

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 197

van **GWENNY DE VROE**

datum: 13 december 2019

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Luchthavenregio Brussels Airport - Onderzoek naar luchtkwaliteit en geluidshinder

De luchthavenregio rond Brussels Airport wordt gekenmerkt door luchtverontreiniging afkomstig van vliegverkeer en wegverkeer. Helaas lees ik in het nieuwe luchtbeleidsplan geen concrete maatregelen om de luchtvervuiling in de luchthavenregio aan te pakken.

De enige aangekondigde maatregel is 'kennisontwikkeling' in de emissies van ultrafijne stofdeeltjes (UFP) door vliegtuigmotoren en wegverkeer. Om meer inzicht te krijgen in de hoeveelheid ultrafijn stof in de ruime omgeving van Brussels Airport enerzijds en de bijdrage daaraan van het lucht- en wegverkeer anderzijds, voert de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek VITO in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) een studie uit. De studie ging in november 2018 van start, het eindrapport zou beschikbaar zijn in de loop van 2019, aldus het antwoord van toenmalig minister Schauvliege op mijn schriftelijke vraag nummer 67 van 12 november 2018.

Tussen 13 juli en 23 augustus zullen er door de luchthavenuitbater grondige renovatie- en onderhoudswerken worden uitgevoerd aan de start- en landingsbaan 25R, met een tijdelijk gewijzigde baanconfiguratie voor opstijgen en landen tot gevolg. Deze werken kunnen een gelegenheid zijn om via een meting gegevens in de winsten over de impact op de luchtkwaliteit en de geluidshinder van hoofdzakelijk het luchtverkeer.

1. a) Wat zijn de conclusies van het onderzoek uitgevoerd door VITO in opdracht van de VMM over de hoeveelheid ultrafijn stof in de omgeving van de luchthaven en de bijdrage daaraan van het lucht- en wegverkeer?
b) Welke acties of maatregelen zal de minister op basis van deze conclusies (onder)nemen?
2. Welke concrete maatregelen uit het nieuwe luchtbeleidsplan zullen leiden tot een versnelde daling van de uitstoot in de luchthavenregio?
3. Welke concrete acties zal de minister op korte termijn ondernemen op de geluidshinder rond de luchthaven te beperken?
4. Wat is de stand van zaken van het overlegproces in het kader van de vooropgestelde optimalisatie van de Brusselse ring? Op welke manier wordt daarbij aandacht besteed aan de luchtkwaliteitsproblematiek in de luchthavenregio?
5. Wat is de stand van zaken van de werking van de vervoerregio 'Vlaamse Rand'? Op welke manier zal het openbaar vervoer beter georganiseerd worden zodat de druk van het autoverkeer en de bijbehorende luchtverontreiniging verder gemilderd kan worden?

6. Op welke manier worden de lokale besturen bij de vervoerregio 'Vlaamse Rand' en het overlegproces voor de optimalisatie van de Brusselse ring betrokken?
7. Hoe staat de minister tegenover de eerste internationale emissiestandaard die binnen de International Civil Aviation Organization werd goedgekeurd en geldt voor motoren voor passagiersvliegtuigen die in productie zijn vanaf 1 januari 2020? Welke concrete impact zal deze nieuwe standaard hebben op de luchtkwaliteit in de luchthavenregio?
8. Hoe staat de minister tegenover een nieuw onderzoek naar de impact van het luchtverkeer op de luchtkwaliteit en de geluidshinder in de luchthavenregio rekening houdende met de werken in de zomerperiode 2020? Zal zij overgaan tot actie?

ANTWOORD

op vraag nr. 197 van 13 december 2019

van **GWENNY DE VROE**

1. a) De studie over het modelleren van ultrafijne stofdeeltjes (UFP) in de omgeving van Brussels Airport, uitgevoerd door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), is beschikbaar op de website van de VMM (<https://www.vmm.be/publicaties/modelleren-van-ultrafijn-stof-door-luchtverkeer-en-wegverkeer-rond-brussels-airport>).

