar te voorkomen en om verdere bodem- en grondwaterverontreiniging zoveel mogelijk te beperken. Conform artikel 5.61.1.10 van VLAREM II dienen de nodige maatregelen getroffen te worden om het morsen van brandbare vloeistoffen en verontreiniging van de bodem, het grond- en oppervlaktewater te voorkomen.

Conform artikel 5.17.4.3.16§1. van VLAREM II dienen de bovengrondse opslagtanks ten minste om de drie jaar, zonder dat de periode tussen twee opeenvolgende onderzoeken veertig maanden mag overschrijden, aan een beperkt onderzoek onderworpen te worden. Conform artikel 5.17.4.2.8.§1. van VLAREM II dienen de ondergrondse opslagtanks ten minste om het jaar voor de houders gelegen binnen de waterwingebieden en de beschermingszones en om de twee jaar voor de houders gelegen in de andere gebieden onderworpen te worden aan een beperkt onderzoek.
Naar aanleiding van de controle, vermeld in artikel 5.17.4.3.4 en artikel 5.17.4.2.7, bij de plaatsing of de periodieke onderzoeken, vermeld in artikel 5.17.4.3.16 en 5.17.4.2.8, stellen de deskundigen of de erkend technicus een attest op waaruit ondubbelzinnig moet blijken of de houder en de installatie al dan niet voldoen aan de voorschriften van dit reglement. De data van de laatste uitgevoerde controle zijn toegevoegd aan bijlage C7bis met het overzicht van de opslaghouders. De attesten dienden toegevoegd te zijn aan de aanvraag om te beoordelen of de opslagtanks conform VLAREM zijn. De dagtank met ID 0310 en vrijstaande noodgroep met ID 200030153-2 hebben een kijkglas als lekdetectiesysteem. Een kijkglas wordt per definitie niet beschouwd als een systeem voor permanente lekdetectie. De houders dienen conform artikel 5.17.4.3.1.§1. van VLAREM II boven een inkuiping geplaatst te worden.

Er zijn vier nieuwe opslagtanks van gasolie. Dit zijn bovengrondse dubbelwandige tanks uitgerust met een permanent lekdetectiesysteem en overvulbeveiliging.

Conform artikel 5.17.4.3.1.§1. van VLAREM II worden de gevaarlijke stoffen opgeslagen in verplaatsbare recipiënten op lekbakken geplaatst, in een daartoe bestemd lokaal dat voorzien is van ondoordringbare verharding.

Als er lekken worden vastgesteld, treft de exploitant conform artikel 5.17.4.3.21.§1 van VLAREM II de nodige maatregelen om explosiegevaar te voorkomen en om verdere bodem- en grondwaterverontreiniging zoveel mogelijk te beperken. Om de effecten bij een incident te beheersen zijn er een reeks interventiemaatregelen vastgelegd in verschillende procedures zoals het milieunoodplan, de spillprocedure,…

Het vullen van vaste tanks gebeurt steeds onder toezicht en na aankoppeling van de beveiliging (overvulbeveiliging, aarding, ...). De losplaatsen zijn vloeistofdicht uitgevoerd. Ook de proefdraailocatie bevindt zich volledig op een vloeistofdicht verharde oppervlakte.

Conform artikel 5.12.0.2.§1.4° dient onder de transformatoren een vloeistofdichte inkuiping te worden voorzien die bij lek de diëlektrische vloeistof opvangt.

Er zullen een aantal optimalisatie-ingrepen uitgevoerd worden. Er wordt in kader van deze optimalisatie-ingrepen in totaal voorzien in 413.000 m² bijkomende verharding. Met deze bijkomende verharding betekent dit dat de verhardingsgraad stijgt van ca. 40 % naar 43 %. Dit betreft 41,3 ha bijkomende verharding en niet 4,1 ha waarvan op verschillende plaatsen in het project-MER sprake is. 41,3 ha bijkomende verharding op 500 ha bestaande verharding betreft een uitbreiding met 8,2% of bijna 10%. De effecten op bodem ten aanzien van de realisatie van de optimalisatie-ingrepen worden in het project-MER als verwaarloosbaar (0) beoordeeld. De effecten van de verhardingen als gevolg van de optimalisatie-ingrepen worden geminimaliseerd. Bijkomende verharding is altijd negatief. De gemeente eist ook dat de bijkomende verharding gecompenseerd wordt.

Water
De aanvraag omvat het lozen van 2.197 m³/jaar huishoudelijk afvalwater via 3 lozingspunten in de openbare riolering. In de aanvraag geeft men echter aan dat het huishoudelijk afvalwater zonder behandeling geloosd wordt in oppervlaktewater, meer bepaald in de waterloop Woluwe. Dit dient verder verduidelijkt te worden.

Daarnaast omvat de aanvraag het lozen van bedrijfsafvalwater afkomstig van de wasplaatsen van de twee brandweerkazernes West & Oost (0,3 m³/u, 5,4 m³/dag en 2.000 m³/jaar) en spui (23 m³/u en 82,8 m³/jaar). Het lozen van het bedrijfsafvalwater gebeurt via een KWS-afscheider met slibvang en coalescentiefilter.

De Europese Kaderrichtlijn Water vraagt een goede toestand van de watersystemen tegen eind 2027. Hiervoor worden Milieukwaliteitsnormen vastgelegd MKN in de Europese Richtlijn 2013/39/EU.
De richtlijn 2006/11/EG (voorheen 76/464/EEG) heeft betrekking op de verontreiniging door bepaalde gevaarlijke stoffen die in het oppervlaktewater en aquatisch milieu van de Europese Unie geloosd worden. De stoffenlijsten van richtlijn 2006/11/EG zijn vervangen door de aparte stoffenbijlage bij de Richtlijn prioritaire stoffen (richtlijn 2013/39/EU). In deze bijlage worden 45 stoffen aangemerkt als prioritair dan wel prioritair gevaarlijk. De richtlijnen beogen een einde te maken, dan wel beperkingen op te leggen, aan de waterverontreiniging door deze gevaarlijke stoffen.
De lidstaten dienen alle passende maatregelen te nemen ter beëindiging van de verontreiniging door de gevaarlijke stoffen genoemd in lijst I van de bijlage van de richtlijn. Voor de stoffen genoemd in lijst II geldt dat de lozing van deze stoffen verminderd moet worden.
In Vlaanderen wordt deze Kaderrichtlijn (deels) vertaald in het Decreet Integraal Waterbeleid en het Besluit Milieukwaliteitsnormen (BVR d.d. 16.10.2015). Voor de gemeenten is de grootste opdracht hierin de verdere uitbouw van het gemeentelijk rioolstelsel. De rioleringsgraad in de gemeente Steenokkerzeel is 92% en Steenokkerzeel zal deze doelstellingen (rioleringsgraad en zuiveringsgraad) tegen 2027 halen.

Opwaarts van de gemeentelijke waterlopen Lopende beek en Vogelzang wachtbekken, Lelle- en Leibeek en Barebeek bevindt zich de luchthaven. Deze waterlopen ontvangen zowel het effluent van de waterzuiveringsinstallatie van de luchthaven, het afvloeiend hemelwater van de verharde oppervlakten van de luchthaven en onrechtstreeks (bij in werking treden van overstorten) het verdund maar niet gezuiverd huishoudelijk afvalwater van de luchthaven (vuilvracht die niet is aangesloten op de waterzuiveringsinstallatie van de luchthaven).
Zowel de Lopende beek als de Lelle- en Leibeek worden in de stroomgebiedbeheerplannen van het Dijlebekken gecategoriseerd als lokaal waterlichaam van de 2e orde.
In de Lellebeek en Leibeek worden de milieukwaliteitsnormen (MKN) gemiddeld wel gerespecteerd, maar niet voor de totale fosfor concentratie. Ook de gemeten maxima overschrijden de milieukwaliteitsnormen. Voor de Barebeek blijkt dat de globale beoordeling van de ecologische toestand/het ecologisch potentieel als matig wordt weergegeven. De milieukwaliteitsnorm voor stikstof en fosfor worden niet gehaald. De chemische toestand wordt als niet goed beoordeeld. De kwaliteitsnormen toegekend aan deze categorie van waterlichaam dienen gerespecteerd te worden.

In de afwaartse waterlopen worden ook PFAS verontreinigingen vastgesteld. Dit als gevolg van het gebruik (tot op heden) van PFAS (of PFOS) houdend blusschuim. Schuim van brandblusoefeningen dient ten allen tijde gecollecteerd en afgevoerd te worden naar de WZI. Er mag geen PFAS- of PFOS houdend blusschuim meer gebruikt of opgeslagen worden.

De lozing bestaat uit onderstaande stromen:

1. Het effluent van de waterzuiveringsinstallatie van de luchthaven.
De luchthaven beschikt over een biologische waterzuiveringsinstallatie. Deze waterzuiveringsinstallatie verzekert de behandeling van het sanitaire afvalwater van de terminalgebouwen van de luchthaven zelf en van het afvalwater dat afkomstig is van alle aankomende vliegtuigen. Tevens zuivert deze installatie ook het water van blusoefeningen, regenwater en smeltwater dat de-icingproducten bevat ten gevolge van het ontijzelen van de vliegtuigen. De waterzuiveringsinstallatie wordt uitgebaat door Veolia en is opgenomen in een aparte vergunning. Deze waterzuiveringsinstallatie is vergund voor het zuiveren en lozen van effluentwater met een maximum debiet van 200 m³/u, 4.800 m³/dag en 669.000 m³/jaar. Er zijn lozingsnormen van toepassing voor het effluent van de waterzuiveringsinstallatie. Het effluent van de waterzuiveringsinstallatie voldoet niet aan de opgelegde lozingsvoorwaarden. Deze afwijking van de lozingsnormen doet afbreuk aan de kwaliteit van de waterlopen.

In de wintermaanden worden bij kans op ijsvorming, voor vertrek de vliegtuigen besproeid met Glycol (de-icing). Anderzijds worden de pistes en taxibanen behandeld met ontijzelingsproducten die kaliumacetaat en formiaat bevatten. Een gedeelte van het glycol valt bij het taxiën en opstijgen van het vliegtuig en komt op de taxi en startbaan terecht. De-icing dient centraal te gebeuren en het de-icing water moet gecollecteerd en afgevoerd worden naar de WZI. Het gebruik van de-icing en ontijzelingsproducten dient zo veel mogelijk beperkt te worden. De nodige maatregelen moeten genomen worden opdat het op oppervlaktewater (wachtbekken Vogelzang en Lopende beek, Lelle- en Leibeek) geloosde water voldoet aan de emissievoorwaarden. Water verontreinigd met de-icing en kaliumacetaat dient indien nodig voor lozing verder gezuiverd worden middels toepassing van beluchting.

2. Het afvloeiend hemelwater van de verharde oppervlakten van de luchthaven.
Het betreft hemelwater afkomstig van runways, taxibanen, aprons, parkings etc. Het hemelwater dat terechtkomt op de verharde oppervlaktes watert af naar één van de wachtbekkens. De wachtbekkens hebben een afvoer naar het omliggende oppervlaktewater. Voor de bekkens bereikt worden, vindt er een passage door een aantal KWS-afscheiders plaats. De KWS-afscheiders op de luchthaven hebben als doel grotere spills minerale olie uit het hemelwater te verwijderen. Gezien de KWS-afscheiders niet uitgerust zijn met een coalescentiefilter alsook ontworpen zijn op de grote piekdebieten die kunnen afkomen van het terrein, wordt verwacht dat kleinere fracties minerale olie niet uit het water worden verwijderd. Deze vloeien af naar de wachtbekkens en het oppervlaktewater wanneer het hemelwater niet gezuiverd wordt in de waterzuiveringsinstallatie. Ontwerpdebieten, efficiënties of metingen van minerale olie voor de KWS-afscheiders zijn onvoldoende bekend. In het project-MER geeft men aan dat er een studie gepland is om de werking van de bestaande KWS-afscheiders te auditen. Er dient een bijsturing te komen van de KWS-afscheiders op basis van een doorgedreven audit en optimalisering tegen eind 2027. Er dient een permanent onderhouds- en controleplan te zijn van alle KWS afscheiders en coalescentiefilters.

Het afvloeiend hemelwater wordt, na KWS-afscheider, beschouwd als niet verontreinigd hemelwater. Nochtans voldoet de kwaliteit van dit water niet aan de milieukwaliteitsnorm (MKN). In de run-off van deze oppervlakken bevinden zich fijne slibdeeltjes waaraan veelal zware metalen, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie gebonden zijn. De waterbodem van de afwaartse waterlopen zijn verontreinigd met zware metalen, minerale oliën, PAK's. Dit zijn stoffen die typerend zijn voor hemelwater afkomstig van taxibanen, vliegtuigopstelplaatsen en landingsbanen. Deze worden niet opgevangen in de KWS-afscheiders.

