

Nieuwe vergunning voor Brussels Airport is hindernissenparcours



De Vlaamse regering velt deze week een oordeel over de nieuwe omgevingsvergunning voor Brussels Airport. De beslissing komt neer op een politieke afweging tussen de economische baten van de luchthaven en het beperken van haar milieu- en geluidshinder.

Hoogspanning deze week op de nationale luchthaven in Zaventem. Uiterlijk vrijdag beslist Vlaams minister van Omgeving Zuhair Demir (N-VA) over een nieuwe omgevingsvergunning voor Brussels Airport. De huidige vergunning, die in 2004 werd verleend, loopt af op 8 juli. Demir moet een antwoord bieden op de vraag van Brussels Airport of het zijn aflopende milieuv vergunning kan omzetten in een omgevingsvergunning van onbepaalde duur.

Dat zowel de luchthaven als Demir er in de aanloop naar de beslissing goeddeels het zwijgen toe doet, toont hoeveel op het spel staat. Brussels Airport zegt de beslissing van Demir af te wachten. Demir houdt het erop te 'streven naar een evenwicht tussen welvaart en impact voor de omgeving'. Eerder had CEO Arnaud Feist laten weten dat voldoende uitbreidingsruimte voor Brussels Airport 'onontbeerlijk is om na de haven van Antwerpen de tweede economische motor van ons land draaiende te houden'.

Een studie van de luchtvaartprofessoren Wouter Dewulf (UAntwerpen) en Bart Jourquin (UCLouvain) in opdracht van Brussels Airport onderstreept dat economische belang. Het weefsel op en rond Brussels Airport is goed voor 357 bedrijven die via 64.000 jobs jaarlijks 5,4 miljard euro bijdragen aan de Belgische economie.

Bovendien rekent Brussels Airport de komende jaren op meer vliegbewegingen, zowel voor passagiers als voor vracht. Het bedrijf hoopt het aantal passagiers tegen 2032 met 21 procent te laten groeien (tegenover het precoronajaar 2019) tot 32 miljoen. In dezelfde periode moet de vervoerde vracht op de nationale luchthaven verdubbelen van 500.000 tot 1 miljoen ton per jaar.

Maar de vraag is welke voorwaarden Demir de luchthaven oplegt in de vergunning en in welke mate die de uitbreidingsmogelijkheden beperken. Uit het [gunstige advies](https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/gunstig-advies-voor-hervergunning-luchthaven-zaventem/10530717.html) (<https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/gunstig-advies-voor-hervergunning-luchthaven-zaventem/10530717.html>), dat de Gewestelijke Omgevingsvergunningcommissie (GOVC) deze maand aan de Vlaamse regering bezorgde, bleek dat de luchthaven aan een pak bepalingen moet voldoen om de komende jaren te kunnen blijven draaien. Demir kan bepaalde voorwaarden naast zich neerleggen, maar dan moet ze wel motiveren waarom ze dat doet. Wat zijn de grootste obstakels voor de uitbreiding van Brussels Airport?

Minder nachtvluchten

De belangrijkste kiezels in de schoen van de luchthaven is geluidshinder. De GOVC legt geen harde geluidsnormen op, maar uit een aantal aanbevelingen valt af te leiden dat extra inspanningen nodig zijn. Het meest opvallende voorstel is een beperking van het aantal weekendnachtvluchten. De GOVC zou vanaf 2026 in het weekend tussen 1 en 5 uur 's nachts geen vluchten meer toestaan. Vanaf 2030 zou ze de weekendnachtrust uitbreiden door alle vluchten tussen 23 en 7 uur te bannen.

Hoewel het aantal nachtvluchten in dalende lijn zit en de voorbije tien jaar van 25.000 naar ongeveer 16.000 ging, vreest de Brusselse luchthaven voor de impact op het [vrachtverkeer](https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/brussels-airport-waarschuwt-voor-verschraling-luchtvracht/10534198.html) (<https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/brussels-airport-waarschuwt-voor-verschraling-luchtvracht/10534198.html>). Van de 16.000 nachtvluchten vertrokken er vorig jaar nog bijna 1.300 - 25 per weekend - tussen 1 en 5 uur tijdens weekendnachten. In de meeste gevallen gaat het om vliegtuigen van vrachtbedrijven als DHL, die nachtvluchten nodig hebben in hun complexe logistieke operaties.

