DEPARTEMENT
OMGEVING

ADDENDUM

OVERWEGINGSDOCUMENT BIJ HET GELUIDSACTIEPLAN [OKT 2021 – JUN 2024] VOOR DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

15.10.2021

INHOUD

1 Inleiding 3
2 Openbaar onderzoek 3
2.1 Verloop 3
2.2 Overzicht van de inspraakreacties 5
2.3 Manier van verwerking van inspraakreacties 12
2.4 Advies van SERV en Minaraad 13
2.5 Adviezen van de gewesten 13
2.6 Adviezen van de luchthavenbeheerder BAC 14
2.7 Antwoorden op inspraakreacties 14
Fiche 1 – Ambitieniveau van het plan 15
Fiche 2 – Samenwerkingsakkoord 28
Fiche 3 - Beschrijving van de wettelijke context en de beleidscontext 39
Fiche 4 - Langetermijnvisie en -strategie van het plan 43
Fiche 5 - Strategische Visie 2040 van BAC 49
Fiche 6 - Uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG 54
Fiche 7 - Organisatie van de publieke raadpleging 56
Fiche 8 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten – rapportering 58
Fiche 9 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten – nauwkeurigheid 68
Fiche 10 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten - indicatoren 77
Fiche 11 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten – (gezondheids)impactanalyse 84
Fiche 12 - Milieudoelstellingen 98
Fiche 13 - Gebruik van plandrempels ter prioritering van knelpunten 106
Fiche 14 - Evaluatie van de maatregelen uit het actieplan 2016-2020 118
Fiche 15 - Algemene focus van de maatregelen 124
Fiche 16 - Brongerichte maatregelen 130
Fiche 17 - Maatregelen ruimtelijke ordening 133
Fiche 18 - Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie 150
Fiche 19 - Definitie van de nachtperiode 159
Fiche 20 - Exploitatie(beperkingen) 162
Fiche 21 - Operationele maatregelen 178
Fiche 22 - Geluidmonitoring 186
Fiche 23 - Specifieke financiële heffingen 196
Fiche 24 - Financiering en timing van het actieplan 206
Fiche 25 - Kosten /baten analyses – maatschappelijke impactstudies 215
Fiche 26 - Specifieke maatregelen tegen grondlawaai 220
Fiche 27 - Overlegorganen 229
Fiche 28 - Particuliere klachten over lokale geluidsoverlast 233
Fiche 29 - Andere bronnen 239
Fiche 30 - Redactionele opmerkingen / aanpassingen 240
Fiche 31 - Afstemming met andere geluidsactieplannen 244
Fiche 32 - Actualisatie in functie van evoluties in de periode 2018-2019 (na openbaar onderzoek) 245
3 BIJLAGEN 246
Bijlage 1 : Advies van MINA-raad en SERV 246
Bijlage 2: Advies van Leefmilieu Brussel 249
Bijlage 3: Adviezen van Brussels Airport Company (BAC) 253

1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EG) werd door de Vlaamse Overheid een ontwerp van geluidsactieplan 2019-2023 voor de luchthaven Brussel-Nationaal (2019-2023) opgemaakt. De Vlaamse Regering nam kennis van het ontwerp van geluidsactieplan op 16 november 2018. Overeenkomstig artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM werd het ontwerp van geluidsactieplan voor een termijn van een maand[1] ter inzage gelegd bij de verantwoordelijke instanties. Gedurende deze termijn kon iedereen bezwaren of opmerkingen schriftelijk ter kennis brengen.
Tegelijkertijd met de bekendmaking werd het ontwerp bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, die binnen de maand na ontvangst een met redenen omkleed advies konden uibrengen. Het advies van deze strategische adviesraden is niet bindend.

Een definitief geluidsactieplan werd opgemaakt rekening houdend met de gegeven adviezen, ingediende bezwaren of opmerkingen en met informatie die beschikbaar is gekomen sinds afloop van het openbaar onderzoek.

Voorliggend overwegingsdocument geeft een overzicht van het openbaar onderzoek, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop van de instanties die instaan voor de opmaak van het geluidsactieplan, de actualisaties in functie van recente evoluties, en de aanpassingen aan het geluidsactieplan die daaruit desgevallend voortvloeien.

2 OPENBAAR ONDERZOEK

2.1 VERLOOP

Het ontwerp van actieplan doorliep van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 een openbaar onderzoek dat op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 30 november 2018
- Publicatie van onderstaande advertentie in de kranten De Standaard en Het Laatste Nieuws op 30 november 2018
- Opname in Caplo-nieuws nr. 9 van vrijdag 14 december 2018 (doelgroep: milieuambtenaren) en bekendmaking via Yammer forum (doelgroep: RO-ambtenaren)
- Bekendmaking via homepage departement Omgeving en sociale media kanalen (Facebook, LinkedIn en Twitter)

[1] Omwille van overlap met de kerstvakantie werd de inspraaktermijn verlengd tot 6 weken

- Bekendmaking per e-mail aan leden van overlegfora WUROL[2], CCIM Stuurgroep Geluid[3] en Platform Gezonde Publieke Ruimte[4]

OPENBAAR ONDERZOEK

Actualisatie van geluidsactieplannen

Op 16 november 2018 heeft de Vlaamse Regering kennisgenomen van ontwerpen van geluidsactieplannen voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen, de luchthaven Brussel-Nationaal en de agglomeraties Antwerpen, Gent en Brugge.

Deze actieplannen zijn opgesteld in uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG). Bij de opmaak ervan is uitgegaan van de geluidsblootstelling zoals berekend in de geluidsbelastingskaarten voor referentiejaar 2016.

De geluidsactieplannen bevatten enerzijds een evaluatie van de acties en maatregelen die de voorbije jaren zijn ondernomen, en anderzijds gaan zij in op acties en maatregelen die diverse betrokkenen voornemens zijn te nemen in de periode 2019-2023.

De ontwerpen van actieplannen kunnen van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 geraadpleegd worden via: www.omgevingvlaanderen.be/openbaaronderzoek-geluidsactieplannen. Zij liggen ook ter inzage bij het Departement Omgeving, Koning Albert II laan 20 bus 8, 1000 Brussel en bij de stadsdiensten van respectievelijk Antwerpen, Gent en Brugge (adressen vermeld op bovenvermelde webpagina).

Elke burger kan tot uiterlijk 11 januari 2019 advies geven, een bezwaar indienen of opmerkingen formuleren.
Dit kan per mail via leefomgevingskwaliteit@vlaanderen.be of per aangetekende brief t.a.v. Departement Omgeving, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel. Gelieve daarbij steeds te vermelden op welk actieplan uw reactie betrekking heeft.

DEPARTEMENT **OMGEVING** | **Vlaamse overheid** | www.omgevingvlaanderen.be

- Het ontwerp van actieplan werd door het kabinet van de Vlaams minister bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid voor advies bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

[2] Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai, met vertegenwoordiging van de steden Brugge, Gent, Antwepren, NMBS, Infrabel, Agentschap Wegen & Verkeer, departement MOW, Brussels Airport Company, FOD Mobiliteit & Verkeer, Havenbedrijf Antwerpen, Havenbedrijf Gent, Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten, De Lijn
[3] Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid, met vertegenwoordiging van diverse diensten van federale overheid en gewesten
[4] Vertegenwoordigers van Vlaamse departementen en agentschappen, waaronder Agentschap Zorg en Gezondheid (AZG) en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)

2.2 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

De Minaraad en SERV bezorgden op 7 januari 2019 een gezamenlijk advies.

Daarnaast werden tijdens de termijn van het openbaar onderzoek in totaal, na schrapping van dubbels, **250** inspraakreacties ontvangen, die als volgt kunnen verdeeld worden:

- 12 lokale overheden:
  - 1 provinciebestuur
  - 11 gemeentebesturen
- 1 gemeentelijke adviesraad
- 2 gewestelijke overheidsdiensten:
  - 1 Vlaamse overheidsdienst
  - 1 inspraakreactie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- 17 belangenverenigingen
- 217 particuliere reacties
- 1 bedrijf

Deze inspraakreacties werden per mail of schriftelijk ontvangen.

Een aantal van de hierboven aangehaalde reacties (4 inspraakreacties van particulieren) werden ontvangen na 11 januari 2019 buiten de looptijd van het openbaar onderzoek, maar werden alsnog meegenomen in de bespreking van de inspraakreacties.

In navolgende tabel zijn alle in overweging genomen reacties genummerd en is een verwijzing opgenomen naar de fiche(s) waarin wordt ingegaan op deze reacties.

Tabel 1 : Overzicht van de inspraakreacties

Reactie	Inspreker	Type	Woonplaats	Drager	Datum	Fiche(s)
1	Provincie Vlaams-Brabant	Overheden		mail	10/01/2019	1, 2, 5, 10, 11, 12, 13, 15, 20, 21, 23, 24, 26, 27
2	Bertem	Overheden		mail	7/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25
3	Grimbergen	Overheden		brief	9/01/2019	2, 11, 12, 15, 20, 21, 24, 27
4	Kampenhout	Overheden		brief	11/01/2019	1, 2, 4, 5, 7, 14, 15, 17, 18, 21, 24, 26
5	Kortenberg	Overheden		brief	20/12/2018	1, 2, 4, 5, 7, 16, 24
6	Kraainem	Overheden		mail	14/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
7	Machelen	Overheden		mail	11/01/2019	15, 16, 17, 21, 25
8	Meise	Overheden		mail	10/01/2019	1, 2, 5, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 27

9	Oud-Heverlee	Overheden		mail	11/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25
10	Steenokkerzeel	Overheden		brief	7/01/2019	2, 4, 5, 8, 10, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29
11	Wemmel	Overheden		mail	11/01/2019	1, 2, 5, 10, 11, 12, 13, 15, 20, 21, 23, 24, 26, 27
12	Wezembeek-Oppem	Overheden		brief	11/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
13	Steenokkerzeel	Milieuadviesraad		mail	4/01/2019	2, 5, 14, 15, 17, 19, 20, 23, 24, 26
14	Leefmilieu Brussel -BIM	Overheidsdienst		mail	11/01/2019	2, 3, 10, 11, 13, 19
15	Agentschap Zorg en Gezondheid	Overheidsdienst		mail	11/01/2019	10, 11, 15
16	Actiegroep Groot-Bertem (AGB)	Belangenvereniging		mail	10/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25
17	Alliantie Regio Leuven	Belangenvereniging		mail	10/01/2019	1, 3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25
18	AWACSS	Belangenvereniging		brief	9/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
19	Bond Beter Leefmilieu	Belangenvereniging		mail	10/01/2019	1, 13, 17, 25
20	Boreas vzw	Belangenvereniging		mail	10/01/2019	2, 11, 12, 13, 20, 21,22, 23
21	Burgerforum Luchthavenregio	Belangenvereniging		mail	6/01/2019	1, 2, 4, 14, 24
22	Burgerforum Vilvoorde - Respect D3F	Belangenvereniging		brief	8/01/2019	4, 8, 11, 13, 15, 17, 20
23	Decibel 25L	Belangenvereniging		mail	6/01/2019	1, 2, 4, 14, 24
24	Leuven Hageland terug STIL (LHtS)	Belangenvereniging		mail	11/01/2019	9, 10, 11, 12, 15, 18, 21, 22, 23, 25, 30
25	Leuven Rechtdoor vzw	Belangenvereniging		mail	11/01/2019	8, 9, 11, 13, 21, 22, 30
26	Milieuactiegroep Groen Bonheiden	Belangenvereniging		mail	11/01/2019	28
27	Natuurpunt Kortenberg	Belangenvereniging		mail	11/01/2019	28
28	Natuurpunt Zaventem	Belangenvereniging		mail	7/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
29	Sterrebeek 2000 vzw	Belangenvereniging		mail	4/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
30	Wake Up Kraainem	Belangenvereniging		brief	11/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
31	WerkGroepLeuven	Belangenvereniging		mail	8/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25
32	Zone-S - Steenokkerzeel	Belangenvereniging		brief	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
33		Particulier	Zaventem	mail	11/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
34		Particulier	Zaventem	mail	11/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
35		Particulier	Zaventem	mail	11/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
36		Particulier	Kampenhout	mail	11/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
37		Particulier	Grimbergen	mail	11/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
38		Particulier	Veltem-Beisem	mail	11/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
39		Particulier	Sterrebeek	mail	11/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
40		Particulier	Sterrebeek	mail	11/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
41		Particulier	Meerbeek	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
42		Particulier	Melsbroek	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
43		Particulier	Melsbroek	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
44		Particulier	Melsbroek	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24

45		Particulier	Melsbroek	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
46		Particulier	Melsbroek	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
47		Particulier	Kortenberg	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
48		Particulier	Bertem	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
49		Particulier	Everberg	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
50		Particulier	Melsbroek	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
51		Particulier	Steenokkerzeel	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
52		Particulier	Steenokkerzeel	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
53		Particulier	Erps-Kwerps	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
54		Particulier	Perk	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
55		Particulier	Nederokkerzeel	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
56		Particulier	Perk	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
57		Particulier	Erps-KWerps	brief	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
58		Particulier	Everberg	mail	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
59		Particulier	Kortenberg	mail	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
60		Particulier	Tervuren	mail	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
61		Particulier	Kortenberg	mail	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
62		Particulier	Kortenberg	mail	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
63		Particulier	Erps-Kwerps	mail	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
64		Particulier	Erps-Kwerps	mail	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
65		Particulier	Erps-Kwerps	mail	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
66		Particulier	Kortenberg	mail	9/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
67		Particulier	Steenokkerzeel	mail	8/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
68		Particulier	Erps-Kwerps	mail	8/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
69		Particulier	Erps-Kwerps	mail	8/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
70		Particulier	Zaventem	mail	8/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
71		Particulier	Rotselaar	mail	8/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
72		Particulier	Kortenberg	mail	8/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
73		Particulier	Erps-Kwerps	mail	8/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
74		Particulier	Kessel-Lo	mail	8/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
75		Particulier	Kortenberg	brief	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
76		Particulier	Kortenberg	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
77		Particulier	Steenokkerzeel	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
78		Particulier	Sterrebeek	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
79		Particulier	Erps-Kwerps	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
80		Particulier	Erps-Kwerps	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
81		Particulier	Erps-Kwerps	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
82		Particulier	Erps-Kwerps	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
83		Particulier	Erps-Kwerps	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
84		Particulier	Erps-Kwerps	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
85		Particulier	Sterrebeek	mail	7/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
86		Particulier	Erps-Kwerps	brief	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
87		Particulier	Everberg	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
88		Particulier	Steenokkerzeel	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
89		Particulier	Kortenberg	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
90		Particulier	Kampenhout	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
91		Particulier	Kortenberg	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
92		Particulier	Kortenberg	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
93		Particulier	Kortenberg	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
94		Particulier	Kortenberg	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
95		Particulier	Kortenberg	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24

96		Particulier	Erps-Kwerps	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
97		Particulier	Steenokkerzeel	mail	6/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
98		Particulier	Everberg	mail	5/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
99		Particulier	Kampenhout	mail	5/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
100		Particulier	Everberg	mail	5/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
101		Particulier	Zaventem	mail	5/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
102		Particulier	Erps-Kwerps	mail	5/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
103		Particulier	Erps-Kwerps	mail	5/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
104		Particulier	Sterrebeek	mail	5/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
105		Particulier	Sterrebeek	brief	4/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
106		Particulier	Sterrebeek	mail	4/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
107		Particulier	Sterrebeek	mail	4/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
108		Particulier	Steenokkerzeel	mail	4/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
109		Particulier	Kortenberg	mail	4/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
110		Particulier	Steenokkerzeel	mail	4/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
111		Particulier	Erps-Kwerps	mail	4/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
112		Particulier	Erps-Kwerps	mail	4/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
113		Particulier	Zaventem	brief	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
114		Particulier	Erps-Kwerps	brief	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
115		Particulier	Erps-KWerps	brief	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
116		Particulier	Erps-Kwerps	mail	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
117		Particulier	Steenokkerzeel	mail	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
118		Particulier	Kampenhout	mail	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
119		Particulier	Kortenberg	mail	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
120		Particulier	Nossegem	mail	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
121		Particulier	Sterrebeek	mail	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
122		Particulier	Erps-Kwerps	brief	3/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
123		Particulier	Erps-Kwerps	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
124		Particulier	Erps-Kwerps	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
125		Particulier	Nossegem	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
126		Particulier	Nossegem	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
127		Particulier	Rotselaar	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
128		Particulier	Sterrebeek	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
129		Particulier	Zaventem	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
130		Particulier	Sterrebeek	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
131		Particulier	Sterrebeek	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
132		Particulier	Grimbergen	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
133		Particulier	Sterrebeek	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
134		Particulier	Erps-Kwerps	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
135		Particulier	Kampenhout	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
136		Particulier	Erps-Kwerps	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
137		Particulier	Erps-Kwerps	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
138		Particulier	Kortenberg	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
139		Particulier	Erps-Kwerps	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
140		Particulier	Steenokkerzeel	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
141		Particulier	Kampenhout	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
142		Particulier	Erps-Kwerps	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
143		Particulier	Neerijse	mail	2/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
144		Particulier	Erps-Kwerps	brief	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
145		Particulier	Erps-Kwerps	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
146		Particulier	Meerbeek	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24

147		Particulier	Zaventem	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
148		Particulier	Erps-Kwerps	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
149		Particulier	Nossegem	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
150		Particulier	Erps-Kwerps	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
151		Particulier	Erps-Kwerps	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
152		Particulier	Erps-Kwerps	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
153		Particulier	Everberg	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
154		Particulier	Kortenberg	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
155		Particulier	Tervuren	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
156		Particulier	Leefdaal	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
157		Particulier	Leefdaal	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
158		Particulier	Leefdaal	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
159		Particulier	Leefdaal	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
160		Particulier	onbekend	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
161		Particulier	Erps-Kwerps	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
162		Particulier	Kortenberg	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
163		Particulier	Erps-Kwerps	brief	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
164		Particulier	Erps-Kwerps	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
165		Particulier	Berg	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
166		Particulier	Zaventem	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
167		Particulier	Erps-Kwerps	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
168		Particulier	Grimbergen	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
169		Particulier	Erps-Kwerps	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
170		Particulier	Zaventem	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
171		Particulier	Everberg	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
172		Particulier	Erps-Kwerps	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
173		Particulier	Machelen	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
174		Particulier	Erps-Kwerps	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
175		Particulier	Erps-Kwerps	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
176		Particulier	Wezembeek	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
177		Particulier	Erps-Kwerps	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
178		Particulier	Erps-Kwerps	mail	31/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
179		Particulier	Kraainem	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
180		Particulier	Nederokkerzeel	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
181		Particulier	Neerijse	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
182		Particulier	Erps-Kwerps	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
183		Particulier	Erps-Kwerps	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
184		Particulier	Kortenberg	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
185		Particulier	Erps-Kwerps	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
186		Particulier	Erps-Kwerps	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
187		Particulier	onbekend	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
188		Particulier	Grimbergen	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
189		Particulier	Erps-Kwerps	mail	30/12/2018	1, 2, 4, 5, 14, 24
190		Particulier	Kampenhout	brief	niet gedateerd	1, 2, 4, 5, 14, 24
191		Particulier	Kampenhout	brief	niet gedateerd	1, 2, 4, 5, 14, 24
192		Particulier	Nederokkerzeel	brief	niet gedateerd	1, 2, 4, 5, 14, 24
193		Particulier	Bertem	mail	11/01/2019	
194		Particulier	Leefdaal	mail	10/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25

195		Particulier	Bertem	mail	10/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25
196		Particulier	Grimbergen	mail	10/01/2019	2, 3, 4, 11, 12, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25
197		Particulier	Meise	mail	9/01/2019	2, 11, 12, 13, 20, 21, 22, 23
198		Particulier	Humbeek	mail	8/01/2019	2, 11, 12, 13, 20, 21, 22, 23
199		Particulier	Grimbergen	mail	8/01/2019	2, 11, 12, 13, 20, 21, 22, 23
200		Particulier	Grimbergen	mail	8/01/2019	2, 11, 12, 13, 20, 21, 22, 23
201		Particulier	Grimbergen	mail	8/01/2019	2, 11, 12, 13, 20, 21, 22, 23
202		Particulier	Sterrebeek	mail	10/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
203		Particulier	Hoeilaart	mail	9/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
204		Particulier	Sterrebeek	mail	9/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
205		Particulier	Sterrebeek	mail	8/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
206		Particulier	Sterrebeek	mail	7/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
207		Particulier	Nossegem	mail	7/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
208		Particulier	Sterrebeek	mail	6/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
209		Particulier	onbekend	mail	5/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
210		Particulier	Sterrebeek	mail	5/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
211		Particulier	Nossegem	mail	5/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
212		Particulier	Zaventem	mail	4/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
213		Particulier	Sterrebeek	mail	4/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
214		Particulier	Sterrebeek	mail	4/01/2019	1, 2, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27
215		Particulier	Leefdaal	mail	11/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25
216		Particulier	Herent	mail	8/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25
217		Particulier	Herent	mail	8/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25

218		Particulier	Steenokkerzeel	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
219		Particulier	Merchtem	mail	11/01/2019	8, 12, 22, 28
220		Particulier	Kortenberg	mail	11/01/2019	1, 4, 5, 13, 14, 20
221		Particulier	Kampenhout	mail	11/01/2019	1
222		Particulier	Erps-Kwerps	mail	11/01/2019	1
223		Particulier	Kortenberg	mail	11/01/2019	1, 2, 4, 14, 24
224		Particulier	Zaventem	mail	11/01/2019	4, 5, 11, 12, 14, 21, 26
225		Particulier	onbekend	mail	10/01/2019	9, 11, 13, 18, 26, 28
226		Particulier	Bertem	mail	10/01/2019	1, 2, 4, 12, 14, 24
227		Particulier	Grimbergen	mail	10/01/2019	1, 4, 5, 12, 14, 20, 22, 23, 24
228		Particulier	Grimbergen	mail	10/01/2019	1, 4, 5, 14, 20, 22 , 23, 24
229		Particulier	Wilsele	mail	10/01/2019	11, 13, 18, 20, 21
230		Particulier	Wilsele	mail	10/01/2019	11, 13, 18, 20, 21
231		Particulier	Wilsele	mail	10/01/2019	11, 13, 18, 20, 21
232		Particulier	Leuven	mail	10/01/2019	11, 13, 18, 20, 21
233		Particulier	Sterrebeek	mail	10/01/2019	1, 5, 8, 12, 13, 14, 18, 24
234		Particulier	Humbeek	mail	10/01/2019	8, 13, 21, 28
235		Particulier	Humbeek	mail	10/01/2019	8, 13, 21, 28
236		Particulier	Humbeek	mail	10/01/2019	8, 13, 21, 28
237		Particulier	Humbeek	mail	10/01/2019	8, 13, 21, 28
238		Particulier	Huldenberg	mail	6/01/2019	28
239		Particulier	Huldenberg	mail	6/01/2019	28
240		Particulier	Wespelaar	mail	4/01/2019	1, 4, 21, 22
241		Particulier	Kortenberg	mail	1/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 16, 18, 22, 24, 26
242		Particulier	Zaventem	mail	31/12/2018	5
243		Particulier	Loonbeek	mail	29/12/2018	28
244		Particulier	Meerbeek	mail	10/12/2018	2, 4, 5, 17, 18, 20, 23, 24, 26
245		Particulier	Tildonk	mail	2/12/2018	28
246		Particulier	Zaventem	mail	12/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
247		Particulier	Tervuren	mail	13/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
248		Particulier	Sterrebeek	mail	14/01/2019	1, 2, 4, 5, 14, 24
249		Particulier	Herent	mail	14/01/2019	3, 4, 11, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 25
250	Friedberg & Mahn (Corendon Airlines)	Bedrijf	Amsterdam	mail	11/01/2019	22

2.3 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPRAAKREACTIES

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën.
- Per categorie van opmerkingen werd een fiche samengesteld, waarin de opmerkingen werden samengevat en waarin een standpunt werd geformuleerd bij deze opmerkingen. Tevens werd aangegeven of de reacties aanleiding gaven tot een aanpassing aan het ontwerpgeluidsactieplan, en indien dat het geval is, op welke wijze.
- In de fiches wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 1.

Tabel 2 : Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

Fiche	**Naam**
1	Ambitieniveau van het plan
2	Samenwerkingsakkoord
3	Beschrijving van de wettelijke context en beleidscontext
4	Langetermijnvisie en -strategie van het plan
5	Strategische Visie 2040 van BAC
6	Uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG
7	Organisatie van de publieke raadpleging
8	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten - rapportering
9	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten - nauwkeurigheid
10	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten - indicatoren
11	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten - (gezondheids)impactanalyse
12	Milieudoelstellingen
13	Gebruik van plandrempels ter prioritering van knelpunten
14	Evaluatie van de maatregelen uit het vorige actieplan 2016-2020
15	Algemene focus van de maatregelen
16	Brongerichte maatregelen
17	Maatregelen betreffende de ruimtelijke ordening
18	Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie
19	Definitie van de nachtperiode
20	Exploitatie(beperkingen)
21	Operationele maatregelen
22	Geluidmonitoring
23	Gedifferentieerde opstijg- en landingsvergoedingen / financiële maatregelen
24	Financiering en timing van het actieplan

25	Kosten /baten analyses – maatschappelijke impactstudies
26	Specifieke maatregelen tegen grondlawaai
27	Overlegorganen
28	Particuliere klachten over lokale geluidsoverlast
29	Andere geluidsbronnen
30	Redactionele opmerkingen / aanpassingen
31	Afstemming met andere actieplannen
32	Actualisatie in functie van evoluties in de periode 2018-2019

Het gezamenlijke advies van Minaraad en SERV, Leefmilieu Brussel en het advies van BAC worden hierna vooraf afzonderlijk aangehaald. Voor de behandeling ervan verwijzen we naar de desbetreffende fiche.