Het hemelwater afkomstig van deze verharde oppervlakten kan niet beschouwd worden als niet verontreinigd hemelwater. De verharde oppervlakten (400 ha) zijn van die aard en omvang dat het aandeel vervuiling veel groter is dan verontreiniging van gewone verharde

wegenis. Het hemelwater afkomstig van de taxibanen, vliegtuigopstelplaatsen, en start- en landingsbanen dient als verontreinigd hemelwater te worden beschouwd en daarom via een (in)filtratievoorziening, (in)filtratieberm en/of slibafscheider gevoerd te worden als voorbehandeling. Hiervoor wordt verwezen naar de lozingsvergunning van de nv Luchthaven Lelystad in Nederland. Hier worden bijkomend volgende lozingsnormen opgelegd:
De navolgende stoffen mogen niet in een hogere concentratie in het hemelwater afkomstig van start- en landingsbaan voorkomen dan in de daarachter vermelde maximale concentraties, zonder toevoeging van verdunningswater, alvorens lozing in het oppervlaktewater plaatsvindt

Stoffen:	Grenswaarde:
koper	100µg/l
lood	100µg/l
zink	300µg/l
Polyciclische aromatische koolwaterstoffen	1µg/l
Minerale olie	5mg/l
Onopgeloste bestanddelen	30mg/l
CZV	100mg/l

BAC dient bijkomende maatregelen te treffen:
- Op elke afvoerweg van hemelwater dient minimaal een KWS-afscheider met coalescentiefilter voorzien te worden. Er dient een bijsturing te komen van de KWS-afscheiders op basis van een doorgedreven audit en optimalisering tegen eind 2027.
- Er dient een periodieke onafhankelijke controle (emissiemeting) opgelegd te worden van het geloosde hemelwater (MKN).
- Voor elk lozingspunt dient een afzonderlijke controlevoorziening te worden voorzien die geschikt is voor bemonsteringsdoeleinden, waar geen vermenging plaatsvindt met andere afvalwaterstromen, die goed bereikbaar en toegankelijk is.
- Indien zich nog minerale oliën, PAK's of zware metalen in het geloosde water worden teruggevonden (of andere stoffen) boven de milieukwaliteitsnorm dienen bijkomende maatregelen genomen te worden. Bijvoorbeeld door filteren van het water over een drainagebed waarin de onopgeloste vaste delen (roetpartikelen, aan vaste deeltjes gebonden minerale olie, ..) worden weerhouden.
- Aan lozingen die niet voldoen aan de MKN dient een sanctie verbonden te worden.
- De kosten voor sanering veroorzaakt door deze lozingen moeten betaald worden door de vervuiler.
- Om te voorkomen dat bij incidenten zoals het morsen van brandstofproducten verontreinigd water via de riolering afgevoerd wordt moeten afsluitbare leidingen voorzien worden aan de vliegtuigopstelplaatsen zodat de vervuiling dicht bij de bron wordt aangepakt en in geen geval in verdere rioolstelsel of de wachtbekkens of waterlopen terecht komt.

3. Niet gezuiverd huishoudelijk afvalwater van de luchthaven.
Zoals de gemeente dient ook de luchthaven het rioolstelsel te optimaliseren met als doel de impact van de overstorten op de ontvangende waterlopen te analyseren en bij te sturen (Europese Richtlijn Stedelijk afvalwater, vertaald in Besluit van de Vlaamse Regering).

Algemeen wordt de lozingssituatie inzake kwaliteit in het project-MER als beperkt negatief tot negatief beoordeeld. Het is derhalve aangewezen om bij voortzetting van de exploitatie na te gaan welke maatregelen er mogelijk zijn om de impact van de waterstromen van Brussels Airport op de achterliggende waterlichamen te beperken, met de focus op de parameters CZV, Ptot en PAK's. Dit kan enerzijds door in te zetten op het beperken van het debiet (bvb. afkoppelen hemelwater, infiltratie), of het verder toepassen van zuiveringstechnieken.

Om hierop in te zetten, zijn reeds al een aantal acties in uitvoering:
- Opmaak van een globaal waterplan
- Periodieke monitoring van de kwaliteit van het influent en effluent van de verschillende waterstromen van de bekkens
- Nauwgezette monitoring de-icing-activiteiten, gekoppeld aan de monitoring van de waterkwaliteit
- Bronmaatregelen de-icing
  - Enkel de-icen op locaties die aangesloten zijn op de-icing systeem
  - Opvolgen verbruiken glycol/formiaat
  - Verbruiken formiaat verminderen (frequente controles, temperatuur sensor)
  - Voorspellen first flush (periode regen/ dooi na winter)
  - Operationele procedures en maatregelen om first flush maximaal te capteren uitbreiden (regenval)
- Labo-testen met betrekking tot de afbreekbaarheid van de gebruikte de-icingproducten
- Audit werking KWS-afscheiders

Daarnaast plant BAC een aantal acties op korte termijn:
- Reinigen afvoerkanalen hemelwater/de-icingwater naar Vogelzangwachtbekken
- Implementeren van de resultaten van de labotesten op het werkelijke waterhuishoudingssysteem
  - Verhogen biologische afbraak de-icingproducten dmv toevoeging bacteriën
  - Aanpassen verblijftijd en beluchting in bekkens
  - On-line sturing van verblijftijd en beluchting bekkens dmv sensoren.
  - Er wordt een sturing uitgewerkt die eerst door buffering/beluchting de stoffen biologisch omzet, waarna het water kan geïnfiltreerd worden. Die infiltratie zou kunnen door de peilen in de bekkens/grachten slim te sturen o.b.v. de gemeten kwaliteit & condities.
- Infrastructurele aanpassingen aan het opvangsysteem van het de-icingwater om zo de capaciteit te vergroten, dit voor het opvangen en bufferen van de first-flush-hoeveelheden
- Verhogen zuiveringsrendement van de WZI.
- Inzetten op extra infiltratiemogelijkheden en afkoppeling hemelwater
  - Inzetten van de buffergracht bij het Brucargowachtbekken als infiltratiegracht door het optrekken van het drempelpeil.

Deze gracht/bekken ontvangt ook het effluent van de waterzuivering. Aangezien dit niet geïnfiltreerd mag worden is de consequentie van deze maatregel dat dit dient afgekoppeld te worden van deze gracht. Hiervoor zijn 2 opties: afkoppeling aan de gracht en via bestaande leiding direct naar Brucargo bekken afleiden of aansluiten op het gescheiden stelsel dat AWV zal aanleggen thv herinrichting N21 Haachtsesteenweg. Dit dient nog verder onderzocht te worden.
De laatste optie is niet mogelijk want het stelsel van AWV dient ook nog te infiltreren.
  - Bijkomende infiltratie op andere plekken (bvb. op de site zelf). Dit heeft wel als consequentie dat er dan mogelijk een aanrijking ontstaat van PAK in de bodem. Dit dient dan periodiek gemonitord te worden.
  - BAC plant voor nieuwe infiltratievoorzieningen die aangesloten worden op vliegtuigverharding sowieso een voorbehandeling met KWS afscheider alsook inplanting van geotextiel om resten van olie & PAK tegen te houden.

Er dient onderzocht te worden dat dit voldoende efficiënt werkt. Een mogelijk te onderzoeken alternatief is een zandbed dat kan gesaneerd worden.
  - Om ervoor te zorgen dat het bekken niet droog komt te staan, dient er echter steeds een zekere afvoer naar het Vogelzangwachtbekken aanwezig te blijven.
  - Bij het verminderen van de toevoer van hemelwater naar de bekkens zal de COD-concentratie wellicht dalen (want afkomstig van de de-icing), maar de concentratie aan P en N stijgen. Dit dient dus samen te gaan met de acties om het rendement van de WZI (en dan voornamelijk op de conc. aan Ptot in het effluent).

Daarnaast voorziet men in het project-MER bijkomende optionele aanbevelingen:
- Eventueel nabehandeling in het Vogelzangwachtbekken indien acties in het NO-bekken

(studie Idrabel) zoals beluchting niet voldoende blijken, bijvoorbeeld door toevoeging van bacteriën in de zandvang.
Deze aanbeveling lijkt ons niet nuttig aangezien het de oorzaak niet aanpakt maar enkel de schuimvorming maskeert.
- Op lange termijn zou er ook een ingreep in het Vogelzangwachtbekken kunnen voorzien worden zoals de aanleg van een rietveld of een beperkte beluchting. Dit kan bekeken worden i.k.v. saneringswerken van Vogelzangwachtbekken waarbij de inrichting van de het wachtbekken zal herbekeken worden.

De acties die BAC momenteel al uitvoert, plant op korte termijn, en de bijkomende aanbevelingen met betrekking tot de aanleg van het rietveld of beperkte beluchting in het Vogelzangwachtbekken dienen als bijzondere voorwaarden opgelegd te worden.

Daarnaast dient het bestaande rioolstelsel (DWA en RWA) in beheer van de luchthaven in kaart gebracht te worden, geïnspecteerd te worden en op basis van de risico's onderhouden en hersteld te worden (cfr. Asset management opgelegd door de Vlaamse regering aan gemeentelijke rioolbeheerders). Lozingen op het gemeentelijk stelsel en gemeentelijke waterlopen en bufferbekkens dienen met volgende hydraulische gegevens bekend gemaakt te worden aan ontvangende waterloop- en rioolbeheerder:
- Ligging in Lambertcoördinaten
- diameter
- peil (TAW)
- helling
- ontwerpdebieten (ifv min. en max. scenario) op basis van een hydraulische modellering met weergave van de aansluitende verharde oppervlakte en/of vuilvracht (IE)

Bovendien dient de vergunninghouder één of meerdere personen aan te wijzen die in het bijzonder belast is met het toezicht op de naleving van het besluit en waarmee de gemeente, waterloop- en rioolbeheerder mee kan in overleg gaan.

Indien als gevolg van calamiteiten of bijzondere omstandigheden niet aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan of naar verwachting niet kan worden voldaan dient de vergunninghouder terstond maatregelen te nemen teneinde de nadelige beïnvloeding van het ontvangende oppervlaktewater, voor zover zijn niet konden worden voorkomen, zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken. De gemeente dient hiervan zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen 24u van op de hoogte te worden gesteld. Indien de gemeente dit gewenst acht, zal de vergunninghouder van het betreffende voorval een schriftelijk rapport opmaken met vermelding van de oorzaak, datum en tijd van aanvang en beëindiging van het voorval en de gevolgen ervan voor de kwaliteit van de afvalwaterstroom, alsmede van de voorgenomen maatregelen ter voorkoming van herhaling.

In de toekomst zijn een aantal optimalisatie-ingrepen gepland. Er wordt in kader van deze optimalisatie-ingrepen in totaal voorzien in 413.000 m² bijkomende verharding. Dit betreft 41,3 ha bijkomende verharding en niet 4,1 ha waarvan op verschillende plaatsen in het project-MER sprake is. 41,3 ha bijkomende verharding op 500 ha bestaande verharding betreft een uitbreiding met 8,2% of bijna 10%. Om bij de ruimtelijke planvorming het belang van water goed te borgen en te anticiperen op de klimaatverandering heeft het Vlaams Gewest het proces van de watertoets in het leven geroepen en verankerd in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening. Ook op provinciaal niveau is een hemelwater verordening van kracht.

Er is tegenstrijdigheid tussen het project-MER en de vergunningsaanvraag. In het project-MER wordt vermeld dat er voor de bijkomende verhardingen (optimalisaties) ten gepaste tijde een vergunning zal aangevraagd worden. In de vergunningsaanvraag Addendum C1 "Voorwerp van de aanvraag" wordt ten aanzien van de optimalisatie-ingrepen verwezen naar artikel 8.1 van het "vrijstellingenbesluit". Hiermee geeft men aan dat geen aparte

vergunning zal aangevraagd worden voor de bijkomende 41,3 ha aan verharding. Dit is onredelijk. Deze bijkomende verharding dient in dat geval in deze hervergunning volledig opgenomen en beoordeeld te worden in het kader van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening Hemelwater (GSVH) en de provinciale verordening Hemelwater. Elke bijkomende aan te leggen verharding dient te voldoen aan de GSV Hemelwater en de provinciale verordening Hemelwater. Dit dient gestaafd met een rekennota en uitvoeringsplannen voor de vereiste maatregelen.

De effecten van de bijkomende verhardingen op water zijn aanzienlijk. Bovendien wordt geen rekening gehouden met de klimatologische wijzigingen (toenemende regenintensiteiten). Het globale afwateringsysteem dient opnieuw gedimensioneerd te worden rekening houdend met zowel de wijzigende klimatologische omstandigheden (bij geen uitbreidingen van de verhardingen) als met de bijkomende extra verhardingen. De lozing van hemelwater op de ontvangende waterlopen moet begrensd worden i.f.v. de afvoercapaciteit van het gehele stroomgebied van de Barebeek, in uitbreiding van de sturing op peilpunten enkel op grondgebied Steenokkerzeel, dit om afwaartse overstromingen te voorkomen. De bijkomende buffereisen en/of infiltratie eisen moeten op eigen terrein kunnen worden voldaan.

Biodiversiteit
Het projectgebied ligt op ca. 760 m van het Habitatrichtlijngebied ‘Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem’ (BE2400010). In de nabije omgeving van het projectgebied ligt het VEN-gebied ‘Het Floordambos’ in het noorden ter hoogte van het Vogelzangwachtbekken. Op ruimere afstand bevinden zich VEN-gebieden ‘Het Hellebos-Snijsselsbos’ ten noordoosten en ‘Het Torfbroek-Silsombos-Kastanjebos’ ten oosten van het projectgebied. De mogelijke effecten ten aanzien van de Habitatrichtlijngebieden worden beschreven in de Passende beoordeling. De mogelijke effecten ten aanzien van deze VEN-gebieden worden beschreven in de Verscherpte Natuurtoets.

Fauna en Flora
In de ruimere omgeving van de luchthaven zijn er verschillende bos- en natuurgebieden aanwezig met ruimere faunaelementen. Ten oosten van de luchthaven is er een akkervogelgebied aanwezig (het “Groot Veld”). In dit gebied sluit de Vlaamse Landmaatschappij beheersovereenkomsten met boeren om de akkervogels te beschermen en waar mogelijk hun positie te verbeteren. Deze zone is meegenomen binnen het SBP akkervogels. Op de luchthaven is een Bird Control Unit actief. Binnen de contouren van de luchthaven wordt avifauna actief geweerd i.f.v. vliegveiligheid; om aanvaringen / incidenten tussen vogels en vliegtuigen te vermijden. Ook bepaalde zoogdieren zoals konijnen, hazen of vossen worden actief bestreden op de site van de luchthaven. Volgens de MAR van Steenokkerzeel zou er gif worden ingezet om prooidieren (vooral muizen) van roofvogels te vernietigen. Alternatieve technieken voor het bestrijden van ‘bird strikes’ dienen onderzocht en opgelegd te worden. Sinds 1 september 2009 is het Soortenbesluit van kracht. Het is een allesomvattend besluit dat de bescherming van zoogdieren, vogels, reptielen, amfibieën, ongewervelde dieren, planten, korstmossen en zwammen regelt. Bird Control Unit van de luchthaven beschikt over een afwijking op dit besluit. In het project-MER en de aanvraag dient toegevoegd te worden wat het resultaat is van de ontheffing(en) in de afgelopen jaren. Wat en hoeveel fauna wordt er gedood en wat het effect is daarvan. Dit is nodig om het SBP-akkervogels rondom de luchthaven te evalueren.