'Zowel in het businessmodel van bedrijven als DHL als voor de talrijke Afrika-vluchten van en naar Brussels Airport zijn de nachtvluchten onontbeerlijk', zegt luchtvaarteconoom Dewulf. 'Minder cargo op een luchthaven betekent minder vluchten tout court, want ongeveer een derde van de vracht gaat mee via de bagageruimte in passagiersvliegtuigen. Als DHL uit Brussel vertrekt, kan dat een domino-effect hebben. Luchtvaartmaatschappijen kunnen passagiersvluchten op de lange afstand schrappen omdat ze minder rendabel zijn.'

Ook Feist benadrukte al dat 'de luchthaven geen Lego-huis is waar je zomaar een stukje kunt uithalen zonder dat het instort'. Van de bijna 26.000 directe jobs op en nabij Brussels Airport zijn er iets meer dan 7.000 (ongeveer een kwart) rechtstreeks gerelateerd aan de luchtvrachtbedrijven. Jaarlijks is de luchtvracht goed voor 539 miljoen euro directe toegevoegde waarde.

Behalve e-commerce bestaat de bulk van de expresdiensten van DHL op Brussels Airport uit de levering van farmaceutische of industriële goederen zoals medicijnen, labostalen en machineonderdelen. Maar volgens Bond Beter Leefmilieu (BBL) - die samen met buurtbewoners en actiegroepen oordeelt dat de luchthaven in haar vergunningsaanvraag tekortschiet in het terugdringen van geluidshinder - is dat bedrijfsmodel niet in steen gebeiteld. 'Op een aantal medische uitzonderingen na kunnen die logistieke ketens naar dagvluchten verplaatst worden', zegt Jasper Wouters van BBL. 'Het is aan bedrijven om daarin te investeren.'

Toch zou dat er volgens critici op neerkomen dat Brussels Airport die vrachtactiviteiten simpelweg verliest en dat DHL ze verplaatst, bijvoorbeeld naar Leipzig, waar het zijn belangrijkste hub heeft. 'De vergelijking met Frankfurt en Amsterdam, waar een verbod op nachtvluchten is of zit aan te komen, houdt ook geen steek', zegt Dewulf. 'Dat zijn luchthavens die veel meer bogen op hun intercontinentale hubfunctie voor passagiersvluchten op de lange afstand. Cargo is een van de weinige takken waarmee Brussels Airport zich kan onderscheiden om zo langeafstandsvluchten aan te trekken.'

'In het businessmodel van luchtvaartmaatschappijen zijn een stabiele stroom aan businesspassagiers en vrachtverkeer belangrijker dan de economy-klanten', zegt ook directeur Freek De Witte van de koepelorganisatie Air Cargo Belgium. 'Neem de recente nieuwe lijnvluchten naar Singapore. Die waren er niet gekomen zonder de mogelijkheid om op die vluchten ook vracht mee te nemen.'

Plafond op aantal vliegbewegingen

Samen met een mogelijk verbod op nachtvluchten boezemt ook de suggestie van de GOVC om het aantal vliegbewegingen te plafonneren angst in. Volgens het advies mogen tegen 2030 nog maximaal 234.000 vluchten per jaar vertrekken en landen in Zaventem. Dat is minder dan wat Brussels Airport zelf naar voren schoof: 240.000 vluchten in 2032. Vorig jaar waren er 192.257 vliegbewegingen, al is dat beeld nog deels vertekend door de impact van de pandemie.

'Het is al vreemd dat geen onderscheid gemaakt wordt tussen opstijgen en landen, want de geluidshinder is minder groot bij landingen', zegt Dewulf. 'Een plafond is ook niet zinvol. Europees is Brussel al weggezakt naar de 26ste plaats voor het aantal vervoerde passagiers. Je kan beter inzetten op geluidsnormen om maatschappijen te dwingen hun vloot versneld te vernieuwen. Op Londen Heathrow en Zürich krijgt wie met geluidsarme vliegtuigen werkt grote kortingen, in Brussel is dat in mindere mate al het geval.'

