

//

**Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, wat betreft de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en de sectorale voorwaarden voor luchthavens, en tot opheffing van de beslissingen van de Vlaamse Regering van 7 september 2007 en 7 december 2007 betreffende de aanduiding van de bevoegde instanties in uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai**

**Compilatie van de adviezen van de betrokken autoriteiten en instanties**

**11.12.2018**

//

## INHOUD

<b>Raadpleging van stakeholders bij voorontwerp van besluit</b> .....	<b>3</b>
<b>Geconsulteerde stakeholders</b> .....	<b>3</b>
<b>Commentaren bij punt 2</b> .....	<b>4</b>
Agentschap Informatie Vlaanderen .....	4
Agentschap Wegen en Verkeer .....	5
Brussels Airport Company .....	5
De Lijn .....	6
FOD Mobiliteit en Verkeer .....	6
Havenbedrijf Antwerpen .....	6
Havenbedrijf Brugge .....	7
Havenbedrijf Gent .....	7
Infrabel .....	7
Lineas (vroegere benaming B Logistics) .....	7
Departement Mobiliteit en Openbare Werken .....	7
NMBS .....	8
Stad Antwerpen .....	9
Stad Brugge .....	9
Stad Gent .....	10
Stad Leuven .....	10
<b>Finale feedback van agglomeraties bij punt 2</b> .....	<b>12</b>
<b>Commentaren bij punt 3</b> .....	<b>13</b>
<b>Bijlagen</b> .....	<b>16</b>

//

# RAADPLEGING VAN STAKEHOLDERS BIJ VOORONTWERP VAN BESLUIT

Drie onderdelen worden onderscheiden in het voorontwerp van besluit:

- 1) Omzetting van de Europese richtlijn 2015/996 tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingmethoden voor lawaai overeenkomstig richtlijn 2002/49/EG;
- 2) Aanpassingen onder afdeling 2.2.4. van titel II van VLAREM, in het bijzonder de toevoeging van een nieuwe bijlage 2.2.4.7. die de bevoegde autoriteiten en instanties voor uitvoering van richtlijn 2002/49/EG benoemt;
- 3) Aanpassingen in hoofdstuk 5.57 'Vliegvelden' van titel II van VLAREM

De omzetting van de Europese richtlijn 2015/996 is een verplichting die moet gerealiseerd zijn uiterlijk op 31 december 2018. Er wordt gekozen voor een omzetting via verwijzing, naar analogie van de omzetting in het Brussels Hoofdstedelijk en Waalse Gewest. Gezien het een verplichte omzetting betreft, werden geen betrokkenen geconsulteerd met betrekking tot onderdeel 1).

Over de onderdelen 2) en 3) van het voorontwerp van besluit werden diverse stakeholders geconsulteerd. Hierna wordt ingegaan op deze consultaties.

## GECONSULTEERDE STAKEHOLDERS

Overzicht van op 14 juni 2018 schriftelijk geconsulteerde autoriteiten en instanties over in **punt 2** toegelichte actualisatie m.b.t. de aanduiding van de bevoegde autoriteiten (bijlage 1: adviesvraag/ voorontwerp van besluit dat voor advies werd voorgelegd + toelichtende nota bij het voorontwerp).

Geconsulteerde stakeholder bij punt 2	Reactie/Advies ontvangen
Agentschap Informatie Vlaanderen	11.09.2018
Agentschap Wegen en Verkeer	31.07.2018
Brussels Airport Company	/
De Lijn	17.07.2018
FOD Mobiliteit en Vervoer	11.09.2018
Havenbedrijf Antwerpen	31.07.2018
Havenbedrijf Brugge	20.07.2018
Havenbedrijf Gent	11.09.2018
Infrabel	17.08.2018
Lineas	11.09.2018
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	2.08.2018

NMBS	11.09.2018
Stad Antwerpen**	26.07.2018
Stad Brugge**	18.06.2018*
Stad Gent**	19.06.2018
Stad Leuven**	14.06.2018*

\*reactie op eerder voorontwerp

\*\*Met de agglomeraties werden bijkomende consultaties georganiseerd op basis waarvan nog aanpassingen aan het voorontwerp werden angebracht.