Verstoring
Globaal kan geconcludeerd worden dat er beperkt tot matige negatieve, verstorend effecten kunnen en zullen zijn ten gevolge van de (verderzetting van de) exploitatie van de luchthaven. De geluidscontouren in de omgeving reiken tot in gevoelige gebieden en kunnen daar een effect hebben op bepaalde gevoeligere soorten (overschrijding Lden 45 dB(A)). Het grootste deel van de beïnvloede zone situeert zich t.h.v. het open landbouwgebied ten oosten van de luchthaven, wat tevens akkervogelgebied is. Mogelijk

heeft het vliegtuiggeluid daar een beperkt effect op dichtheden van voorkomende akkervogelsoorten. Het effect van het geluid en de visuele verstoring worden als beperkt negatief tot negatief beoordeeld gezien de omvang van de zone die beïnvloed wordt. Een onderzoek naar mogelijke milderende maatregelen is volgens het project-MER 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. De eerder in deel geluid aangehaalde exploitatiebeperkingen dienen opgelegd te worden.

Waterkwaliteit – verontreiniging
De waterkwaliteit in het gebied ten noorden van de luchthaven (zones Lei- en Barebeek met aangrenzende moerasbossen Floordam, Snijsels- en Hellebos) is ondermaats in bepaalde zone. De globale beoordeling van de ecologische toestand/ecologisch potentieel voor de Barebeek wordt als matig weergegeven. De chemische toestand wordt als niet goed beoordeeld. De milieukwaliteitsnorm voor stikstof en fosfor wordt er niet gehaald. De structuurkwaliteit van deze waterlopen is eveneens slecht, ook binnen SBZ. De lozing is mee bepalend voor de waterkwaliteit in de Barebeek. In de Molenbeek / Barebeek komt een populatie bittervoorn voor. Deze vissoort is gevoelig voor verontreiniging. Het behoud van de populatie is het actuele doel voor het habitatrichtlijngebied, maar met ook een kwaliteitsdoelstelling nl. een kwaliteitsverbetering van het leefgebied. Een goede waterkwaliteit is daar belangrijk. Eén van de prioriteiten binnen de instandhoudingsdoelstellingen is daarnaast het verbeteren van de oppervlaktewaterkwaliteit. In het kader van voorliggend project zijn bijgevolg maatregelen aan de orde om te vermijden dat er interferentie is met de instandhoudingsdoelstellingen, nl. het verbeteren van de waterkwaliteit algemeen en specifiek voor bittervoorn. Hier zijn acties aangekoppeld die reeds in uitvoering zijn en zijn er ook acties die gepland zijn. Het verder uitvoeren van deze acties in de exploitatie is noodzakelijk om de impact te beperken. De geplande acties dienen opgenomen te worden in de bijzondere voorwaarden.

Globaal zijn er verbetermogelijkheden in 2 grote lijnen:
- Enerzijds ingrijpen op de afstroming van hemelwater en de gevolgen hiervan:
  - Afkoppeling van hemelwaterstromen
  - Verhoging van de infiltratiemogelijkheden
  - Bronmaatregelen i.k.v kwaliteit van dit hemelwater
- Anderzijds ingrijpen op lozing van afvalwater, vnl. op de kwaliteitsaspecten

Beide lijnen hebben een invloed op de belasting van het omliggende oppervlaktewater.

Stikstofdepositie
In het project-MER wordt de aanpak beoordeling stikstofdepositie uitgesplitst in een verduidelijking van de stikstofuitstoot in relatie tot de ontwerp-PAS en het voorstel van decreet over de PAS dd. 27/07/2023 enerzijds en de stikstofuitstoot in relatie tot een ongewijzigd beleid voor 2030 (BAU203024) anderzijds. Op 14 november 2023 bereikte de Vlaamse Regering samen met de meerderheidsfracties van het Vlaams Parlement een akkoord over de terugdringing van de stikstofuitstoot in Vlaanderen, in reactie op het eerdere advies van de Raad van State. Het voorstel van decreet over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) van 27 juli 2023 zal aangepast worden. Het project-MER dient aangepast te worden aan de recente wijzigingen.

De emissies veroorzaakt door de exploitatie van 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 5% à 9% 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. Dit is zowel het geval voor de bestaande situatie als voor het toekomstscenario.

In het toekomstscenario PAS-G8 uit het PAS - programma zijn er verschillende extra maatregelen (niet gerelateerd aan luchtvaart) opgenomen naar verdere afbouw van de stikstofuitstoot. Dit toekomstscenario PAS-G8 houdt ook rekening met de uitstoot van de luchtvaartsector, waarin een mogelijke groei van de luchtvaartsector meegerekend is. Het PAS houdt rekening met emissiereducties van het Luchtbeleidsplan 2030 en met bijkomende reductiemaatregelen. Hierin wordt binnen de geplande reducties nog steeds rekening gehouden met een aandeel stikstofuitstoot voor de luchtvaartsector. De achtergrondconcentraties zullen bijgevolg verder dalen door de voorziene maatregelen in het beleidskader PAS, waardoor – cfr. de doelstelling van de PAS – er een duidelijke afname is van de mate waarin de habitats (over)belast worden. Dit zorgt ervoor dat er, ondanks de uitstoot van de luchtvaartsector, een verdere daling verwacht wordt van de achtergrondconcentraties en de mate van overschrijding van de KDW's zal dalen (of er geen overschrijding meer zal zijn). De dalende trend van de stikstofemissies / deposities die ingezet is en vooropgesteld wordt door het PAS kader zal niet gehypothekeerd worden door voorliggend project. Vanuit de Passende beoordeling wordt geconcludeerd dat er bijgevolg geen betekenisvol effect wordt verwacht.

Er worden geen extra milderende maatregelen voorgesteld en weerhouden, enkel herneming van de maatregelen in de discipline lucht. Het resultaat / effect van deze maatregelen is echter (zeer) beperkt (1049,98 ton vs. 1077,63 ton NO_X), dit wordt ook zo vermeld in het project-MER. Ondanks er een aparte enveloppe voor stikstofuitstoot werd toegekend aan de luchthavensector, is het niet zo dat dit een vrijgeleide mag zijn voor het uitblijven van maatregelen om de negatieve effecten voldoende te beheersen. BAC rekent met reductie bereikt in andere sectoren en profiteert hiervan, terwijl ze verder inzetten op groei. Het afwentelen van verantwoordelijkheid op andere actoren is onaanvaardbaar. Het is belangrijk om maatregelen te nemen die de stikstofuitstoot en –depositie beperken. Dat bewijst ook het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen die in december 2022 de omgevingsvergunning voor het project Broeklin vernietigde omwille van de impact van het project op habitatrichtlijngebied 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem' (BE2400010).
Daarnaast spreekt een arrest van het Europees Hof inzake stikstof van november 2018 zeer duidelijke taal in dit verband (uittreksel vonnis C-293/17). Artikel 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".

In het project-MER worden een aantal voorbeelden van maatregelen opgesomd die stikstofeffecten kunnen reduceren / tegenhouden:
- Aanleggen / versterken van bosrandschermen: het verbeteren van de kwaliteit van de bosrand via mantel/zoombeheer en eventueel uitbreidingbosrand om stikstof af te vangen. Dit zou voornamelijk moeten gebeuren in de zuidwestelijke bosrand van de omliggende bosgebieden. Dit zijn de zones waar de stikstofemissies komt 'aanwaaien' en waar je het makkelijkst effect kan hebben.

Het voorstel om bosranden op die wijze te versterken en te verbreden wordt niet gevolgd door de plaatselijke afdelingen van Natuurpunt (De Groene Vallei) en wordt gesteund door de gemeente Steenokkerzeel. In onze regio is natuur en open ruimte erg belangrijk. De open ruimte aan de natuurgebieden zijn meestal landbouwgronden. Er is nood aan meer natuur, maar de plaatselijke Natuurpuntafdeling is 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. Ook voor Steenokkerzeel zijn de landbouwgronden in de omgeving van natuur een garantie voor het behoud van het landelijk karakter van de gemeente. De plaatselijke natuurafdelingen zijn ook niet van plan om gronden aan te kopen in Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG).

- Waken over de geslotenheid van het kroondak van de bossen (randeffecten vermijden, stikstof wordt aan randen gevangen).
- Ruwheid van bosrand/ bosbiotoop : inzetten op verspreiding van boslianen (bvb. klimop) om stikstof af te vangen.
- Kansen voor mycorrhiza – gezond bossysteem opvolgen – eventueel bekalken om verzuring tegen te gaan.
- Beheer/maaiwerkzaamheden met afvoer initiëren of versterken.

In het project-MER wordt aanbevolen om in overleg te treden met de beheerders van de bos- en natuurgebieden in de omgeving van de luchthaven (waaronder ook Agentschap voor Natuur en Bos) om stikstofreducerende of stikstofeffecten reducerende maatregelen te nemen vnl. gefocust op de globaal ZW gerichte bosrandzones. Deze kunnen ook plaatsvinden buiten SBZ om invloeden in SBZ te reduceren.

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
Het effect op de landschapsstructuur is verwaarloosbaar, gezien de omgeving nagenoeg volledig bezet is door elementen van menselijke oorsprong en een grootschalige (transport)infrastructuur. Ook het effect ten aanzien van de beschermde erfgoedwaarden, archeologie en landschapsbeeld zijn verwaarloosbaar. Er worden geen milderende maatregelen geformuleerd. Er wordt aanbevolen om de geluidsafschermende objecten aan de randen van het projectgebied zoveel als mogelijk te laten beplanten/begroeien. Hierbij is het belangrijk dat de geluidsafschermende objecten in de eerste plaats voldoende geluidswerend zijn.

Mens-ruimtelijke aspecten
Globaal gezien wordt het effect van de luchthaven ten aanzien van de ruimtebeleving negatief beoordeeld (-2). Er zijn verschillende lichtbronnen aanwezig in het projectgebied. Omwille van het veilig functioneren van de luchthaven dient voldaan te worden aan minimale vereisten (vastgelegd in bestaande regelgeving). Er kan echter gesteld worden dat de omgeving van het projectgebied ook reeds fel verlicht is, waardoor dit beperkt negatief beoordeeld wordt (-1). De gemeente gaat niet akkoord met het feit dat het effect van de optimalisatie-ingrepen neutraal wordt beoordeeld in het project-MER, aangezien de aanzienlijke bijkomende verhardingen. Er kan gesteld worden dat de luchthaven een soort van eiland is in het landschap, verspreid over verschillende gemeenten met een internationale uitstraling. Iedere ontwikkeling moet dan ook binnen deze terreinen voorzien blijven, in tegenstelling tot eerdere uitbreidingsplannen van start- en landingsbanen.

Mens-gezondheid
Geluid
Met betrekking tot de exploitatie wordt er in het kader van het zorgsysteem een klachtenregister bijgehouden. Het jaarverslag van de Ombudsdienst van 2019 maakt melding van 41.575 ontvankelijk verklaarde klachten, afkomstig van 1481 individuele aanvragers. Klachten hebben vrijwel uitsluitend betrekking op vliegtuiggeluid.

Mogelijke gezondheidseffecten ten gevolge van geluid vliegverkeer zijn hartziekten, effecten op pasgeborenen, cognitieve beperkingen, effecten op het gehoor (tinnitus), stofwisselingseffecten, welzijn en hinder alsook slaapverstoring. Op basis van onderzoek schuift de WHO twee grenswaarden naar voor als gezondheidskundige advieswaarden (GAW): enerzijds de Lden 45 dB(A) en anderzijds de Lnight 40 dB(A), overeenkomend met ca. 10% ernstig gehinderden en slaapverstoorden volgens de dosis-effect-relaties van de WHO.

In 2019 worden t.g.v. vliegverkeer 1,17 miljoen inwoners blootgesteld aan Lden-waarden boven de GAW van 45 dB(A), en 697.000 inwoners aan een Lnight boven de GAW van 40 dB(A). Het overeenkomstig aantal ernstig gehinderden volgens de dosis-effect-formule van de WHO bedraagt ca. 208.000, en het aantal ernstig slaapverstoorden ca. 99.000. Het percentage ernstig gehinderden bedraagt 31,7 % voor de gemeente Steenokkerzeel. Het percentage aantal ernstig slaapverstoorden bedraagt 19,6 % voor de gemeente Steenokkerzeel.
De blootstelling aan waarden boven de GAW's, evenals het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden, ligt in 2032 wel lager dan in 2019, ook rekening houdend met de verwachte bevolkingstoename (ca. 196.000 ernstig gehinderden en ca. 89.000 ernstig slaapverstoorden).

Ook de frequentie van de blootstelling aan geluidspieken van vliegtuigen ligt boven de indicatieve grenswaarden (overdag 5x >70 en 50x >60 dB, avond en nacht 1x >70 en 10x >60 dB) in een gebied met meerdere honderdduizenden inwoners. Voor het aantal inwoners binnen de frequentiecontouren van 60 dB is er een aanzienlijke afname tussen 2019 en 2032 in elk van de dagdelen; t.a.v. 70 dB is er een beperkte afname tijdens de dag-periode maar een beperkte toename tijdens de nachtperiode en vooral de avondperiode (weliswaar vooral in de minst kritische uren van deze dagdelen).