Hoewel erkend wordt dat extra inspanningen nodig zijn om de geluidshinder te beperken, geeft Brussels Airport in zijn vergunningsaanvraag aan dat het aantal vluchten met een geluidsniveau hoger dan 55 decibel structureel daalt. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie verhoogt de kans op verstoorde nachtrust en cardiovasculaire ziektes boven die drempel. Dat soort vluchten is in Brussel met 58 procent gedaald, van 33.889 in 2000 naar 14.469 in 2019. De belofte van Brussels Airport is om tegen 2032 naar 12.721 zulke vluchten te gaan.

Stikstofuitstoot aanpakken

Lang leek de grootste hindernis voor de vergunning van Brussels Airport de [stikstofuitstoot](https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/stikstof-grootste-struikelblok-voor-nieuwe-vergunning-brussels-airport/10512724) (https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/stikstof-grootste-struikelblok-voor-nieuwe-vergunning-brussels-airport/10512724) te zijn. Uit de milieuonderzoeken blijkt dat de uitstoot van de luchthaven tegen 2030 in meerdere scenario's met tientallen tonnen stikstofoxiden toeneemt, terwijl een reeks natuurgebieden in de buurt door de nabijheid van de luchthaven, de E19 en de E40 al kampt met een overdosis stikstof. Maar omdat de uitstoot onder de drempels van het [begin dit jaar gestemde stikstofdecreet](https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/stikstofdecreet-goedgekeurd-na-drie-jaar-bikkelen/10521689.html) (https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/stikstofdecreet-goedgekeurd-na-drie-jaar-bikkelen/10521689.html) zou blijven, is het de bedoeling de vergunning op dat decreet te baseren.

Toch is die werkwijze niet zonder risico. De Raad van State was tot twee keer toe [erg kritisch over het stikstofdecreet](https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/meerderheid-wil-over-stikstofdecreet-stemmen-ondanks-kritische-raad-van-state/10521023.html) (https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/meerderheid-wil-over-stikstofdecreet-stemmen-ondanks-kritische-raad-van-state/10521023.html), dat bij een procedure voor het Grondwettelijk Hof mogelijk onderuitgehaald wordt. 'Dat betekent niet dat alle vergunningen die op het stikstofdecreet gebaseerd zijn automatisch vernietigd zouden worden', zegt professor omgevingsrecht Aube Wirtgen (VUB). 'Maar op die manier maak je de juridische basis van zo'n vergunning wel kwetsbaar en stel je ze bloot aan procedures voor de burgerlijke rechtbank. De Raad voor Vergunningsbetwistingen kan dan wellicht niet meer oordelen, maar voor een civiele rechter kan het wel tot schadevergoedingen komen.'

Volgens Wirtgen is het zinvoller de uitzonderingsregels van Europa te gebruiken als juridische basis voor de vergunning. 'Die regels staan lidstaten toe projecten met schadelijke effecten vlotter te vergunnen als die van groot maatschappelijk belang zijn. Onder meer bij de bouw van het Deurganckdok in Antwerpen werd die procedure toegepast. Het lijkt veiliger dan alle eieren in de mand van het stikstofdecreet te leggen.'

Klimaatimpact beperken

Hoewel de toename van het aantal vluchten volgens Feist niet tot een wezenlijke stijging van de CO2-uitstoot zal leiden, is er volgens BBL onvoldoende garantie dat de luchthaven tegen 2050 klimaatneutraal wordt. 'Om een vergunning van onbepaalde duur te krijgen, is er te weinig zekerheid dat Brussels Airport zal investeren in e-kerosine en CO2-reductie van het vliegverkeer', zegt Wouters.

Maar volgens Dewulf en De Witte zijn de vlootvernieuwing en een shift naar groener vliegen een werk van lange adem. 'Gemiddeld vliegt een toestel 25 jaar', zegt Dewulf. 'De vlootvernieuwing is bezig, maar vraagt tijd. Mensen zullen blijven vliegen. Heeft het dan zin om hier in het aanbod te snijden als ze vervolgens vanuit Amsterdam of Parijs vliegen?'

[Pieter Lambrecht](#)