Overzicht van op 14 juni 2018 geconsulteerde stakeholders over in **punt 3** voorgestelde aanpassingen in hoofdstuk 5.57 'Vliegvelden' van titel 2 van VLAREM, met de vraag om bezwaren en opmerkingen te formuleren tegen uiterlijk 28 juni 2018:

Geconsulteerde stakeholder bij punt 3	Reactie/Advies ontvangen
Brussels Airport Company (BAC)	25.06.2018
LEM* Antwerpen en Oostende-Brugge	/
Luchthaven Kortrijk-Wevelgem	/
KU Leuven, Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica (ATF)	27.06.2018
Universiteit Gent, Vakgroep Informatietechnologie (INTEC)	/
Departement Omgeving, afdeling GOP	/
afdeling Beleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken	26.06.2018
LOM* Antwerpen en Oostende-Brugge.	/

\*LEM=luchthavenexploitatie­maatschappij; LOM=luchthavenontwikkelings­maatschappij

De in punt 3 voorgestelde aanpassingen werden vooraf door het Departement Omgeving toegelicht en besproken tijdens een stakeholderoverleg op 14 juni 2018 (bijlage 2: verslag van het stakeholderoverleg).

## COMMENTAREN BIJ PUNT 2

Hierna worden de reacties toegelicht en wordt aangegeven op welke manier ermee werd rekening gehouden in het ontwerp van besluit.

### AGENTSCHAP INFORMATIE VLAANDEREN

Agentschap Informatie Vlaanderen geeft aan geen opmerkingen te hebben bij het voorontwerp van besluit.

////////////////////////////////////

## AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

AWV geeft aan geen opmerkingen te hebben bij de inhoud van de tekst. Wel wordt vastgesteld dat artikel 10.3 van de het ter consultatie voorgelegde voorontwerp van besluit melding maakt van een verouderde versie ISO 1996-2:2007, daar waar al een versie van 2017 beschikbaar is.

### **Reactie:**

Hoofdstuk 4 van de bijlage van richtlijn 2015/996 verwijst eveneens naar deze verouderde versie van norm. In het voorontwerp van besluit werden de normen dus letterlijk overgenomen. Nochtans lijkt het niet nodig specifiek te verwijzen naar deze normen als al kan worden verwezen naar bijlage II van richtlijn 2002/49/EG (de bijlage van richtlijn 2015/996 vervangt deze bijlage immers). Een rechtstreekse verwijzing naar richtlijn 2002/49/EG zonder vermelding van de specifieke normen lijkt ook robuuster, want maakt een eventuele toekomstige aanpassing eenvoudig. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de omzetting op eenzelfde wijze opgevat (cf. Ordonnantie van 17 april 2018, B.S. 14.05.2018).

De opmerking geeft aanleiding tot volgende tekstaanpassingen aan het ontwerpbesluit:

### “2. Berekeningsmethoden voor Lden en Lnight

Voor de berekening van de geluidsbelasting indicators Lden en Lnight worden de bepalingsmethoden toegepast zoals uiteengezet in hoofdstuk 2 van de bijlage *II bij de richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai* van richtlijn 2015/996 van de Commissie van 19 mei 2015 tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingsmethoden voor lawaai overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, waarbij gebruik gemaakt wordt van de invoergegevens beschreven in hoofdstuk 3 van de *diezelfde* bijlage *II bij de richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai* bij richtlijn 2015/996 van de Commissie van 19 mei 2015 tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingsmethoden voor lawaai overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad.

### 3. Meetmethoden voor Lden en Lnight

Metingen worden *verricht* zoals aangegeven in hoofdstuk 4 van de *bijlage II bij de richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai* bij richtlijn 2015/996 verricht in overeenstemming met de beginselen voor gemiddelde langetermijnmetingen zoals vermeld in ISO 1996-1:2003 en ISO 1996-2:2007, of voor vliegtuiglawaai, ISO 20906:2009.”.

## BRUSSELS AIRPORT COMPANY

B.A.C. geeft aan geen opmerkingen te hebben bij het voorontwerp van besluit.