De belangrijkste conclusies van het modelleren van UFP in een gebied van 20 km rond Brussels Airport voor het jaar 2015 waren:

- De berekende UFP-concentraties in de omgevingslucht komen na kalibratie goed overeen met de meetresultaten op 4 locaties in oktober-november 2015;
- De modelkalibratie is essentieel omwille van de onzekerheid op de emissiefactoren voor UFP van zowel weg- als luchtverkeer;
- De luchthaven draagt in belangrijke mate bij aan UFP in de omgeving;
- Op momenten met veel UFP is de bijdrage van luchtverkeer nog belangrijker;
- UFP is ook verhoogd langs drukke wegen zoals de Brusselse Ring;
- De berekende bijdrages van luchtverkeer en lokaal wegverkeer aan UFP hangen af van de ligging van een plaats ten opzichte van de luchthaven en de wegen.

- b) In de luchthavenregio zijn er duidelijk verhoogde concentraties ten gevolge van enerzijds vliegverkeer (polluent UFP) vnl. windafwaards van de luchthaven en anderzijds wegverkeer (UFP en NO₂) ter hoogte van de (grote) verkeersassen. Acties richten zich op deze twee bronnen en worden in de volgende vraag besproken.

2. Zoals ik vermeldde in het antwoord op uw schriftelijke vraag 106 dd. 20 november 2019 worden er heel wat concrete maatregelen genomen en voorzien om de luchtkwaliteit in de luchthavenregio te verbeteren, zowel naar wegverkeer als naar vliegverkeer.

Voor **wegverkeer** zijn deze opgenomen in het Luchtbeleidsplan 2030. Deze kwamen uitgebreid aan bod tijdens de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie van dinsdag 5 november 2019 waar onder meer u een vraag stelde over de luchtkwaliteit en het luchtbeleidsplan. De component Ultrafijn stof (UFP) kon in het luchtplan nog niet worden doorgerekend omdat de modellering hiervan nog niet op punt stond. Wat wel blijkt is dat de luchtkwaliteit voor fijn stof en NO₂ in significante mate zal verbeteren in de luchthavenregio en de grenswaarden daar overal gehaald zullen worden.

Concreet voor de luchthavenregio wordt onder meer in de procesnota van het overlegproces, opgestart voor de optimalisatie van de Brusselse ring (project "Werken aan de Ring") ruim aandacht besteed aan de luchtkwaliteitsproblematiek zodat hiermee bij de werken optimaal rekening kan worden gehouden. De stand van zaken van het overlegproces wordt behandeld in vraag 4.

In kader van de opstart van de werking van de vervoerregio 'Vlaamse rand', zal bekeken moeten worden hoe het openbaar vervoer beter georganiseerd kan worden

zodat de druk van het autoverkeer en de bijhorende luchtverontreiniging verder gemilderd kan worden. De stand van zaken van de werking wordt weergegeven in vraag 5.

De grootste impact van het **vliegverkeer** op UFP in de regio is het gevolg van de LTO (landing- en take-off, en dan voornamelijk take-off) enerzijds en taxiën anderzijds. Om de emissies hiervan te reduceren zijn er operationele maatregelen in voege, zoals de verkorting van taxitijden, van tijd voor inschepen en van take-off zelf.

Daarnaast is er ook een aangepaste landingsprocedure waarbij vliegtuigen, wanneer mogelijk, dalen in één glijdende en energiezuinige beweging in plaats van tragsgewijs. Een zeer belangrijke maatregel om de uitstoot van specifiek UFP aan te pakken, die internationaal moet genomen worden, is de normering van de vliegtuigmotoren. Binnen het ICAO (International Civil Aviation Organization) is een eerste internationale emissiestandaard goedgekeurd voor het zogenaamd nvPM (non volatile of niet-vluchtig fijn stof, die een onderdeel zijn van UFP). Deze nieuwe norm geldt voor motoren van passagiersvliegtuigen die in productie zijn vanaf 1 januari 2020. Deze norm zal mogelijk in de toekomst nog verder worden aangescherpt.