2.4 ADVIES VAN SERV EN MINARAAD

De Minaraad en SERV bezorgden op 7 januari 2019 een gezamenlijk advies. Dit advies is integraal in bijlage 1 achteraan bij dit document opgenomen.

Wat het actieplan luchthaven Brussel-Nationaal betreft wensen de raden te wijzen op het belang van de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen het federale niveau en de betrokken Gewesten. Dit moet rechtszekerheid en coherentie bieden voor de vliegroutes, geluidsreglementering en de exploitatie mogelijkheden voor de luchthaven. Dit zou een onderdeel moeten zijn van een langetermijnstrategie.

De raden wijzen voorts in hun advies op het op dat moment lopende overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid.

2.5 ADVIEZEN VAN DE GEWESTEN

Er werd geen formeel advies ontvangen van regeringen van het Brussels en Waals Gewest. Wel werd een inspraakreactie ontvangen van Leefmilieu Brussel. Dit advies (opgenomen in de lijst van inspraakreacties onder nr. 14 van tabel 1), is integraal in bijlage 2 achteraan bij dit document opgenomen.

In het bijzonder ondersteunt Leefmilieu Brussel de maatregel uit het actieplan met als voorwerp het sluiten van een evenwichtig samenwerkingsakkoord met betrekking tot de geluidshinder veroorzaakt door de vliegbewegingen van en naar Brussels Airport en dit met het oog om een gecoördineerde toepassing van de richtlijn 2002/49/EG en EU-verordening 598/2014, steunend op de ICAO evenwichtige aanpak van geluidbeheer, toe te laten.

Als bestuur bevoegd voor het Leefmilieu in het Brussels Gewest, zal Leefmilieu Brussel haar bereidheid herhalen om constructief samen te werken bij de oplossing van dit probleem dat invloed heeft op de gezondheid van alle omwonenden van de luchthaven.

Voor het overige verwijst Leefmilieu Brussel opnieuw naar de inspraakreactie zoals bezorgd in het kader van het openbaar onderzoek van het actieplan 2e ronde (2016-2020) en voegt dit document als bijlage bij haar advies.

2.6 ADVIEZEN VAN DE LUCHTHAVENBEHEERDER BAC

Voorafgaand aan de kennisgeving door de Vlaamse Regering van het ontwerp actieplan werd het formeel advies van de luchthavenuitbater gevraagd. Dit advies dd. 16 november 2018 werd per mail ontvangen op 20 november 2018 en is integraal opgenomen in bijlage 3. Op 19 augustus 2021 werd door BAC een geactualiseerd, maar inhoudelijk vergelijkbaar advies bezorgd. Dit is in dit addendum aan dezelfde bijlage 3 toegevoegd.

In het actieplan dat voorgelegd werd in het kader van het openbaar onderzoek werd nog geen rekening gehouden met dit voorafgaand advies. Daarom wordt in dit overwegingsdocument aangegeven in hoeverre rekening is gehouden met deze adviezen van de luchthavenuitbater (zie fiche 2).

2.7 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES

In dit deel worden de inspraakreacties per fiche besproken en wordt hierbij het standpunt van het bestuur geformuleerd, met volgende elementen die telkens aanbod komen:

- inhoud van de opmerkingen;
- reactie op de opmerkingen;
- aanpassingen in het actieplan.

Fiche 1 – Ambitieniveau van het plan

Opmerking	Verwijzing
a. BAC vindt dat het plan goede intenties bevat, maar naar ruimtelijke ordeningsmaatregelen toe nog te weinig krachtig is.	Advies BAC
b. "Het is opmerkelijk dat van de voornemens in het actieplan 2016-2020 nog nauwelijks acties zijn opgestart. We kunnen ons de vraag stellen wat de zin is van actieplannen als er de voorbije planperiode niets gerealiseerd werd. We stellen vast dat het actieplan 2019-2023 de acties herneemt zonder verscherping. Algemeen gesteld is het een weinig ambitieus actieplan waarvan de opmaak is opgelegd door Europese wetgeving, maar waarbij de sense of urgency op Vlaams niveau lijkt te ontbreken. Het provinciebestuur pleit dan ook voor een daadkrachtigere aanpak en wijst er op dat voor de omwonenden, de luchthaven gemeenten, het provinciebestuur en het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant er wel degelijk een grote nood is aan acties om de geluidshinder te beperken."	1 (Provincie)
c. "Het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 is oude wijn in nieuwe zakken. Het actieplan is weinig vernieuwend en zeer vrijblijvend. Het overlapt voor een groot deel met de plannen van 2016. De enige vorm van vernieuwing komt er voornamelijk omwille van de beschikbaarheid van nieuwe strategische geluidsbelastingskaarten voor referentiejaar 2016, goedgekeurd op 1 juni jl. door de Vlaamse Regering."	4 (Kampenhout)
d. "Het actieplan is onvoldoende ambitieus omdat: 1. Het actieplan kan niet concreet gedefinieerd en/of uitgevoerd worden zolang er geen duidelijkheid bestaat over de exacte vliegroutes, die moeten worden vastgelegd in een federale Vliegwet en zolang er geen globaal samenwerkingsakkoord wordt afgesloten met de gewesten, waarin minstens uniforme geluidsnormen voor vliegverkeer worden bepaald. Men moet eerst weten welke inwonersgroepen 'gehinderd' (zullen) worden vooraleer men	5 (Kortenberg)

op een doeltreffende en duurzame manier niet-brongerichte maatregelen kan treffen. 2. Het actieplan is te verblijvend, omwille van het ontbreken van: - De financiële consequenties (nu is alleen de kostprijs van het studie- en voortraject berekend); - De timing van de uit te voeren maatregelen; - Een langetermijnstrategie op de globale ontwikkeling van de luchthaven voor de komende 25 jaar; - Voldoende bronmaatregelen, die moeten verhinderen dat er later stroomafwaarts moet geremediëerd worden. 3. Er wordt geen financiering opgenomen in het plan: geen enkele van de voorgestelde maatregelen wordt financieel onderbouwd. De kosten verbonden aan de akoestische isolatie van de bestaande woningen in het kerngebied alsook de planschade moeten gedragen worden door de overheid die het actieplan oplegt. Nergens wordt er iets concreet becijferd. 4. In dit actieplan ontbreekt elke timing. Nergens wordt aangegeven wanneer welke maatregel met welke kostprijs zal gefinancierd worden. 5. Het actieplan ontbreekt aan een langetermijnvisie en biedt geen antwoord op de fundamentele vraag welke toekomst men concreet ziet voor de luchthaven. De infrastructuurplannen die in het vooruitzicht worden gesteld in de visie 2040 van BAC zijn voor onze gemeente absoluut onaanvaardbaar wat betreft een mogelijke verlenging van de taxibaan langs landingsbaan 25L of wat de verlenging van landingsbaan 25L zelf betreft, vermits door de bijkomende geluidsoverlast de leefbaarheid van duizend inwoners van onze gemeente rechtstreeks zou bedreigd worden. “	
e. “Het actieplan, dat relatief weinig ambitieus is, dient uitgevoerd te worden.”	8 (Meise)
f. “Het is opmerkelijk dat van de voornemens in het actieplan 2016-2020 nog nauwelijks acties zijn opgestart. We kunnen ons de vraag stellen wat de zin is van actieplannen als er de voorbije planperiode niets gerealiseerd werd. We stellen vast dat het actieplan 2019-2023 de acties herneemt zonder verscherping. Algemeen gesteld is het een weinig ambitieus actieplan waarvan de	11 (Wemmel)

	opmaak is opgelegd door Europese wetgeving, maar waarbij de sense of urgency op Vlaams niveau lijkt te ontbreken. Het gemeentebestuur van Wemmel pleit dan ook voor een daadkrachtigere aanpak en wijst er er op dat er wel degelijk een grote nood is aan acties om de geluidshinder te beperken.”	
g.	“Het actieplan vertoont een volkomen gebrek aan ambitie. Met dit plan zal de periode tot 2023, net zoals de vorige planperiode vanaf 2016, opnieuw een verloren periode zijn om omwonenden te beschermen tegen de gezondheidseffecten van het lawaai van de luchthaven. 1. Er is nauwelijks iets gebeurd sinds de 2de ronde (actieplan 2016). 2. Het actieplan is dode letter omdat er geen duidelijkheid is over de vliegroutes en het preferentieel baangebruik. 3. Het actieplan is té vrijblijvend,omwille van het ontbreken van: - financiële consequenties (wie betaalt wat?) - bronmaatregelen - concrete timing 4. Tenslotte ontbreekt het aan een langetermijnvisie van de luchthaven van Zaventem. Het Burgerforum Luchthavenregio / Zone-S / Decibel 25L geeft om deze redenen de actieplannen daarom een onvoldoende: ze zijn veel té vrijblijvend, té weinig ambitieus, niet onderbouwd, het zijn losse flodders. Het Burgerforum Luchthavenregio / Zone-S / Decibel 25L verzoekt de Vlaamse overheid de actieplannen grondig bij te sturen en maatregelen te nemen die daadwerkelijk remediëren en de leefbaarheid van de luchthavenomgeving garanderen.”	21 (Burgerforum Luchthavenregio) 23 (Decibel 25L) 32 (Zone-S) 218, 223, 226
h.	“Het actieplan vertoont een volkomen gebrek aan ambitie. 1. Er is nauwelijks iets gebeurd sinds de 2de ronde (actieplan 2016). 2. Het actieplan is dode letter omdat er geen duidelijkheid is over de vliegroutes en het baangebruik. 3. Het actieplan is té vrijblijvend, omdat volgende zaken ontbreken: - maatregelen die het geluid beperken aan de bron	33 t/m 192, 227, 228, 246, 247, 248

	- de kostprijs van de maatregelen (zoals geluidsisolatie en planschade): men heeft het over een verouderd bedrag van 89 miljoen euro – prognose 2012 - de financiering van de maatregelen - een concrete timing; een plan zonder timing is geen plan 4. Tenslotte ontbreekt het aan een langetermijnvisie voor de luchthaven van Zaventem. Ik geef om deze redenen dit actieplan een onvoldoende: het is veel té vrijblijvend, té weinig ambitieus, niet onderbouwd, het zijn losse flodders. Ik verzoek de Vlaamse overheid dit actieplan grondig bij te sturen en maatregelen te nemen die daadwerkelijk remediëren en de leefbaarheid van de luchthavenomgeving garanderen.”	
i.	“Motivatie Het gemeentebestuur van Wemmel wenst constructief mee te werken aan het geluidsactieplan van de luchthaven en dit samen met alle betrokken actoren (onder meer : de luchthaven gemeenten, het provinciebestuur en het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant). Het gemeentebestuur van Wemmel pleit ook voor een daadkrachtigere aanpak en wijst er er op dat er wel degelijk een grote nood is aan acties om de geluidshinder te beperken. Het plan dat voorligt is voor de gemeente Wemmel te weinig ambitieus.”	11 (Wemmel)
j.	“BBL is van mening dat het ambitieniveau van de geluidsactieplannen te beperkt is. Om een prioriteitenlijst van knelpunten op te stellen, vertrekt het geluidsactieplan voor belangrijke wegen van een drempel van 70 decibel, gecombineerd met de aanwezigheid van woningen in de omgeving. Voor het geluidsactieplan spoorwegen ligt de plandrempel op 73 dB. Voor de luchthaven van Zaventem ligt de plandrempel op 65 decibel (Lden). 70 dB/73 dB/65 dB zijn zeer hoge plandrempels: volgens de Wereldgezondheidsorganisatie treden er gezondheidsproblemen op vanaf 53 decibel. Dat maakt dus dat heel wat knelpunten ook de	19 (BBL)

	volgende jaren niet aangepakt zullen worden. Dit toont aan dat de ambitie van deze geluidsactieplannen zeer beperkt is. Enkel de meest problematische zones komen aan bod." "En zelfs dat is niet zeker. Zo blijkt uit de evaluatie van de vorige actieplannen, dat slechts een deel van de prioritaire acties ook echt is uitgevoerd. Veel projecten voor geluidsschermen of een stille wegverharding zitten nog steeds in de onderzoeksfase of moeten nog uitgevoerd worden. BBL vraagt daarom een versnelling van de aanpak en de uitvoering van concrete acties. Zo niet valt sterk te betwijfelen of de voorziene acties en prioriteiten om de geluidsoverlast te verminderen binnen een aanvaardbare termijn gerealiseerd worden." "Te weinig nieuwe maatregelen De geluidsactieplannen geven vooral een overzicht van reeds uitgevoerde of lopende ingrepen, maar bevatten amper nieuwe maatregelen. En als er al nieuwe maatregelen worden voorgesteld, gaat het vooral over 'onderzoeken', 'monitoring',... Concrete ingrepen en investeringen blijven uit. Op dit vlak schieten de plannen duidelijk te kort….. … Hetzelfde geldt voor het geluidsactieplan voor de luchthaven. Ook hierin wordt enkel verwezen naar reeds bestaand beleid of naar beleidsvoornemens die niet tot uitvoering raken (zoals het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst met de federale en Brusselse overheden)."	
k.	"Wake Up Kraainem / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vindt het kerngebied waarvoor het Vlaamse Gewest een gewestelijk RUP wil opmaken ter operationalisering van gedifferentieerde ruimtelijke matregelen, te weinig ambitieus. "	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
l.	Alliantie Regio Leuven vindt de afbakening van het kerngebied op basis van plandrempels (beuidend hoger dan de recente WHO aanbevelingen van oktober 2018) veel te weinig ambitieus is.	17 (Alliantie Regio Leuven)

m. "Het ontwerp geluidsactieplan 2019-2013 ontbreekt ambitie en een coherente langetermijnvisie."	220
n. "Persoonlijk zijn mijn familie en ik betroffen door dit ontwerp geluidsplan, en dit om meerdere redenen. 1. Er is geen lange-termijnplan waar Vlaanderen met deze luchthaven naartoe wil. Deze ligt 100% in Vlaanderen maar is voor 25% (plus 1 aandeel) in handen vd federale regering, en dit als ENIGE luchthaven in dit land. Hoe wil/wil/zal u met dit geluidsactieplan iets bereiken als u niet een controlerende eigenaar bent? Zeker nier door de echte controlerende grooteigenaars geen strobreed in de weg te (kunnen) leggen! NIETS DAARVAN 2. Waar moet deze CITY-AIRPORT naartoe? Binnen 25-40 jaar is dit een city-airport die helemaal door de verstedelijking door bewoning 'ingesloten' is. Sluiten? Wat met de nachtvluchten? Wat met het lawaai van de opstijgende vliegtuigen zeker de extreem lawaaïerige cargos? De dalende vliegtuigen stellen minder een probleem, tenzij wederom cargos. NIETS DAARVAN. 3. Alle andere grotere en kleinere luchthavens hebben een night-time curfew, ALLEMAAL: Frankfurt, München, Düsseldorf, Köln, London Heathrow, Zürich, Schiphol, Parijs CdG en Orly, Madrid, Milan en vele vele anderen. Iedere cardioloog zal beamen dat nacht lawaai funest is voor de gezondheid. NIETS DAARVAN 4. Premies voor geluidsisolatie? Maar is dat geen onverantwoord weggegooid geld want indien alle niet passagiers-gebonden vluchten EN alle puur- cargos tussen 22 uur 's avonds en 7 uur 's morgens categoriek verboden worden te landen of op te stijgen (bestudeer aub wat andere grotere luchthavens in Europa toegelaten is? Zie hierboven) , NIETS DAARVAN 5. En indien alle zware geluids-storende vrachters compleet verboden worden Zaventem nog aan te vliegen, dan en alleen dan kan u, de Vlaamse overheid iets doen voor haar burgers. Maar wederom NIETS DAARVAN Ik denk dat ik als betroffen omwonende om de hierboven vermelde punten (die niet exhaustief zijn) voldoende redenen heb aangedragen om dit actieplan een zware onvoldoende te geven: - het is veel té vrijblijvend,	221

- té weinig ambitieus, - niet onderbouwd, - het zijn losse flodders Niets dat er echt toe doet is zelfs maar vermeld, dus zeker geen bijdrage tot een oplossing. Ik verzoek de Vlaamse overheid dit actieplan grondig bij te sturen en maatregelen te nemen die daadwerkelijk remediëren en de leefbaarheid van de luchthavenomgeving garanderen.”	
o. “Na het doornemen van dit Actieplan moeten we constateren dat deze studie een mager beestje is. De olifant heeft een muis gebaard. Van de Vlaamse overheid mag verwacht worden dat ze komen met een visie, doelstellingen, een plan van aanpak en een financieringsplan. Omwonenden zijn er niet gebaat bij dat steeds opnieuw de paraplu wordt getrokken en verwezen wordt naar bevoegdheden van andere overheden. Eén van de weinige actiepunten in deze studie is om “tijdens de planperiode (2019-2023) naar de opmaak van een dergelijk samenwerkingsakkoord tussen verschillende overheden te streven” Zelfs zonder garantie dat dit er moet komen binnen een beperkte tijd. Dit baart ons erg veel zorgen over de geloofwaardigheid en de daadkracht van het politiek stelsel. Dit actieplan is een inventarisatie van de bestaande toestand, maar stelt geen acties voor zoals daar zijn: 1. Een beschermingskader voor de omwonenden bieden als de frequentie van het aantal vluchten toeneemt of de routes in de toekomst worden gewijzigd. De geluidscontouren zijn een “vaag” begrip. Het is de frequentie van de piekmomenten en het baangebruik die doorslaggevend zijn. 2. Een actieplan moet grenzen stellen qua geluidsnormen en uitstoot van oude en vervuilende toestellen. Waarom wordt dit wel voor auto’s ingevoerd maar niet voor vliegtuigen. Alleen met druk van overheden wordt de sector gedwongen om versneld te innoveren.	222

3. Er moeten heffingen en eerlijke taxatie komen in het kader van klimaatdoelstellingen. In het plan worden alleen heffingen genoemd door BAC en Belgocontrol, dit zou op niveau van de overheid moeten gebeuren. Zo komt er budget vrij om de streek die getroffen wordt door de overlast van de luchthaven verder te versterken en ontwikkelen op ander gebieden zoals bereikbaarheid en ruimtelijke ordening. 4. Nieuwe bewoning beperken in zones met geluidsoverlast, maar nadenken over andere functies die wel compatibel zijn. Ruilverkaveling uitwerken als een tool om de inrichting rond de luchthaven te verbeteren. Bijvoorbeeld een bedrijf zoals "Dieteren" met een extensief ruimtegebruik en buiten het getroffen gebied van geluidsoverlast is een ideaal voorbeeld om te verplaatsen onder een aanvliegroute. 5. Een beperking op het totale aantal vluchten tot 250000. 6. In zones met historisch veel geluidsoverlast van het vliegverkeer een masterplan uitwerken om andere bronnen van overlast (autoverkeer, treinverkeer) te beperken. Op die manier kunnen deze kernen leefbaar blijven. 7. Het afbouwen en op termijn verbieden van nachtvluchten in dit sterk verstedelijkt gebied. We vragen dan ook een serieus en ambitieus actieplan, dat rekening houdt met de impact van de luchtvaart op de omgeving en het milieu. En waar alle actoren hun verantwoordelijkheid nemen."	
p. "Bij het doornemen van het actieplan stel ik vast dat het actieplan weinig ambitie heeft en zo goed als geen concrete acties bevat, laat staan dat er timing werd geplaatst bij de geformuleerde acties. Op basis daarvan was ik bij eerste lezing zwaar ontgoocheld met dit plan. Op deze manier komt het over alsof het plan een verplicht nummer is, dat snel werd afgehaspeld. Alhoewel dit actieplan enkel over geluid gaat, zie ik overduidelijk ook verbanden met andere Vlaamse bevoegdheden en actieplannen. Ik denk in eerste instantie aan de (Vlaamse) klimaatdoelstellingen, luchtkwaliteit, mobiliteitsbeleid …	223

Daarnaast kunnen we dit plan niet los zien van de uitbreidingsplannen van Brussels Airport. Het lijkt mij dan ook logische dat er een geïntegreerd beleid gevoerd wordt waar al deze plannen op elkaar worden afgestemd. Dit vraagt een uitgesproken visie over de toekomst waar Vlaanderen naar toe wil en een krachtdadig actieplan. Bijkomend is het noodzakelijk om hierover overleg te plegen met de federale en Europese overheden (voor elementen waar Vlaanderen gedeeltelijk of niet voor bevoegd is) om tot een globaal actieplan te komen om de leefbaarheid om de luchthaven en bij uitbreiding van gans Vlaanderen te verhogen. Gezien de huidige bevoegdheden die Vlaanderen heeft, lijkt het mij dan ook vanzelfsprekend dat Vlaanderen hierin het initiatief neemt. Dit vraagt een sterke visie en krachtdadig beleid om in het belang van de inwoners van Vlaanderen en de toekomstige generaties een welvarende regio te maken. Waar gestreefd wordt naar een rechtvaardige duurzame samenleving waar het welzijn en de welvaart van de inwoners boven het belang staan van het optimaliseren van de winst van multinationals en internationale bedrijven. Zeer concreet verwijs ik hierbij naar Brussels Airport waar economische principes zoals optimalisatie van de winst primeert. Recentelijk werd dit nog maar eens duidelijk tijdens hun informatievergadering begin 2018 in Steenokkerzeel en Erps-Kwerps alsook met hun geregisseerde zogenaamde inspraak via het zogenaamde Forum 2040. Om bovenstaande te verduidelijken geef ik graag wat duiding aan de hand van een voorbeeld. Momenteel zijn meer dan 10% van de huidige vliegbeweging voor vluchten van minder dan 500 kilometer (onder andere naar Parijs, Londen, Amsterdam en Frankfurt). Voor deze vluchten zijn er andere, milieuvriendelijke alternatieven waarbij ik in eerste instantie denk aan hogesnelheidstreinen. Meer gebruik maken en stimuleren van milieuvriendelijke alternatieven zal al enorm veel bijdragen aan de huidige geluidshinder, luchtkwaliteit en mobiliteitsproblematiek rond de luchthaven. Ook zal deze ingreep bedragen in het realiseren van de klimaatdoelstellingen. Om voor korte afstand de trein te stimuleren zullen er daarnaast ook flankerende maatregelen moeten genomen worden waarbij	

Vlaanderen in overleg zal moeten treden met de zowel de federale als Europese overheden. Ik denk hierbij aan de oneerlijke concurrentie tussen de luchtvaartsector en bijvoorbeeld de hogesnelheidstreinen zoals BTW op tickets. Met andere woorden lijkt het mij aangewezen dat Vlaanderen haar inwoners in beschermen neemt en een globale visie uitwerkt met bijhorend actieplan. Vanuit het Burgerforum Vlaanderen (onafhankelijke groepering samengesteld uit vrijwilligers actief in de bewonersgroepen van Kortenberg (Decibel 25L), Steenokkerzeel (Zone S) en Sterrebeek (Sterrebeek 2000), en mensen actief in de Natuurpunt - afdelingen van de luchthavenregio) werd er een 12 puntenplan opgesteld. Ik onderschrijf volledig het 12 puntenplan en meen dan ook dat het een mooie leidraad kan zijn om een Vlaamse visie uit te werken en verder in dialoog te gaan om tot een krachtdadig globaal toekomstgericht actieplan te komen. Ik voeg het 12 puntenplan als bijlage bij mijn bezwaarschrift.”	
q. “Als conclusie moet ik stellen dat dit plan vaag is, zonder planning, niet ambitieus, gebaseerd op verouderde gegevens, geen middelen heeft, en zich alvast verontschuldigt voor het niet realiseren ervan ingeval er geen samenwerkingsakkoord komt.”	233
r. “Ik verzoek de Vlaamse overheid dit actieplan grondig bij te sturen en maatregelen te nemen die de lasten van de luchthaven daadwerkelijk beter verdelen.”	240
s. “Het plan bevat nauwelijks concrete acties. Van een dergelijk actieplan verwacht ik als burger een oplijsting van concrete acties: dat men dus verder gaat dan het aankondigen van het opmaken van andere plannen, het verderzetten of uitbreiden van metingen, het oplijsten van aandachtspunten en andere intenties. Het actieplan is té vrijblijvend, omdat: - er geen maatregelen zijn die het geluid beperken aan de bron. Bijvoorbeeld het gebruik van “reverse thrust” kan enkel	241

teruggedrongen worden met afdwingende maatregelen en niet met sensibilisering zoals aangegeven. - er geen duidelijkheid is qua financiering van de maatregelen (bijvoorbeeld de akoestische isolatie en geluid-gedempte ventilatievoorzieningen)? - er geen concrete timing bestaat; een plan zonder timing is geen plan. Inderdaad, er is geen haast: 2050 … - er geen stappenplan is. Tenslotte ontbreekt het aan een langetermijnvisie voor de luchthaven van Zaventem. Ik geef om al deze redenen dit actieplan een onvoldoende: het bevat te weinig concrete acties, is veel té vrijblijvend, komt onvoldoende onderbouwd over en vertrekt te weinig vanuit doelstellingen op de lange termijn. Het is teleurstellend dat men anno 2019 nog niet verder staat dan dit. Ik verzoek dan ook de Vlaamse overheid dit actieplan grondig bij te sturen en maatregelen te nemen die daadwerkelijk remediëren en de leefbaarheid van de luchthavenomgeving garanderen. Een actieplan dat de belangen van de omwonenden in de Vlaamse rand ook daadwerkelijk verdedigt. Dit alles liefst ook vroeger dan '2050'."	