De gezondheidseffecten zijn quasi volledig gekoppeld aan het vliegverkeer. De impact van het wegverkeersgeluid is beperkt, behalve die van het verkeer op de directe toegangswegen tot de luchthaven (in het bijzonder de A201) op de aanpalende woonkern Zaventem. Significante effecten van het grondgeluid kunnen tot aan de bewoning van Steenokkerzeel en Zaventem reiken, maar zijn verwaarloosbaar t.o.v. die van het luchtgeluid.

Er dienen milderende maatregelen gezocht te worden voor de gezondheidseffecten van het luchtgeluid van vliegverkeer. In de discipline geluid worden een aantal milderende maatregelen onderzocht en opgelegd die kunnen bijdragen aan het verminderen van de gezondheidseffecten van het project. Het ontwerp-MER onderzoekt specifiek voor de discipline gezondheid geen nieuwe/bijkomende milderende maatregelen. Echter het opleggen van exploitatiebeperkingen zoals ook eerder beschreven in het deel geluid heeft een grote impact op de gezondheidseffecten. Volgens de bevindingen van de impactanalyse van vliegbeperkingen voor Brussels Airport uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven lijkt op korte termijn een nachtverbod interessant omdat deze onmiddellijk een effect heeft en het effect op de gezondheid het grootst is.

Er dient een volksgezondheidskundig onderzoek uitgevoerd te worden. Gegevens over Vervroegde sterfte/Voortijdige sterfgevallen (premature deaths), Verloren levensjaren (YLL) en DALY's (Disability Adjusted Life Years) geven genuanceerde cijfers over sterfte, ziekte en/of verminderde levenskwaliteit en maken het mogelijk te beoordelen welke negatieve effecten als te voorkomen kunnen beschouwd worden als hun oorzaak kan worden geëlimineerd.

Chemische stressoren
NO_2 heeft nadelige gezondheidseffecten door inwerking op het longsysteem. Deze effecten zijn een verminderde longfunctie en symptomatische reacties (hoesten, fluimen,..), verhoogd voorkomen van een acute kortademigheid en symptomen van beschadigd longweefsel (longemfyseem), en een verhoogde gevoeligheid voor infecties. Fijn stof geeft aanleiding tot gezondheidseffecten na inhalatie, zowel op korte als op lange termijn.

Wat betreft de chemische stressoren is de achtergrondconcentratie voor een aantal polluenten aanzienlijk. De GAW voor NO_2 en $PM_{2,5}$ wordt in 2019 t.h.v. het grootste deel van de bevolking van het modelgebied van het luchtmodel overschreden. Voor ca. 750.000 inwoners is er een significant negatief effect van NO_2. Dankzij de verschoning van het

wagenpark en de afname van de achtergrondconcentraties NO_2 en $PM_{2,5}$ daalt dit percentage tot minder dan 10% in 2030. De negatieve effecten worden gecompenseerd door maatregelen uitgevoerd door anderen. De negatieve effecten van het project zijn grotendeels gekoppeld aan de emissies van het vliegverkeer.

Er dienen milderende maatregelen gezocht te worden voor de gezondheidseffecten van de NO_2-emissies. In de discipline lucht worden een aantal milderende maatregelen onderzocht en opgelegd die kunnen bijdragen aan het verminderen van de gezondheidseffecten van het project. Het ontwerp-MER onderzoekt specifiek voor de discipline gezondheid geen nieuwe/bijkomende milderende maatregelen. Echter het opleggen van exploitatiebeperkingen zoals ook eerder beschreven in het deel geluid heeft een grote impact op de gezondheidseffecten.

Biologische stressoren
Op een luchthaven waar vliegtuigen uit heel de wereld aankomen, bestaat steeds een risico op het bewust of onbewust importeren van exotische planten of dieren die een gezondheidsrisico met zich meebrengen (b.v. malariamuggen). Saniport is op de luchthaven verantwoordelijk voor de controle van goederen met gezondheidsrisico's. Ervan uitgaand dat de geldende protocols gevolgd worden, zijn op de luchthaven geen significante gezondheidsrisico's door biologische stressoren te verwachten.

<u>Klimaat</u>
Steenokkerzeel ondertekende het Burgemeestersconvenant en engageert zich daarmee voor 2 doelen:
- Reductie van de CO2-uitstoot op het grondgebied met 40% tegen 2030 t.o.v. 2011 (mitigatie)
- Aanpassen van de leefomgeving aan de 3 klimaateffecten (hitte, droogte, wateroverlast) (adaptatie)

De maatregelen die nodig zijn om deze doelen te halen werden vastgelegd in een klimaatactieplan. Steenokkerzeel dient, omwille van de specifieke ligging nabij Brussel en de nationale luchthaven, verhoudingsgewijs grotere inspanningen te leveren dan andere gelijkaardige gemeenten om de doelstelling van -40% te halen. Uit het project-MER blijkt dat de CO_2-emissies gerelateerd aan de exploitatie van de luchthaven in 2032 dalen met 4,4%, rekening houdend met de weerhouden milderende maatregelen en een bijmenging van min. 6% SAF. Deze daling is te beperkt. Extra inspanningen moeten geleverd worden. Exploitatiebeperkingen zoals aangehaald in de discipline geluid hebben een significant effect op CO_2-uitstoot.

Mobiliteit (39%), huishoudens (35%) en tertiaire sector (21%) zijn de belangrijkste uitstootsectoren, waar de gemeente inspanningen moet leveren. De luchthavenactiviteiten hebben een grote impact op de sector mobiliteit en de tertiaire sector. Het is belangrijk dat BAC inzet op modal shift maar ook maatregelen neemt om verkeersbewegingen terug te dringen. Voor de tertiaire sector is een maximale inpassing van hernieuwbare en duurzame energietechnieken onontbeerlijk.

BAC heeft momenteel een visie en strategie om tot een 'Net Zero Carbon' (NZC) te komen tegen 2030 voor de eigen activiteiten. In de huidige exploitatie heeft Brussels Airport Company al meerdere acties genomen om de uitstoot in te perken. Men dient hier op blijven in te zetten en de inspanningen te versnellen met het oog op 2030.

Naast klimaatmitigatie is ook klimaatadaptatie belangrijk. De opwarming van het klimaat heeft tot gevolg dat extreme weersfenomenen zoals extreme hitte, droogte, wateroverlast en hevige stormen zich vaker (en intenser) zullen voordoen en dat ondervinden we reeds vandaag de dag. In het project-MER werden de effecten van hitte, droogte en wateroverlast enkel op het project zelf onderzocht. Uit de risico- en kwetsbaarheidsanalyse van het klimaatactieplan van de gemeente Steenokkerzeel blijkt dat het project (oa door het hoge

aandeel bijkomende verharding) echter bijdraagt tot hitte, droogte en wateroverlast in de omliggende woonkernen van Steenokkerzeel.

De luchthaven bepaalt in Steenokkerzeel ruim 24% van het volledige landgebruik en is verantwoordelijk voor bijna de helft van alle verharding (49%) op het grondgebied van Steenokkerzeel. Door het hoge aandeel verharding zijn de woonkernen van Steenokkerzeel, maar ook het luchthavengebied en de bedrijventerreinen errond, zeer gevoelig voor hittestress. In Steenokkerzeel wordt tegen 2050 het volledige grondgebied getroffen, en op veel plaatsen tot 3x de drempelwaarde. De sterkste hittestress kan ervaren worden op de luchthaven, in Melsbroek, Perk en op de bedrijventerreinen. Dit is in tegenstelling tot het project-MER dat aangeeft dat bij voortzetting van de exploitatie geen wijziging wordt verwacht.

Er zullen een aantal optimalisatie-ingrepen uitgevoerd worden. Er wordt in kader van deze optimalisatie-ingrepen in totaal voorzien in 413.000 m² bijkomende verharding. Dit betreft 41,3 ha bijkomende verharding en niet 4,1 ha waarvan op verschillende plaatsen in het project-MER sprake is. 41,3 ha bijkomende verharding op 500 ha bestaande verharding betreft een uitbreiding met 8,2% of bijna 10%. De gemeente Steenokkerzeel dient in kader van klimaatadaptatie grote inspanningen te leveren om het openbaar domein herin te richten, door te ontharden en meer ruimte te creëren voor buffering en infiltratie van hemelwater. De gemeente zal diezelfde reflex moeten stimuleren (en handhaven) bij haar inwoners. Deze inspanningen zijn vruchteloos indien de luchthaven binnen haar domein niet dezelfde inspanning doet. Het belang van ontharden is pas de jongste jaren duidelijk geworden door de dalende grondwatertafel, toenemende droogte, intensere neerslag, en het stijgende hitte-eilandeffect. In de afgelopen decennia werd er veel ondoordacht verhard, ook op luchthavendomein kan men de oefening doen om dergelijke overbodige verharding te verwijderen. Bijkomende verharding moet elders binnen het luchthaventerrein gecompenseerd worden.

In het hemelwater- en droogteplan, dat de gemeente opmaakt i.s.m. Fluvius en Hydroscan, is de visie voor de terreinen van BAC om de huidige afwateringstoestand en lozingsdebieten naar het buitengebied te behouden en idealiter te verminderen. In geval van bijkomende verharding zal er (compenserende) buffering en infiltratie op eigen terrein voorzien moeten worden.

<u>Algemene beoordeling milieuaspecten</u>
Globaal kan gesteld worden dat de risico’s voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur en op de mens buiten de inrichting veroorzaakt door de gevraagde exploitatie bij naleving van de opgelegde exploitatievoorwaarden niet tot een aanvaardbaar niveau beperkt kunnen worden.

VERGUNNINGSTERMIJN
Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan. De aanvraagt valt niet onder de gevallen opgenomen in artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet waarvoor een afwijking mogelijk is. De vergunning zal voor onbepaalde duur gelden.

De exploitatie van de luchthaven heeft een aanzienlijke impact op verschillende milieudisciplines, zoals ook blijkt uit de milieutechnische beoordeling van het dossier. Gezien deze aanzienlijke impact, vindt de gemeente het onverantwoord om een eeuwigdurende vergunning te verlenen. Bovendien wordt in het project-MER aangehaald dat nog verschillende studies / onderzoeken lopende of gepland zijn. Daarnaast zijn er ook nog een aantal plannen in opmaak bv. Sustainable Airport Mobility Plan. Men wenst een tijdelijke vergunning zodat alle studies en plannen vervolledigd kunnen worden en deze mee

opgenomen kunnen worden bij de beoordeling. In de toekomst is het plausibel dat er strengere beleidskaders komen. Die vigerende beleidskaders zullen doorvertaald moeten worden in de omgevingsvergunning. Daarnaast is het ook moeilijk om de toekomstige organisatie van het luchtverkeer te bepalen.

Bovendien betreft de aanvraag een voortzetting van de huidige activiteiten zonder ingrijpende wijzigingen aan de start- en landingsbanen, maar wordt er voorzien in het verder organisch meegroeien met de markt. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de evolutie de komende jaren (2032). Hiervoor is een toekomstscenario opgesteld als maximale invulling van de bestaande infrastructuur met de vandaag gangbare technieken en technologieën: 32 miljoen passagiers en 1 miljoen ton gevlogen vracht. Op basis van de huidige verwachtingen voor de volgende jaren worden deze aantallen (passagiers en vracht) mogelijks behaald in 2032. Men geeft zelf aan dat verschillende factoren/gebeurtenissen echter het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht sterk kunnen beïnvloeden, waardoor van het jaartal 2032 kan afgeweken worden. Bovendien werd het toekomstscenario in het project-MER ten gevolge van voortschrijdend inzicht (nieuwe gegevens inzake vlootvernieuwing en markprognoses van maart 2023) aangepast t.o.v. het toekomstscenario opgenomen in het ontwerp-MER. Het eerder beschreven verwachte toekomstbeeld werd opgemaakt einde 2021/begin 2022 op basis van de op dat moment gekende vooruitzichten (informatie van november 2021). Op korte termijn werd het toekomstscenario aangepast omwille van voortschrijdend inzicht. Gezien men uitgaat van verwachtingen en gekende vooruitzichten op het moment, die in de toekomst zullen veranderen, is het geen goed idee om een vergunning te geven van onbepaalde duur. Aangezien het toekomstscenario bepaald werd tot 2032 en dit reeds op korte termijn veranderd is omwille van voortschrijdend inzicht, kan BAC een vergunning aanvragen voor beperkte duur.

De gemeente eist dat de omgevingsvergunning beperkt wordt in tijd voor een periode van 20 jaar met na 10 jaar een tussentijdse periodieke evaluatie en bijsturingsmoment. Dit kan niet opgelegd worden in de bijzondere voorwaarden waardoor de gemeente een ongunstig advies verleend.

ALGEMENE CONCLUSIE VOOR DE AANVRAAG
De aanvraag wordt ongunstig geadviseerd.