## DE LIJN

De Lijn maakt de opmerking dat met het voorgelegde voorontwerp van besluit bijkomende taken/engagementen worden gevraagd aan De Lijn dewelke bijkomende personeelsinzet vergen. De Lijn verzoekt de kosten die hiervoor moeten worden gemaakt te verrekenen, bv. via de inzet/aanwerving van extra VTE.

De Lijn vraagt aan te geven welke competenties noodzakelijk zijn om deze taak te kunnen vervullen.

### **Reactie:**

Van De Lijn wordt verwacht dat zij elke ronde (dus 5-jaarlijks) informatie verstrekt over de ligging en intensiteiten van haar tramlijnen, over het gebruikte materieel, en dat zij toelichting kan geven bij maatregelen die zij neemt of voornemens is te nemen met impact op de geluidsemissies van trams en bussen. In functie van de opvolging van deze opdrachten en met het oog op een efficiënte ondersteuning van de betrokken instanties organiseert het Departement Omgeving halfjaarlijks een stakeholderoverleg, waartoe ook De Lijn wordt uitgenodigd.

De invoering van de nieuwe rekenmethode als gevolg van de omzetting van de Europese richtlijn 2015/996 en de verplichte toepassing ervan vanaf ronde 4 (d.i. geluidskartering voor referentiejaar 2021) vraagt allicht een bijkomende inspanning van De Lijn, in die zin dat, om in de toekomst de geluidsbelasting vanwege tramverkeer accuraat te kunnen karteren volgens de verplicht toe te passen methode, er mogelijk meer gedetailleerde informatie dan totnogtoe werd aangeleverd nodig zal zijn. Dit is evenwel nog onvoldoende duidelijk en moet onderwerp zijn van verder onderzoek.

Teneinde de opdrachten voor De Lijn meer zichtbaarheid te geven, kan overwogen worden deze opdrachten in de volgende beheersovereenkomst op te nemen (naar het voorbeeld van de NMBS<sup>1</sup>). In de lopende beheersovereenkomst zijn deze opdrachten niet expliciet opgenomen, maar kunnen ze impliciet begrepen worden onder de strategische doelstelling 'We investeren in mens en leefomgeving'.

## FOD MOBILITEIT EN VERKEER

FOD Mobiliteit en Verkeer geeft aan geen opmerkingen te hebben bij het voorontwerp van besluit.

## HAVENBEDRIJF ANTWERPEN

Havenbedrijf Antwerpen bevestigt haar rol als opsteller van geluidsbelastingsskaarten en geluidsactieplannen voor het havengebied Antwerpen.

Het Havenbedrijf uit de wens om de term 'autonome havenbedrijven' te vervangen door 'de havenbedrijven in de zin van art. 2, 1° van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (Havendecreet), en dit elk voor hun respectievelijk havengebied.

### **Reactie:**

<sup>1</sup> Art. 53. Van het lopende beheerscontract bepaalt o.m. "De NMBS werkt mee aan de toepassing van de richtlijn 2002/49/EG die de blootstelling aan omgevingslawaai wil beperken. Daartoe zullen de nodige gegevens over de op het Infranelnet rijdende treinen aan de bevoegde overheden bezorgd worden."



MOW stelt voor om in de bijlage, met betrekking tot de belangrijke spoorlijnen, de term 'Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn' te vervangen door het meer generieke 'de exploitanten van tramlijnen' en de term 'NMBS' te vervangen door het eveneens meer generieke 'spoorwegondernemingen', en in voetnoot (4) de term 'spoorwegonderneming NMBS' te vervangen door 'spoorwegondernemingen'. Het is immers niet uitgesloten dat in de toekomst tramlijnen zullen worden toegewezen aan een externe exploitant. NMBS is niet de enige spoorwegonderneming in België. Tenslotte maakt MOW de opmerking dat bij 'opmaken van geluidsbelastingskaarten' en 'opmaken van geluidsactieplannen' geen melding wordt gemaakt van spoorwegondernemingen en Infrabel, maar wordt verwezen naar voetnoot 4, terwijl voor het 'verzamenen benodigde invoergegevens' en 'opmaak van lijsten van geluidsbronnen' dit wel het geval is. Dit lijkt niet logisch.