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Specifieke inspraakreacties wijzen erop dat het ambitieniveau van het plan te beperkt is om de volgende redenen:

[1] het actieplan is te vrijblijvend en bevat geen concrete, daadkrachtige aanpak van de geluidshinder (a, b, c, e, f, g, i, n, p, s);
[2] er nauwelijks iets gebeurd is sinds de goedkeuring van het vorige actieplan in 2016 (b, f, g, h);
[3] het actieplan is weinig vernieuwend en bevat te weinig nieuwe maatregelen of een aanscherping van bestaande maatregelen (b, c, f, j);
[4] de maatregelen kunnen niet concreet uitgevoerd worden zolang er geen duidelijkheid is over de vliegroutes en het preferentieel baangebruik (d, f, g, h);
[5] de maatregelen kunnen niet concreet uitgevoerd worden omwille van het ontbreken van een stabiel juridisch kader bestaande uit een federale Vliegwet en een samenwerkingsakkoord (d, o, q);
[6] het ontbreken van voldoende brongerichte maatregelen (d, g, h, n, s);

[7] het ontbreken van geluidemissienormen voor vliegtuigen (o);
[8] het ontbreken van exploitatiebeperkingen (o);
[9] het actieplan hanteert te lage plandrempels ter afbakening van het kerngebied in functie van de bescherming van de gezondheid (j, k, l);
[10] het ontbreken van een (normatief) beschermingskader voor omwonenden (o);
[11] het ontbreken van maatregelen op niveau van ruimtelijke planning (o);
[12] het ontbreken van heffingen en een eerlijke taxatie in het kader van klimaatdoelstellingen (o);
[13] het actieplan bevat geen duidelijke langetermijnvisie op de ontwikkeling van de luchthaven (d, g, h, m, n, p, s);
[14] de maatregelen in het actieplan bevatten geen duidelijke timing en/of stappenplan (d, g, h, p, q, s);
[15] de maatregelen zijn financiëel niet voldoende onderbouwd: het actieplan bevat geen gegevens over de kostprijs en de financiering van de maatregelen (d, g, h, n, q, s);

Bepaalde inspraakreacties vragen de bijsturing van het actieplan (g, h, n, r, s).

Reactie op de opmerkingen

Algmene reactie op het ambitieniveau van het actieplan:

In het actieplan worden maatregelen opgenomen die binnen de exclusieve bevoegdheid van het gewest liggen. Meer ambitieuze maatregelen zoals het concretiseren van een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de luchthaven, brongerichte maatregelen en flankerende maatregelen voor zones buiten het kerngebied kunnen slechts concreet vorm krijgen op basis van afspraken met andere bevoegde entiteiten. Het sluiten van een samenwerkingsakkoord tussen federale overheid en de gewesten, gekoppeld aan een (federale) Vliegwet, dat de nodige operationale en juridische stabiliteit moet garanderen, is daartoe de meest aangewezen weg. De maatregelen uit het voorliggende actieplan zijn een eerste stap en moeten nog nader geconcretiseerd worden op basis van vervolgbeslissingen, waarbij de concrete timing en de financiële consequenties verder zullen worden geconcretiseerd.

Hierna wordt ingegaan op specifieke elementen, met verwijzing naar de desbetreffende fiche waarin deze nader worden besproken:

[1] zie hoger (algmene reactie)
[2] Onder hoofdstuk 10 is een tussentijdse evaluatie opgenomen van de maatregelen uit het vorige plan. Voor verdere bespreking wordt verwezen naar de fiche 14.
[3] Het plan is een beperkte actualisatie van het actieplan 2e ronde (2016-2020) rekening houdend met de nieuwe gegevens beschikbaar op basis van de strategische geluidsbelastingskaarten 3^{e} ronde. Omdat bepaalde maatregelen nog niet helemaal uitgevoerd zijn of nog opgestart moeten worden (bv. doordat zij een langere looptijd hebben, doordat er onvoldoende middelen voor konden worden ingezet, als gevolg van andere prioriteiten, omdat een federaal initiatief uitbleef, doordat uitspraken in juridische procedures op zich lieten wachten, of er nood was aan politieke herbevestiging sinds het aantreden van

de nieuwe Vlaamse Regering), is het voorbarig en weinig realistisch om veel nieuwe (of aangescherpte) maatregelen op te nemen in de actualisatie van het plan.

[4] De operationele stabiliteit (vliegroutes en baangebruik) , verankerd in een Vliegwet, is een belangrijke voorwaarde voor een omvattende aanpak, bij voorkeur op basis van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten. Voor verdere bespreking wordt verwezen naar de fiche 2.

[5] In verband met de juridische stabiliteit wordt verwezen naar fiche 2.

[6] Voor verdere bespreking van brongerichte maatregelen wordt verwezen naar de fiche 16.

[7] Voor verdere bespreking van brongerichte maatregelen wordt verwezen naar de fiche 16.

[8] Voor verdere bespreking van exploitataiebeperkingen wordt verwezen naar de fiche 20.

[9] Voor verdere bespreking van het gebruik van plandrempels wordt verwezen naar de fiche 13.

[10] Voor verdere bespreking van aspecten inzake een normatief kader wordt verwezen naar de fiche 12.

[11] Voor verdere bespreking van ruimtelijke planningsmaatregelen wordt verwezen naar de fiche 17.

[12] De vraag naar specifieke heffingen en/of taxaties wordt besproken onder de fiche 23.

[13] Elementen in verband met de langetermijnvisie op de ontwikkeling van de luchthaven worden besproken onder de fiche 4;

[14] Voor de aspecten in verband met de timing van de maatregelen wordt verwezen naar de fiche 24.

[15] Voor de aspecten in verband met financiële onderbouwing ervan wordt verwezen naar de fiche 24.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 2 – Samenwerkingsakkoord

Opmerking		Verwijzing
a.	"Wat het actieplan luchthaven Brussel-Nationaal betreft wensen de raden te wijzen op het belang van de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen het federale niveau en de betrokken Gewesten. Dit moet rechtszekerheid en coherentie bieden voor de vliegroutes, geluidsreglementering en de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven. Dit zou een onderdeel moeten zijn van een langetermijnstrategie."	Advies MINA-raad en SERV
b.	"Voor BAC blijft het afsluiten van een samenwerkingsakkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest en de Federale Regering primordiaal om de toekomstige ontwikkeling van de economische poortfunctie van de luchthaven van Zaventem te garanderen. Dergelijk samenwerkingsakkoord zou een rechtszeker en coherent kader moeten bieden voor de vliegroutes, de geluidsreglementering en de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven van Zaventem." Specifiek wenst BAC op pag. 74 (§ 11.1) het voorwerp en het doel van een samenwerkingsakkoord te preciseren en aan te vullen door toevoeging van de onderlijnde tekstpassages: *"Tijdens de planperiode (2019-2023) zal gestreefd worden naar de opmaak van een dergelijk samenwerkingsakkoord <u>dat een rechtszeker en coherent kader biedt voor de vliegroutes, de geluidsreglementering en de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven</u> als onderdeel van de lange termijnstrategie (zie § 5.2). Het doel van een globaal samenwerkingsakkoord is te komen tot een gecoördineerd luchthavenbeleid, steunend op een breed gedragen visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving, <u>om de toekomstige ontwikkeling van de economische poortfunctie van de luchthaven van Zaventem te garanderen,</u> waarbij voldoende rekening wordt gehouden met de aspecten in verband met leefbaarheid, milieu <u>en de economische baten die voortvloeien uit de ontwikkeling van de luchthaven.</u>"*	Advies BAC
c.	Leefmilieu Brussel ondersteunt de maatregel uit het actieplan met als voorwerp het sluiten van een evenwichtig samenwerkingsakkoord met betrekking tot de geluidshinder	14 (Leefmilieu Brussel)

veroorzaakt door de vliegbewegingen van en naar Brussels Airport en dit met het oog om een gecoördineerde toepassing van de richtlijn 2002/49/EG en EU-verordening 598/2014, steunend op de ICAO evenwichtige aanpak van geluidbeheer, toe te laten. Leefmilieu Brussel is bereid om constructief mee te werken aan de oplossing van het probleem van de geluidsoverlast dat invloed heeft op de gezondheid van alle omwonenenden van de luchthaven.	
d. Nood aan een globaal samenwerkingsakkoord "De provincie, samen met de lokale besturen van regio's Halle-Vilvoorde en Leuven verenigd in het overlegorgaan Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant, betreurt dat er ondanks de in de regeerakkoorden geformuleerde beleidsintenties nog steeds geen aanzet tot samenwerkingsakkoord bereikt werd. De kansen die zich tijdens de voorbije planperiode aandienden, zoals de belangenconflicten n.a.v. de afschaffing van de tolerantiedrempel voor de Brussels geluidsnormen (per 1 januari 2017) en de verschillende juridische procedures (vb. de organisatie van een Staten-Generaal) werden onvoldoende aangegrepen. De politieke bereidheid, op alle beleidsniveaus, om via een brede interbestuurlijke dialoog tot een evenwichtige verdeling van de geluidshinder te komen, is een noodzakelijke voorwaarde voor een samenwerkingsakkoord. De provincie pleit in dit kader voor ambitie en politieke moed. Ook het geluidsactieplan moet hiervoor concrete(re) maatregelen aanreiken."	1 (Provincie)
e. "Er is dringend nood aan een federale vliegwet en een gewestelijk samenwerkingsakkoord met het oog op een eerlijke en evenwichtige spreiding van de geluidsoverlast. De gemeente Grimbergen voert zelf samen met 4 andere noordrandgemeenten (milieustakingsvordering) een 11 Vlaams-Brabantse gemeenten en de provincie Vlaams-Brabant (aansprakelijkheidsvordering) 2 juridische procedures om een evenwichtige spreiding van het vliegverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal af te dwingen tussen Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Momenteel gaat 85 % van het vliegverkeer boven Vlaams-Brabant.	3 (Grimbergen)

	De Brusselse geluidsnomen mogen een evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast tussen Vlaams-Brabant en Brussel niet in de weg staan. Het huidige onevenwicht schendt het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel en het beginsel van federale loyauteit. De organisatie van een Staten-Generaal van de luchthaven Brussel-Nationaal is noodzakelijk om eindelijk een gedragen dialoog op gang te brengen, zoals opglegd door de milieustakingsrechter in het kortgeding op 30 mei 2018, na een zeer fel bevochten procedureslag.”	
f.	“Er is dringend nood aan een federale vliegwet en een gewestelijk samenwerkingsakkoord met het oog op een eerlijke en evenwichtige spreiding van de geluidsoverlast. De gemeenten, waaronder Meise, zijn genoodzaakt juridische procedures op te starten (milieustakingsvordering en aansprakelijkheidsvordering) om een evenwichtige spreiding van het vliegverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal af te dwingen tussen Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Momenteel gaat 85 % van het vliegverkeer boven Vlaams-Brabant. De miliestakingsrechter heeft in het arrest van de milieustakingsvordering in kort geding op 30 mei 2018 het opstarten van een Staten-Generaal opgelegd, maar ook hier blijft de uitvoering achterwege. Het huidige onevenwicht schendt het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel en het beginsel van federale loyauteit. De organsatie van een Staten-Generaal van de luchthaven Brussel-Nationaal is noodzakelijk om eindelijk een gedragen dialoog op gang te brengen.”	8 (Meise)
g.	Nood aan een globaal samenwerkingsakkoord De gemeente Wemmel sluit zich aan bij het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant en betreurt dat er ondanks, de in de regeerakkoorden geformuleerde beleidsintenties, nog steeds geen aanzet tot samenwerkingsakkoord bereikt werd. De kansen die zich tijdens de voorbije planperiode aandienden, zoals de belangenconflicten n.a.v. de afschaffing van de tolerantiedrempel voor de Brussels geluidsnormen (per 1 januari 2017) en de verschillende juridische procedures (vb. de organisatie van een Staten-Generaal) werden onvoldoende	11 (Wemmel)

aangegrepen. De politieke bereidheid, op alle beleidsniveaus, om via een brede interbestuurlijke dialoog tot een evenwichtige verdeling van de geluidshinder te komen, is een noodzakelijke voorwaarde voor een samenwerkingsakkoord. Het geluidsactieplan moet hiervoor concrete(re) maatregelen aanreiken.	
h. Algemeen samenwerkingsakkoord tussen de bevoegde beleidsniveaus: "Reeds in het vorige geluidsactieplan werd een algemeen samenwerkingsakkoord tussen de bevoegde beleidsniveaus als noodzakelijk geacht met het oog op de afstemming van ieders bevoegdheden. Nu, 5 jaar later, is van een algemeen samenwerkingsakkoord nog steeds geen sprake ! Een dergelijk samenwerkingsakkoord is echter onontbeerlijk aangezien men via een federale Vliegwet een duidelijk wettelijk kader kan scheppen, met concrete afspraken en richtlijnen over de opstijg- en landingsroutes zodat een gelijke spreiding van de lasten gegarandeerd worden. Een actieplan kan dan ook niet concreet worden gedefinieerd en/of worden uitgevoerd zolang er geen duidelijkheid bestaat over de vliegroutes. Deze moeten worden vastgelegd in een federale Vliegwet, maar zolang er geen samenwerkingsakkoord is, blijft men het spreidingsplan manipuleren. " "Zolang er geen algemeen samenwerkingsakkoord tussen de beleidsniveaus en de betrokken actoren is, ontbreekt men elk kader om een verdere uitrol van het geluidsactieplan te kunnen realiseren."	4 (Kampenhout)
i. "Het actieplan kan niet concreet gedefinieerd en/of uitgevoerd worden zolang er geen duidelijkheid bestaat over de exacte vliegroutes, die moeten worden vastgelegd in een federale Vliegwet en zolang er geen globaal samenwerkingsakkoord wordt afgesloten met de gewesten, waarin minstens uniforme geluidsnormen voor vliegverkeer worden bepaald. Men moet eerst weten welke inwonersgroepen 'gehinderd' (zullen) worden	5 (Kortenberg)

	vooraleer men op een doeltreffende en duurzame manier niet-brongerichte maatregelen kan treffen.”	
j.	“Noodzaak van een voorafgaand en stabiel wettelijk kader voor vliegroutes en baangebruik. De afbakening van de geluidscontouren in het geluidsactieplan is een gevolg van de gehanteerde procedures van het baangebruik en de vliegroutes. Deze geluidscontouren worden gebruikt als basis van het geluidsactieplan. Het baangebruik en de vliegroutes zijn echter federale materie en zijn in de loop der jaren herhaaldelijk aangepast, wat vaak aanleiding gaf en geeft tot ontevredenheid bij de omwonnenden. De data waarop jullie de geluidscontouren baseren, zijn op die manier steeds achterhaald door nieuwe feiten. Het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten, waarvan sprake in jullie plan, heeft louter een intentieverklaring en is onvoldoende geconcretiseerd. Daardoor kunnen we stellen dat dit plan niet gefundeerd is op een langetermijnvisie. Om die redenen blijven wij van mening dat er eerst nood is aan een stabiel wetelijk (federaal) kader voor de vliegroutes en baangebruik, vooraleer er op gewestelijk niveau maatregelen worden opgelegd die een zeer grote impact hebben op de omwonenenden. Deze Vliegwet moet een wettelijk kader scheppen, met duidelijk afspraken en richtlijnen over de opstijg- en landingsprocedures. Steenokkerzeel dringt er bij de federale overheid op aan dat er hiervooo wordt uitgegaan van het preferentiëel baangebruik (opstijgen op 25R en landen op 25L), weliswaar rekening houdend met de veiligheid en windrichting. Hier willen wij er ook op wijzen dat het niet kan dat een bepaald gewest, ten koste van anderen, zijn veto stelt! Zolang deze Vliegwet niet in voege is, kan een gewestelijke overheid niet op een correcte manier geluidscontouren en maatregelen, zoals isolatievoorschriften of bouwbeperkingen, die een bijzonder grote impact zullen hebben voor de inwoners van onze luchthavengemeente, bepalen.”	10 (Steenokkerzeel)

k.	“Reeds in de vorige actieplannen wordt wel een “samenwerkingsakkoord” voorgesteld, dat tot doel heeft “te komen tot een gecoördineerd luchthavenbeleid”. “Het samenwerkingsakkoord bevat minstens concrete afspraken over het exploitatiekader (vluchtprocedures en exploitatiebeperkingen), het algemeen beheer en de controle van de geluidsoverlast, alsook de formulering van gezamenlijke milieudoelstellingen inzake lawaaivermindering, de benodigde maatregelen om deze doelstellingen te realiseren met de toepassing van de ICAO ‘evenwichtige aanpak’, alsook de opvolging en de financiering ervan. Een actieplan zonder samenwerkingsakkoord blijft een punt van dispuut. Zolang er geen definitieve duidelijkheid bestaat over vliegroutes en procedures, die vastgelegd moeten worden in een federale vliegwet en er geen akkoorden zijn tussen de gewesten over geluidsnormen kan ook moeilijk een concreet actieplan opgesteld worden. De verschillende instanties blijven maar op mekaar wachten. De milieuadviesraad herhaalt haar vraag om eindelijk een federale vliegwet op te stellen en concrete maatregelen voor het opstellen van een samenwerkingsakkoord.”	13 (MAR Steenokkerzeel)
l.	“Het actieplan is dode letter omdat er geen duidelijkheid is over de vliegroutes en het preferentieel baangebruik. Die zaken moeten vastgelegd worden in een vliegwet. Er is ook nog steeds geen samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten. Er kunnen bijgevolg geen doeltreffende en duurzame niet-brongerichte maatregelen worden getroffen omdat het niet duidelijk is welke inwoners dreigen gehinderd te worden.”	21 Burgerforum Luchthavenregio 23 (Decibel 25L) 32 (Zone-S), 218 33-192, 246, 247, 248, 223, 226
m.	“Als milieuvergunnende overheid kan Vlaanderen zich echter niet verschuilen achter dit gebrek aan vliegwet en samenwerkings-akkoord. Zij heeft zelf bevoegdheden in handen waardoor zij haar bevolking kan beschermen. Opnieuw dus een gebrek aan ambitie.”	21 Burgerforum Luchthavenregio 23 (Decibel 25L) 32 (Zone-S), 218 223, 226
n.	Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vzw betreurt dat er nog steeds geen samenwerkingsakkoord is en dat er zelfs geen perspectief is om er een op te stellen. De Vlaamse Regering heeft hierin zelf weinig of geen initiatief in genomen.	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000) 30 (Wake Up Kraainem),

	Daarnaast verschuilt het plan zich meermaals achter het samenwerkingsakkoord om bepaalde maatregelen niet genomen te hebben. Door gebrek aan concrete planning is het onduidelijk wanneer men dit wenst te doorbreken.	28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
o.	"De Vlaamse regering beperkt zich tot plandrempels Lden > 65 en Lnight > 55 dBA in hoofdzaak omdat er geen samenwerkingsakkoord is tussen federaal, Brussels en Vlaams Gewest. Dit samenwerkingsakkoord wordt opgelegd door de Europese wetgeving maar blijft dode letter en het ziet er niet naar uit dat dit er binnen afzienbare tijd werkelijk zal komen."	20 (Boreas), 196 t/m 201
p.	"Er is nog geen samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten. Op pag. 74 staat: "Tijdens de planperiode … zal gestreefd worden naar de opmaak van een dergelijk samenwerkingsakkoord…" Aan het "streven naar" hebben we niets. Dit zou immers moeten zijn: "Tijdens de planperiode … zal een dergelijk samenwerkingsakkoord tot stand gebracht worden…". Met wat ik lees komt er dan wellicht ook geen samenwerkingsakkoord. Of misschien in 2050?"	241
q.	"Coördinatie en samenwerking tussen de verschillende gewesten en de Federale overheid : dit wordt meermaals herhaald en het is al jaren de mantra. In werkelijkheid zie ik geen enkele evolutie."	244

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Het belang van een samenwerkingsakkoord, samen met een federale Vliegwet ter verankering van de vliegprocedures, wordt algemeen in de inspraakreacties erkend.

[1] Het belang van de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de betrokken gewesten wordt erkend, zowel in het advies van MINA-raad en SERV, als in de adviezen van BAC. (a, b)

Het samenwerkingsakkoord moet rechtszekerheid en coherentie bieden voor de vliegroutes, geluidsreglementering en exploitatiemogelijkheden. Voor BAC is dit primordiaal om de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem als economische poortfuntie te garanderen, waarbij niet alleen rekening wordt gehouden met de impact op het milieu en leefbaarheid van de omgeving maar ook met de economische baten van de luchthavenactiviteit. Om dit te benadrukken wenst BAC dat het voorwerp en doel van een samenwerkingsakkoord beschreven onder § 11.1 (pag. 74) van het actieplan aangevuld wordt met een concreet <u>voorstel tot tekstaanpassing</u>.

[2] Leefmilieu Brussel ondersteunt de maatregel van een evenwichtig samenwerkingsakkoord met het oog op een gecoördineerde toepassing van de richtlijn 2002/49/EG en EU-verordening 598/2014 (met toepassing van de 'evenwichtige aanpak'). Zij is bereid om hier constructief aan mee te werken. (c)

[3] Ook de provincie Vlaams-Brabant en diverse Vlaamse gemeenten, verenigd in het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant, erkennen het belang en de nood van een globaal samenwerkingsakkoord tussen de verschillende beleidsniveaus, maar betreuren dat er nog steeds geen aanzet tot een samenwerkingsakkoord is gemaakt tijdens de voorbije planperiode, niettegenstaande de geformuleerde beleidsintenties in regeerakkoorden. De kansen die zich hiertoe tijdens de planperiode aandienden in het kader van het door het Vlaams Gewest ingeroepen belangenconflict over de verscherpte toepassing van de Brusselse geluidsnormen en de afwikkeling van juridische procedures (milieustakingsvorderingen), met een door de milieustakingsrechter opgelegde organisatie van een algemene Staten-Generaal, werden niet aangegrepen. Een noodzakelijke voorwaarde voor een samenwerkingsakkoord is de politieke bereidheid om via een brede (interbestuurlijke) dialoog tot een evenwichtige verdeling van de geluidshinder te komen. Het actieplan moet hiertoe concrete(re) maatregelen aanreiken. (d, e, f, g)

[4] Het actieplan kan niet concreet gedefinieerd worden zolang er geen duidelijkheid is over de vliegroutes en er geen samenwerkingsakkoord is. Een algemeen samenwerkingsakkoord tussen bevoegde beleidsniveaus en een (federale) Vliegwet met concrete afspraken over de vliegroutes ter garantie van een gelijke spreiding van de lasten, is een noodzakelijke voorwaarde alvorens een geluidsactieplan (met doeltreffende en duurzame niet-brongerichte maatregelen) uitgerold kan worden. (h, i, j, k, l)

[5] Het ontbreken van een samenwerkingsakkoord en een federale Vliegwet mag voor de Vlaamse Overheid geen excuus zijn om binnen haar eigen bevoegdheden toch maatregelen te nemen ter bescherming van de bevolking. (m, n, o)

[6] Bepaalde reacties hechten weinig geloof aan de slaagkansen van een samenwerkingsakkoord, dat eerder geformuleerd is als een algemene intentie dan als een concrete maatregel. (o, p, q)

Reactie op de opmerkingen

Tijdens de vorige legislatuur (2014-2019) werd er nog geen concreet perspectief geboden op een globaal samenwerkingsakkoord als basis voor een stabiel en evenwichtig exploitatiekader voor de luchthaven op lange termijn. Een aantal juridische procedures hebben wel hun uitkomst gekregen, met mogelijke repercussies op de verdere besluitvorming.

In uitvoering van het vonnis van 19 juli 2017 van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel, houdende uitspraak over een milieustakingsvordering ingesteld door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, heeft de Belgische Staat eind mei 2019 de door de rechter opgelegde milieu-effectenstudie neergelegd. Deze milieu-effectenstudie, uitgevoerd door het Franse bureau ENVISA, bestaat uit 2 delen.

Het eerste deel van de studie was erop gericht om de huidige toestand in kaart te brengen en om de activiteit van de luchthaven (in zijn geheel) en de toepassing van alle luchtvaartvoorschriften en -procedures op een wetenschappelijk onderbouwde, onafhankelijke en transparante wijze te objectiveren tegenover de geluidshinder die eruit voortvloeit.

Het verslag van het tweede deel van de opdracht bevat specifieke aanbevelingen voor een interbestuurlijke aanpak over de gewestgrenzen heen, met een pleidooi voor transparante procedures van besluitvorming en met de betrokkenheid van alle actoren. Naast mogelijke oplossingsrichtingen en een concreet stappenplan doet ENVISA in haar verslag een concreet voorstel van bestuurlijke organisatie met de oprichting van specifieke (overheids)organen, elk met hun specifieke missie en duidelijk omschreven taken en bevoegdheden. De noodzaak om specifieke samenwerkingsakkoorden te sluiten tussen federale en regionale bestuursniveaus wordt in het verslag uitdrukkelijk erkend.