Besluit:

De gemeenteraad neemt kennis van het advies van het college van burgemeester en schepenen van 22/01/2024 inzake de omgevingsvergunningaanvraag voor de hernieuwing van de exploitatie van de huidige start- en landingsbanen van Brussels Airport Company gelegen op het grondgebied van de gemeenten Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem, namens nv Brussels Airport Company.

openbare ruimte
patrimonium

3 Desaffectatie van een deel van het perceel 303 L, 1e afdeling, sectie E, een restperceel t.h.v. Dijkstraat-Hazeweg

Aanleiding:
Het gemeenteraadsbesluit van 14 december 2023 houdende de goedkeuring om een deel van het perceel 303 L, 1e afdeling, sectie E, een restperceel t.h.v. Dijkstraat-Hazeweg samen te verkavelen.
Feiten, context en argumentatie:

In eerste instantie vroeg deze inwoner om het stuk perceel van ons aan te kopen zodat ze hierna kon verkavelen en verkopen (zie brief 1 in bijlage). Hiervoor heeft het college tijdens de zitting van 27 maart 2023 zijn principieel akkoord gegeven.
Ze wenst nu echter het perceel eerst samen te verkavelen en daarna samen te verkopen.
De e-mail van de eigenaar van een aangrenzend perceel (300G en 302R) met de vraag of ze een deel van perceel 303L samen kunnen verkavelen met de gemeente (zie brief in bijlage).
Perceel 303L is door middel van akte kosteloos overgedragen aan de gemeente Steenokkerzeel op 13 maart 2017. Het gaat hier meer bepaald over de wegenis van de nieuwe Matexi wijk in Steenokkerzeel.
Mevrouw wenst een stuk van de grond te verkavelen samen met de gemeente (zie plan bijlage) zodat haar stuk tuin aan een weg grenst. Hierna wil ze op het perceel als verkaveling verkopen.
Volgens het advies van ruimtelijke ordening mag er op de grond gebouwd worden (zie plan landmeter in bijlage). Er kan met zekerheid maar 1 woning op gebouwd worden.
Mevrouw vraagt nu eerst principiële goedkeuring om samen met de gemeente een verkavelingsaanvraag in te dienen.
Bijkomende vragen indien de gemeente akkoord is:
- Gaat de gemeente volmacht geven om de verkavelingsaanvraag van het deel van hun perceel aan te vragen?
- Hoe zullen de kosten van de landmeter verdeeld worden? (verkavelingsaanvraag, opstellen PV en Precad - kosten geschat op €5000 inclusief BTW).
- Als de vergunning er dan is, hoe wordt de verkoop geregeld? De gemeente heeft een schatting nodig voor hun deel.

Advies patrimonium
Deze vorm van samen verkavelen werd ooit toegepast in het Zonnebos als oplossing voor een lang aanslepend dossier waarbij geen overeenkomst gevonden werd tussen verschillende eigenaren.
Het stuk perceel van de gemeente is van groot belang voor mevrouw om ontsluiting te hebben naar de openbare weg.
Gezien de gemeente geen vragende partij is, worden de kosten procentueel verdeeld volgens grootte van het perceel.
De buren aanschrijven om eventueel ook een deel aan te kopen van het restperceeltje en samen met een eigen stuk tuin eveneens te verkavelen.

Het principieel akkoord van het college van burgemeester en schepenen op 6 november 2023:
1. Het college van burgemeester en schepenen gaat principieel akkoord om een deel van het stuk grond (restperceel Dijkstraat-Hazeweg) gelegen 1e afdeling sectie E nummer 303L samen te verkavelen om vervolgens te verkopen.
2. Het college van burgemeester en schepenen beslist om de andere aangelanden te informeren omtrent dit verkavelingsdossier, zodat zij eventueel ook kunnen instappen.
3. Het college van burgemeester en schepenen legt deze beslissing voor definitieve goedkeuring voor aan de gemeenteraad.

Het gemeenteraadsbesluit van 14 december 2023 houdende:
1. De gemeenteraad gaat akkoord om een deel van het stuk grond (restperceel Dijkstraat-Hazeweg) gelegen 1e afdeling sectie E nummer 303L samen te verkavelen om vervolgens te verkopen.
2. De gemeenteraad beslist om de andere aangelanden te informeren omtrent dit verkavelingsdossier, zodat zij eventueel ook kunnen instappen.

Het opmetingsplan opgemaakt door landmeter-expert Patrick Peeters, LAN 04 0081, adres Hondenbergstraat 30, 1800 Vilvoorde op 5 januari 2024.
Na desaffectatie kan het perceel door de gemeente samen met mevrouw Van Halle haar

perceel verkaveld en verkocht worden.
Juridische overwegingen:
Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikel 56, betreffende de bevoegdheden van het college van burgemeester en schepenen.
Het gemeenteraadsbesluit van 28 maart 2019, houdende bepaling van het begrip “dagelijks bestuur” in overeenstemming met artikel 41 van het Decreet Lokaal Bestuur.
Het Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019.
Tussenkomsten:
Raadslid Alen Cilic vraagt of die grond vrij is van enige last ten voordele van Matexi, de verkavelaar.
Raadslid Karel Servranckx voegt toe dat verkavelaars vaak een strook grond behouden.
De burgemeester Kurt Ryon antwoordt dat dit perceel volledig in eigendom overgedragen werd aan de gemeente , maar we kijken dit voor alle zekerheid nog eens na.

Besluit:
Met 19 stemmen voor (Bruno Peeters, Kurt Ryon, Wim Mombaerts, Jelle Mombaerts, Geert Laureys, Hannelore Velaerts, Marleen Ral, Karel Servranckx, Clémence Maes, Jan Van hoof, Rudy Peeters, Gilbert Jaspers, Liesbeth Degrève, Sandra Ceuleers, Werner Vanderborght, Alen Cilic, Yvette Van Daele, Arlette Verboomen, Christiana Willekens), 2 onthoudingen (Ann Goovaerts, Griet Deroover)

1. De gemeenteraad neemt kennis van de vraag m.b.t. de desaffectatie van een lot 1 met een oppervlakte van 1a 79ca uit het openbaar domein, gelegen te Hazenweg.
2. De gemeenteraad neemt kennis van het opmetingsplan opgemaakt door landmeter-expert Patrick Peeters, LAN 04 0081, adres Hondenbergstraat 30, 1800 Vilvoorde op 5 januari 2024.
3. De gemeenteraad gaat akkoord met het opmetingsplan en de vraag tot desaffectatie van Lot 1 uit het openbaar domein.

4 Goedkeuring overeenkomst Den Achtergael

Aanleiding:
De e-mail van Vlabinvest met de overeenkomst voor het project aan Den Achtergael / Lijsterlaan en de vraag tot goedkeuring van de gemeenteraad.
Feiten, context en argumentatie:
De gemeente Steenokkerzeel ontving van Vlabinvest (Sarah Claeys) een voorstel van schikking aangaande het project Lijsterlaan/Den Achtergael.
Het voorstel is als volgt:

> "Ik kom terug op onze besprekingen die zijn opgestart voor de zomer met de bedoeling een oplossing te vinden voor de projectzone Lijsterlaan, vandaag in eigendom van Woontrots die echter niet langer actief zal zijn als woonmaatschappij in de gemeente en waarover onenigheid is inzake de herbestemming die momenteel via een RUP in voorbereiding is.
> Na overweging van alle elementen van het dossier stelt Vlabinvest voor om een bod uit te brengen aan Woontrots van 2.050.000 euro voor alle percelen in hun eigendom aan de Lijsterlaan, indien een overeenkomst wordt gesloten tussen de gemeente, Vlabinvest en Woontrots waarbij volgende afspraken worden gemaakt:
> - Vlabinvest koopt alle percelen die in eigendom zijn van Woontrots over eens het RUP definitief is vastgesteld teneinde hierop een betaalbaar woonproject te realiseren
> - De gemeente betaalt aan Vlabinvest ten laatste 1 maand na de aankoop 1.100.000 euro voor de percelen Afdeling 2, sectie C, nrs. 134/A, 137, 139/A, 138/A en een forfaitair bedrag van 150.000 euro voor de weggevallen subsidies voor de wegenis.
> - Vlabinvest behoudt de percelen Afdeling 2, sectie C, nrs. 133/C in het gebied ‘projectzone’ om hierop 18 BSO woningen op te richten

- Ten laatste op 31 mei 2024 wordt een LWO ingericht waarop de beleidstoets van deze woningen gebeurt.
- EZH dient geen aanvraag planschade in
- De principes van de collegebeslissing dd 15/5/2023 maken deel uit van de afspraken (18 BSO woningen, geen ondergronds parkeren, parkeernorm)
Indien het CBS akkoord gaat met deze principes, zal Vlabinvest een gezamenlijk voorstel formuleren aan Woontrots en aan haar eigen raad van bestuur, op de zitting van 12 december, om hierover een driepartijenovereenkomst op te maken."

Het collegebesluit van 20 november 2023 houdende:
- Het college van Burgemeester en Schepenen verklaart zich principieel akkoord met het voorstel van Vlabinvest.
- Het college van Burgemeester en Schepenen geeft opdracht aan de dienst om hun principieel akkoord over te maken aan Vlabinvest (Sarah Claeys) en intern de nodige verdere stappen te nemen om het dossier in orde te brengen om tenslotte ter goedkeuring voor te leggen aan de gemeenteraad.

In het kader van het Vlabinvest project aan de Lijsterlaan, werd ons ook gevraagd om zo spoedig mogelijk ook een schattingsverslag te maken van het toekomstige project aan de Lijsterlaan. Het gaat dan meer specifiek over het gedeelte in parkgebied en de publieke parking die er zou komen.
Het gaat over de percelen gekend ten kadaster afdeling 3, sectie C en nummers: 138A, 139A, 134A, 137 en 133C.
Voor de opmaak van het schattingsverslag werd er een opdeling gemaakt tussen "ten westen van de Lijsterlaan" en "ten oosten van de Lijsterlaan".

Met ten westen van de Lijsterlaan wordt het volgende bedoeld:
Steenokkerzeel Afdeling 3 sectie C nrs. 138/A, 139/A, 134 A en 137
Totale oppervlakte : 2ha11a31ca
Met ten oosten van de Lijsterlaan wordt het volgende bedoeld:
Steenokkerzeel Afdeling 3 sectie C nr. 133/c
oppervlakte : 69a50ca

Er werd een landmeter aangesteld voor het schatten van de venale verkoopwaarde. In bijlage ter kennisgeving het schattingsverslag opgemaakt door landmeter-expert Stephan Verstraeten, LAN 04 0966, optredend voor Immo Verstraeten, adres Haachtsesteenweg 135, 1910 Kampenhout op 29 september 2023.

Ten westen van de Lijsterlaan wordt de venale verkoopwaarde geschat op € 2 535 000.
Ten oosten van de Lijsterlaan wordt de venale verkoopwaarde geschat op € 1 040 000.

Er is een groot verschil tussen het schattingsverslag van 2020 en het schattingsverslag van 2023.
Hierdoor werd gevraagd aan Jos Boogmans, de landmeter die in 2020 het schattingsverslag opgesteld heeft, de percelen te herschatten.
Het schattingsverslag opgemaakt door landmeter-expert Jos Boogmans, LAN 04 02436, optredend voor Studie- en Landmeterskantoor Boogmans B.V.B.A., adres Jan Hammeneckerstraat 80/1, 1861 Meise (Wolvertem) op 15 november 2023.
De prijzen zijn herschat op basis van parkgebied:

Steenokkerzeel Afdeling 3 sectie C nr. 133/c
oppervlakte : 69a50ca
Wordt geschat op €1 876 500
Steenokkerzeel Afdeling 3 sectie C nrs. 138/A, 139/A, 134 A en 137
Totale oppervlakte : 2ha11a31ca
Wordt geschat op €209 510

Het collegebesluit van 4 december 2023 houdende de kennisname van het schattingsverslag op basis van de toekomstige bestemming parkgebied.
Het gemeenteraadsbesluit van 25 januari 2024 houdende de definitieve vaststelling van het aangepaste ontwerp-RUP 12 Melsbroek.
- De documenten van het RUP zijn raadpleegbaar via https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/fcb019d0-f788-4b61-a8f4-6e3387259ccf.

- Vanaf 7 februari 2024 geldt een periode van 45 dagen voor schorsing door de Vlaanderen of de provincie. Gezien de adviezen tijdens het openbaar onderzoek verwachten we dit niet.
- Vanaf 23 maart 2024 kan de beslissing dan in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd worden en 14 dagen na de publicatie wordt het RUP van kracht.
- Vanaf de publicatie in het BS geldt er ook een periode van 60 dagen om een vernietiging te verzoeken van het RUP bij de Raad van State.

De e-mail van Vlabinvest met de overeenkomst en de vraag om deze te laten goedkeuren door het college en de gemeenteraad.
Het collegebesluit van 12 februari 2024 houdende:
1. Het college van burgemeester en schepenen gaat principieel akkoord met de ontwerpovereenkomst.
2. Het college van burgemeester en schepenen legt dit besluit ter goedkeuring van de ontwerpovereenkomst voor aan de eerstvolgende gemeenteraad.
Juridische overwegingen:
Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, en latere wijzigingen, meer bepaald artikel 40 en 41, betreffende de bevoegdheden van de gemeenteraad;
Het besluit van de gemeenteraad van 28 maart 2019, houdende vaststelling van het begrip 'dagelijks bestuur' in overeenstemming met artikel 41 van het Decreet Lokaal Bestuur.

Besluit:
Met 15 stemmen voor (Bruno Peeters, Kurt Ryon, Wim Mombaerts, Jelle Mombaerts, Geert Laureys, Hannelore Velaerts, Marleen Ral, Clémence Maes, Rudy Peeters, Gilbert Jaspers, Liesbeth Degrève, Sandra Ceuleers, Werner Vanderborght, Yvette Van Daele, Christiana Willekens), 6 onthoudingen (Karel Servranckx, Jan Van hoof, Ann Goovaerts, Alen Cilic, Griet Deroover, Arlette Verboomen)

De gemeenteraad gaat akkoord met de ontwerpovereenkomst over het project Den Achtergael/Lijsterlaan.

openbare werken

5 Plaatsing zonnepanelen en leveren van energie met burgerparticipatie Mulslaan 6: goedkeuring domeinconcessieovereenkomst met Noordlicht cv

Aanleiding:
Het gemeenteraadsbesluit van 23 september 2021 houdende de Deelname aan het Lokaal Energie- en Klimaatpact 1.0 met als 2e doelstelling voor Werf 2.