Luchthavenuitbater BAC kondigde daarnaast aan dat het vanaf 2021 rekening zal houden met de uitstoot van CO₂ en NO_x in zijn taksen voor vliegtuigen. Zo wil BAC modernere vliegtuigen, die minder uitstoten, naar Zaventem brengen.

3. De gewestelijke aanpak van de geluidshinder rond de luchthaven steunt op de maatregelen zoals opgenomen in 5-jaarlijks op te maken en goed te keuren geluidsactieplannen in uitvoering van de Europese richtlijn 2002/49/EG. Het goedgekeurde actieplan 2^e ronde (2016-2020) loopt nog. In uitvoering van de 3^e ronde werd dit actieplan intussen geactualiseerd. Hierover werd in de vorige legislatuur een openbaar onderzoek georganiseerd. Op korte termijn zal het ontwerp actieplan 3^e ronde (2019-2023) voor verdere besluitvorming en goedkeuring voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering. Over de precieze inhoud van het definitieve actieplan zal nog nader overlegd worden met collega's binnen de Vlaamse Regering, rekening houdend met de resultaten van het openbaar onderzoek, het ontvangen gezamenlijk advies van Minaraad en SERV en het verplicht te betrekken advies van de luchthavenbeheerder Brussels Airport Company (BAC).
4. In functie van de herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) werd in mei 2018 een planningsproces opgestart voor het noordelijk deel (E40-E40). Tijdens dit proces wordt voorzien in intensief en ruim overleg met overheidsactoren en andere stakeholders in het gebied (belangengroepen, burgers, bedrijven,...). De scopingnota en bijhorende procesnota werden eind juni 2019 goedgekeurd door het planteam en gepubliceerd op de website van het departement Omgeving en De Werkvennootschap. In deze documenten worden enerzijds de verschillende fases van het planningsproces verduidelijkt en worden anderzijds de plandoelstellingen, het planvoornemen, de verschillende onderzoeken en de methodiek hiervoor bepaald. In de milieubeoordeling die opgemaakt wordt op planniveau zullen de effecten van de herinrichting van de R0 op de luchtkwaliteit voor de verschillende onderzochte alternatieven en varianten worden bekeken.
5. De Minister van Openbare Werken is beter geplaatst om op vragen 5 en 6 te antwoorden; de trajecten van de vervoerregio's vallen onder haar bevoegdheid. Ik kan alvast aangeven dat het departement Omgeving betrokken is in de vervoerregio Vlaamse Rand als adviserend lid. Sinds 4 juni werd er binnen de Vervoerregio Vlaamse Rand samen gewerkt aan de advisering van het Kernnet en de uitrol van het Aanvullend net en dit alles op basis van de principes van basisbereikbaarheid. Tevens werden de eerste krijtlijnen en principekeuzes van het vervoer op maat uitgetekend. Dit proces verliep op een constructieve manier samen met alle leden van de vervoerregioraad. Deze principes werden besproken op een ambtelijke vervoerregioraad van 12 december

2017 en er wordt een goedkeuring gevraagd op de politieke vervoerregioraad van 7 januari 2020.

6. Zie 5.
7. Ik sta positief tegenover deze norm, gezien deze voor alle vliegtuigen wereldwijd geldt. Gezien de norm geldt voor nieuwe vliegtuigen geproduceerd vanaf 1 januari 2020, zal de impact pas op langere termijn te zien zijn, als deze nieuwe vliegtuigen in roulatie komen en zeker wanneer ze vliegtuigen met een hogere uitstoot vervangen.
8. Hoewel nieuwe metingen van ultrafijn stof in de omgeving van de luchthaven op zich wetenschappelijk relevant kunnen zijn, lijken de geplande werken aan baan 25R/07L in 2020 geen prioritaire aanleiding voor de voorgestelde meetcampagne. Deze campagne zal geen antwoord bieden op kennishiaten die blijken uit eerdere studies. Het is bij UFP-metingen rond een luchthaven zinvoller om meetlocaties te selecteren in functie van de dominante windrichting.