Hierna volgt een reactie op de ingekomen reacties:

[1] Zoals vermeld onder het hoofdstuk langetermijnstrategie zal het Vlaams Gewest blijven inzetten op een vermindering van de geluidsimpact op de luchthavenregio, zonder evenwel de belangrijke functie van de luchthaven als economische draaischijf en tewerkstellingspool uit het oog te verliezen. Het vinden van de juiste balans tussen leefbaarheid en economie is ook een belangrijke bezorgdheid uit het nieuwe Vlaams regeerakkoord voor de legislatuur 2019-2024, waarbij het de ambitie is om in het streven naar een oplossing voor de geluidshinder en de rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven weegt, de leefbaarheid van de regio te verzoenen met nieuwe groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.

De garantie van de leefbaarheid van de omgeving van de luchthaven dient minstens evenwaardig te zijn aan de door BAC gewenste garantie voor de ontwikkeling van de luchthaven als economische poortfunctie.

Net als in het advies van MINA-raad en SERV, wordt in het tekstvoorstel van BAC het doel van een samenwerkingsakkoord nader expliciteerd, nl. “een rechtszeker en coherent kader bieden voor de vliegroutes, de geluidsreglementering, de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven”.

Het bestuur is van mening dat deze toevoeging door BAC, overgenomen in het advies van MINA-raad en SERV, genuanceerd en aangevuld moet worden om zowel de belangen van de luchthaven als deze van omwonenden te vrijwaren:

- Het doel van een samenwerkingsakkoord is in de eerste plaats een afstemming en uitoefening van onderscheiden bevoegdheden op verschilende bestuursniveaus. Het samenwerkingsakkoord moet hiertoe de nodige principe-afspraken bevatten en instrumenten aanreiken, met als doel te komen tot een (meer) gecoördineerd luchthavenbeleid dat een perspectief biedt op een coherent en rechtszeker kader. Het samenwerkingsakkoord bevat op zicht nog niet in detail de precieze, wettelijke uitvoeringsbepalingen van een rechtszeker kader, maar legt hiertoe wel de basis.

- Het coherent en rechtszeker kader is niet alleen wenselijk uit hoofde van de luchthavenuitbater vanuit een bezorgdheid om de luchthaven te kunnen exploiteren (ingevolge haar beheerslicentie), maar moet ook rechtszekerheid bieden naar omwonenden over welke geluidsoverlast zij al of niet moeten tolereren, welke beperkingen eventueel opgelegd worden naar nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en welke flankerende maatregelen genomen zullen worden ter vermindering van de geluidsoverlast.

[2] De algemene bevestiging van de visie van het BHG op het belang van een evenwichtig samenwerkingsakkoord wordt gewaardeerd en is een bevestiging van de noodzaak tot dialoog en bestuurlijke samenwerking.

[3] Tijdens de vorige planperiode heeft het Vlaamse Gewest steeds aangestuurd op een samenwerkingsakkoord.

In het kader van de behandeling van het belangenconflict werd in 2017 een aanzet gegeven tot dialoog en interbestuurlijk overleg met de organisatie van federale werkgroepen ter objectivering van een aantal elementen in het dossier. Het Vlaams gewest heeft in deze werkgroepen duidelijk het belang van een globaal samenwerkingsakkoord benadrukt. De gewesten waren ook eensgezindheid om zich verder te buigen over de contouren van een samenwerkingsakkoord.

Voorts heeft het Vlaams Gewest in haar tussenkomst in de juridische procedures, enerzijds de milieustakingsvordering ingesteld door het Brussels Gewest en anderzijds de milieustakingsvordering ingesteld door Noordrandgemeenten, een positie ingenomen waarin zij steeds heeft gewezen op het belang van een samenwerkingsakkoord als basis voor een gecoördineerd luchthavenbeleid. Het intitiatief-recht om een samenwerkingsakkoord met de gewesten te sluiten ligt hoe dan ook bij de federale Regering.

[4] Een volledige uitwerking van een omvattend geluidbeleid met concrete maatregelen voor de hele luchthavenregio zal juridisch niet mogelijk zijn zonder een politiek samenwerkingsakkoord om de vereiste beleidsafstemming te formaliseren. Wel is het mogelijk om reeds werk te maken van een flankerend gewestelijk beleid inzake ruimtelijke ordening gericht op de meest belaste zone rond de luchthaven, die zoals blijkt uit de geluidscontouren van opeenvolgende jaren voldoende stabiel is. Deze zone is minder gevoelig voor de concrete bechrijving van de vliegroutes (te verankeren in een federale Vliegwet) en wordt minder gehypothekeerd door beslissingen van andere beleidsniveaus.

De opmaak van geluidsactieplannen past in een 5-jarige cyclus met door de Europese Commissie vastgestelde rapporteringsmomenten. Het geluidsactieplan 3e ronde voor de luchthaven Brussel-Nationaal moest uiterlijk 18 januari 2019 reeds gerapporteerd worden aan de Europese Commissie. Er is dus al een aanzienlijke vertraging zodat het nog langer 'on hold' zetten van dit actieplan voor de luchthaven geen optie is. Ondanks het recente initiatief van federaal minister Gilkinet tot oprichting van een overlegplatform met het oog op een pact voor de luchthaven Brussel-Nationaal en haar toekomst, is er bijgevolg ook niet meer de tijd om eerst een samenwerkingsakkoord te sluiten om vervolgens een actieplan te maken met omvattende concrete maatregelen.

[5] Het samenwerkingsakkoord kan in deze fase enkel maar geformuleerd worden als een algemene intentie, als onderdeel van een lange termijnstrategie. De concrete inhoud van het samenwerkingsakkoord is nog het voorwerp van nader overleg. Het gewenste voorwerp en de doelstelling van een samenwerkingsakkoord is wel nader omschreven in het actieplan (onder § 11.1).

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Het Bestuur stelt de volgende aangepaste formulering voor als reactie op het voorstel van BAC voor tekstaanpassing van § 11.1 (pag. 74) :

"Tijdens de planperiode zal gestreefd worden naar de opmaak van een dergelijk samenwerkingsakkoord als onderdeel van de lange termijnstrategie (zie § 5.2), steunend op een breed gedragen visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar ruime omgeving, waarbij voldoende garanties worden ingebouwd voor de leefbaarheid van de omgeving enerzijds en de ontwikkeling van de luchthaven als belangrijke economische poort anderzijds.

Het doel van een globaal samenwerkingsakkoord is een afstemming van federale en gewestelijk bevoegdheden om te komen tot een meer gecoördineerd luchthavenbeleid, dat een rechtszeker en coherent kader moet bieden voor de vliegroutes, de geluidsreglementering, de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven, alsook een rechtszeker kader voor het bouwen en wonen in de luchthavenregio."

Fiche 3 – Beschrijving van de wettelijke context en de beleidscontext

Opmerking	Verwijzing
a. Vraag naar expliciete vermelding van Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999	14 (Leefmilieu Brussel)
b. Bezwaar : Onvolledige weergave van de overheidsteksten LNE (thans Departement Omgeving) vergeet te vermelden dat het "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen" al in 1997 stelt dat: «Om de internationale luchthaven van Zaventem voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te geven wordt: – vanuit de belangrijkste concentratiegebieden voor economische activiteiten en vanuit de belangrijkste stedelijke gebieden in Vlaanderen een goede bereikbaarheid gegarandeerd; – <u>geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten in de kernen, die binnen de lawaaicorridors gelegen zijn</u>.» Het opvolgen en afdwingen van deze beleidskeuze wordt al twee decennia lang verwaarloosd door de Vlaamse Overheid. Dit wordt in het Ontwerp zelf met cijfers aangetoond: volgens tabel 7-7 van het Ontwerp steeg de bevolking in het zogenaamde kerngebied met 22% in de periode 2011-2016, in weerwil van vorige "Actieplannen", terwijl dit kerngebied, zoals het Ontwerp betoogt op p.6 (prioritering) en p.76 (stabiele geluidscontouren), steeds zal overvlogen worden, in elk mogelijk vliegplan!	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

[1] Vraag naar expliciete vermelding van Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 inzake de toepasselijke geluidsnormen voor het vliegverkeer boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

[2] Het actieplan vermeld onder § 4.3.2 het volgende met betrekking tot het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in relatie tot de luchthaven:

"In het bindend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) wordt de luchthaven van Zaventem als 'poort' van Vlaanderen geselecteerd. Het richtinggevend gedeelte stelt onder meer dat wat betreft het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven geen verdere ontwikkeling van de woonfunctie is toegelaten binnen de kernen die binnen de lawaaicorridors liggen. "

Volgens de inspraakreactie is deze vermelding een onvolledige weergave van de overheidsteksten. Deze beleidkeuze wordt bovendien door de Vlaame overheid tot dusver niet afgedwongen. In dat verband wordt verwezen naar de vastgestelde toename van de bevolking binnen het kerngebied over de periode 2011-2016.

Reactie op de opmerkingen

[1] Het Besluit van 27 mei 1999 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering is niet van toepassing op het grondgebied van het Vlaams Gewest en valt derhalve buiten de scope van een gewestelijk actieplan op Vlaams niveau.

[2] Het actieplan vermeldt onder § 4.3.2. het volgende met betrekking tot het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in relatie tot de luchthaven:

"In het bindend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) wordt de luchthaven van Zaventem als 'poort' van Vlaanderen geselecteerd. Het richtinggevend gedeelte stelt onder meer dat wat betreft het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven geen verdere ontwikkeling van de woonfunctie is toegelaten binnen de kernen die binnen de lawaaicorridors liggen. "

De visie uit het richtinggegevend deel van het RSV (1997) om voor wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toe te laten in de kernen die binnen de lawaaicorridors gelegen zijn, is dus wel expliciet opgenomen in het plan. De visie uit het richtinggevend gedeelte van het RSV op de gewenste ruimtelijke structuur is op zich niet afdwingbaar en juridisch tegenstelbaar naar de overheid toe. Dit wordt ook expliciet bevestigd in het RSV:

"*Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen doet uitspraken over het ruimtegebruik maar legt geen bodembestemmingen vast: het is dus geen gewest- of aanlegplan. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen schept alsdusdanig geen rechten of plichten voor de burger. Het bepaalt wèl de structurerende elementen, belicht ruimtelijke potenties en bepaalt richtlijnen en organisatieprincipes voor grond- en ruimtegebruik." (RSV 1997, Algemene inleiding pag. 13)*

Het RSV is intussen meer dan 20 jaar oud en dient geactualiseerd te worden om toekomstige ruimtelijke uitdagingen te kunnen aangaan. Een nieuw beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) ter vervanging van het RSV staat in de steigers. Dit beleidsplan bestaat uit een strategische visie, die zoals vermeld in het actieplan in juli 2018 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd, en operationele beleidskaders die nog nader vastgesteld moeten worden. De elementen uit de strategische visie BRV die relevant zijn voor de luchthavenregio zullen opgenomen worden onder § 4.3.3 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

Aanpassingen in het actieplan

Onder § 4.3.3. (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen) van het actieplan zal het ontwikkelingsperspectief van de luchthaven en haar omgeving nader geschetst worden op basis van de elementen uit de goedgekeurde strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) :

"*De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen werd op 20 juli 2018 door de Vlaamse Regering goedgekeurd met als doelstellingen: het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, het transformeren van de ruimte vanuit maatschappelijke ambitie en geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor van samenwerking.*
De ruimtelijke principes die hierbij gehanteerd worden zijn: meer doen met minder ruimte (ruimtelijk rendement), ontwikkelen vanuit samenhang, de leefkwaliteit bevorderen (welzijn, woonkwaliteit en gezondheid) en samen aan de slag gaan.

Het ruimtelijk beleid zet in op een samenhangende en evenwichtige ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken en voorzieningen door ze zoveel mogelijk te koppelen aan collectieve vervoersstromen, aan fietsinfrastructuur en bestaande concentraties van voorzieningen. In toepassing van dit principe van een gewenste ontwikkeling vanuit samenhang bepalen de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau de mogelijkheden voor gemengde ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen.

De strategische visie vermeldt onder het hoofdstuk 'Vlaamse ruimtelijke werven' de volgende elementen met betrekking tot de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven en haar regio:

> *"Rond internationale knooppunten voor personenvervoer (luchthaven Brussels Airport, HST-stations, …) zal ruimte gemaakt worden voor gemengde leefomgevingen met hoog rendement, eventueel in de vorm van een metropolitane hefboomplek. Er is hier in bijzonder ruimte voor internationale voorzieningen, internationale bedrijvigheid in de kenniseconomie en metropolitaan leven.*
>
> *De internationale en metropolitane knooppunten zijn essentiële schakels die Vlaanderen verbinden met andere metropolen en sterk verstedelijkte gebieden in de Noordwest-Europese delta en daarbuiten. De luchthaven Brussels Airport (Zaventem) en de verbindingen hiernaartoe zijn cruciaal voor de internationale bereikbaarheid. Het HST-netwerk en de toegang hiertoe is belangrijk voor de verbinding met andere knooppunten in Noordwest-Europa. Om hun rol in de Noordwest-Europese delta waar te maken, beschikken regio's met een stedelijk karakter over een metropolitaan knooppunt dat hen verbindt met internationale knooppunten.*
>
> *De luchthaven en haar omgeving transformeren tot een aantrekkelijke knoop voor zowel transit als verblijf. De hoogwaardige bereikbaarheid en de luchthavenactiviteiten vormen troeven voor de ontwikkeling van een airport-city, via een specifiek programma van voorzieningen en werklocaties (zoals*

horeca, entertainment, cultuur, toerisme). De mogelijkheden voor woonontwikkeling tot 2050 evolueren mee met de technologische vooruitgang en in de mate van het mogelijke met de vliegroutes." [5]

"De luchthaven Brussels Airport (Zaventem) kan zich verder ontwikkelen als internationaal logistiek knooppunt Dat gebeurt door uitbreiding vanuit het principe van ruimtelijk rendement, door transformatie van de logistieke terreinen, door gerichte duurzame investeringen in bereikbaarheid en dit met respect voor de leefkwaliteit rond de luchthaven." [6]

De strategische visie BRV gaat hierbij ook specifiek in op de relatie met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

"Er bestaan verschillende relaties tussen Vlaanderen en Brussel, die elk een impact hebben op de ruimtelijke ontwikkeling: woon-werkrelatie, mobiliteit, voorzieningen, ontspanning (parken, cultuur). Deze relaties en daarmee samenhangende kansen en potenties worden benut, met respect voor en versterking van de kwaliteiten van de Vlaamse Rand rond Brussel.

Het Vlaams ruimtelijk beleid zet in op de relatie met Brussel, met respect voor ieders identiteit. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kent een ontwikkeling die tot ver in Vlaanderen reikt. De migratie uit Brussel is het sterkst voelbaar in de directe omgeving. Grensoverschrijdende samenwerking met een ruime betrokkenheid van onder andere overheden, maatschappelijke organisaties, investeerders, ondernemers en burgers kan bijdragen tot een evenwichtige en kwalitatieve ontwikkeling in de Vlaamse rand rond Brussel. Hierbij wordt een evenwicht gezocht wordt tussen enerzijds de ontwikkeling zelf en anderzijds het behoud van voldoende kwalitatieve open ruimte met zowel oog voor landbouw, natuur en bos landschap, hernieuwbare energie als recreatie." [7] *"*

[5] Strategische visie BRV - 1.1.1 Sterke ruimtelijke ruggengraat voor een internationaal concurrentiële economie
[6] Strategische visie BRV - 1.1.2 Duurzame en multimodale uitbouw van de logistieke draaischijf
[7] Strategische visie BRV - 1.1.1 Sterke ruimtelijke ruggengraat voor een internationaal concurrentiële economie

Fiche 4 - Langetermijnvisie en -strategie van het plan

Opmerking	Verwijzing
a. De opmaak van een samenwerkingsakkoord zou een onderdeel moeten zijn van een langetermijnstrategie.	Advies MINA-raad en SERV
b. "Bezwaar : lange termijn strategie is onbestaande Het hoofdstuk 5 over de lange termijn strategie bevat geen enkel element om een lange termijn strategie te bepalen. Zo wordt nergens de economische waarde van de luchthaven bepaald om het "evenwichtig beleid" te voeren ten aanzien van de meer dan één miljoen potentiële slachtoffers, waarvan 190 duizend personen effectief schade lijden (cf. Wereldgezondheidsorganisatie 2018, WGL tabel supra). Daarvan worden slechts 5 duizend personen van het kerngebied geviseerd door het voorgesteld beleid in het Ontwerp. Verder bevat dit hoofdstuk nergens een concrete cijfermatige doelstelling, noch een plan om de doelstelling te realiseren. Per definitie is dit geen "strategie", ten minste als men de definitie van de handboeken van goed bestuur volgt (zie bv. https://nl.wikipedia.org/wiki/Strategische_planning)."	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249
c. "Ontbreken van een lange termijn visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving: Naast het ontbreken van een samenwerkingsakkoord tussen beleidsniveaus dienen we vast te stellen dat men momenteel ook niet beschikt over een algemene lange termijn visie over de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving. De infrastructuurplannen die in het vooruitzicht worden gesteld in de visie 2040 van BAC zijn voor Kampenhout onaanvaardbaar voor wat betreft de mogelijke verlenging van de taxibaan langs landingsbaan 25L of wat de verlenging van landingsbaan 25L zelf betreft, omdat de bijkomende geluidsoverlast de leefbaarheid van tal van inwoners in Kampenhout rechtstreeks zou bedreigen. Bovendien betekent het ontbreken van een dergelijke visie dat het onmogelijk is om een definitieve afbakening te maken van een als prioritair te beschouwen 'kerngebied' van gehinderden. Door het ontbreken van een definitief kerngebied wordt het vervolgens onmogelijk om een	4 (Kampenhout)

	correcte inschatting te kunnen maken van de te nemen maatregelen en de noodzakelijke financiering ervan.”	
d.	“Het actieplan ontbreekt aan een langetermijnvisie en biedt geen antwoord op de fundamentele vraag welke toekomst men concreet ziet voor de luchthaven. Het actieplan is te verblijvend, omwille van het ontbreken van een langetermijnstrategie op de globale ontwikkeling van de luchthaven voor de komende 25 jaar. “	5 (Kortenberg)
e.	“Het actieplan ontbreekt aan een langetermijnvisie en biedt geen antwoord op de fundamentele vraag welke toekomst men concreet ziet voor de luchthaven”	10 (Steenokkerzeel)
f.	Tenslotte ontbreekt het aan een langetermijnvisie voor de luchthaven van Zaventem. Er wordt nauwelijks stilgestaan bij de effecten en de gevolgen van de strategische visie 2040 van BAC.	21 Burgerforum Luchthavenregio 23 (Decibel 25L) 32 (Zone-S), 218 33-192, 227, 228, 246 t/m 248, 223, 226
g.	“Wij vragen derhalve dat zou worden aanvaard dat de uitbreiding van de luchthaven Brussel-Nationaal een saturatiepunt heeft bereikt en dat de organisatie van de luchthavens in een ruimere Europese context moet worden gezien.”	22 (Burgerforum Vilvoorde)
h.	De Vlaamse overheid wenst pas op lange termijn (2050) het omgevingslawaai drastisch terug te dringen (pag. 30). Gezien de ruimtelijke inplanting van de luchthaven in een dichtbewoonde regio is dergelijke timing onaanvaardbaar. Het vrijwaren van de leefbaarheid in de verschillende historische dorpskernen hoort even prioritair te zijn als de economische exploitatie van de luchthaven. Gelet op de nieuwe aanbevelingen van het WHO (oktober 2018) is het aangewezen op korte termijn het kerngebied uit te breiden tot Lden 45 dB en Lnight 40 dB en het aantal nachtvluchten verder af te bouwen, waarbij een nacht een periode van 8 uur beslaat zoals voorzien in de richtlijnen van de WHO. Het ontwerp geluidsactieplan 2019-2013 ontbreekt ambitie en een coherente langetermijnvisie. Er nauwelijks stilgestaan bij de effecten en de gevolgen van de strategische visie 2040 van BAC.	220

	Hoe gaat het actieplan om met de in dit voorstel geformuleerde scenario's, zowel op ruimtelijk (verlenging startbaan en taxibaan, ontsluiting van luchthaven met voorstel tot aanleg van extra wegen) als op economische (prognoses aantal bewegingen, samenstelling vloot,…). Ook stelt zich de vraag hoe dit ontwerp actieplan geluidshinder zich tot andere Vlaamse (en idealiter ook Brusselse, Waalse en federale zoals in de ontwerptekst vermeld, blijft wel de vaststelling dat binnen de Vlaamse bevoegdheden ook al heel wat kan worden gerealiseerd) beleidsplannen inzake klimaat, mobiliteit, lucht,… verhoudt. Eerder dan op optelsom van enkele losstaande acties moet een performant actieplan ingebed zijn in een geïntegreerd langetermijndenken rond de luchthaven.	
i.	START – De Lijn Er is een studie nodig om het aanbod van het bestaande openbaar vervoer beter te doen aansluiten bij de werkelijke vervoersbehoeften van de personeelsleden die werken op de luchthaven, de industriezones rond de luchthaven en de reizigers. De luchthaven is een 24-uureconomie waar het personeel ook in een ploegenstelsel werken. Het aanbod van De Lijn sluit daar momenteel nog onvoldoende op aan. Is het START-plan al geëvalueerd en worden de vooropgestelde doelstellingen voor wat het reizigersaantal betreft gehaald?	224
j.	Naar aanleiding van de publieke inspraak over het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor de Luchthaven Brussel-Nationaal formuleer ik volgende opmerkingen en bezwaren. 5. Tenslotte ontbreekt het aan een langetermijnvisie voor de luchthaven van Zaventem. Op federaal vlak beweegt er weinig.	240
k.	De Vlaamse overheid wenst pas op lange termijn (2050 - tweeduizendvijftig!!!) het omgevingslawaai drastisch terug te dringen (pag. 30). Voor de huidige overheid zal dit bijgevolg geen prioriteit zijn. Het wordt m.a.w. doorgeschoven naar een volgende generatie politici.	241
l.	De Vlaamse overheid wil het omgevingslawaai op lange termijn 2050 !! terugdringen. Heel dit plan hanteert geluidswaarden boven	244

de 55 db voor de nacht en 65 db voor de dag. De WHO Hanteert in haar cijfers van 2018 40 db. !! De Vlaamse overheid heeft de ambitie om de geluidskwaliteit te behouden waar die nog goed is of een aangename geluidskwaliteit te crëeren waar dat mogelijk en opportuun is. In de praktijk en met zulke tijdsspanne zie ik weinig veranderen.	

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties wijzen op volgende elementen:

[1] het belang van een samenwerkingsakkoord als onderdeel van een langetermijn strategie (a);

[2] het ontbreken van een lange termijnstrategie van lawaaivermindering met concrete doelstellingen inzake lawaaivermindering (b);

[3] het ontbreken van een ruimtelijke visie op de ontwikkeling van de luchthaven op lange termijn (cfr. de strategische visie van BAC 2040) waardoor het onmogelijk is het kerngebied nader af te bakenen en hiervoor al specifieke maatregelen op te leggen (c, d ,e, f);

[4] de uitbreiding van de luchthaven bereikt een saturatiepunt; de organisatie van het luchtverkeer moet derhalve bekeken worden in een Europese context (g);

[5] de timing om pas tegen 2050 het omgevingslawaai drastisch terug te dringen rekening houdend met WHO-aanbevelingen is onaanvaardbaar; het kerngebied dient uitgebreid te worden naar de WHO-drempels van Lden 45 dB en Lnight 40 dB. (h, k, l);

[6] vraag naar een geïntegreerde langetermijnvisie, waarbij het actieplan ook rekening houdt met andere relevante beleidsplannen (lucht- en klimaat- en mobiliteitsplan) en ook met de repercussies en gevolgen van de voorziene ontwikkelingen uit de strategische visie 2040 van BAC. (h);

[7] vraag naar een studie over het vervoersaanbod van de Lijn ter evaluatie van de doelstellingen uit het START-plan (i).

Reactie op de opmerkingen

[1] Het samenwerkingsakkoord is reeds expliciet opgenomen onder de langetermijnstrategie van het geluidsactieplan (§ 5.2 – pag. 33 en 34)

[2] Het belangrijkste onderdeel van de lange termijnstrategie inzake lawaaivermindering is het bereiken van een samenwerkingsakkoord ter afstemming van de uitoefening van de bevoegdheden van verschillende bestuursniveaus, met toepassing van de ICAO evenwichtige aanpak. Dit globaal samenwerkingsakkoord, waarbij het initiatiefrecht bij de Federale regering ligt en dat moet steunen op een breed gedragen visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving, moet ook duidelijke milieudoelstellingen

bevatten zoals ook expliciet vermeld in het actieplan (§ 5.2 pag. 34 en § 11.1 pag. 74). Het concretiseren van deze milieudoelstellingen in een samenwerkingsakkoord is uiteraard nog het voorwerp van voorafgaand (politiek) overleg en consultatie van diverse stakeholders en belangengroepen.

[3] Een belangrijke randvoorwaarde voor het sluiten van een samenwerkingsakkoord is het bereiken van een breed gedragen visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving (zie hoger onder [2] en § 11.1 pag. 74), wat nog het voorwerp is (politiek) overleg en consultatie van diverse stakeholders en belangengroepen. Dit vraagt de inbreng en betrokkenheid van alle bestuursniveaus.