- 1 coöperatief/participatief hernieuwbaar energieproject per 500 inwoners tegen 2030 die samen voor een totaal geïnstalleerd vermogen zorgen van 216MW (op niveau van Vlaanderen) vanaf 2021 t.e.m. 2030**.**

Om deze doelstelling te behalen kan de gemeente Steenokkerzeel zonnepanelen installeren op gemeentelijke gebouwen die gefinancierd worden met burgerparticipatie.
Haviland ondersteunt als intercommunale haar vennoten in deze doelstelling (zie projectfiche als bijlage).
Feiten, context en argumentatie:
Het gemeenteraadsbesluit van 21 september 2023 houdende goedkeuring van de toetreding tot de aankoopcentrale Haviland "raamovereenkomst voor het plaatsen en onderhouden van zonnepanelen en leveren van energie met burgerparticipatie" via het addendum "zonnepanelen met burgerparticipatie".
Werkwijze:
1. startoverleg na gunning
2. Informatie verzamelen over de gebouwen en hun verbruiken
3. Uitvoeren haalbaarheidsstudie

4. Afsluiten overeenkomst met de coöperatie
5. Uitvoering van de werken
6. Oplevering
7. Exploitatie
8. Overdracht installatie na de looptijd

Het principeakkoord van 17 april 2023 van het college van burgemeester en schepenen om op basis van de haalbaarheidsstudie in een eerste fase zonnepanelen te plaatsen met burgercoöperatie op volgende gebouwen:
- bibliotheek en assistentiewoningen
- nieuw te bouwen werkliedenloods
De Haalbaarheidsstudies d.d. 6 november 2023 van Noordlicht cv voor het plaatsen van zonnepanelen (PV) op het dak van Mulslaan 6 (assistentiewoningen en bibliotheek).
Bijlage 5.1_HBS_Steenokkerzeel_v1.pdf: Haalbaarheidsstudie PV op Mulslaan 6, fase 1 (hellend dak)
Bijlage 5.2_HBS_Steenokkerzeel_v2.pdf: Haalbaarheidsstudie PV op Mulslaan 6, fase 1 + fase 2 (hellend dak + te renoveren plat dak)
Het voorstel van stroomleveringsovereenkomst en het voorstel van domeinconcessieovereenkomst d.d. 13 november 2023, inclusief alle bijlagen, voor het PV-project op de bibliotheek en assistentiewoningen, Mulslaan 6.
Het besluit van het college van burgemeester en schepenen van 5 februari 2024, houdende:
1. De offerte van 6 november 2023 van Noordlicht voor het leveren van zonnestroom met burgerparticipatie via zonnepanelen op het dak van de assistentiewoningen en bibliotheek (Mulslaan 6) , als afname 1 van het gelijknamige raamcontract van Haviland, wordt goedgekeurd voor:
fase 1: Zonnepanelen op het hellend dak, voor een te indexeren stroomleveringsprijs van 117,75 EUR/MWh excl. BTW en een looptijd van 20 jaar.
fase 2 (uit te voeren na renovatie van het platte dak): Zonnepanelen op het platte dak, voor een te indexeren stroomleveringsprijs van 100,75 EUR/MWh excl. BTW, voor zowel fase1 en fase2 vanaf indienstname van fase 2, met een looptijd van 20 jaar.
Dit onder voorbehoud van goedkeuring van de bijhorende domeinconcessie op de gemeenteraad.
2. Ter uitvoering van art. 1 van dit besluit wordt de ontwerp stroomleveringsovereenkomst met bijlagen goedgekeurd onder voorbehoud van goedkeuring van de bijhorende domeinconcessie op de gemeenteraad.
3. Ter uitvoering van art. 1. van dit besluit wordt de ontwerp domeinconsessieovereenkomst principieel goedgekeurd en voorgelegd aan de eerstvolgende gemeenteraad voor besluitvorming.
4. De uitgave voor de stroomafname zal voorzien worden onder budgetcode GBB/0703-00/61100000/GEMEENTE/CBS/IP-GEEN van de exploitatie 2024 e.v.
<u>Juridische overwegingen:</u>
Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, en latere wijzigingen, inzonderheid artikel 40 en 41, betreffende de bevoegdheden van de gemeenteraad.
De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen, en latere wijzigingen.
Het Bestuursdecreet van 7 december 2018.
Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikelen 326 tot en met 341 betreffende het bestuurlijk toezicht.
De wet van 17 juni 2013 betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen inzake overheidsopdrachten, bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten en concessies, en latere wijzigingen.
De wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten, meer bepaald artikels 2,6 a° en 2,7°b, 43 en artikel 47§2 die de aanbestedende overheden vrijstelt van de verplichting om zelf een plaatsingsprocedure te organiseren wanneer ze een beroep doen op een aankoopcentrale.
Het koninklijk besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten, en latere wijzigingen.

Het koninklijk besluit van 18 april 2017 betreffende plaatsing overheidsopdrachten klassieke sectoren, en latere wijzigingen.
Het besluit van de gemeenteraad van 28 maart 2019, houdende vaststelling van het begrip "dagelijks bestuur" in overeenstemming met artikel 41 van het Decreet Lokaal Bestuur.
Plaats in beleidsplan en budget:
Het krediet voor de stroomafname zal voorzien worden onder budgetcode GBB/0703-00/61100000/GEMEENTE/CBS/IP-GEEN van de exploitatie 2024 e.v.

Besluit:
Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

1. De domeinconsessieovereenkomst met Noordlicht cv voor het plaatsen van zonnepanelen op het schuine dak (fase 1) en het platte dak (fase 2) van Mulslaan 6 wordt goedgekeurd.
2. De algemeen directeur Heidi Abeloos en de burgemeester Kurt Ryon worden gemachtigd deze te ondertekenen samen met de door het college goedgekeurde stroomleveringsovereenkomst.

klimaat & duurzaamheid

6 Subsidiereglement groendaken en ontharding - aanpassing i.f.v. nieuwe premies Fluvius

Feiten, context en argumentatie:
Het gemeenteraadsbesluit van 24 maart 2022 houdende de aanpassing van het nieuwe subsidiereglement bufferen, infiltreren en hergebruiken van hemelwater in functie van groendaken.
Het gemeenteraadsbesluit van 20 oktober 2022 houdende de goedkeuring van de vernieuwde RWG-premieregeling van Fluvius, waarbij het gemeenteraadsbesluit van 24 maart 2022 werd opgeheven.
Collegebeslissing van 19 december 2022, waarbij besloten werd om de gemeentelijke subsidie voor groendaken en ontharding te behouden.
Gezien de klimaatuitdaging in Steenokkerzeel, en het feit dat er geen andere instanties of overheden zijn die subsidies aanbieden voor groendaken en ontharding op particulier domein, is het aangewezen om de bestaande gemeentelijke subsidie voor groendaken en ontharding te laten voortbestaan.

Voorgeschiedenis en context
Het gemeentelijk subsidiereglement hemelwater bestond voor de goedkeuring van de nieuwe premieregeling van Fluvius in 2022 uit 4 pijlers:

- Ontharding
- Groendaken
- Hergebruik van hemelwater (hemelwaterputten)
- Infiltratie van hemelwater (zowel ondergronds als bovengronds)

Fluvius voerde vanaf 1 januari 2023 een nieuw premiestelsel in voor verschillende premies rond rationeel watergebruik (RWG) bij bestaande particuliere woningen. Het betreft premies voor de aanleg van een gescheiden privé-waterafvoerstelsel, regenwaterputten en infiltratievoorzieningen.
Bedragen van de premies van Fluvius:

- Gescheiden afvoer €500
- Regenwaterputten €250
- Infiltratie (€250) (om in aanmerking te komen voor subsidie moet 50% van de dakoppervlakte rechtstreeks of onrechtstreeks aangesloten zijn)

Het nieuwe premiestelsel van Fluvius dekt dus slechts 2 van 4 pijlers van het

oorspronkelijke gemeentelijke subsidiereglement, namelijk hemelwaterputten en infiltratievoorzieningen (zowel ondergrondse als bovengrondse infiltratie zoals wadi's). De premies van Fluvius voorzien geen premies voor groendaken en ontharding.

Kwestie aanvullende premies
Op de gemeenteraad van 20 oktober 2022 werd beslist:

- dat Fluvius van de gemeente de opdracht en de bevoegdheid krijgt om alle premiereglementen, die verband houden met een rationeel watergebruik bij de eindklanten, volledig te beheren
- dat de bestaande gemeentelijke subsidiereglementen betreffende door Fluvius toe te kennen premies voor hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen voor hemelwater, groendaken en/of afkoppeling van hemelwater worden opgeheven met ingang van 1 januari 2023. De gemeentelijke subsidiereglementen voor toekennen van eigen premies voor vernoemde voorzieningen worden opgeheven.

De gemeente heeft door het goedkeuren van het gemeenteraadsbesluit van 20 oktober 2022 onrechtstreeks ook besloten geen aanvullende premies te geven voor gescheiden afvoer, regenwaterputten en infiltratie (anders had dit mee opgenomen moeten worden). Indien aanvullende premies toch gewenst zijn, moet er naast een nieuw besluit ook een nieuw “protocol gegevens uitwisseling” worden goedgekeurd voor het uitwisselen van informatie met Fluvius.

Subsidiebedrag
De gemeentelijke subsidie voor ontharding bedraagt 25% van de gemaakte kosten (incl BTW), tot max €600. De minimale te ontharden oppervlakte is 6 m².
Voor groendaken bedraagt dit eveneens 25% van de gemaakte kosten (incl BTW), tot max €1000. De minimale oppervlakte is 6 m².
Het voorziene budget werd niet gewijzigd.
Juridische overwegingen:
Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, en latere wijzigingen, meer bepaald artikel 40 en 41, betreffende de bevoegdheden van de gemeenteraad;
Het besluit van de gemeenteraad van 28 maart 2019, houdende vaststelling van het begrip 'dagelijks bestuur' in overeenstemming met artikel 41 van het Decreet Lokaal Bestuur.
Plaats in beleidsplan en budget:
Budgetcode GBB/0310-00/64910000/GEMEENTE/CBS/IP-GEEN €5500.

Besluit:
Met 19 stemmen voor (Bruno Peeters, Kurt Ryon, Wim Mombaerts, Jelle Mombaerts, Geert Laureys, Hannelore Velaerts, Marleen Ral, Karel Servranckx, Clémence Maes, Jan Van hoof, Rudy Peeters, Gilbert Jaspers, Liesbeth Degrève, Sandra Ceuleers, Werner Vanderborght, Alen Cilic, Yvette Van Daele, Arlette Verboomen, Christiana Willekens), 2 onthoudingen (Ann Goovaerts, Griet Deroover)

1. De raad neemt kennis van het ontwerp-subsidiereglement voor groendaken en ontharding.
2. De raad keurt het ontwerp-reglement goed.
3. Dit besluit zal aangekondigd en bekendgemaakt worden volgens het decreet van 22 december 2017 over het lokaal bestuur, artikels 287 en 288.

onderwijs

7 Aansluiting bij de aankoopcentrale DOKO (506.4:55)

Aanleiding:
Jaarlijks dienen er ter voorbereiding van het nieuwe schooljaar voor de gemeenteschool

verschillende offertes aangevraagd te worden of onderhandelingsprocedures opgestart te worden voor schoolboeken, didactisch materiaal en kosteloos materiaal.
Feiten, context en argumentatie:
Om aankopen te doen voor de gemeentelijke basisschool zijn wij onderworpen aan de wetgeving op overheidsopdrachten.
Deze wordt steeds complexer en er worden meer en meer eisen gesteld op het vlak van vakspecifieke kennis.
De aankoopcentrale DOKO (Diensten ter ondersteuning van het katholiek onderwijs) biedt aan haar leden raamovereenkomsten aan met betrekking tot leveringen of diensten specifiek voor aankopen door scholen.
Hun aanbod aan raamovereenkomsten is zeer ruim geënt op de heel specifieke noden van scholen. In hun aanbod wordt vaak de opdeling gemaakt tussen lager, secundair en hoger onderwijs waardoor de contracten zeer goed afgestemd zijn op de doelgroepen.
Er zijn in het aanbod zowel gesloten (voor start procedure moet ingetekend worden) raamovereenkomsten als open (op elk moment van de lopende overheidsopdracht kan ingetekend worden).
Na contact met een van de medewerkers is gebleken dat ook scholen van andere netten via hun raamovereenkomsten producten/diensten kunnen afnemen.
Vele van de raamovereenkomsten zijn open raamovereenkomsten.
Hierdoor zouden wij via hen voor de school verschillende aankopen kunnen doen zonder zelf offertes te moeten aanvragen of onderhandelingsprocedures te moeten voeren.
Een toetreding houdt geen afnameverplichting in. Bestellingen gebeuren rechtstreeks bij de leverancier na het doorlopen van de gekende interne bestelprocedure.
DOKO vzw rekent geen extra kosten aan voor deze dienstverlening.
DOKO heeft volgende gegunde contracten in het aanbod:

- School- en kantoormateriaal via Lyreco – looptijd contract tot april 2028.
- Schoolboeken – de bestelling kan geplaatst worden via Lichtvis (distributiebedrijf) - looptijd contract tot 1/3/2027 als rechtstreeks bij de uitgeverijen looptijd contract tot 1/3/2027
- Schoolmeubilair – aanbieder Vanerum (cascadesysteem volgens rangorde) – looptijd contract tot en met 9 maart 2025.
- Knutsel- en educatief materiaal – aanbieder Baert – looptijd contract tot 30 september 2028.