**Reactie:**

De foute verwijzing naar bijlage 2.2.4.2.7. is rechtgezet. Dit moest uiteraard bijlage 2.2.4.7 zijn. Het voorstel voor gebruik van de meer generieke termen 'exploitanten van tramlijnen' en 'spoorwegondernemingen' wordt aanvaard, hoewel het organisatorisch niet evident, noch efficiënt lijkt alle spoorwegondernemingen die actief zijn op het Belgische spoorwegennet (ca. 14 ondernemingen) te betrekken bij de uitvoering van de verschillende opdrachten. Er wordt voorgesteld minstens de belangrijkste spoorwegondernemingen, NMBS en Lineas, uit te nodigen voor het WUROL-overleg, en de overige spoorwegondernemingen te informeren en te bevragen op momenten dat dit aangewezen is. Met betrekking tot de slotopmerking, moet worden voorzien in een verplichte adviesaanvraag voor die autoriteiten en instanties die geen deel uitmaken van het overheidsbestel binnen het Vlaamse Gewest. Het is evenwel van geen betekenis (en ook te omslachtig) te voorzien in een verplichte adviesaanvraag voor de opdrachten 'verzamenen benodigde invoergegevens' en 'opmaak van lijsten van geluidsbronnen', gezien voor deze opdrachten al moet worden voorzien in een samenwerking met die betreffende instanties en autoriteiten teneinde die opdrachten te kunnen uitvoeren. De opmerking geeft geen aanleiding tot een aanpassing aan de tekst van het voorontwerp van besluit.

**NMBS**

De NMBS formuleert twee opmerkingen. Eén: de vraag of de vermelding van jaartal '2013' in artikel 5 van het voorontwerp van besluit zo bedoeld is. Twee: de bedenking dat het zinvol is om bij de opmaak van het geluidsactieplan voor belangrijke spoorlijnen ook de samenwerking met NMBS en Infrabel te vermelden.

**Reactie:**

Het jaartal 2013 houdt verband met de tweede implementatiefase van de richtlijn omgevingslawaai, meer bepaald op de omzetting van artikel 8 van de richtlijn. Op 18 juli 2013 werden de bevoegde autoriteiten immers geacht actieplannen bestemd voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaaieffecten te hebben opgesteld voor o.m. belangrijke spoorwegen. Vervolgens moeten deze actieplannen ten minste om de vijf jaar opnieuw worden gezien en zo nodig aangepast. De opmerking geeft geen aanleiding tot een aanpassing aan de tekst van het voorontwerp van besluit. De keuze om een verplichte adviesaanvraag bij NMBS te voorzien als alternatief voor een samenwerking bij de opmaak van de geluidsactieplannen voor belangrijke spoorwegen werd gemaakt bij de opmaak









aangewezen. Waar de geconsulteerde steden pleiten voor dergelijke trekkersrol voor het Departement Omgeving, plaatsen we daar toch een aantal bedenkingen bij:

- De grote meerderheid van acties en maatregelen in de geluidsactieplannen voor agglomeraties heeft betrekking op stedelijke bevoegdheden. Steden hebben dan ook heel wat mogelijkheden om de binnenstedelijke geluidsproblemen aan te pakken, o.m. via haar lokaal mobiliteitsbeleid, maar zeker ook via haar lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid. Steden beschikken op deze vlakken dan ook over steeds meer en meer bestuurskracht.
- Steden staan dicht bij de burger, hebben meer terreinkennis en beschikken over een lokaal netwerk van stakeholders en aanspreekpunten. Die lokale inbedding is hoe dan ook van groot belang tijdens het traject van de opmaak van een lokaal actieplan.
- Door aan steden een finale verantwoordelijkheid te geven voor hun geluidsactieplan, o.m. door te voorzien in een goedkeuring door het college van burgemeester en schepenen, is de betrokkenheid van steden ook meer gegarandeerd. In een aantal steden was dit totnogtoe trouwens al de gangbare praktijk<sup>2</sup>.
- Discussies over welke acties en maatregelen genomen (moeten) worden m.b.t. knelpunten die onder de gewestelijke bevoegdheid vallen, worden bij voorkeur gevoerd binnen het kader van de opmaak van de gewestelijke geluidsactieplannen. Het gaat dan immers over het zo efficiënt mogelijk besteden van gewestelijke budgetten. De samenwerking met agglomeraties is daarbij alleszins voorzien in de tabel, zodat afstemming tussen federale, Vlaamse en lokale niveau hier kan worden verzekerd.
- De bezorgdheid dat de expertise bij de stedelijke administraties te beperkt is voor de geluidskarteringsopdracht is deels terecht. Nochtans heeft de stad Antwerpen die opdracht wel steeds zelf willen opnemen, tezamen met het havenbedrijf, die zoals hoger aangegeven, die rol wenst te blijven opnemen. Alleszins zal het Departement Omgeving vanuit haar coördinerende rol hierrond in voldoende ondersteuning blijven voorzien, zoals trouwens ook in het verleden steeds was voorzien. Die ondersteuning is vooreerst van inhoudelijke aard, maar kan ook van financiële aard zijn (bijvoorbeeld via een tegemoetkoming in de kosten, zoals in het verleden ook al was voorzien).<sup>3</sup>
- De parallel met het luchtkwaliteitsbeleid gaat niet helemaal op: binnen de Vlaamse overheid werkt een veel grotere equipe aan het luchtkwaliteitsbeleid (zowel bij de Vlaamse Milieumaatschappij als Departement Omgeving), terwijl de planplicht die via Europese richtlijnen wordt opgelegd beperkter is. Daarenboven is luchtvervuiling veel meer een

---

<sup>2</sup> Wat in het verleden trouwens tot verwarring aanleiding kon geven bij burgers, vermits er zowel een actieplan was dat door het college van burgemeester en schepenen was goedgekeurd, als een actieplan dat door de Vlaamse Regering was goedgekeurd, terwijl beide actieplannen betrekking hadden op hetzelfde grondgebied en nagenoeg dezelfde inhoud hadden (met uitzondering van de aanvullingen voor knelpunten langs gewestwegen en spoorlijnen in het 'Vlaamse' actieplan.

<sup>3</sup> Ter vergelijking de Nederlandse aanpak:

- Gemeenten die zijn aangewezen als onderdeel van een agglomeratie hebben van het ministerie een eenmalige tegemoetkoming in de kosten ontvangen, waarbij de hoogte van het bedrag overeenkwam met het inwonersaantal.
- In de geluidsactieplannen van agglomeraties ligt de nadruk op maatregelen die vallen binnen de grenzen van de gemeentelijke bevoegdheid. Wat niet betekent dat geen maatregelen kunnen worden voorgesteld die betrekking hebben op geluidsbronnen die buiten de gemeentelijke bevoegdheid vallen. Immers, ook met maatregelen via bijvoorbeeld het ruimtelijk spoor kan er aandacht zijn voor bovenlokale wegen of spoorwegen. Uiteraard kan afstemming over maatregelen met andere overheden onderdeel zijn van het actieplan. Soms is dat zelfs noodzakelijk, bijvoorbeeld als maatregelen met elkaar samenhangen.
- Nederland slaagt er doorgaans goed in om de deadlines voor rapportering over de uitvoering van de richtlijn omgevingslawaaai te halen.
- Het leggen van de verantwoordelijkheid bij gemeenten voor de opmaak van een geluidsactieplan zorgt in Nederland voor een zekere dynamiek, omdat op die manier gemeentespecifieke (ook innovatieve) benaderingen worden geïntroduceerd.

gemeentegrensoverschrijdende problematiek dan de geluidsproblematiek die veeleer een lokaal gegeven is.

## FINALE FEEDBACK VAN AGGLOMERATIES BIJ PUNT 2

Op 19 november 2018 werd bijkomend overleg gepleegd met vertegenwoordigers van VVSG, steden Antwerpen, Gent en Brugge, en op 22 november 2018 met een vertegenwoordiger van de stad Leuven.

Deze overlegmomenten hebben geresulteerd in de nu voorliggende versie, waarover finale feedback werd gevraagd aan de agglomeraties.