Op Vlaams niveau werden, zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering in juli 2018, alvast de eerste contouren uitgetekend voor een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de luchthaven en haar omgeving (ter vervanging van het ontwikkelingsperspectief zoals geformuleerd in het richtinggevend gedeelte van het RSV 1997). Aan deze strategische visie zal nog nader invulling gegeven worden met de ontwikkeling en vaststelling van de vereiste, operationele beleidskaders, zoals vermeld onder § 4.3.3 van het actieplan.

De ontwikkeling van een lange termijn visie op de ontwikkeling van de luchthaven belet niet dat in een actieplan op korte termijn reeds ruimtelijke maatregelen voorbereid en ontwikkeld kunnen worden met de focus op een relatief stabiel kerngebied, afgebakend op basis van hoger genoemde plandrempels, namelijk de Lden-contour van 65 dB en de Lnight-contour van 55 dB. Dit kerngebied met een hoge geluidbelasting vraagt om gezondheidsoverwegingen een prioritaire aanpak. Er moet bijgevolg niet gewacht moet worden om vanuit het Vlaams gewest in dit 'kerngebied' rond de luchthaven reeds maatregelen te nemen. Dit strookt met de aanpak van de richtlijn 2002/49/EG om knelpuntgebieden af te bakenen op basis van de strategische geluidsbelastingskaarten (met als referentiejaar 2016).

[4] Principële keuzes inzake de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven (vb. uitbreiding vs delocatie van bepaalde activiteiten in een Europese context), de aard en de omvang van luchthavenactiviteiten zijn het voorwerp van nader overleg en consultatie in het kader van het sluiten van een algemeen samenwerkingsakkoord (zie antwoord onder [3]).

[5] De Europese Richtlijn Omgevingslawaai vraagt dat de maatregelen die worden opgenomen in het actieplan, in de eerste plaats gericht zijn op prioritaire problemen die vastgesteld zijn door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten op grond van een overschrijding van een relevante 'grenswaarde' of andere door de lidstaten gekozen criteria. In het actieplan is dit doorvertaald als een "plandrempel". De aanpak op basis van prioriteiten wordt bovendien ook expliciet vermeld onder de doelstelling van deze richtlijn onder art. 1, lid 1. Er moet in die zin een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds gezondheidskundige advieswaarden en anderzijds tussen plandrempels waarboven prioritair maatregelen overwogen moeten worden om de gebieden met een hoge geluidbelasting op korte termijn aan te pakken. Het verlagen van deze laatste plandrempel tot gezondheidskundige advieswaarden (WHO-

aanbevelingen van Lden 45 dB en Lnight 40 dB), beantwoordt niet aan deze aanpak van prioritering tot gebieden die om een aanpak op korte termijn binnen de 5-jaarlijkse planperiode vragen. Zie ook fiche 13.

[6] De Vlaamse overheid deelt deze bezorgdheid. In paragraaf § 5.1, dat de algemene beleidsvisie en -strategie beschrijft, wordt de in de inspraakreactie gevraagde 'geïntegreerde' benadering duidelijk onderschreven: *"De globale problematiek van omgevingslawaai vraagt alleszins een integrale aanpak, waarbij langtermijnvisies van verschillende bestuursniveaus en beleidsvelden op elkaar moeten worden afgestemd."* Meer en meer wordt het thematische geluidbeleid niet meer afzonderlijk benaderd, maar als onderdeel van een ruimer beleid rond leefomgevingskwaliteit. Dit vertaalt zich op korte termijn in acties en maatregelen in de geluidsactieplannen waarbij voor de uitvoering ervan steeds diverse actoren en instanties worden betrokken, en waarbij ook steeds zoveel als mogelijk wordt ingezet op synergiën met ander thematisch beleid. Ook bij de opzet van beleidsonderbouwend onderzoek zijn deze synergiën een belangrijk aandachtspunt. Bij de verwerking van de reacties in kader van dit openbaar onderzoek op de geluidsactieplannen is afgestemd met de reacties die werden geformuleerd bij het ontwerp van luchtbeleidsplan 2030, waarrond een openbaar onderzoek was georganiseerd in september 2018. Daarnaast werd er ook afgestemd met de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

[7] De gevraagde studie naar het vervoersaanbod van de Lijn van en naar de luchthaven , in het licht van een evaluatie van de desbetreffende doelstellingen uit het START-project, valt buiten de scope van dit actieplan in uitvoering van de richtlijn 'Omgevingslawaai' 2002/49/EG.

Aanpassingen in het actieplan

De elementen uit de strategische visie BRV die relevant zijn voor de luchthavenregio zullen opgenomen worden § 4.3.3 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zoals beschreven onder fiche 3.

Fiche 5 – Strategische Visie 2040 van BAC

Opmerking	Verwijzing
a. Ontwikkeling binnen de bestaande baanconfiguratie "Conform de motie van de provincieraad van 8 december 2015, waarin de raad zich o.a. uitsprak tegen de verlenging van baan 25L/07R, stelt de provincie in dit kader dat een capaciteitsuitbreiding niet nodig is en vraagt om het toekomstige exploitatiemodel maximaal af te stemmen op de mogelijkheden die vandaag reeds beschikbaar zijn met de huidige startbaanconfiguratie. Deze stelling werd ook onderschreven door het platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant."	1 (Provincie)
b. "De infrastructuurplannen die in het vooruitzicht worden gesteld in de visie 2040 van BAC zijn voor Kampenhout onaanvaardbaar voor wat betreft de mogelijke verlenging van de taxibaan langs landingsbaan 25L of wat de verlenging van landingsbaan 25L zelf betreft, omdat de bijkomende geluidsoverlast de leefbaarheid van tal van inwoners in Kampenhout rechtstreeks zou bedreigen."	4 (Kampenhout)
c. "De infrastructuurplannen die in het vooruitzicht worden gesteld in de visie 2040 van BAC zijn voor onze gemeente absoluut onaanvaardbaar, wat betreft de mogelijke verlenging van de taxibaan langs landingsbaan 25L of wat de verlenging van landingsbaan 25L zelf betreft, vermist de bijkomende geluidsoverlast de leefbaarheid van duizenden inwoners van onze gemeente rechtstreeks zou bedreigd worden."	5 (Kortenberg)
d. "De gemeente vraagt om het toekomstig exploitatiemodel van de luchthaven maximaal af te stemmen op de mogelijkheden die vandaag reeds beschikbaar zijn met de huidige startbaanconfiguratie, zoals onderschreven door het platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant. Om de vliegprocedures te kunnen optimaliseren dient de installatie van Instrument Landing Systems versneld te worden. Een capaciteitsuitbreiding kan maar na uitputtend optimaal gebruik van de huidige mogelijkheden en moet gebruikt worden om het principe van de billijke spreiding te realiseren."	8 (Meise)

e.	“De plannen van Brussels Airport in het kader van Visie 2040, met een verlenging van 25L en een taxibaan naast de deelgmeente Humelgem zijn dan ook absoluut onaanvaardbaar. Dit zou ten koste gaan van het verder bestaan van die deelgmeente, maar ook de leefbaarheid van Steenokkerzeel en omgeving verder bedreigen. De terugkeer en vestiging van DHL in Melsbroek mag geen verdere uitbreiding van de contouren met zich meebrengen”’	10 (Steenokkerzeel)
f.	“Ontwikkeling binnen de bestaande baanconfiguratie De gemeente Wemmel sluit zich aan bij het platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant en de motie van de provincieraad van 8 december 2015, waarin deze raad zich o.a. uitsprak tegen de verlenging van baan 25L/07R en stelt dat een capaciteitsuitbreiding niet nodig is en vraagt om het toekomstige exploitatiemodel maximaal af te stemmen op de mogelijkheden die vandaag reeds beschikbaar zijn met de huidige startbaanconfiguratie.”	11 (Wemmel)
g.	“Tenslotte ontbreekt het aan een langetermijnvisie van de luchthaven van Zaventem. Er wordt nauwelijks stilgestaan bij de effecten en de gevolgen van de strategische visie 2040 van BAC. Meer zelfs, het actieplan noemt de schertsvertoning van het Forum 2040 “ een open en gestructureerde dialoog met vertegenwoordigers van omwonenden, actie-groepen, lokale besturen, het middenveld, … “ . Niets is minder waard. De infrastructuurplannen die in het vooruitzicht gesteld worden in de visie 2040 van BAC zijn onaanvaardbaar alleen al omdat de bijkomende geluidsoverlast de leefbaarheid van tienduizenden omwonenden van de luchthaven rechtstreeks bedreigt.”	32 (Zone-S), 218
h.	“Tenslotte ontbreekt het aan een langetermijnvisie voor de luchthaven van Zaventem. Er wordt nauwelijks stilgestaan bij de effecten en de gevolgen van de strategische visie 2040 van BAC. Meer zelfs, het actieplan noemt de schertsvertoning van het Forum 2040 “ een open en gestructureerde dialoog met vertegenwoordigers van omwonenden, actiegroepen, lokale besturen, het middenveld, … “ . Niets is minder waar.	33-192, 227, 228, 246, 247, 248

	De infrastructuurplannen die in het vooruitzicht gesteld worden in de visie 2040 van BAC zijn voor mij als omwonende onaanvaardbaar gezien de onvermijdelijke, bijkomende geluidsoverlast.”	
i.	“De plannen van Brussels Airport in het kader van Visie 2040, met een verlenging van 25L en een taxibaan naast de deelgemeente Humelgem zijn dan ook absoluut onaanvaardbaar. Dit zou ten koste gaan van het verder bestaan van die deelgemeente, maar ook de leefbaarheid van Steenokkerzeel en omgeving verder bedreigen.”	13 (MAR Steenokkerzeel)
j.	“Er nauwelijks stilgestaan bij de effecten en de gevolgen van de strategische visie 2040 van BAC. Hoe gaat het actieplan om met de in dit voorstel geformuleerde scenario’s, zowel op ruimtelijk (verlenging startbaan en taxibaan, ontsluiting van luchthaven met voorstel tot aanleg van extra wegen) als op economische (prognoses aantal bewegingen, samenstelling vloot,…).”	220
k.	Strategische visie 2040 Brussels Airport “Het is helemaal niet duidelijk wat het standpunt is van de Vlaamse Regering en de omwonenden rond de luchthaven wat zij hierover denken, laat staan dat er een draagvlak voor bestaat. Hiervoor wil ik verwijzen naar de motie van de gemeente Zaventem van 24 april 2017 over deze strategische visie 2040 Brussels Airport, dat niet alles zomaar kan. Het is een evenwichtige visie die het evenwicht bewaard tussen groei van de luchthaven, hinder beperking en kwaliteit van de omgeving.”	224
l.	“De lange termijnstrategie is niet duidelijk. Men gaat niet in op de impact die het plan 2040 van BAC zal hebben. Men neemt klakkeloos de woorden van BAC over met betrekking tot het forum dat zij bijeenriepen ‘een open en gestructureerde dialoog met vertegenwoordigers van omwonenden, actiegroepen, lokale besturen, het middenveld..” Dit is niet het geval. Concreet m.b.t. Sterrebeek laat dit plan 2040 de luchthavenuitbater in de eerste fase toe onmiddellijk en zonder enig overleg het aantal vluchten boven Sterrebeek sterk te	233

	verveelvoudigen, waardoor routes boven Brussel kunnen vermeden worden. Dit is ondemocratisch en onaanvaardbaar. Wat ik minstens zou verwachten: - Een duidelijke stellingname naar BAC i.v.m. hun plan 2040, om te beginnen met een veroordeling van de eerste fase, zijnde verveelvoudiging van het gebruik van de route boven Sterrebeek om Brussel te vrijwaren."	
m.	"Er wordt nauwelijks stilgestaan bij de effecten en de gevolgen van de strategische visie 2040 van BAC. Het actieplan noemt het Forum 2040 "een open en gestructureerde dialoog met verte-genwoordigers van omwonenden, actiegroepen, lokale besturen, het middenveld, … ". Ik ben geenszins overtuigd. De infrastructuurplannen die in het vooruitzicht gesteld worden in de visie 2040 van BAC zijn voor mij als omwonende onaanvaardbaar gezien de onvermijdelijke, bijkomende geluidsoverlast. Bovendien is er helemaal geen nood aan dergelijke uitbreiding en initieert dit slechts een verplaatsing weg van Brussel."	241
n.	"Ik ga in bezwaar tegen AL de nieuwe plannen van luchthaven Zaventem."	242
o.	"De Vlaamse overheid geeft zelf toe dat het niet meer realistisch is om rond Brussels Airport tot een degelijke ruimtelijke ordening te komen. Waarom laat men deze luchthaven dan nog verder uitbreiden ? Hierbij refereer ik naar hun visie 2040."	244

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

[1] De infrastructuurplannen van BAC zoals deze blijken uit de Strategische Visie 2040 zijn, voor wat betreft de mogelijke verlenging van de taxibaan langs landingsbaan 25L of wat de verlenging van landingsbaan 25L, onaanvaardbaar (b, c, e, g, h, i, m, n)

[2] De door BAC gevraagde capaciteitsuitbreiding is niet nodig. Gevraagd wordt het toekomstige exploitatiemodel maximaal af te stemmen op de mogelijkheden van de bestaande baanconfiguratie. (a, d, f, o)

[3] Vraag naar een duidelijke stellingname in het actieplan ten aanzien van de Strategische Visie 2040 van BAC (k, l)

[4] Algemeen bezwaar dat het actieplan geen rekening houdt met de repercussies en effecten van de Strategische Visie 2040 van BAC (g, h, j, l, m)

Reactie op de opmerkingen

Het Vlaamse Gewest werd formeel niet betrokken bij de uitbreidingsplannen zoals die door de luchthavenbeheerder BAC bekend werden gemaakt in het kader van haar Strategische Visie 2040 en voorgelegd aan maatschappelijke actoren op het Burgerforum 2040. Het is voorbarig om in een gewestelijk actieplan met een planperiode beperkt tot juni 2024 reeds rekening te houden met mogelijke effecten van een uitbreidingsscenario op langere termijn, waarover de standpuntbepaling op niveau van de Vlaamse Regering en effectieve besluitvorming nog moet plaatsvinden.

[1],[2],[3]

De strategische visie 2040 van BAC is een initiatief van de luchthavenuitbater, waarbij het Vlaams Gewest formeel niet werd betrokken. De vorige Vlaamse Regering werd door BAC bij de lancering ervan wel in kennis gesteld, maar heeft geen formeel standpunt ingenomen ten aanzien van de infrastructuurplannen van BAC zoals die uit de visie 2040 blijken. Dit werd door de voormalige Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving bevestigd in de commissievergadering van 6 december 2016:

"….. *Een gemeenschappelijke standpuntbepaling ten aanzien van de strategische visie 2040 werd vorige vrijdag binnen de Vlaamse Regering besproken. De Vlaamse Regering kan in deze fase nog geen concrete uitspraak doen of een formeel standpunt innemen over de voorgenomen infrastructuurprojecten, in het bijzonder de voorgestelde alternatieven of opties voor de infrastructuuraanpassing van baan 25L/07R. Zij zal hierover pas een formeel standpunt innemen in het kader van een formeel plannings en vergunningstraject, na een formele aanvraag van de luchthavenbeheerder en op grond van een volledig dossier.* …..“

[4] Na afloop van het forum 2040 en de consultatierondes is de strategische visie 2040 van BAC nog steeds niet geconsolideerd. In de context van de uitvoering van de richtlijn met een 5-jarige cyclus van actieplannen, steunend op de strategische geluidsbelastingskaarten (met als referentiejaar 2016), is het dan ook voorbarig om al rekening te houden met mogelijke effecten van een uitbreidingsscenario op langere termijn, dat eerst nog intern door BAC geconsolideerd moet worden en waarover de standpuntbepaling op niveau van de Vlaamse Regering en effectieve besluitvorming nog moet plaatsvinden.

Het Vlaamse Gewest zal het intitiatief van de luchthaven voor de opmaak van een strategische visie 2040 wel met de nodige aandacht zal opvolgen, zoals vermeld in het actieplan onder de ruimtelijke maatregelen van § 11.2.1, waarbij vanuit het departement Omgeving gewerkt zal worden rond 4 sporen. Eén ervan, het tweede spoor, is de opvolging van het intiatief van BAC voor de opmaak van een strategische visie.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 6 – Uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG

Opmerking	Verwijzing
a. De raden wijzen voorts in hun advies op het lopende overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijke ordeningsbeleid.	Advies MINA-raad en SERV

Inhoud van de opmerkingen

Het betreft een algemene opmerking met betrekking tot alle gewestelijke actieplannen (belanrijke wegen, spoorwegen, luchthaven en agglomeraties) die ter advies aan MINA-raad en SERV werden voorgelegd.

In het advies wordt om samenwerking en afstemming gevraagd tussen verschillende beleidsniveaus en tussen autoriteiten en instanties :

[1] samenwerking op alle beleidsniveaus en alle relevante beleidsdomeinen om omgevingslawaai efficiënt en doeltreffend aan te pakken;

[2] dat departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning met betrekking tot beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Reactie op de opmerkingen

[1] De opmaak en goedkeuring van actieplannen in uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai is binnen de bevoegdheidsverdeling tussen de federale Staat en gewesten een gewestelijke bevoegdheid. Het actieplan voor de luchthaven dat nu voorligt is een gewestelijk plan. De vaststelling en goedkeuring hiervan gebeurt door de Vlaamse Regering, de hierin voorgestelde maatregelen vallen geheel binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Samenwerking met andere entiteiten (zowel binnen als buiten de Vlaamse overheid) voor de uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai gebeurt o.a. in

structurele overlegorganen zoals de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai (WUROL) en het Coördinatie Comité Internationaal Milieubeleid (CCIM).

[2] Departement Omgeving is voorzitter van het WUROL en CCIM-geluid overleg en neemt hierin dus een coördinerende en/of ondersteunende rol op m.b.t. uitvoering van Richtlijn Omgevingslawaai. Het inmiddels goedgekeurde Besluit van de Vlaamse Regering [B.S. 20.06.2019]* waarmee de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai zijn aangepast gaat ruimer dan de inhoud van voorliggende geluidsactieplannen. Het besluit doorliep een adviesronde waarbij alle relevante actoren werden betrokken. In het definitieve besluit werd getracht om maximaal rekening te houden met de ontvangen adviezen.

* 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

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 7 – Organisatie van de publieke raadpleging

Opmerking	Verwijzing
a. "Periode van het openbaar onderzoek: Het openbaar onderzoek wordt georganiseerd van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019. Deze periode van 40 dagen valt pal in de kerst- en eindejaarsperiode. Een moment waarop vele stads- en gemeentediensten gesloten zijn. Bovendien hebben heel wat gemeenten af te rekenen met bestuurswissels, waardoor een normale terugkoppeling naar de achterban (bestuur / milieuadviesraden/...) bijzonder moeilijk te organiseren valt."	4 (Kampenhout)
b. "Het openbaar onderzoek wordt georgansieerd gedurende 40 dagen in een periode waarin niet aleen Feestdagen, maar ook een bestuurswissel in de gemeenten, de normale werking beïnvloeden. Bijgevolg is het niet mogelijk om adviesraden te consulteren, noch om een raadscommissie samen te roepen om dit actieplan ten gronde te analyseren terwijl de implementatie van dit actieplan wel degelijk gevolgen heeft voor de regio rond de luchthaven. Bijgevolg wordt de inspraakmogelijkheid belemmerd wat een gedragen besluitvorming hypothekeert."	5 (Kortenberg)
c. "De timing van het openbaar onderzoek is ingeschikt. De Kerstperiode is steeds een periode met beperkte beschikbaarheid en het nieuwe bestuur heeft zich nog niet voldoende kunnen inwerken in de materie (aanstelling begin januari)."	8 (Meise)

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen houden verband met de ongeschikte timing van het openbaar onderzoek tijdens de jaarwisseling, een periode met feestdagen, maar ook in sommige gemeenten met bestuurswissels op gemeentelijk niveau na de lokale verkiezingen van oktober 2018.

Reactie op de opmerkingen

Het openbaar onderzoek over het actieplan voor de luchthaven werd gelijktijdig georganiseerd met de publieke raadpleging over de gewestelijke actieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen en de actieplannen voor agglomeraties (Antwerpen, Gent en Brugge). Voor alle actieplannen gaat het om een beperkte actualisatie. De

gekozen timing en de duur van het openbaar onderzoek houdt daarbij rechtstreeks verband met specifieke termijnen benodigd voor de voorafgaande goedkeuring van de ontwerpen, de definitieve goedkeuring na verwerking van inspraakreacties en de rapportering van de actieplannen aan de Europese Commissie. De wijze waarop het openbaar onderzoek georganiseerd werd, beantwoordt aan de wettelijke bepalingen zoals vastgesteld in artikel 2.2.4.4.1, §8, van titel II van VLAREM. Dit artikel bepaalt de wijze waarop de geluidsactieplannen, en elke wijziging en herziening ervan, moet worden opgesteld. De minimale inzagetermijn bedraagt één maand. Aan deze verplichting werd ruim voldaan.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 8 – Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten – rapportering

Opmerking	Verwijzing
a. "De strategische geluidsbelastingskaarten (referentiejaar 2016) in bijlage 1 tonen bevolkingsdichtheden van 2011. Deze dichtheden moeten geactualiseerd worden naar 2016. Sinds de goedkeuring van het GRUP-VSGB zijn nieuwe woonwijken vergund en nog nieuwe ingepland, o.a. in Kraainem. Ook is binnen het plangebied de bevolkingsdichtheid en dus het aantal potentieel gehinderden zeker toegenomen."	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000) 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
b. "De metingen en geluidscontouren beperken zich naar onder toe naar een Lden van 55 dB(A) en Lnight van 45 dB(A). De EU-indicator van Lden van 55 dB(A) is nog steeds veel te hoog. Mensen worden reeds gestoord bij een Lden van 50 dB(A). Bovendien zou niet alleen gemeten moeten worden volgens de A-kurve/filtering, maar ook volgens de C-kurve, omdat het aandeel van de lage tonen bij moderne vliegtuigmotoren aanzienlijk toegenomen is. Het laagfrequente gebulder is wel degelijk aanwezig maar wordt weggefilterd in de A-kurve, waardoor de meting een totale onderschatting geeft van het reële geluidsniveau. Ook de Lnight van 45 dB(A) is nog steeds te hoog. Mensen worden niet zo zozeer wakker van een gemiddeld niveau van 45 dB(A) maar wel van de pieken van 60, 70, 80, 90 dB(A) en zelfs meer. Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vzw vraagt dat de actieplannen niet langer louter betrekking hebben op het verminderen van de (berekende) gemiddelde geluidshinder maar ook op het elimineren van geluidspiekwaarden, en bovendien ook stapsgewijs de Lden van 45 dB en Lnight van 40 dB zouden moeten beschouwen zoals aanbevolen door de WHO."	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000) 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
c. "We hebben moeite met de gebuikte verouderde gegevens voor de bevolking Steenokkerzeel en de transportgegevens (passagiers en vracht). "Verontrustend : verouderde contouren"	10 (Steenokkerzeel)

d. "Specifieke bezwaren in verband met het ontbreken van motiveringen en/of analyses bij de gerapporteerde gegevens: • Bezwaar 5: pagina 41, paragraaf 7.2: In deze paragraaf wordt gewezen op de verminderde geluidsblootstelling over de jaren heen. Nergens wordt evenwel aandacht gegeven aan nieuwe gehinderden door invoering van nieuwe vliegroutes. Het is immers niet enkel het totaal aantal gehinderden dat van belang is, maar ook of achter deze daling nieuwe gehinderden schuil gaan. Gezien het actieplan stabiliteit als een belangrijk uitgangspunt naar voor schuift verzoeken we om in deze paragraaf ook aandacht te besteden aan nieuwe gehinderden als indicator voor het realiseren van deze stabiliteit. • Bezwaar 6: pagina 44, 2de alinea: Er wordt geen enkele motivatie gegeven waarom bepaalde grenswaarden worden weerhouden om het aantal gehinderden te berekenen. Er wordt enkel verwezen naar een willekeurig gekozen studie die deze grenswaarden weerhoudt. We verzoeken daarom rekening te houden met de aanbevelingen van de WHO die, na uitvoerige analyse van de wetenschappelijke evidentie, voor de luchtvaart in Europa de normen 45 dBLden en 40 dBLnight weerhoudt en deze normen als 'sterk' kwalificeert . We verzoeken daarom de kaarten en de tabellen in dit rapport opnieuw op te stellen zodat rekening wordt gehouden met deze recent vooropgestelde internationale normen. Nu wordt enkel aandacht besteed aan een zogenaamd 'kerngebied' terwijl de grote meerderheid van de klachten bij de Ombudsdienst betrekking hebben op gebieden buiten dit kerngebied. De maatschappelijke relevantie om enkel dit kerngebied te beschouwen is dan ook beperkt. • Bezwaar 7: pagina 44 2de alinea : Ontoelaatbaar is het ontbreken van enige analyse waarom het aantal gehinderden al dan niet afneemt in vergelijking met voorgaande jaren. Er worden alleen een overvloed aan cijfers gegevens. Waarom stijgt bv. het aantal potentieel sterk gehinderden in het Vlaams gewest na 2014? Er wordt geen poging ondernomen om dit te verklaren. Hoe kan dit document een 'actieplan' genoemd worden als nergens wordt aangeduid waarom het aantal gehinderden niet of onvoldoende	25 (Leuven Rechtdoor)

	afneemt en dus wordt nagegaan wat al dan niet werkt om de geluidsoverlast te verminderen. • Bezwaar 8: pagina 45 paragraaf 7.4: In aansluiting op bezwaar 6 wordt hier opnieuw geen enkele analyse gemaakt waarom het aantal potentieel sterk gehinderden in realiteit aanzienlijk hoger ligt in Vlaanderen in vergelijking met de prognose. Als niet wordt nagegaan waarom prognoses te optimistisch waren, heeft het geen zin om opnieuw prognoses voor de komende 5 jaren op te stellen. We verzoeken daarom een grondige analyse toe te voegen van dit verschil en hieruit lering te trekken.”	
e.	“We hebben moeite met de gebuikte verouderde gegevens voor de bevolking Steenokkerzeel en de transportgegevens (passagiers en vracht). “Verontrustend : verouderde contouren”	10 (Steenokkerzeel)
f.	“De kaarten en de studies gebeuren per domein: luchthaven/wegen/spoorwegen. Waar is de globale studie die rekening houdt met de cumulatieve effecten voor de drie domeinen samen? We vragen dat er zou worden nagegaan welk het cumulatief effect is van de geluidshinder in de Vilvoordse regio door de diverse geluidsbronnen gegenereerd.”	22 (Burgerforum Vilvoorde)
g.	Gegevens – niet meer actueel “De geluidsgegevens waarop de geluidsactieplannen gebaseerd zijn dateren van 2016. Sindsdien hebben er zich, zoals hoger beschreven duidelijke wijzigingen aan de situatie voorgedaan. Soms met negatieve impact op gebieden waar het geluid tot nu toe niet in kaart wordt gebracht omdat het, zoals in Merchtem, ging om gebieden waar dit voorheen ook niet aan de orde was. Het is dus ook belangrijk om het plan te baseren op actuele gegevens van de tweede jaarhelft van 2018.”	219
h.	“Men gebruikt cijfers van 2011 en 2016 voor bevolkingsaantallen en geluidblootstelling. • De conclusie dat de geluidblootstelling is afgenomen zoals gezegd op pagina 41 onderaan is misleidend: sinds 2011	233

gaat de geluidblootstelling weer de hoogte in op de hogere decibels. Dit mag best expliciet gezegd worden. Wat ik minstens zou verwachten: - Actuele cijfers m.b;t; bevolkingsaantallen en geluidblootstelling, we spreken hier uiteindelijk toch niet over een reusachtig gebied, dit moet realiseerbaar zijn op korte termijn. - Een consequent gebruik doorheen alle analyses en stellingen van dezelfde cijfers en andere gegegevens, waarbij men tot volledige en correcte conclusies kan komen.”	
i. “Het ontwerp geluidsactieplan luchthaven Brussel-Nationaal, is gebaseerd op verkeerde informatie: • Geluidscontouren: In de geluidscountouren van 65 en 55 DB zijn de gemeentegrenzen van de gemeente Humbeek niet opgenomen. De gemeente Humbeek wordt simultaan door 6 vliegroutes overvlogen bij westenwind. De gemeente Humbeek wordt 24u/24u overvlogen door vliegtuigen die een geluidsoverlast veroorzaken van tussen de 60 DBA et 91.5 DBA (opgemeten door mijn eigen private sonometer). Van dit laatste vind ik geen spoor terug in het geluidsplan van de luchthaven Brussel-Nationaal.”	234 t/m 237

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

De inspraakreacties hebben betrekking op de in het actieplan opgenomen informatie over de strategische geluidsbelastingskaarten:

[1] De gerapporteerde geluidscontouren met als referentiejaar 2016 zijn niet meer actueel (c, g).