Er wordt toestemming gevraagd om aan te sluiten bij de aankoopcentrale DOKO.
DOKO (Mandaatdrager) vraagt wel dat zij vanuit het gemeentebestuur een mandaat krijgen van een rechtsgeldig vertegenwoordiger om alle handelingen te stellen die leiden tot het afsluiten van raamovereenkomsten.
Juridische overwegingen:

- Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikel 56, § 3, 5°, waarbij wordt bepaald dat het college van burgemeester en schepenen bevoegd is voor de vaststelling van de plaatsingsprocedure en de voorwaarden van overheidsopdrachten als het gaat om een opdracht van dagelijks bestuur.
- Het besluit van de gemeenteraad van 21 december 2017 houdende vaststelling van de opdrachten voor werken, leveringen en diensten die kunnen beschouwd worden als opdrachten van dagelijks bestuur.
- De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht van bestuurshandelingen, en latere wijzigingen.
- Het Bestuursdecreet van 7 december 2018.
- Het Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikels 326 tot en met 341 betreffende het bestuurlijk toezicht.
- De wet van 17 juni 2013 betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen inzake overheidsopdrachten, bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten en concessies, en latere wijzigingen.
- De wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten, meer bepaald artikel 2, 6°-8° en 47 (raamovereenkomsten).
- Het koninklijk besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene

uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten, en latere wijzigingen.
- Het koninklijk besluit van 18 april 2017 betreffende plaatsing overheidsopdrachten klassieke sectoren, en latere wijzigingen, meer bepaald artikel 90, 1°.
- Het besluit van de gemeenteraad van 28 maart 2019, houdende vaststelling van het begrip “dagelijks bestuur” in overeenstemming met artikel 41 van het Decreet Lokaal Bestuur.

Besluit:
Goedgekeurd met eenparigheid van stemmen.

1. De toetreding van de gemeente - ten voordele van de gemeenteschool - tot de aankoopcentrale DOKO (Diensten ter ondersteuning van het katholiek onderwijs) wordt goedgekeurd.

2. De gemeenteraad neemt er kennis van dat in de toekomst bestellingen kunnen geplaatst worden via de volgende raamovereenkomsten afgesloten door DOKO:

- Schoolboeken – aanbieder ofwel via distributiebedrijf Lichtvis ofwel rechtstreeks bij de uitgeverijen - Looptijd beide contracten tot 1/3/2027
- Schoolmeubilair – aanbieder Vanerum (cascadesysteem volgens rangorde) – looptijd contract tot en met 9 maart 2025
- Knutsel- en educatief materiaal – aanbieder Baert (cascadesysteem volgens rangorde) – looptijd contract tot 30 september 2028.

3. De gemeenteraad machtigt de algemeen directeur en de burgemeester om de mandaatovereenkomst met DOKO te ondertekenen.

sociale dienst

8 Samenwerkingsovereenkomst VDAB

Aanleiding:
De gemeenteraad besliste tijdens de zitting van 22 september 2022 om toe te treden tot het tewerkstellingsloket en keurde de samenwerkingsovereenkomst met Haviland goed, en dit voor onbepaalde duur met ingang van 1 januari 2023, onder voorbehoud dat de maximale bijdrage (5.857,19 euro) kon gewaarborgd worden.

Feiten, context en argumentatie:
De Vlaamse regering streeft naar een werkzaamheidsgraad van 80%. Een versterkte samenwerking tussen VDAB en de lokale besturen wordt naar voor geschoven als één van de hefbomen in het bereiken van die ambitie. We stellen daarom de samenwerkingsovereenkomst voor tussen VDAB en de gemeenten van het Tewerkstellingsloket H5 met gedeelde doelstellingen en acties die een antwoord bieden op de uitdagingen op de arbeidsmarkt in de regio Kapelle-op-den-Bos, Zemst, Kampenhout, Steenokkerzeel en Lennik. Het betreft de formalisering van de samenwerking die tussen juni & september 2022 door elk lokaal bestuur werd goedgekeurd. Deze samenwerkingsovereenkomst beoogt een gezamenlijke arbeidsmarktstrategie tussen VDAB Vlaams-Brabant en de eerdergenoemde gemeenten waarbij deze de regisseursrol hebben toegewezen aan de intercommunale Haviland.
Korte samenvatting actieplan
Met het actieplan willen we samen de werkzaamheidsgraad op ons grondgebied (Kapelle-op-den-Bos, Zemst, Kampenhout, Steenokkerzeel en Lennik) binnen de ruime regio van Halle-Vilvoorde helpen verhogen. We doen dit door acties op te zetten rond de volgende drie thema's.

1. Meer mensen aan de slag
    1. Het lokaal bestuur en VDAB werken samen aan het activeren van burgers
    2. Het vermijden van jeugdwerkloosheid

3. Het lokaal bestuur en VDAB creëren kansen voor de meeste kwetsbare doelgroepen
2. Veerkrachtige ondernemingen in een toekomstbestendige arbeidsmarkt
    1. Dienstverlening aan bedrijven
3. Sterkere loopbanen binnen een stimulerend leerklimaat
    1. Levenslang leren

Tijdens de zitting van 29 januari 2024 nam het college van burgemeester en schepenen kennis van het document: Samenwerkingsovereenkomst VDAB en Actieplan. Het college van burgemeester en schepenen keurde de samenwerkingsovereenkomst en het bijhorend actieplan tussen VDAB en het Tewerkstellingsloket H5 goed.

Juridische overwegingen:

- BVR 29 april 2022 tot bepaling van de lokale regierol van de gemeenten op het vlak van Sociale Economie & Werk
- Decreet van 17 februari 2012 betreffende de ondersteuning van het ondernemerschap op het vlak van de sociale economie en de stimulering van het maatschappelijk verantwoord ondernemen
- Tussentijdse oproep 'Regierol voor steden en gemeenten op het vlak van de sociale economie voor de periode 2023-2025

Plaats in beleidsplan en budget:

Geen financiële input voor de periode van 2023-2025 *(duurtijd oproep Regierol)* vereist.

Besluit:

De gemeenteraad neemt kennis van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen betreffende de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst en het bijhorend actieplan tussen VDAB en het Tewerkstellingsloket H5.

bijkomende agendapunten

9 Vraagstelling over de de stand van zaken omtrent het subsidiereglement voor de aankoop van gronden door natuurverenigingen waartegen een negatief advies werd ingediend door de Landbouwraad (VLAM-fractie)

Aanleiding:

Alen Cilic geeft toelichting over dit agendapunt:

Middels advies d.d. 7/12/2023 heeft de Landbouwraad onder andere het volgende opgemerkt:

De landbouwraad vernam dat de gemeente Steenokkerzeel een subsidiereglement voorbereidt voor de aankoop van gronden door natuurverenigingen. De landbouwraad is van mening dat de gemeente niet kan ingaan op de vraag van Natuurpunt om hen extra gemeentelijke subsidies toe te kennen aangezien er momenteel al diverse Vlaamse subsidiereglementen zijn voor het aankopen, het inrichten én het beheren van natuurgebieden.

In het ontwerpreglement zijn volgende criteria opgenomen voor gronden die in aanmerking komen:

• op het gewestplan zijn aangeduid als bosgebied, groengebied of parkgebied;

• ofwel op de plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen aangeduid zijn als grote eenheid natuur of grote eenheid natuur in ontwikkeling,

• ofwel gelegen zijn in een gebied dat begrepen is in een biologische waarderingskaart van België en aangeduid zijn als biologisch waardevol of zeer waardevol,

De landbouwraad stelt dat de derde voorwaarde, met betrekking tot de biologische waarderingskaart, conflicten zal geven met landbouwgebruik. Graslanden in agrarisch

gebied, die meer extensief beheerd worden omdat de landbouwers maatregelen neemt ter bevordering van de biodiversiteit, worden terecht hoger ingeschaald op de BWK. De inspanningen die de landbouwer levert, worden dan afgestraft doordat Natuurpunt zijn grond kan kopen.
Minstens dient deze voorwaarde extra opgenomen worden om gronden in actief landbouwgebruik uit te sluiten voor subsidie:
Als de grond gelegen is in agrarisch gebied in de ruime zin mag die gedurende minstens twee volledige kalenderjaren voorafgaand aan het indienen van de aanvraag niet gebruikt worden voor professionele land- en tuinbouwdoeleinden
De landbouwraad stelt dat herbevestigd agrarisch gebied (HAG) uitgesloten dient te worden en stelt daarom voor om volgende bijkomende voorwaarde op te nemen:
• De grond is niet gelegen in herbevestigd agrarisch gebied of in agrarisch gebied vastgesteld in ruimtelijke uitvoeringsplannen.
Herbevestigd agrarisch gebied is agrarisch gebied waar Vlaamse Overheid bepaalt dat de agrarische functie absoluut behouden dient te blijven.
In het ontwerp-subsidiereglement in artikel 6§2 staat letterlijk dat de gronden die aangekocht worden met de subsidie opgenomen zullen worden in een natuurbeheerplan type 4 (natuurreservaat). Hiermee wordt de ongerustheid van de landbouwsector bevestigd dat er nog meer natuurbeheerplannen zullen volgen.
De landbouwraad van Steenokkerzeel vraagt dit subsidiereglement te schrappen of minstens zeer grondig bij te sturen zodat de waardevolle landbouwgrond, die het landelijk karakter van onze gemeente mee bepalen, bewaard kan blijven voor deze én de toekomstige generaties.*”*
Het geviseerde subsidiereglement was blijkbaar voorzien om op de gemeenteraad van 14/12/2023 gestemd te worden.
Vervolgens werd aan de boeren gemeld dat het punt werd verdaagd naar de gemeenteraad van januari 2024 omdat het advies van de milieuraad op zich liet wachten.
Een aangepaste versie van het reglement kwam ter kennis van de belanghebbenden, er werd voorzien dat een perceel twee jaar lang niet in gebruik mocht geweest zijn voor landbouw.
Evenwel waren de belanghebbenden nog steeds niet gerust daar het HAG-gebied niet werd uitgesloten.
Dienvolgens hebben op 8/1/2024 enkele boeren alsnog persoonlijk hun bezwaren ingediend omtrent het reglement, daar zij nog steeds niet tevreden waren.
Op 15/1/2024 werd tevens een brief ontvangen van Landelijk Vlaanderen VZW betreffende de toegang tot subsidies voor natuurbehoud. Hieromtrent werd melding gemaakt in het CBS-verslag van 5/2/2024, tevens werd meegedeeld wat de verdere stappen zijn met betrekking tot vermeld schrijven.
Het reglement blijkt ondertussen evenmin op de agenda van februari te staan.
Aldus de volgende deelvragen:

- Op welke wijze wordt er rekening gehouden met de concrete opmerkingen van de boeren (lees: wat met HAG-gebied) en hoe zal zulks vertaald worden op papier?
- Is het te wijten aan de brief van Landelijk Vlaanderen dat het reglement nog niet afgewerkt kon worden, of staat zulks hiervan los?

Besluit:

Schepen Marleen Ral antwoordt als volgt:

- We hebben de landbouwraad ingelicht en om advies gevraagd. We hebben daar afgesproken dat we bepaalde aanpassingen (HAG) gingen aanbrengen in het ontwerp van reglement.
- De aanpassingen die we gingen aanbrengen naar aanleiding van het advies van de landbouwraad waren per ongeluk niet teruggekoppeld naar de landbouwers, dus kwamen ze hun boodschap nog eens persoonlijk overbrengen aan het college.

- Tijdens dit gesprek hebben we de landbouwers gerustgesteld dat we rekening houden met hun opmerkingen.
- Door de brief van Landelijk Vlaanderen hebben we gekozen om dit reglement even 'on hold' te zetten.
- We hebben om die reden advies gevraagd aan onze raadslieden.

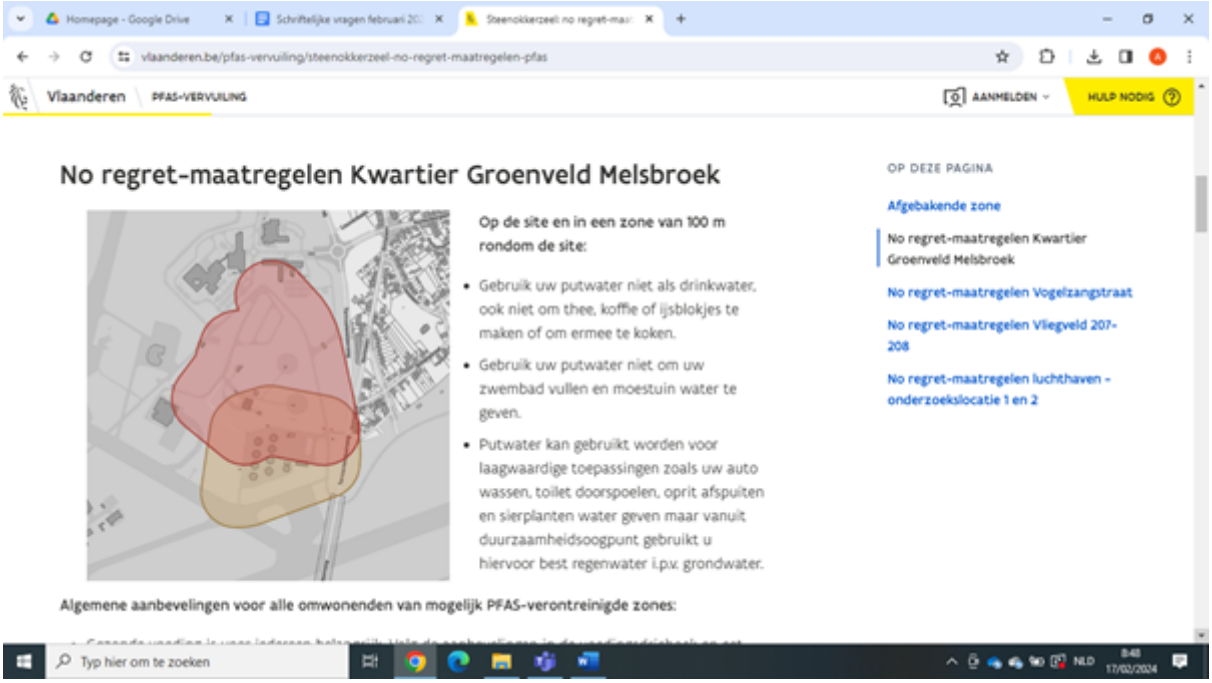
10 Vraagstelling over vervuilde gronden PFAS (onafhankelijken)

Aanleiding:
Ann Goovaerts geeft toelichting over dit agendapunt :
Aanleiding:
Uit onderzoek is gebleken dat een groot deel van Melsbroek onder de No Regret maatregel betreffende PFAS valt.
Vragen:

1. Wat is de stand van zaken betreffende deze vervuiling?
2. Wat heeft gemeente ondertussen ondernomen mbt sanering?
3. Wie kreeg allemaal een brief? Wanneer wordt er een infomoment voorzien, om de inwoners uit te leggen waar het juist om gaat, en om de vragen van de inwoners te beantwoorden?
4. Wat met de bedrijven die groenten kweken in de buurt? Bewoners binnen de perimeter kregen de raad geen eigen gekweekte groenten te eten.
5. Waarom bestaan 3 perimeters uit een cirkel, en lijkt de gecontamineerde zone rond Kwartier Groenveld op een wolk? Foto tonen aub.