Ten opzichte van de eerste versie van voorontwerp van besluit dat was toegelicht tijdens het WUROL overleg van 8 maart 2018 en dat de basis vormde voor de eerste standpuntbepaling van de steden in hun collegiale brieven van juni 2018 zijn een aantal belangrijke aanpassingen aangebracht om tegemoet te komen aan de bezorgdheden van de agglomeraties:

- Agglomeraties zijn toegevoegd als samenwerkende instantie bij de opmaak van de geluidsactieplannen van belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen; Er wordt ook voorgesteld om het actieplan voor de belangrijke wegen aan te vullen met een hoofdstuk voor agglomeraties, waarbij naast belangrijke wegen ook niet-belangrijke gewestwegen die op het grondgebied van de agglomeraties zijn gelegen ingeval relevant in rekening worden gebracht;
- Voor de opmaak van de ontwerpen van geluidsactieplannen van de agglomeraties zijn Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer en de havenbedrijven als samenwerkende instanties toegevoegd;
- Voor de organisatie van de raadpleging van het publiek over de ontwerpen van geluidsactieplannen van de agglomeraties wordt het Departement Omgeving als verantwoordelijke instantie aangeduid en de agglomeraties als samenwerkende instanties. In een eerder voorstel was dat omgekeerd. Daardoor kan het Departement Omgeving haar verbindende rol met andere gewestelijke en federale instanties beter opnemen, en dit laat ook toe om de publieke consultaties te stroomlijnen. Zo kunnen overwegingen die worden gemaakt naar aanleiding van reacties tijdens het openbaar onderzoek desgewenst doorwerken in alle relevante actieplannen.

De finale feedback van de vier betrokken steden wordt hieronder samengevat.

Agglomeratie	Feedback
Antwerpen	Verwijzend naar bijkomende voorstellen geformuleerd op overleg van 19/11/2018: <ul style="list-style-type: none"><li>- Stad Antwerpen kan zich vinden in de voorgestelde opdeling van verantwoordelijkheden, voor zover een apart hoofdstuk voor agglomeraties in de actieplannen voor belangrijke (spoor)wegen wordt voorzien, dat waar relevant een bredere scoop heeft (ook gewestwegen), en waar bij de opmaak ervan voorzien wordt in een nauwe betrokkenheid van de</li></ul>





De aanwezige vertegenwoordigers van de regionale luchthavens beklemtonen dat de overgang naar een nieuwe berekeningsmethode uit communicatie-overwegingen op een voor de omwonenden geloofwaardige wijze moet gebeuren. De modellering dient over de jaren voldoende stabiel te blijven met zo weinig mogelijk overgangen naar nieuwe rekenmethoden of wijziging van berekeningsparameters.

BAC vraagt de convergentie van de rekenmethode zoals opgelegd in VLAREM Hst. 5.57 met de rekenmethode toe te passen in het kader van de richtlijn 2002/49/EG (zoals opgenomen in RL 2015/996), met overeenstemming tussen de jaarlijkse geluidscontouren en de 5-jaarlijks op te maken strategische geluidsbelastingskaarten in het kader van de richtlijn 2002/49/EG.

Voor de andere voorgestelde aanpassingen in de sectorale voorwaarden van VLAREM Hst. 5.57:

- de algemene precisering van het toepassingsgebied door invoeging van een bijkomende paragraaf 5.57.1.1 §4,
  - de aangepaste naamgeving van EU-grootheden in art. 5.57.1.2. §2,
  - de geactualiseerde verwijzing naar verordening 598/2014/EG in art 5.57.2.1. §1,
- kon tijdens het stakeholdersoverleg op 14 juni 2018 wel een voldoende draagvlak gevonden worden.