[2] De gebruikte bevolkingsgegevens van 2011 zijn niet meer actueel (a, e, h) en weerspiegelen daardoor niet de reële toename van de bevolking binnen de geluidscontouren sinds 2011 (a).

[3] De gerapporteerde transportgegevens (passagiers / cargo) zijn verouderd (e).

[4] De gehanteerde drempelwaarden van Lden 55 dB en Lnight 45 dB zijn te hoog. In overeenstemming met de WHO-aanbevelingen moeten deze drempelwaarden voor de berekening verlaagd worden naar de recente aanbevelingen van WHO 2018, namelijk: Lden 45 dB en Lnight 40 dB (b, d).

[5] De cijfers over de verminderde geluidblootstelling binnen contouren doorheen de jaren houden geen rekening met nieuwe gehinderden door invoering van nieuwe vliegroutes (d).

[6] In het actieplan ontbreekt bij de rapportering van de jaarlijkse evolutie van de blootstellingsgegevens en het aantal gehinderden een verklarende analyse en motivering van specifieke evoluties (vb. toename van het totaal aantal gehinderden na 2014 in Vlaanderen).

[7] In het actieplan ontbreekt eveneens een afdoende verklaring waarom de blootstellingscijfers en aantal gehinderden uit de voorafgaande prognose die gemaakt is voor het jaar 2016 (in het kader van het vorige actieplan 2e ronde) niet overeenstemt met de gerapporteerde cijfers op basis van de strategische geluidsbelastingskarten met als referentiejaar 2016.

[8] Vraag naar een studie van de gecumuleerde effecten (geluidshinder) van alle transportmodi (luchtverkeer, weg en spoorverkeer) in de Vilvoordse regio (f).

[9] De gebruikte informatie als basis voor de berekening is niet correct (gemeten nievaus zijn hoger dan de contourgrenzen), waardoor overvlogen gebieden niet binnen de geluidscontouren vallen. (i).

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

[1] De Europese Richtlijn Omgevingslawaai 2002/49/EG schrijft het jaar 2006 (en daarna een herziening minimaal om de 5 jaar) voor als referentiejaar voor de geluidskaarten en de opmaak van de bijhorende actieplannen. Hoewel bij de opmaak van het ontwerp actieplan eind 2018 recentere contouren beschikbaar waren (jaar 2017) , uit hoofde van de jaarlijkse geluidscontourberekening in het kader van de milieuvergunning, is het niet aangewezen om af te wijken van de ter zake geldende bepalingen uit de richtlijn. Het cijfermateriaal heeft derhalve betrekking op de strategische geluidsbelastingskaarten opgemaakt voor het jaar 2016 (conform de Europese richtlijn), steunend op de officiële geluidscontouren voor het jaar 2016, zoals door BAC opgemaakt en gerapporteerd in de loop van het jaar 2017 ingevolge sectorale vergunningsvoorwaarden VLAREM Hst. 5.57, en nader goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 1 juni 2018 samen met de strategische geluidsbelastingskaarten van de belangrijke wegen en spoorwegen, eveneens met als referentiejaar 2016.
Omwille van de goedkeuring door de Vlaamse Regering hebben deze strategische geluidsbelastingskaarten met als referentiejaar 2016 bovendien een formele status in het kader van de uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG.

Tevens moet er op gewezen worden dat conform de toepassing van art. 8.1 van de richtlijn de goedgekeurde strategische geluidsbelastingskaarten het uitgangspunt vormen voor het actieplan: *"De bevoegde autoriteiten bepalen zelf welke maatregelen deze plannen bevatten, maar die maatregelen moeten in het bijzonder gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria, en zij moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten."*

Het gebruik van meer actuele gegevens, in het bijzonder deze met betrekking tot het jaar 2018 zoals in een inspraakreactie gesuggereerd, was bovendien, gelet op startdatum voor het openbaar onderzoek van 1 december 2018, materieel ook niet mogelijk gelet op de tijdfasering: het ontwerp actieplan werd al in de loop van 2018 opgemaakt en in het najaar 2018 principieel goedgekeurd door de vorige Vlaamse Regering. De in de Richtlijn gevraagde jaargemiddelde indicatoren met betrekking tot het 'lopende' jaar 2018 waren op dat ogenblik natuurlijk nog niet beschikbaar. Noot: in het definitieve geluidsactieplan werden de gegevens geactualiseerd t.e.m. 2019, het laatste pré-Corona jaar.

De resultaten van de jaarlijkse contourberekening zijn, ingevolge de toepassing van de sectorale voorwaarden uit VLAREM H.5.57 voor klasse 1 vliegvelden, pas eind april van het voorgaande jaar beschikbaar.

Om de evolutie van de geluidblootstelling en het aantal gehinderden binnen de EU-strategische geluidsbelastingskaarten met als referentiejaren 2006, 2011 en 2016 nader te duiden zijn in de definitieve versie van het geluidsactieplan in figuur 7-1 de jaargemiddelde cijfers opgenomen tot en met het jaar 2019. Dezelfde termijnevolutie op jaarbasis (t/m 2019) wordt in hoofdstuk 8 gerapporteerd in tabel 8-2.

Dit geldt uiteraard ook voor andere gegevens (vb. bevolkingsgegevens) die pas beschikbaar gesteld kunnen worden ten vroegste na afloop van het betreffende jaar. Zie ook de reactie op [2].

[2] Bij de opmaak van de jaarlijkse geluidscontouren wordt steeds gebruik gemaakt van de meest recente beschikbare bevolkingsgegevens (per statistische sector), zoals deze gepubliceerd en ter beschikking gesteld worden door de federale diensten van de administratie ADSEI (FDO Economie). Deze bevolkingscijfers vormen het uitgangspunt voor de evaluatie van de geluidblootstelling en het aantal potentieel ernstig gehinderden binnen de geluidscontouren. Voor de strategische geluidsbelastingskaarten, steunend op de officiële geluidscontouren met als referentiejaar 2016, is uitgegaan van de bevolkingsgegevens per 1/1/2011, de meest recente dataset die door de administratie ADSEI bij de opmaak van de contouren begin 2017 ter beschikking werd gesteld. De gerapporteerde cijfers maken integraal deel uit van de officiële rapportering naar de Europese Commissie. Om die reden wordt de analyse niet geupdate, ook al zijn er intussen meer recente bevolkingsgegevens beschikbaar.

Wel werd bij de opmaak van het ontwerp actieplan in de loop van het jaar 2018, ter evaluatie van de geluidblootstelling binnen het kerngebied afgebakend op basis van de strategische geluidsbelastingskaarten voor de referentiejaren 2006, 2011 en 2016 (tabel 8-1), gebruik gemaakt van de meest recente dataset die op dat ogenblik beschikbaar was (bevolkingsgegevens per 1/1/2016) . Door de ex-ante beschikbare bevolkingsgegevens per referentiejaar te gebruiken kan een duidelijk inzicht gegeven worden in de evolutie van de geluidblootstelling binnen het kerngebied, enerzijds als gevolg van de evolutie van de geluidscontouren en anderzijds als gevolg van de toename van bevolking (demografische ontwikkeling). Beide effecten kunnen derhalve afzonderlijk geëvalueerd worden in een kruistabel (tabel 8-1).

Deze cijfers bevestigen ook wat in één van de inspraakrecaties (a) wordt aangehaald, namelijk dat de bevolking toeneemt binnen de geluidscontouren. Deze evolutie is met name voor het kerngebied waar de bevolking blootgesteld wordt aan zeer hoge geluidsniveaus een reden te meer om prioritair, in overeenstemmig met art. 8.1 van de richtlijn (zie aanhaling hoger onder [1]), specifieke maatregelen te nemen ter voorkoming van een verdere toename van ernstige gezondheidsschade binnen dit kerngebied. De voorgestelde maatregelen op vlak van ruimtelijke ordening (ruimtelijke planningsmaatregelen en akoestische isolatie) zijn hier precies op gericht.

[3] De gebruikte gegevens in tabel 2-3 van hoofdstuk 2, waarin de evolutie van de activiteit op de luchthaven is opgenomen in de vorm van kerncijfers voor het aantal passsagiers en cargo per jaar, steunt op de meest recente gegevens die op het ogenblik van de opmaak van het ontwerp actieplan officiëel beschikbaar waren, nl. de gegevens uit BruTrends 2017. Het laatst beschikbare jaar waarover op dat ogenblik gerapporteerd kon worden is bijgevolg het jaar 2017. In de definitieve versie van het geluidsactieplan zijn de cijfers geactualiseerd tot en met 2019.

[4] De rapporteringsdrempels van de geluidscontouren van Lden en Lnight, zoals berekend in het kader van VLAREM-verplichtingen en in het kader van de Richtlijn als strategische geluidsbelastingskaarten gerapporteerd aan Europa, zijn geheel in overeenstemming met bijlage VI van de richtlijn.

Art. 5.1 van de Richtlijn schrijft voor om strategische geluidsbelastingskaarten op te maken van de jaargemiddelde equivalente indicatoren Lden en Lnight (en eventueel Lday en Levening), met rapportering vanaf de in bijlage VI van de richtlijn voorgeschreven drempels voor Lden en Lnight. Het bestuur bevestigt de conforme toepassing ervan op Vlaams niveau.

Het bestuur merkt bovendien op dat de richtlijn 2002/49/EG slechts een drempelwaarde van 50 dB voor Lnight oplegt, terwijl de VLAREM-rapportering voor de luchthavens uitgaat van een lagere drempelwaarde van Lnight 45 dB. Vlaanderen doet dus ‘beter’ dan strikt nodig volgens de richtlijn.

De recente WHO-aanbevelingen van oktober 2018, uitgedrukt in de grootheden Lden en Lnight, formuleren lagere gezondheidskundige drempels als wetenschappelijke advieswaarden. Het rapporteren vanaf deze drempels is in uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG echter formeel niet verplicht en wordt voor alsnog ook niet overwogen in het kader van een lopende herziening van bijlage III van de richtlijn 2002/49/EG betreffende de bepalingsmethoden voor gezondheidseffecten.

[5] De berekening van de jaarlijkse geluidscontouren steunt op een uitgebreide modellering van het vliegverkeer dat heeft plaatsgevonden tijdens het betreffende referentiejaar. Hierbij wordt rekening gehouden met de berekende gecumuleerde immissiebijdrage van alle vliegtuigen op verschillende vliegroutes. Een wijzing in een bepaalde vliegroute vertaalt zich in een gewijzigde deelbijdrage van de het deel van het luchtverkeer dat door deze wijziging wordt getroffen.

De hinderevaluatie steunt op de toepassing van dosis-effect-relaties die gedefinieerd zijn in functie van jaargemiddelde geluidindicator (Lden) waarin de strategische geluidsbelastingskaarten uitgedrukt zijn. De impact van routewijzigingen, waardoor sommige bevolkingsgroepen onder bepaalde operationele voorwaarden tijdens het jaar meer of minder overvlogen worden door een deel van het vliegverkeer, komt in deze globale evaluatie steunend op een jaargemiddelde waarde niet steeds tot uiting. Dit is sterk afhankelijk van de grootte van de impact van de wijziging in de jaargemiddelde indicatoren op een bepaalde locatie.

Overeenkomstig de algemene voorwaarden van VLAREM hst. 5.57 moeten binnen de verschillende Lden-geluidszones het aantal potentieel sterk gehinderden bepaald worden, opgesplitst per betrokken gemeente (VLAREM art. 5.57.1.2 § 5). Deze gegevens zijn per klasse beschikbaar in het kader van de jaarlijkse contourberekening zoals gepubliceerd door BAC op haar website (zie hoger onder [6]). Met deze ruimtelijke differentiatie per gemeente kunnen wel bepaalde verschuivingen in het aantal gehinderden per gemeente gedetecteerd worden als gevolg van belangrijke wijzigingen in de vliegprocedures. Verschuivingen in blootstellingen (aantal inwoners) zijn verder nader te evalueren op basis van een bijkomende differentiatie van de geluidblootstelling per gemeente in klassen van 5 dB.

[6] Een uitgebreide analyse van en motivering van alle invloedsfactoren die een impact hebben op de wijzigingen en schommelingen in de jaarlijkse blootstellingsgegevens (en de verdeling ervan tussen gemeenten en regio's) is niet opgenomen in dit actieplan. De geluidscontouren zijn het resultaat van een uitgebreide modelberekening. Het resultaat van de berekening is afhankelijk van meerdere factoren inherent aan de modellering (evolutie in vlootsamenstelling en bestemming met impact op het gebruik van specifiek routes, wijzigingen in vliegprocedures, baangebruik, metereologische omstandigheden, …). De evaluatie op basis van bevolkingsgegevens is bovendien ook nog afhankelijk van de gebruikte dataset. Het gebruik van recentere bevolkingsgegevens levert daarbij doorgaans al een hogere geluidblootstelling op (omdat het aantal inwoners in de meeste luchthavengemeenten toeneemt).

Voor nadere duiding en verklarende elementen over de precieze evolutie van de geluidscontouren (jaar per jaar) kan wel verwezen worden naar de wetenschappelijke rapportering in de vorm van de jaarlijkse rapporteringen van de geluidscontouren ingevolge vergunningsvoorwaarden zoals gepubliceerd door de luchthavenbeheerder BAC (zie hoger onder [2].

[7] Zoals vermeld onder § 7.4 wordt de vergelijking tussen de contouren van het referentiejaar 2016 met de prognose 2016 nader in detail besproken in bijlage 8. De uitgevoerde analyse zoals beschreven in bijlage 8 is zeer uitgebreid en omstandig gemotiveerd. In de analyse wordt in het bijzonder gepeild, met uitsluiting van andere invloedsfactoren (baangebruik, vliegroutes, …) naar de impact van de vlootvernieuwing die op basis van de evaluatie van het TVG (totale volume van geluid) zich niet heeft doorgezet zoals voorzien.

[8] De richtlijn 2002/49/EG betreffende de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai is van toepassing op belangrijke wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties zoals aangewezen door bevoegde instanties, rekening houdend met de drempelwaarden vermeld in de richtlijn. De strategische geluidsbelastingskaarten moeten voor elk van deze infrastructuren afzonderlijk opgemaakt en aan Europa gerapporteerd worden. Enkel de kaarten van de agglomeraties bevatten de gecumuleerde bijdragen van alle geluidsbronnen (weg, spoor, luchtverkeer, industrie …).

De inspreker vraagt de analyse van de 'gecumuleerde geluidshinder' in de Vilvoordse regio. In de literatuur zijn echter geen specifieke dosis-effect-relaties gepreciseerd die het aantal gehinderden geven in functie van een gecumuleerde geluidbelasting. Voor de Vilvoordse regio zijn gecumuleerde kaarten ook niet beschikbaar (zie hoger).

Het totaal aantal potentieel ernstig gehinderden kan theoretisch wel voor een afgebakend gebied (vb. per gemeente) gesommeerd worden op basis van het aantal potentieel ernstig gehinderden zoals vastgesteld op basis van de strategische geluidsbelastingskaarten van belangrijke wegen, spoorwegen en de luchthaven. Dit geeft een indicatie van de 'gecumuleerde hinder' voor dit gebied. Omdat de bijdrage van het weg- en spoorverkeer in de strategische geluidsbelastingskaarten niet omvattend in kaart gebracht zijn, is dit echter maar een beperkte evaluatie. Belangrijke wegen omvatten immers enkel de hoofd- en gewestwegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar.

[9] De geluidscontouren uitgedrukt in jaargemiddelde equivalente grootheden (Lden en Lnight) worden berekend vanaf de in VLAREM Hst. 5.57 voorgeschreven drempelwaarden van Lden 55 en Lnight 45 dB. Ook in gebieden of gemeenten gelegen buiten deze uiterste geluidscontouren kan het vliegverkeer waargenomen worden en tot hinder of slaapverstoring aanleiding geven. Dit wordt ook door het bestuur erkend. Het departement Omgeving beheert immers meetopstellingen (mobiele en permanente meetstations) waar geluidsniveaus als gevolg van het luchtverkeer geregistreerd en in verband gebracht worden met bewegingen op de luchthaven Brussel-Nationaal. De optredende ogenblikkelijke niveaus,

waar in de inspraakreactie naar wordt verwezen en bepaald door eigen meting met een private sonometer – kunnen uiteraard niet vergeleken worden met de waarde van jaargemiddelde, equivalente grootheden waarin de geluidscontouren van de strategische geluidsbelastingskaarten zijn uitgedrukt. Bijgevolg kan ook niet zomaar geconcludeerd worden dat het geluidsactieplan gebaseerd is op foutieve informatie.

Aanpassingen in het actieplan

Geen (behoudens actualisaties op basis van recentere beschikbare gegevens)

Fiche 9 – Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten – nauwkeurigheid

Opmerking	Verwijzing
a. "De kaarten houden bovendien onvoldoende rekening met over-vluchten van vertrekken van andere banen (25R en 25L) richting baken Huldenberg omdat vanaf een bepaalde vluchthoogte het simulatiemodel geen rekening meer houdt met de hinder. Gezien de hoofbekommernis van het actieplan moet zijn het verminderen en minimaliseren van de geluidshinder door vliegtuiglawaai zoals ervaren door de burger, vindt Wake Up Kraainem vzw het niet langer verantwoord dat het actieplan geformuleerd wordt in functie van theoretische berekende omgevingslawaai-waarden zonder deze te toetsen aan (het verwerven van) betrouwbare geluidservaringsgegevens in de kerngebieden alsook in de omgeving daarbuiten." "Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vraagt dat het actieplan concrete voorstellen formuleert om de berekeningen van omgevingslawaai door vliegtuigen ten laatste tegen midden 2021 te vervolledigen met cijfers en analyse die de lawaaihinder zoals ervaren door burgers (o.a. door burgerbevragingen) in kerngebieden en daarbuiten objectief en onafhankelijk in kaart brengt."	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
b. "geharmoniseerde rekenmethode", pagina 24, paragraaf 4.1, "strategische geluidsbelastingskaarten", pagina 36, paragraaf 6.2, "Hinder", pagina 43, paragraaf 7.3.1, etc… "Het document baseert zich op/ werkt met simulaties en kwantificatie van geluidslast die niet beantwoorden aan de laatste stand van wetenschappelijke kennis. Zo wordt bijvoorbeeld refractie niet meegenomen in de berekeningen van hinder veroorzaakt door vliegtuigen. Nochtans is refractie een belangrijk effect dat zowel geluid als fijn stof in belangrijke mate afwinds projecteert, en aldus een zeer asymmetrisch hinderprofiel veroorzaakt. Zo is bij de invoering van de route Leuven Rechtdoor met dit effect nooit rekening gehouden, en kwam Leuven, als dichtbevolkte stad, in de concentratiezone van lawaai (en fijn stof) terecht, terwijl het daarvoor, bij gebruikt van de historische route, in een luwe zone	24 (LHtS)

	lag. De historische invulling lijkt de correcte te zijn, ten aanzien van een dicht bevolkt gebied. Er ontstaat een verschil van zo maar even 40dB! Bij navraag aan lokale academici (Prof. Dick Botteldooren (UGent) en Willy Bruyninckx (KULeuven)), als bij de FAA Office of Environment and Energy (Joe DiPardo), de 'owner' van het INM-model, blijkt heel duidelijk dat dit effect niet wordt meegenomen. Nieuwe modellen doen dat wel. INM dient door betere modellen vervangen; modellen die beter de reële hinder voor de bevolking weergeven, zowel qua lawaai als qua vervuiling. Bvb. AEDT (Aviation Environmental Design Tool). De inadequate methodes zoals beschreven in bezwaar 1 en 2 zijn wellicht (in het beste geval) bruikbaar voor het inschatten van een delta op een bestaande situatie, bij gelijkblijvende vliegroutes, zoals o.a. beschreven op pag. 32 "…jaarlijkse geluidscontouren sinds 2000 beduidend verminderd…", maar nooit voor het inrichten van een nieuwe situatie, zoals het inrichten van een nieuwe vliegroute, omdat de link met de realiteit ontbreekt."	
c.	"pagina 39, hoofdstuk 7: Voor de opstelling van de geluidskaarten wordt beroep gedaan op theoretische modellen. Deze theoretische modellen missen evenwel voeling met de realiteit. Zo is sinds maart 2014 een nieuwe vliegroute Leuven Rechtdoor van kracht waardoor jaarlijks meer dan 10.000 vliegtuigen opstijgen boven een gebied waar er voorheen nog nooit vliegtuigen zijn opgestegen. Toch is deze wijziging op geen enkel manier zichtbaar in de berekende geluidscontouren (zie bv. KULeuven, 2015, p. 26 en volgende). Bovendien zijn de resultaten van deze theoretische modellen in tegenspraak met de meetresultaten van de meetstations die de feitelijke geluidsbelasting opmeten. De theoretische modellen blijken dus niet in staat belangrijke reële wijzigingen weer te geven en zijn om die reden daarom ook maatschappelijk niet relevant. We verzoeken daarom in dit actieplan gebruik te maken van de resultaten van de meetstations die de feitelijke geluidsbelasting meten. Deze gegevens worden in dit actieplan om onbegrijpelijke redenen totaal genegeerd."	25 (Leuven Rechtdoor)

d.	"Informatie uit de geluidsbelastingskaarten. De geluidsbelastingskaarten zijn inderdaad gebaseerd op gegevens tot 2016 (en nemen dus ten onrechte de zogenaamde Leuven Westroute op). Zij houden daarnaast geen rekening met factoren die effectief een invloed hebben op het geluid en de geluidsbeleving: de frequentie en duur van het geluid, het reliëf, de beplanting, de toename van motorvermogen en van de geluidsproductie en de afname van de hoogte bij het nemen van een bocht,…Mijn grasmaaier van 100dB werd gemakkelijk overstemd tijdens de meeste tijd van de 3minutencyclus… Een meer realistische vastlegging van de geluidsbelasting is nodig. Zie ook mijn opmerking over Bijlage 9 in fine."	225
e.	"In 6.2. wordt Richtlijn 2015/006 aangehaald, die de rekenmethode CNOSSOS-EU invoert, maar nog niet in Vlarem is opgenomen …. …. Het gebruik van de CNOSSOS-EU wordt in het vooruitzicht gesteld voor de volgende geluidskartering, maar niet voor huidig ontwerp."	225

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

De inspraakreacties hebben betrekking op de nauwkeurigheid van de strategische geluidsbelastingskaarten en de hieruit afgeleide gegevens (blootstelling en geluidshinder):

[1] Het gebruikte simulatiemodel INM (Integratede Noise Model) brengt de geluidshinder onvoldoende nauwkeurig in kaart omdat de bijdrage van specifieke vliegbewegingen (vertrekken van baan 25R en 25L met bestemming baken van Huldenberg) vanaf een bepaalde vlieghoogte niet in rekening gebracht worden. Gevraagd wordt om de studie aan te vullen met cijfers en analyse die de lawaaihinder zoals ervaren door burgers (o.a. door burgerbevragingen) in kerngebieden en daarbuiten objectief en onafhankelijk in kaart brengt (a).