6. Op de link Vlaanderen.be/pfas vervuiling staat bij de benaming van “Kwartier Groenveld” en verkeerde kaart. De kaart toont de zone “Vliegveld 207-208”.

Wij hebben zelf geprobeerd dit uit te leggen aan de bevoegde instantie, maar deze blijft halsstarrig beweren dat dit toch correct is.
Kan dit aangepast worden aub? Print screen tonen aub.



Besluit:

Schepen Marleen Ral antwoordt als volgt:

- Het beschrijvend bodemonderzoek loopt nog voor de site Groenveld.
- De huidige perimeter waarin men de no-regret-maatregelen oplegt, zijn louter preventief. Die moeten nog verder afgebakend worden.
- De gemeente heeft hier geen rechtstreekse rol in, gezien dit volledig ten laste is van de luchthaven (BAC).
- De gemeente verzorgt de communicatie, ongeacht wie de eigenaar of vervuiler is. In die brieven staat uitgebreid opgenomen wat de gevolgen zijn, alleen mensen in de perimeter krijgen die brief. De andere mensen vallen daar dan buiten.
- De brief van het Bodemonderzoekbureau gebeurt aan 'de bewoner van dit adres', de gemeente schrijft de mensen op naam aan. We geven die namen niet door omwille van privacy-redenen.
- We zijn niet verantwoordelijk voor het organiseren van een infovergadering.
- De mensen hoeven niet ongerust te zijn, we willen ook andere mensen niet onterecht ongerust te maken. Alle informatie die momenteel voorhanden is, staat in de brief.
- De landbouwers hebben instructies gekregen, er worden waar nodig bodemstalen genomen en desgevallend advies ingewonnen van het Voedselagentschap, maar dit is tot op heden niet nodig gebleken.
- We hebben geprobeerd om de Vlaamse diensten te bereiken, om hen te wijzen op de fout op hun website. Er werd hiervoor een mail gestuurd, we wachten op een antwoord.
- Voor de landbouwers is er een fonds als er echt vervuiling op hun gronden wordt vastgesteld. Voor mensen die nog niet aangesloten zijn op de waterleiding, daarbij kunnen we helpen, maar het deel op hun eigen terrein moeten zij zelf betalen.

11 Vraagstelling over de verkeerssituatie Haachtsesteenweg/Stationslaan thv garage Tanghe (onafhankelijken)

Aanleiding:
Ann Goovaerts geeft toelichting over dit agendapunt :
Ondanks het feit dat dit al meermaals aangehaald werd, zijn hier nog steeds dagelijks problemen.
Zelfs mensen met nummerplaat van Tanghe rijden over de volle witte lijn om het terrein aan de kant van de garage op te rijden.
Elke keer opnieuw zorgt dit voor gevaarlijke situaties op het kruispunt.
In Vilvoorde, op de hoek van de Schaarbeeklei en de Machelenstraat, doet zich een gelijkaardige situatie voor. Bezoekers van het tankstation rijden de parking op langs de Machelenstraat, waar auto's voor de lichten staan om de Schaarbeeklei op te rijden. Hier staat echter het verkeerslicht voor de oprit van het tankstation, zodat deze vrij blijft.

- Kan dit niet gekopieerd worden in de Stationslaan? Foto's tonen aub.

Besluit:

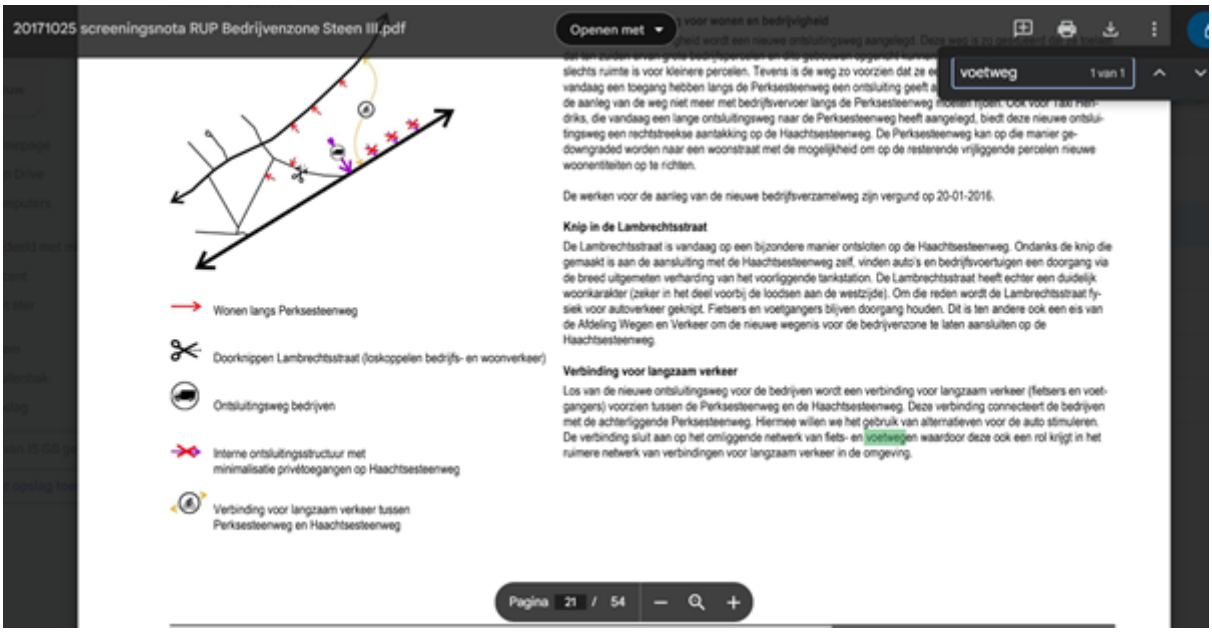
Schepen Wim Mombaerts antwoordt:

- Dat hij nog eens met de verantwoordelijke van het bedrijf contact heeft opgenomen. De eigenaar zegt dat hij zijn bezoekers en personeel hierover sensibiliseert
- Ook de politie werd aangesproken. Als er overtredingen worden vastgesteld, wordt er opgetreden.
- De voertuigen van de garage worden ook gebruikt voor proefritten, wat wel kan lijden tot overtredingen door deze tijdelijke gebruikers.
- Hij vreest dat AWV deze investeringen niet gaat doen, maar hij is wel bereid om dit te vragen.
- Dit zal ook opnieuw voorgelegd worden op het volgende politieoverleg.
- Als iedereen zicht houdt aan het verkeersreglement, is er geen probleem.

12 Vraagstelling over stand van zaken trage voetweg Steen 3 (onafhankelijken)

Aanleiding:
Griet Deroover geeft toelichting over dit agendapunt :
Korte vraag:

- Wat is de stand van zaken van de trage voetweg die voorzien was in het RUP van Steen III ?
- Waarom staat dit RUP niet op de website van de gemeente ? Graag pagina tonen uit het RUP



Besluit:

Schepen Wim Mombaerts antwoordt:

- Deze is gekoppeld aan de omgevingsvergunning voor 2 woningen (24/3/2022) aan de Perksesteenweg. Wanneer deze bouw begint, zal de trage weg gedeeltelijk worden aangelegd.
- Aan kant Steen III: wordt die voetweg herbevestigd.
- Het RUP Steen III staat niet op de website omdat dit RUP nog niet klaar is. De historiek kan eventueel op de website geplaatst worden, maar meer niet. We contacteren de POM om hiermee verder te doen.
- Het RUP is veel ruimer dan de huidige KMO-zone, die daar wel legaal ligt.

13 Vraagstelling over fietsstraat Vereeckenstraat (onafhankelijken)

<u>Aanleiding:</u>
Griet Deroover geeft toelichting over dit agendapunt :

- Kan er toch nog eens nagedacht worden over een fietsstraat aan de kleuterschool te Melsbroek ?
- Dit is in het verleden steeds om een onbegrijpelijke reden geweigerd door het schepencollege.

Besluit:

Schepen Wim Mombaerts antwoordt:

- Sinds januari 2018 is heel Melsbroek zone 30, veroorzaakt door chauffeurs die zich niet aan de regels houden. In een fietsstraat is er ook zone 30, maar mag er niet voorbijgestoken worden.
- Weldra gaan we van slag met de werkgroep mobiliteit, die de concrete ingrepen moeten afspreken, naar aanleiding van de participatieronde over mobiliteit.

Kurt Ryon voegt toe dat we geen ad hoc maatregelen willen, maar een globale aanpak van alle verkeersmaatregelen in 1820.

14 Vraagstelling over lichtvervuiling (onafhankelijken)

Aanleiding:
Griet Deroover geeft toelichting over dit agendapunt :

- Kan deze keer wel toegelicht worden waarom er lichten staan aan de Vogelzangvijver, midden in natuurgebied ?
- Wie plaatste deze ? Indien niet de gemeente, wanneer heeft de gemeente hiervoor akkoord gegeven ?

Besluit:

Schepen Marleen Ral antwoordt:

- Aan de rand van het Vogelzangbekken werden 2 lichten gezet door BAC, omdat zij daar ook 's nachts controles moeten doen. Het was niet de bedoeling om die een volledige nacht te laten branden, daarvoor hebben ze het nodige gedaan.

15 Vraagstelling over de StaVaZa vogelzangvijver (onafhankelijken)

Aanleiding:
Griet Deroover Zoals al we al jaren vragen en zullen blijven vragen:

- Wat is de stand van zaken aangaande de Vogelzangvijver ?

Besluit:

Schepen Marleen Ral antwoordt:

- De kladversie is half december bij ons binnengekomen, deze werd nog doorgenomen door onze diensten en raadslieden.
- We bekijken nu of het kan ingediend worden bij OVAM, waarna zij een saneringsverplichting kunnen opmaken.
- We kunnen hier op dit moment nog geen verdere informatie over geven; later volgt die wel.

16 Vraagstelling over de bezoekersaantallen containerpark Interza sinds invoering reserveringssysteem (vooruit-fractie)

Aanleiding:
Rudy Peeters geeft toelichting over dit agendapunt :
Tijdens diverse bezoeken op zaterdag valt het op hoe weinig volk zich aanmeldt op een zaterdag t.o.v. de periode voor instelling van het reserveringssysteem.
Bovendien lijkt het dat diverse reservatieblokken op zaterdag blijkbaar geen reserveringen bevatten.

- Is dit op de andere dagen ook zo of is er een verschuiving van zaterdag naar openingsnamiddag zonder afspraak woensdagnamiddag.
- Kunnen wij een overzicht ontvangen van de bezoekersaantallen voor instelling van het reserveringssysteem en 2023.

Besluit:

Schepen Marleen Ral antwoordt als volgt:

- Met het DIFTAR-systeem kunnen we de cijfers nauwgezet opvolgen en welke afvalstromen er binnen komen.

- Voor COVID hadden we geen idee van onze bezoekersaantallen.
- Vanaf in gebruik name van het reservatiesysteem (eind 2020):

  2021: Het aantal gezinnen dat op het recyclagepark beroep doet, is gestegen tot 48%

  2022: Het aantal gezinnen dat beroep doet, is gestegen tot 50,55 %.

  2023: Het aantal gezinnen dat beroep doet, is gestegen tot 51,83 %.

  Het gaat om zo'n 72 619 inwoners/gebruikers.
- Het is rustiger geworden op het recyclagepark, de verdeling op de openingstijden is vrij evenwichtig; de woensdag is iets drukker, wat kan verwacht worden want dan moet men geen afspraak maken.
- Uit de gemeentemonitor blijkt dat we het heel goed doen met ons restafval, dus er wordt goed gesorteerd door onze inwoners en dat spiegelt zich af in de cijfers van het recyclagepark.

17 Vraagstelling over de samenwerking gemeente uitbouw antennepunt LDC Omikron (vooruit-fractie)

Aanleiding:
Rudy Peeters geeft toelichting over dit agendapunt :
Wij vernemen van bezoekers dat de uitbouw van het antennepunt Steenokkerzeel zo een succes is dat er senioren/bezoekers moeten geweigerd worden wegens volle bezetting.

- Is dit gegeven ook van toepassing voor de andere antennepunten ?
- Werd het succes van de uitbouw onderschat en/of is de locatie in Steenokkerzeel te klein ?

Besluit:

Schepen Marleen Ral antwoordt:

- Bij de opstart hebben we gekozen voor de cafetaria van de Assistentiewoningen, maar de bewoners maken het grootste deel van de deelnemers uit, waardoor er te weinig plaats is voor alle gegadigden.
- Als we willen uitbreiden, moeten we verkassen naar een andere locatie, bv. De Corren, maar gezien de afwezigheid van de personeelsleden van Omikron die ons ondersteunen, moet dit nog bekeken worden.

GEMEENTE STEENOKKERZEEL - VLAAMS-BRABANT -

Heidi Abeloos
Algemeen directeur

Bruno Peeters
Voorzitter gemeenteraad