De betrokken stakeholders werden uitgenodigd hun bezwaren en opmerkingen te formuleren tegen 23 juni 2018. Deze datum werd verlengd tot 28 juni 2018 rekening houdend met de bijkomende informatie die door de vertegenwoordiger van BAC werd gerapporteerd na deelname aan een internationale workshop in verband met de toepassing en evolutie van ECAC Doc. 29 zoals geïmplementeerd in de recentste uitgave van de standaard (ECAC Doc. 29 4<sup>e</sup> editie, 2016) en de relatie met de rekenmethode zoals beschreven in RL 2015/996. De algemene verwachting is dat de methode zoals beschreven in RL 2015/996 zal evolueren naar de methode van ECAC Doc 29 4e editie, in combinatie met een evoluerende Europese ANP-database zodat convergentie van VLAREM-berekeningen met de strategische geluidsbelastingskaarten in uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG verzekerd is. Bovendien is het de verwachting dat vanaf 2020 in ECAC Doc 29 ook een gedetailleerd helikoptermodel geïntegreerd zal worden wat perspectieven biedt voor de modellering van kleinere luchthavens met een belangrijk aandeel helikopterbewegingen.

Tegen 28/6 werden daarop van de volgende stakeholders reacties per mail ontvangen die konden instemmen met het oorspronkelijke voorstel:

- Brussels Airport Company (BAC);
- KU Leuven, Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica (ATF);
- de afdeling Beleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Van de andere bij het overleg van 14 juni betrokken stakeholders werd geen reactie meer ontvangen.

## **Reactie op de geformuleerde bezwaren**

Het enige bezwaar dat tijdens het stakeholderoverleg van 14 juni 2018 inzake het voorstel voor aanpassing van de sectorale voorwaarden van VLAREM Hst. 5.57 kon gedetecteerd worden, heeft betrekking op de wijziging van het rekenmodel zoals opgelegd in art. 5.57.1.2. §3.

Vertegenwoordigers van de regionale luchthavens, inzonderheid de luchthavens van Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem, beklemtoonden tijdens het stakeholderoverleg van 14 juni 2018 dat de overgang naar een nieuwe berekeningsmethode uit communicatie-overwegingen op een voor de omwonenden geloofwaardige wijze moet gebeuren. De modellering dient over de jaren voldoende stabiel te blijven met zo weinig mogelijk overgangen naar nieuwe rekenmethoden of wijziging van berekeningsparameters.

Deze bezorgdheid van de regionale luchthavens is begrijpelijk maar anderzijds moet vastgesteld worden dat de huidige in VLAREM opgelegde rekenmethode zoals geïmplementeerd in de INM-software, gedateerd is. De INM-software is niet meer verkrijgbaar en de bijhorende database van vliegtuigtypes is niet meer up-to-date omdat recentere vliegtuigtypes hierin niet meer zijn opgenomen. De INM-software weerspiegelt derhalve niet meer de technologische evolutie in vliegtuigdesign, waardoor bij de toepassing in het kader van VLAREM het effect van vlootvernieuwing en de inzet van nieuwe (stillere) vliegtuigen niet meer gevaloriseerd worden in de berekende geluidscontouren. Dit is zeker een relevant aspect bij de modellering van de vliegbewegingen op de luchthaven Brussel-Nationaal waar operatoren aangemoedigd worden om nieuwere vliegtuigen in te zetten die beter scoren op het vlak van geluidemissie.

Omwille van het geïntegreerde helikoptermodel met bijhorende uitgebreide database biedt de toepassing van INM voor regionale luchthavens, met een belangrijk aandeel helikopterbewegingen (en kleine luchtvaart), voorlopig wel nog een zeker voordeel ten aanzien van de Europese rekenmethode ECAC Doc. 29 3<sup>e</sup> editie (en ook de latere 4<sup>e</sup> editie) die voor deze bewegingen nog geen gedetailleerd rekenmodel heeft. Het voorstel van formulering met een verwijzing naar het gebruik van een rekenmethode die compatibel is met ECAC Doc. 29 3<sup>e</sup> editie (of een recentere uitgave) hoeft echter niet bezwaarlijk te zijn omdat de formulering toelaat om nog steeds de methode uit INM (laatst beschikbare versie 7.0) toe te passen. De methode zoals geïmplementeerd vanaf INM versie 7.0 is immers compatibel met ECAC Doc. 29 3<sup>e</sup> editie.

## BIJLAGEN

Bijlage 1: Adviesvraag bij voorontwerp van besluit

Bijlage 2: Verslaggeving stakeholderoverleg voorstel van aanpassingen aan hoofdstuk 5.57 'Vliegvelden' van titel II van VLAREM