[2] Het gebruikte rekenmodel INM beantwoordt niet meer aan de laatste wetenschappelijke inzichten, onder meer omdat het het effect van 'refractie' van geluidsgolven niet in rekening brengt, wat een belangrijke invloed heeft op de verspreiding van geluid (ook van fijn stof). Dit verklaart volgens de inspraakreactie de geluidsconcentratie op de stadskern van Leuven alsgevolg van het vliegverkeer op de Leuven Rechtoor route. Gevraagd wordt om recentere, meer geavanceerdere rekenmodellen te gebruiken. Voorgesteld wordt om de AEDT (Airport Environmental Design Tool) van de FAA (US) toe te passen zowel voor de berekening van geluid als fijnstof immissies (b).

[3] De geluidskaarten zijn niet betrouwbaar omdat ze gebaseerd zijn op theoretische modellen die de wijzinging als gevolg van de vliegbewegingen op de Leuven Rechtdoor niet zichtbaar maakt in de geluidscontouren. De berekende geluidscontouren zijn in tegenspraak met de resultaten van de meetstations. Gevraagd wordt om de kaarten te baseren op meetgegevens (c).

[4] De geluidskaarten zijn niet realistisch omdat ze onvoldoende rekening houden met de frequentie en duur van het geluid, het reliëf, de beplanting, de toename van motorvermogen en van de geluidsproductie en de afname van de hoogte bij het nemen van een bocht ,… (d).

[5] Het gebruik van de CNOSSOS-EU rekenmethode, nog niet opgenomen in VLAREM, wordt in het vooruitzicht gesteld voor de volgende geluidskartering, maar niet voor huidig ontwerp. (e)

Reactie op de opmerkingen

De geluidscontouren worden opgemaakt op basis van een rekenmodel (niet op basis van metingen) , zoals dit ook gebeurt voor de geluidskaarten van wegverkeer, spoorverkeer….. Dit rekenmodel is een benadering van de realiteit waarbij de nauwkeurigheid afhankelijk is van de kwaliteit van de inputparameters.

Voor de luchthaven Brussel-Nationaal is het rekenmodel echter wel een zeer goede benadering van de werkelijkheid, getuige de validatie van de jaarlijkse contouren op basis van een vergelijking tussen berekende en gemeten immissieniveaus in permanente meetstations. De (jaarlijkse) vergelijking tussen berekeningen en metingen op basis van het jaargemiddelde niveau LAeq,24u toont aan dat het verschil tussen de berekende waarde en de gemeten waarde voor de grote meerderheid van de meetstations beperkt blijft tot 2 dB(A). Voor meer dan de helft van de meetposten is dit verschil zelfs beperkt tot minder dan 1 dB(A). Waar de afwijking voor sommige stations toch groter is, is houdt dit verband met de meetinstellingen ('triggerniveau') van het betreffende meetstation. Dit was in het verleden het geval voor enkele specifieke meetstations beheerd door BAC. BAC heeft echter op 1/1/2015 de triggerniveaus op een aantal meetposten verlaagd, waardoor deze afwijkingen niet meer zo groot zijn. Ook voor de te rapporteren EU-indicatoren Lden en Lnight vinden we een zelfde mate van overeenstemming tussen gemeten en berekende waarden.

Specifiek gaat het bestuur in op de bezwaren geformuleerd in de hoger vermelde inspraakreacties.

[1] De gemodelleerde INM-routes worden afgeleid uit radartrackgegevens. Met overgang naar CANAC gegevens in het *.CAT62 formaat zijn deze gegevens beschikbaar tot een aanzienlijk hogere vlieghoogte (9000 voet in plaats van voorheen 4000 of 5000 voet). Deze vlieghoogte is ruim voldoende om binnen het toegepaste berekeningsgrid alle vliegbewegingen met voldoende nauwkeurigheid geografisch correct te modelleren.

Het toegepaste berekeningsgrid is bovendien voldoende uitgestrekt in functie van de berekeningsdrempels van de te berekeen geluidscontouren. De berekeningen werden uitgevoerd met het rekenmodel INM 7.0b met een 'refinement' van 9 en tolerance 0,5 binnen een grid met oorsprong op -8 NM (NM: 'Nautical Mile = 1852 m) in horizontale richting en -6 NM in verticale richting ten opzichte van het luchthavenreferentiepunt (ARP: 50°54'05" N – 04°29'04"E in WGS84). Het rekengrid heeft rechthoekige afmetingen van 16 NM in horizontale richting en 12 NM in verticale richting.

Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat de immissiebijdragen van specifieke vliegbewegingen (vertrekken van 25R / 25L met bocht naar links) binnen het hoger beschreven berekeningsgrid niet met voldoende nauwkeurigheid in rekening gebracht zou worden.
Bijgevolg kunnen ook evenmin de resultaten van de toepassing van de dosis-effect-relaties ter bepaling van het aantal potentiel ernstig gehinderden uitgaande van de berekende geluidscontouren (in de praktijk geëvalueerd in deelcontouren met stappen van 1 dB) in vraag gesteld worden. Indien de cijfers in verband met de berekende geluidshinder in vraag gesteld worden, kan deze kritiek enkel betrekking hebben op de aard van de toegepaste dosis-effectrelaties. Deze relaties steunen op een meta-analyse van diverse beschikbare enquêteringen die uitgevoerd werden rond diverse luchthavens. In het kader van de vaststelling van nieuwe WHO-aanbevelingen werd in een systematic review (2017) nieuwe dosis-effect-relaties vastgelegd zowel voor weg-, spoor-, als vliegverkeer. Een vernieuwde dosis-effectrelatie voor vliegverkeer werd al toegepast in het kader van dit actieplan (zie §7.3.1, met resultaten in bijlage 3).

Indien nodig kunnen wel luchthavenspecifieke dosis-effectrelaties vastgesteld worden op basis van lokale (burger)bevragingen, zodat de toegepaste dosis-effectrelaties beter aansluiten bij de werkelijk ervaren hinder van burgers rond een specifieke luchthaven. Dit vraagt echter een grootschalig onderzoek, over de gewestgrenzen heen, dat tot dusver niet in overweging werd genomen omdat dit een zekere stabiliteit in de vliegoperaties (vliegprocedures) vraagt.

[2] Bijlage II van richtlijn 2002/49/EG preciseert de toe te passen berekeningsmethode voor het berekenen van de EU-strategische geluidsbelastingskaarten. Voor de berekening van vliegtuiggeluid is in bijlage II een interim rekenmethode gepreciseerd, nl. De Europese Rekenmethode ECAC Doc. 29 2e editie (1997), aangevuld met de richtsnoeren uit richtlijn 2003/613/EG met de bijkomende toepassing van de segmentatietechniek en het gebruik van de beperkte vliegtuigclassificaties zoals toegepast in de Austro-German database. Lidstaten mogen conform bijlage II echter ook een eigen nationale rekenmodel gebruiken. Op Vlaams niveau werd in het kader van de omzetting van de richtlijn de EU-interimmethode niet weerhouden maar op grond van deze afwijkingsbepaling uit de richtlijn de rekenmethode zoals geimplementeerd in INM (Integrated Noise Model) uitgegeven door de FAA (US). In vergelijking met de EU-interimmethode is het INM-rekenmodel een geavanceerder rekenmodel. De versie 7 van INM, dat toegepast werd in het kader van de berekening van de strategische geluidsbelastingskaarten, is bovendien een rekenmodel dat compatibel is met een recentere duidelijk geavanceerde versie van ECAC Doc.29, namelijk de 3e editie (2005).

De software van INM wordt sinds 2015 niet meer ondersteund en is vervangen door de geïntegreerde rekentool AEDT voor de berekening van zowel geluid als luchtemisisies. De software van de AEDT is echter net als INM 7 compatibel met ECAC Doc.29 3e editie (2005). De evolutie van INM 7 naar de AEDT-tool is in hoofdzaak een evolutie naar een nieuwe software-omgeving met een aangepaste gebruikersinterface en de integratie van de berekening van luchtemissies. In vergelijking met INM dat niet meer ondersteund wordt, biedt AEDT wel als belangrijk voordeel dat de bijhorende database van vliegtuigtypes geactualiseerd wordt in functie van nieuwe vliegtuigen die op de markt gebracht worden.

Met de herziening van bijlage II van de richtlijn 2002/49/EG door RL 2015/996 (CNOSSOS-EU) wordt echter op Europees niveau een geharmoniseerde rekenmethode opgelegd voor de opmaak van de geluidskaarten vanaf ronde 4 (referentiejaar 2021). De nieuwe geharmoniseerde rekenmethode steunt op ECAC doc. 29 3^{e} editie (enkel met aanpassing van de akoestisch impedantie uit de latere 4e editie) in combinatie met de Europese ANP-database van vliegtuigen, zodat het overdrachtsalgoritme in vergelijking met INM niet fundamenteel gewijzigd is. Het is daarbij de verwachting dat deze EU-geharmoniseerde rekenmethode in de toekomst nog zal evolueren naar een methode die geheel compatibel is met de laatste versie van ECAC Doc. 29, 4^{e} editie (2016), waarin naast de akoestische impedantie ook up-dates zijn doorgevoerd op het vlak van directiviteit bij vertrek op de runway (start-of-roll) en de in rekening te brengen atmosferische absorptie.[8]

In uitvoering van de richtlijn is op Vlaams niveau met de verplichte omzetting van RL 2015/996 in elk geval de overgang voorzien naar de verplichte toepassing van de methode volgens RL 2015/996 (CNOSSOS-EU) voor de opmaak van de strategische geluidsbelastingskaarten ronde 4 (referentiejaar 2021), met mogelijke latere aanpassingen ter amendering van RL 2015/996. Op dat vlak zal het Vlaams Gewest zich geheel conformeren met de geharmoniseerde berekeningsmethode die opglegd wordt vanuit de richtlijn 2002/49/EG.

De omzetting van RL 2015/996 op gewestelijk niveau is inmiddels afgerond. De Vlaamse Regering heeft een eerste vaststelling gedaan van het omzettingsbesluit in zitting van 21 december 2018. Het besluit werd definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering in zitting van 3 mei 2019 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 20 juni 2019. [9]

[8] De bepalingsmethode van de Europese richtlijn RL2015-996 (CNOSSOS-EU) werd recent nog geactualiseerd met de gedelegeerde richtlijn van de Commissie C(2020)-9101 van 21 december 2020, waarmee de rekenmethode voor vliegverkeerslawaai vanaf nu compatibel is met ECAC.Doc 29 4e editie (2016) en de meest recente ANP-database v. 2.3 van 16.10.2020 werd geïntegreerd.

[9] Besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019 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. (BS 20.06.2019)

[3] De geluidskaarten geven steeds een jaargemiddelde situatie weer voor de indicatoren Lden en Lnight. De mate waarin specifieke wijzigingen in vliegprocedures (b. de invoering van de Leuven Rechtdoor) zichtbaar worden in de geluidscontouren is afhankelijk van de grootte van de deelbijdrage van de betreffende vliegbewegingen in de berekende geludimmissie op een bepaalde locatie. Deze bijdragen worden immers logaritmisch gesommeerd. Binnen de berekende geluidscontouren vanaf de drempels van Lden 55 dB en Lnight 45 dB is het mogelijk dat de deelbijdragen van specifieke vliegbewegingen onvoldoende groot zijn, ook al zijn deze (nieuwe) vliegbewegingen duidelijk waarneembaar.

In verband met de Leuven Rechtdoor blijkt dat binnen de berekende geludiscontouren de totale jaargemiddelde bijdrage van vliegbewegingen onder het incidenteel baangebruik (opstijgingen) kleiner is dan de bijdrage onder het prefentieel baangebruik (landingen). Dit blijkt ook uit de metingen die het departement Omgeving in deze zone heeft uitgevoerd op grondgebied van de gemeenten Haacht (Tildonk) en Rotselaar. De metingen zijn hier bijgevolg niet in tegenspraak met de berekende jaargemiddelde geluidscontouren van de indicatoren Lden en Lnight.

Het voorstel om de geluidskaarten te baseren op metingen kan niet bijgetreden worden. De richtlijn voorziet in bijlage I, lid 1 , dat de waarde voor Lden en Lnight kan bepaald worden door berekening of door meting (op het waarneempunt). Hoewel dus een evaluatie van de indicator in een specifiek waarneempunt door meting kan gebeuren, is de opstelling van gebiedsdekkende strategische geluidsbelatingskaarten nog steeds het voorwerp van modelberekeningen. Het is immers vanuit technisch oogpunt niet doenbaar om de resultaten op basis van het berekeningsgrid (100x100 m) dat in modelberekeningen wordt gehanteerd), te reproduceren op basis van een equivalent, fijnmazig meetnet van (permanente) meetstations. Meetresultaten kunnen wel gebruikt worden ter validatie van de resultaten van modelberekeningen in specifieke waarneempunten.

[4] De toegepaste methodologie voor het berekenen van de geluidscontouren beantwoordt geheel aan internationale nomen en inzichten ter zake. Gegevens over de optredende frequentie van verstoringen zijn beschikbaar in de vorm van frequentiecontouren (met het gemiddeld aantal overschrijdingen per dag en nacht van het LAmax-niveau van 60 en 70 dB) die conform de aanvullende vergunningsvoorwaarden berekend worden in het kader van de jaarlijkse contourberekeningen (zie onder fiche 8).

De duur van de verstoring is afhankelijk van een onderscheidend vermogen van het menselijk gehoor van de verstoring boven het fluctuerend achtergrondniveau. Rekenmodellen zijn niet gebonden aan deze beperking. Door toepassing van de segmentatietechniek wordt de bijdrage van elke fase van de vlucht effectief berekend in het immissiepunt, rekening houdend met de emissie-kenmerken en directiviteit van het vliegtuig en uiteraard de geometrie tussen bron en ontvanger (afstand, zichthoek). De emissiebepalende facoren voor elke fase van de vlucht (motorvermogen en flap/slat settings) worden zorgvuldig gemodelleerd. Spectrale eigenschappen (frequentie) zitten vervat in de emissieprofielen van vliegtuigtypes. Het rekenmodel houdt bovendien rekening met de specifieke situatie wanneer vliegtuigen

zich in een bocht bevinden. Terreindemping en effecten op maaiveldniveau van gebouwen worden in de modellen niet meegenomen omdat de impact ervan doorgaans beperkt is. Het immissieniveau wordt algemeen berekend als een 'invallend' geluidsniveau wat gelet op de hoogte van de geluidsbron (in de lucht) te rechtvaardigen is. Enkel bij geometrische configuraties waar het vliegtuig zich op relatief lage hoogte bevindt (vb landingszone) kunnen lokaal effecten op maaiveldniveau (vb. refliëf, afscherming door gebouwen) een zekere impact hebben.

[5] De toepassing van de geharmoniseerde CNOSSUS-EU methode, zoals opgenomen in RL 2015/996 tot herziening van bijlage II van richtlijn 200/49/EG voor het opmaken van geluidsbelastingskaarten is pas vereist vanaf ronde 4 (kaarten met als referentiejaar 2021). De strategische geluidskaarten zoals opgmaakt in het kader van de 3^{e} ronde van de richtlijn (met als referentiejaar 2016) zijn bovendien reeds formeel goedgekeurd door de Vlaamse Regering en gerapporteerd een de Europese Commissie. Deze kaarten vormen in toepassing van de richtlijn het uitgangspunt voor de opmaak van het actieplan. Zie hoger onder [2] voor meer duiding over de toegepaste rekenmethode en de overgang naar de CNOSSOS-EU methode zoals voorzien in RL 2015/996, waarvan de omzetting op Vlaams niveau intussen werd afgerond.

Aanpassingen in het actieplan

Het bestuur stelt de volgende reactie voor als antwoord op de ingekomen reacties betreffende de toegepaste rekenmethode en de nauwkeurigheid ervan.

De (reeds gestarte) voorbereiding op gewestelijk niveau naar de verplichte toepassing vanaf ronde 4 van de EU-geharmoniseerde rekenmethode (CNOSSOS-EU) zoals opgenomen in de Europese richtlijn 2015/996 zal vermeld en opgenomen worden in een nieuwe maatregel § 11.6 in het actieplan als onderdeel van de voorziene globale aanpassing van de algemene methodologie voor het (jaarlijks) berekenen van de geluidscontouren en de evaluatie van gezondheidseffecten, in overeenstemming met en als antwoord op de herzieningen van bijlage II (reeds goedgekeurd en opgenomen onder RL 2015/996) en bijlage III (nog lopende) van de richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG.

Het betreft methodologische aanpassingen in de uitvoering van de richtlijn, met ook mogelijke repercussies naar de formulering van algmene sectorale voorwaarden voor vliegvelden ingedeeld als klasse 1 inrichtingen opgenomen onder het hoofdstuk 5.57 van VLAREM Titel II. De nieuwe maatregel zal als volgt geformuleerd worden onder een nieuwe paragraaf § 11.6:

"11.6 Methodologische aspecten
Tijdens de planperiode zullen de nodige voorbereidingen getroffen worden voor de benodigde aanpassingen in de methodologie voor de opmaak van de strategische geluidsbelastingskaarten vanaf ronde 4 (met als referentiejaar 2021) en de gezondheidskundige evaluatie van de maatregelen in het bijhorende actieplan. De

voorbereidingen hebben betrekking op de implementatie op gewestelijk niveau van de herzieningen van bijlage II ("Bepalingsmethoden voor de geluidsbelastingsindicatoren") en bijlage III ("Bepalingsmethoden voor gezondheidseffecten") van richtlijn 2002/49/EG."

Dezelfde aanpassing werd in dit overwegingsdocument opgenomen onder fiche 11.

Fiche 10 – Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten – indicatoren

Opmerking	Verwijzing
a. Indicatoren: vraag naar eventgerelateerde indicatoren overeenkomstig vergunningsvoorwaarden	14 (Leefmilieu Brussel)
b. Daarnaast dient opgemerkt dat de geluidsbelastingsindicatoren Lden en Lnight een gemiddelde geluidsbelasting weergeven, terwijl hinder in grote mate bepaald wordt door de frequentie waarmee men overvlogen wordt. De provincie vraagt daarom om de frequentiecontouren als aanvullende geluidsbelastingsindicatoren te gebruiken.	1 (Provincie)
c. "De metingen en geluidscontouren beperken zich naar onder toe naar een Lden van 55 dB(A) en Lnight van 45 dB(A). De EU-indicator van Lden van 55 dB(A) is nog steeds veel te hoog. Mensen worden reeds gestoord bij een Lden van 50 dB(A). Bovendien zou niet alleen gemeten moeten worden volgens de A-kurve/filtering, maar ook volgens de C-kurve, omdat het aandeel van de lage tonen bij moderne vliegtuigmotoren aanzienlijk toegenomen is. Het laagfrequente gebulder is wel degelijk aanwezig maar wordt weggefilterd in de A-kurve, waardoor de meting een totale onderschatting geeft van het reële geluidsniveau. Ook de Lnight van 45 dB(A) is nog steeds te hoog. Mensen worden niet zo zozeer wakker van een gemiddeld niveau van 45 dB(A) maar wel van de pieken van 60, 70, 80, 90 dB(A) en zelfs meer. Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vzw vraagt dat de actieplannen niet langer louter betrekking hebben op het verminderen van de (berekende) gemiddelde geluidshinder maar ook op het elimineren van geluidspiekwaarden, en bovendien ook stapsgewijs de Lden van 45 dB en Lnight van 40 dB zouden moeten beschouwen zoals aanbevolen door de WHO.	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000) 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
d. "De contouren van Lden, Levening en Lnight zijn berekende gemiddelden en geven geen inzicht in de piekwaarden die men in	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000),

	een zone ondervindt. Omwonenden worden evengoed en nog meer gestoord door de enorme piekvolumes van opstijgende vliegtuigen." "Het is te betreuren dat voor de gedetailleerde frequentiecontouren met overschrijding van het maximale geluidsdrukniveau LAmax van 70 dB tijdens de dag- en nachtperiode verwezen wordt naar een studie i.p.v. ze te integreren in de tekst. Ook in de bijlagen zijn deze contouren niet opgenomen." "Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vraagt dat de actieplannen niet langer louter betrekking hebben op het verminderen van de (berekende) gemiddelde geluidshinder maar ook op het elimineren van geluidspiekwaarden."	30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
e.	"De geluidsbelastingsindicatoren Lden en Lnight geven een gemiddelde geluidbelasting weer, terwijl hinder in grote mate bepaald wordt door de frequentie waarmee men overvlogen wordt. De gemeente vraagt daarom om de frequentiecontouren als aanvullende geluidsbelastingsindicatoren te gebruiken."	8 (Meise)
f.	"De parameters Lden en Lnight worden gebruikt, maar het zijn voornamelijk de pieken die mensen uit hun slaap halen. LAmax is dus minstens even relevant."	10 (Steenokkerzeel)
g.	"Daarnaast dient opgemerkt dat de geluidsbelastingsindicatoren Lden en Lnight een gemiddelde geluidsbelasting weergeven, terwijl hinder in grote mate bepaald wordt door de frequentie waarmee men overvlogen wordt. De gemeente Wemmel vraagt daarom om de frequentiecontouren als aanvullende geluidsbelastingsindicatoren te gebruiken."	11 (Wemmel)
h.	"*De geluidsbelasting moet daarbij worden uitgedrukt in twee door Europa voorgeschreven indicatoren: de Lden en de Lnight.*" → Dit wordt inderdaad veelal zo voorgesteld, ook in MER's, er kan echter ook slaapverstoring optreden door piekgeluid, zelfs als dit piekgeluid door het uitmiddelen in Lden of Lnight niet meer zichtbaar blijft. Zorg en Gezondheid blijft daarom voorstander om	15 (AZG)

	dit nader te onderzoeken en om de piekgeluiden apart te blijven meenemen, zeker piekgeluiden's nachts. " (het betreft een inspraakreactie van AZG op het actieplan Brugge , maar met een algemeen karakter)	
i.	"Het document baseert zich op en werkt met simulaties en kwantificaties van geluidslast die niet beantwoorden aan de laatste stand van wetenschappelijke kennis. Een fundamenteel probleem is het gebruik van dBA (A-gewogen dB schaal) als basis voor het kwantificeren van de akoestische energie. Dit wordt voor alle "L" normen gedaan (Lden, Lnight, etc…) De numerieke waarde die gebruikt wordt, houdt omwille van die "A-weging" nauwelijks of geen rekening met de laagfrequente inhoud van het signaal. Historisch is de "A-weging" ingevoerd omdat bij hele lage signaalenergie/intensiteit het menselijk gehoor minder gevoelig is aan lage frequenties. Dat geldt echter niet voor normale tot hoge signaalintensiteit. Het gebruik van de "A-weging" bij de beoordeling van vliegtuiglawaai is oneigenlijk. Er ontstaat op die manier geen correct beeld van de werkelijke geluidsenergie of intensiteit die de burger treft. Dat wordt nog erger wanneer men de frequentie-afhankelijkheid van de impact van geluid op mensen in ogenschouw neemt; daaruit blijkt dat, hoewel minder snel detecteerbaar (in functie van intensiteit) dan hogere frequenties, lage frequenties veel sneller tot irritatie aanleiding geven. Zo wordt bij 30 tot 50 Hz de irritatie het snelst bereikt, maar wordt door de A-weging de numerieke voorstelling minstens 30dB onderdrukt. Het is in dit opzicht belangrijk vast te stellen dat vliegtuigmotoren een significante laagfrequente component hebben. Met name de 'jet noise', die component van geluid die zeer sterk en onvermijdelijk aanwezig is bij het vragen van veel 'thrust', bij het opstijgen en klimmen bijvoorbeeld, maar die inherent is, en moeilijk aan de bron te bestrijden… Naast bovenstaande fundamentele tekortkoming, valt ook op te merken dat periodiciteit, en verhouding tussen pieklawaai en achtergrondlawaai niet worden meegenomen. De mens kan zich	24 (LHtS)

instellen op een bepaald niveau van achtergrondlawaai, zo bijvoorbeeld wordt een golvende zee of een ruisend bos zelden als hinderlijk ervaren. Evenzo het kan de breedspectrum achtergrond van een stad niet als hinderlijk worden ervaren, en worden vliegtuigen (binnen grenzen) erdoor gemaskeerd. Wanneer echter het verschil tussen piek en achtergrondniveau toeneemt, bijvoorbeeld door een lager achtergrondniveau, neemt de waarneembaarheid toe, alsook de ergernis. Wat in alle geval duidelijk is, is dat vliegtuigbelasting kwalijker uitvalt dan veel andere geluidsbelastingen in termen van ziekmakend effect, zeker wanneer een eenvoudig gemiddelde (gewogen) waarde gebruikt wordt. In het algemeen valt op te merken dat de link tussen akoestische energie en al zijn aspecten (frequentie-spectrum, intensiteit(sverloop),…) en de hinder die daardoor ondervonden wordt door mensen nog een voorwerp van studie en groeiend inzicht is, en dat het voorzichtigheidsprincipe dient te gelden. Het is dan ook zeer te betreuren, dat zelfs reeds bewezen inzichten, en bekende tekortkomingen in bestaande kwantificaties, niet meegenomen worden in dit document wat hoort toekomstgericht te zijn.”	