VITO heeft in opdracht van de VMM momenteel al twee studies over UFP rond Brussels Airport uitgevoerd. In de periode oktober - november 2015 lieten de VMM en Leefmilieu Brussel metingen uitvoeren naar de luchtconcentraties van onder meer UFP op vier locaties rond de luchthaven. Op basis van deze metingen heeft de VITO vervolgens UFP voor het jaar 2015 gemodelleerd in een gebied van 20 kilometer rond de luchthaven.

De resultaten van deze studies leverden nieuwe inzichten op over UFP rond Brussels Airport. Ze bevestigen bovendien de bevindingen van eerdere studies in het buitenland.

Uit de metingen in 2015 bleek dat Brussels Airport een betekenisvolle bron is voor UFP, maar niet voor de andere gemeten pollutanten. Voor fijn stof (PM10), roet (black carbon) en stikstofdioxide (NO2) is geen duidelijke invloed van de luchthaven op de onderzochte meetplaatsen vastgesteld.

In de UFP-studies die de VMM liet uitvoeren zijn kennishiaten naar voor gekomen. Dit gaat bijvoorbeeld over de emissiefactoren voor UFP door weg- en vliegverkeer, de achtergrondconcentratie van UFP in Vlaanderen en de langetermijnevolutie van UFP. Een bijkomende korte meetcampagne zal hierop geen antwoord bieden.

Volgens de UFP-modellering rond Brussels Airport waren het taxiën van vliegtuigen, en dan vooral voor het vertrek, en het starten op de baan de activiteiten met de hoogste UFP-emissies. Uit de studie blijkt dat vooral de uitstoot op grondniveau belangrijk is. Door de atmosfeerstructuur hebben emissies vlakbij de grond een veel groter effect op de concentraties in de omgevingslucht dan emissies op hoogte. Doordat vliegtuigen bij het opstijgen snel boven de atmosferische menglaaghoogte komen, zal de UFP-uitstoot vanaf dan geen betekenisvol effect meer hebben op de UFP-concentraties op grondniveau, waar de menselijke blootstelling plaatsvindt.

Hierdoor is het vooral de windrichting tijdens het taxiën en opstijgen die de verspreiding van UFP op grondniveau beïnvloedt, en niet de exacte startbaan of vliegroute. Dat betekent dat het relevanter is om mogelijke meetplaatsen voor UFP rond een luchthaven te kiezen in functie van de dominante windrichting dan in functie van het banengebruik. Met andere woorden: ook bij het verwachte intensievere gebruik van baan 19 is het door de dominante zuidwestenwind in onze regio zinvoller om UFP-metingen uit te voeren ten noordoosten van de luchthaven.

De VMM bekijkt momenteel de verschillende mogelijkheden en bijhorende kostprijs om een vaste meting van UFP rond de luchthaven te realiseren.

De impact van het luchtverkeer op de geluidshinder tijdens de werken aan baan 25R/07L tijdens de zomer 2020 zal vanuit het Vlaams gewest nader opgevolgd worden op basis van het permanente netwerk van 10 actieve meetstations rond de luchthaven, beheerd door het departement Omgeving. De gegevens van dit meetnet vormen, samen met de meetgegevens van het uitgebreide netwerk van meetstations beheerd door Brussels Airport Company (BAC), een belangrijke bron van informatie ter beoordeling van specifieke wijzigingen in de geluidimmissie als gevolg van een afwijkend baan- en routegebruik gedurende de aangekondigde werken aan baan 25R/07L.

Om een antwoord te geven op de bezorgdheid in de luchthavenregio over de impact van deze werken en een genuanceerd inzicht te verschaffen in de geluidsimpact van de werken, zal het departement Omgeving gedurende een periode van enkele weken vóór, tijdens en na de werken een aanvullende rapportering van haar meetresultaten op weekbasis verzorgen, in plaats van de reguliere rapportering op maandbasis.