Inhoud van de opmerkingen

In verband met de gerapporteerde indicatoren wijzen inspraakreacties op de volgende elementen:

[1] In aanvulling van de rapportering van de equivalente indicatoren Lden en Lnight moet ook aandacht besteed worden aan rapportering van aanvullende geluidsbelastingsindicatoren, in het bijzonder het gebruik van een piekgerelateerde indicator (LAmax) en de mate van overschrijding ervan (frequentie) (a, b, c, d, e, g, h). Gevraagd wordt om frequentiecontouren expliciet op te nemen in het actieplan. (d)

[2] Piekgerelateerde grootheden hebben een sterkere correlatie met gezondheidseffecten (vb. slaapverstoring, geluidshinder) dan de jaargemiddelde equivalente grootheden Lden en Lnight. (b ,c , e, f, g, h).

[3] Bij de beoordeling van vliegtuiggeluid zijn A-gewogen grootheden geen geschikte grootheden (c,i). Voor de meting van vliegtuiggeluid dient gebruik gemaakt te worden van een weging volgens de C-curve in plaats van de A-weging (c).

[4] Bij de beoordeling van vliegtuiggeluid dient bijkomend de verhouding tussen pieklawaai en achtergrondlawaai in rekening gebracht te worden (i).

Reactie op de opmerkingen

[1] De richtlijn omgevingslwaai voorziet in de toepassing van aanvullende geluidsbelastingsindicatoren (vb. gebruik van piekgerelateerde grootheden). Het gebruik van deze aanvullende geluidsbelastingsindicatoren die de richtlijn 2002/49/EG Omgevingslawaai voorziet voor speciale gevallen, houdt echter geen verplichte toepassing in. De desbetreffende formulering onder artikel 5, sub 2 van de richtlijn bevestigt duidelijk het facultatieve karakter ervan : “Lidstaten kunnen aanvullende geluidsbelastingsindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage I, punt 3.”

Echter, in de overeenstemmende omzetting van dit artikel is in VLAREM onder art. 2.2.4.3.1 §4. nader opgelegd dat “voor luchtverkeer ook rekening wordt gehouden met geluidspieken en dat zowel aantal en niveau als een combinatie van beide in aanmerking worden genomen.” Aan deze voorwaarde wordt voldaan in gevolge de toepassing van de bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden, dat de jaarlijkse berekening van frequentiecontouren oplegt.

Frequentiegegevens met betrekking tot de strategische geluidsbelastingskaarten 2016 werden niet in het actieplan opgenomen omdat deze vrij geraadpleegd kunnen worden in de officiële contourrapporten die ingevolge algemene en bijzondere vergunningsvoorwaarden door de luchthavenbeheerder BAC jaarlijks opgemaakt worden en ter beschikking gesteld worden op de BAC website. Voor het referentiejaar 2016

van de strategische geluidsbelastingskaarten verwijzen we dan ook naar het desbetreffende rapport, zoals beschikbaar op de BAC website.

[2] De geluidsbelastingindicatoren Lden en Lnight geven over het algemeen een goede correlatie met de mate van optredende hinder respectievelijk slaapverstoring. Om die reden werden deze indicatoren door de Europese richtlijn omgevingslawaai aan de lidstaten opgelegd. Ook de WHO gaat in haar recente aanbeveling (rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region') uit van de geharmoniseerde EU-indicatoren Lnight en Lden. Als motivering voor deze keuze wordt in het WHO rapport aangegeven dat de meeste gezondheidseffecten die in het document worden beschouwd, naar verwachting optreden als gevolg van langdurige bloostelling. En dat het algemeen aanvaard is dat de meest relevante delen van de hele dag of nacht, die met name betrekking hebben op de tijd dat iemand thuis is, correct worden toegeschreven door het gebruik van jaargemiddelde indicatoren zoals Lden of Lnight (p. 10 van het rapport). In het WHO rapport wordt echter ook erkend dat in verschillende situaties een bepaald geluidseffect niet volledig kan worden verklaard op basis van Lden of Lnight en dat geluidsindicatoren die gebaseerd zijn op 'geluidsgebeurtenissen' zoals bijvoorbeeld LAmax en de frequentieverdeling ervan gerechtvaardigd zijn in specifieke situaties zoals in de context van nachtelijke spoorweg- of vliegtuig geluidsgebeurtenissen. Niettemin wordt in het WHO rapport aangegeven dat de beoordeling van de relatie tussen 'single-event' geluidsbelastingindicatoren en de langetermijn gezondheidseffecten nog experimenteel is. (p. 11 van het rapport) De WHO richtlijnen bevatten daarom geen aanbevelingen voor 'single-event' geluidsbelastingindicatoren zoals piekgeluidsniveaus.

Uiteraard is het in algemeen opzicht aangewezen om bij de invoering van specifieke maatregelen waar relevant rekening te houden met de impact van piekgeluiden. Dit geldt in het bijzonder bij de uitwerking van het ontwerp gewestelijk isolatievoorschrift, waar rekening werd gehouden met de impact van nachtelijke piekgeluiden van vliegtuiggeluid, zoals nader beschreven in bijlage 9 van het actieplan.

[3] De geluidscontouren worden ingevolge algemene vergunningsvoorwaarden opgemaakt op basis van een in VLAREM voorgeschreven rekenmodel (niet op basis van metingen). Wel worden de jaarlijks berekende geluidscontouren gevalideerd op basis van een vergelijking tussen berekende en gemeten immissieniveaus in permanente meetstations. De (jaarlijkse) vergelijking tussen berekeningen en metingen op basis van het jaargemiddelde niveau LAeq,24u toont aan dat het verschil tussen de berekende waarde en de gemeten waarde voor de grote meerderheid van de meetstations beperkt blijft tot 2 dB(A). Voor meer dan de helft van de meetposten is dit verschil zelfs beperkt tot minder dan 1 dB(A).

De indicatoren zijn steeds A-gewogen indicatoren omdat deze internationaal zijn voorgeschreven. De gebruikte EU-indicatoren (Lday, Levening, Lnight en Lden) zijn bovendien uitdrukkelijk gedefinieerd onder bijlage I ('Geluidsbelastingsindicatoren') van richtlijn 2002/49/EG , met uitdrukkelijke verwijzing naar een A-gewogen gemiddelde geluidsniveau over lange termijn, als gedefinieerd in ISO 1996-2:1987. Er is

bijgevolg geen enkele reden om aan te nemen dat door het gebruik van een A-weging de strategische geluidsbelastingskaarten niet conform zijn met de bepalingen van richtlijn 2002/49/EG.

Het gebuik van de spectrale A-weging is internationaal algemeen aanvaard ter beoordeling van de geluidsimpact van vliegttuiggeluid. In dat verband kan er trouwens herinnerd worden dat de recente dosis-effect-relaties die aan de basis liggen van de aanbevelingen van de WHO 2018 ook uitgedrukt zijn als een A-gewogen grootheid.

De referentie naar een A-gewogen uitdrukking van de geluidsnivaus als gevolg van vliegtuiggeluid wordt bovendien ook nog bevestigd in een specifieke internationale norm voor de meting van vliegtuiggeluid, in het bijzonder de norm ISO 20906:2009 - "Unattended monitoring of aircraft sound in the vicinity of airports", waarin alle grootheden zijn gedefinieerd als A-gewogen indicatoren.
De ISO-norm 20906:2009 kent door de expliciet vermelding onder Hst. 4 van richtlijn 2015/996 tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingsmethoden voor lawaai en ter vervanging van bijlage II van richtlijn 2002/49/EG (CNOSSOS-EU), bovendien een expliciete toepassing in uitvoering van de richtlijn Omgevingslawaai: *"Eventuele metingen, om welke reden dan ook, worden 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." (eigen onderlijning)*

Rekening houdend met deze internationale ISO-normvoorschriften, die door expliciete verwijzing verankerd zijn in de bepalingen van richtlijn 2002/49/EG, is er dus geen gemotiveerde reden om bij de evaluatie van geluidniveaus veroorzaakt door vliegtuiggeluid te rekenen met C-gewogen indicatoren of te meten met toepassing van de C-weegcurve.

[4] De strategische geluidsbelastingskaarten, uitgedrukt in specifieke indicatoren zoals opgelegd vanuit de Europese richtlijn 2002/49/EG, zijn opgemaakt op basis van een rekenmodel. In dit rekenmodel kan uiteraard niet rekening gehouden met lokale factoren die een invloed hebben op de (individuele) perceptie van het vliegttuiggeluid zoals de lokale aanwezigheid en de intensiteit van andere geluiden in de omgeving.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 11 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten – (gezondheids)impactanalyse

Opmerking	Verwijzing
a. De bevolkingsdichtheid werd niet gebruikt als criterium voor analyse van de huidige situatie.	14 (Leefmilieu Brussel)
b. "Op de kaarten van het Vlaamse Gewest wordt de blootstelling van de bevolking uitgedrukt via de 'Miedema-indicator'." Hierdoor worden de gevolgen op de gezondheid onderschat. Niet akkoord met het gebruik van een gewogen indicator voor de geluidblootstelling van de bevolking. Vraag naar een 'niet-gewogen' indicator met toepassing van blootstellingscijfers overeenkomstig bijlage VI van de richtlijn 2002/49/EG."	14 (Leefmilieu Brussel)
c. "Gezondheidseffecten meerekenen vanuit nieuwe richtlijnen In de beoordeling van de gezondheidseffecten werden de dosis-effectrelaties voor algemene hinder en slaapverstoring geactualiseerd op basis van de aanbevelingen uit de Good Practice Guide van het European Environment Agency (EEA). Op 9 oktober 2018 publiceerde de WHO nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa. Op p. 43 staat vermeld dat de berekening van hinder en slaapverstoring hiermee nog geen rekening houdt. De provincie pleit ervoor de toepassing van deze nieuwe richtlijnen op te nemen als maatregel in de planperiode 2019-2023 vanuit het voorzorgsprincipe (vermeld op p. 32)."	1 (Provincie)
d. "Bezwaar : in hoofdstuk 'internationale context' ontbreekt de Wereldgezondheidsorganisatie Het Ontwerp schiet schromelijk te kort wat betreft de beschrijving van de internationale context. Immers, de voorbije periode 2016-2018 werd internationaal beheerst door de bespreking en de consensusvorming rond de nieuwe geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie, die in 2018 werden gepubliceerd. Specifiek, voor wat betreft de geluidbelasting door luchtverkeer, verlaagde de Wereldgezondheidsorganisatie op de meest drastische wijze haar grenswaarden, tot Lden 45, omdat de	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249

	geluidimpact op gezondheid, welzijn, leerstoornissen e.a. veel hoger is dan voorheen was aangenomen. De Europese Verordening 598/2014 verplicht de Staten om hun beleid te richten op het verminderen van het aantal 'sterk gehinderde personen' ("Highly Annoyed"). Bovendien loopt Vlaanderen schrijnend achter ten opzichte van het buitenland. Ter illustratie, Frankrijk hanteert al sinds 2003 een grenswaarde van Lden 50 voor luchtverkeer, waarbij geluidisolatie verplicht is voor nieuwe woningen vanaf Lden 50 en ontwikkeling van bewoning voor particulieren verboden is vanaf Lden 57. In Vlaanderen is nog steeds niets van toepassing: geen isolatieverplichting, geen bouwverbod. Het is niet omdat de Europese Richtlijn 2002/49 een rapportering aan Europa slechts oplegt vanaf Lden 55, dat de overheid geen beleid moet voeren om haar bevolking effectief te beschermen. Het is verbijsterend vast te stellen dat LNE (thans Departement Omgeving) in haar beschrijving van de "internationale context" het bovenstaande zelfs niet vermeldt."	
e.	"Bij het berekenen van de geluidscontouren : strategische geluidsbelastingskaarten dienen de geactualiseerde dosis-respons curves voor hinder en slaapverstoring gebruikt te worden zoals reeds voorgesteld in het EEA Good Practice document uit 2010 omdat de achterhaalde Miedema-Oudhoorn relaties zoals opgenomen in de richtlijn 2002/49 geen rekening houden met de hinder en slaapverstoring (dus meerekenen van de gezondheidseffecten). Van de aantallen 'potentieel ernstig gehinderden' wordt bepaald welke impact deze heeft op de levensverwachting en de rechtstreekse gezondheidsschade."	8 (Meise)
f.	"Gezondheidseffecten meerekenen vanuit nieuwe richtlijnen In de beoordeling van de gezondheidseffecten werden de dosis-effectrelaties voor algemene hinder en slaapverstoring geactualiseerd op basis van de aanbevelingen uit de Good Practice	11 (Wemmel)

	Guide van het European Environment Agency (EEA). Op 9 oktober 2018 publiceerde de WHO nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa. Op p. 43 staat vermeld dat de berekening van hinder en slaapverstoring hiermee nog geen rekening houdt. De gemeente pleit ervoor de toepassing van deze nieuwe richtlijnen op te nemen als maatregel in de planperiode 2019-2023 vanuit het voorzorgsprincipe (vermeld op p. 32)."	
g.	"Opmerking: slaapverstoring hoeft niet perse te betekenen dat je ook effectief wakker wordt. Ook een minder diepe slaap kan al gezondheidseffecten met zich meebrengen. (het betreft een inspraakreactie van AZG op het actieplan Brugge, maar met een algemeen karakter)."	15 (AZG)
h.	"De methodiek van de in het kader van VLAREM opgelegde jaarlijkse rapportering van de Geluidscontouren Brussels Airport en/of de opmaak van Strategische geluidsbelastingskaarten zoals opgelegd in de richtlijn 2002/49 dient aangepast: " • "Deze geluidscontouren worden berekend tot een Lnight van 45 dBA en een Lden van 55 dBA. Reeds in 2009 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf) heeft de WHO erop gewezen dat de richtlijn voor de nacht niet een Lnight van 45 dBA maar een Lnight van 40 dBA is (en aangezien dit een jaargemiddelde is, biedt zelfs dit in feite geenszins een gewaarborgde bescherming). Ook al worden op dit ogenblik de maatregelen in kader van ruimtelijke ordening beperkt tot de plandrempels van Lden > 65 dBA en Lnight > 55 dBA, dan nog is het noodzakelijk om de milieueffecten van de luchthaven op haar ware ernst te evalueren." • "Bij het berekenen van de geluidscontouren/strategische geluidsbelastingskaarten dienen de geactualiseerde dosis – respons curves voor hinder en slaapverstoring te worden gebruikt zoals reeds voorgesteld in het EEA Good Practice document uit 2010 (https://www.eea.europa.eu/publications/good-practice-guide-on-noise) en nogmaals recent bevestigd in het laatste rapport van de WHO (https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/29538344) en niet de	20 (Boreas), 196 t/m 201

achterhaalde Miedema-Oudhoorn relaties zoals opgenomen in de richtlijn 2002/49, die de hinder en slaapverstoring ernstig onderschatten." • "De geluidscontouren/kaarten dienen niet alleen het aantal 'potentieel ernstig gehinderden' binnen de Lden 55 dBA te vermelden maar ook het aantal 'potentieel ernstig gehinderden' dat buiten de Lden 55 dBA contour woont. Uit berekeningen die we maakten nalv de simulaties door het bureau To70 in het kader van het Forum 2040 (waar aan een geselecteerd publiek de toekomstvisie van BA werd toegelicht) bleek immers dat uiteraard het percentage van de bevolking dat 'ernstig gehinderd' wordt groter is in de zwaarst belaste zone maar dat men door enkel die omwonenden in kaart te brengen de ernst van de hinder zeer sterk onderschat omdat er uiteindelijk veel meer 'potentieel ernstig gehinderden' buiten dan binnen de Lden 55 dBA contour wonen. " • "Ook het aantal potentieel 'ernstig slaapverstoorden' dient in zijn totaliteit te worden berekend: zowel binnen de interim target waarde van Lnight > 55 als binnen de WHO richtlijn waarde van 40 dBA." • "In hetzelfde kader verplichten om de relatief abstracte aantallen 'potentieel ernstig gehinderden' om te zetten in rechtstreekse gezondheidsschade: met de in het rapport van de WHO geformuleerde methodiek kan immers redelijk goed worden begroot wat de impact is van de luchthaven op de levensverwachting van de omwonenden en het aantal verloren gezonde levensjaren. De luchthaven dient te worden verplicht deze gegevens jaarlijks te berekenen. (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf) Deze methodiek wordt o.a. toegepast in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in Parijs door Bruitparif."	
i. "De algemene benadering en de bezwaren – Wetenschappelijke medische studies tonen duidelijk aan dat lawaaihinder niet alleen storend werkt voor het leefcomfort maar ook dat het de	22 (Burgerforum Vilvoorde)

	gezondheid van de burger ernstige schade kan toebrengen. Wij bieden aan om het bewijs hiervan te leveren. Als inwoners van Vilvoorde, die de voortdurende lawaaihinder van de vliegtuigen ondergaan zowel over dag als 's nachts, vragen we dat de luchthaven Brussel-Nationaal verplicht wordt om aan deze hinder te verhelpen . Indien men er zou van uitgaan, wat deze geluidsactieplannen van de luchthaven Brussel-Nationaal blijkbaar doen, dat voor de regio Vilvoorde de normen van geluidshinder niet zouden bereikt worden, dan vragen we dat de gebruikte geluidsnormen expliciet vermeld zouden worden in de actieplannen daar waar nodig en dat een objectief onderzoek zou gebeuren naar de feitelijke toestand op het terrein." "Het weze duidelijk dat de evaluatie van de lawaaihinder veroorzaakt door het luchtverkeer van Brussel-Nationaal voor de regio Vilvoorde niet met de feitelijke situatie overeenstemt in het ontwerp geluidsactieplan luchthaven Brussel-Nationaal 2019-2023. Wij vragen derhalve dat: - wordt vermeld welke schade aan de gezondheid van de getroffen burgers kan worden aangebracht door de bestaande geluidshinder van de luchthaven; - een objectief onderzoek van de feitelijke geluidshinder in de regio Vilvoorde zou gebeuren met vermelding van de gebruikte normen; - zou worden nagegaan welk het cumulatief effect is van de geluidshinder in de Vilvoordse regio door de diverse geluidsbronnen gegenereerd."	
j.	"Hoofdstuk 11. Bij de voorgestelde maatregelen voor de periode 2019-2023 wensen wij te benadrukken dat het essentieel is: - rekening te houden met de sterke richtlijnen van de WHO bij de opstelling van geluidskaarten en de adoptie van de laatste stand van technologie (propagatie, hinder, medische effecten,…) bij de berekening van het aantal gehinderden."	24 (LHtS)
k.	"Hoofdstuk 11. Bij de voorgestelde maatregelen voor de periode 2019-2023 wensen wij te benadrukken dat het essentieel is: - rekening te houden met de sterke richtlijnen van de WHO bij de	25 (Leuven Rechtdoor)

	opstelling van geluidskaarten en bij de berekening van het aantal gehinderden.”	
l.	“Schadelijke effecten op de gezondheid van de mens door omgevingslawaai De Vlaamse Regering is zowel bevoegd voor het alle aspecten van het omgevingslawaai en het preventieve gezondheidsbeleid. Alle omgevingslawaai dat op het grondgebied van het Vlaamse Gewest terecht komt is de Vlaamse Regering volledig bevoegd. Vanaf het moment dat een vliegtuig, helikopter, drone... opstijgt of landt is de Federale overheid bevoegd tot een hoogte van 8 km voor wat het Belgische luchtruim betreft en boven 8 km is Europa bevoegd voor het Europese luchtruim. Voor veel materies heeft de Vlaamse Regering altijd geopteerd voor het maximaal invullen van haar bevoegdheden, maar voor het omgevingslawaai en een globaal algemeen beleid voor de luchthaven Brussel-Nationaal, merk ik veel ambitie voor de ‘economische poort van Vlaanderen’, maar merk ik heel weinig daadkracht, visie en ambitie om de hinderaspecten van de luchthaven Brussel-Nationaal grondig in kaart te brengen, een gezondheidseconomisch en wetenschappelijk gefundeerd actieplan uit te werken, het actieplan op te volgen en het handhavingsbeleid om de maatregelen te laten naleven om de hinder te beperken komt zelfs helemaal niet aanbod in dit voorliggend ontwerp van actieplan 2019-2013 voor het omgevingslawaai van de luchthaven Brussel-Nationaal. De Europese richtlijn van 2002/49/EG legt een minimaal kader op voor het in kaart brengen van omgevingslawaai met o.a. een minimaal aantal parameters, tijdsperiode en verplichte periodieke rapportering ervan. In het voorliggend ontwerp van actieplan 2019-2023 wordt een strikte scheiding van omgevingslawaai gehanteerd door vliegtuigen die opstijgen en landen, het grondlawaai en er zijn geen aanvullende geluidbelastingsindicatoren voor de combinatie van omgevingslawaai uit verschillende bronnen (luchtverkeer, wegverkeer, spoorverkeer, industrieel lawaai enz). Dit laatste komt nu net het meeste voor en sluit aan bij wat het menselijk gehoor	224

waarneemt en het is net die combinatie aan geluidsbronnen die verantwoordelijk zijn voor het omgevingslawaai en de effecten op de gezondheid van de mens. De geluidskaarten moeten ontwikkeld worden op basis van de reële geluidsdruk van zowel luchtlawaai als voor wat de combinatie van verschillende geluidsbronnen betreft zonder enige uitzonderingen. Het menselijk gehoor beschikt niet over een schaar die het geluid in stukjes knipt, zo gebeurt het ook niet met de effecten ervan voor de menselijke gezondheid. Dit betekent ook dat er meer maatregelen nodig zullen zijn om de overdracht van omgevingsgeluid in te perken, het aantal blootgestelden aan een bepaalde geluidsdruk vergroot en dat er ruimere maatregelen nodig zullen zijn. “	
m. “Beleidscontext, hindergevoeligheid, normen en miskenning van het Voorzorgsprincipe. Op meerdere plaatsen in het ontwerp (tweemaal in 7.3.1., bijlage 3) wordt aangehaald dat de in 2000 door Miedema ontwikkelde dosis-responscurve de respons zwaar onderschat, en dat de EEA Good Practice Guide een herziene dosis-effectrelatie bevat, die meegenomen worden in het ontwerp. In 6.2. wordt Richtlijn 2015/006 aangehaald, die de rekenmethode CNOSSOS-EU invoert, maar nog niet in Vlarem is opgenomen Ook de richtlijnen 2009 van de WHO/EU met een drempel Lnight van 40 db worden aangehaald. De beleidscontext (punt4) vermeldt nergens de jongste geluidsrichtlijnen van de WHO (2018) die nog strenger zijn (Lden van 45 dB), terwijl in 8.2. de Lnight 40 dB van de WHO/EU aanbeveling gewoon opzij geschoven wordt en alleen de interim target van Lnight, te weten 55 dB als na te streven resultaat wordt geponeerd. Het gebruik van de CNOSSOS-EU wordt in het vooruitzicht gesteld voor de volgende geluidskartering, maar niet voor huidig ontwerp.	225

	In voetnota 13 wordt een poging gedaan om te verrechtvaardigen waarom geen rekening werd gehouden met de jongste gegevens inzake de impact van geluid op de volksgezondheid, maar dit is totaal in tegenstrijd met het Voorzorgsprincipe zoals trouwens erkend in voetnota 12 en aangehaald in 5.1. Kan men beweren dat het Voorzorgsprincipe toelaat dat men kennis heeft van de limiet van de impact op de volksgezondheid, en een beleidsdrempel vastlegt die 15dB hoger ligt ? Dit lijkt niet aanvaardbaar. Integendeel, het voorzorgsprincipe betekent juist dat men op zijn minst de strengste limieten in aanmerking neemt, zelfs wanneer deze nog niet wettelijk opgelegd zijn. Het ontwerp van actieplan moet rekening houden met het voorzorgsprincipe en met gekende regels en normen en, zelfs al zijn die nog niet wettelijk verplicht.”	
n.	“Geen verwijzing naar de meest recente normen van de Wereldgezondheidsorganisatie In het geluidsactieplan ontbreekt een referentie naar de nieuwe geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Die nieuwe normen werden in de herfst van 2018 gepubliceerd. Voor wat betreft de geluidbelasting door luchtverkeer, verlaagde de Wereldgezondheidsorganisatie haar grenswaarden ten opzichte van haar vorige publicatie. Verder is voor een correct beleid de notie van aantal sterk gehinderde personen (Highly Annoyed in het Engels, afgekort HA) een belangrijke parameter. We stellen vast dat de waardes zoals opgenomen in de laatste richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie significant hoger zijn dan de percentages gehanteerd in de VLAREM regelgeving en door LNE. Het is onaanvaardbaar dat het actieplan niet verwijst naar de meest complete en recente data en dus de facto vertrekt vanuit achterhaalde data. De tekst dient in die zin te worden aangepast.”	229-232
o.	De gemeente is vragende partij naar meetbare en kwantificeerbare milieudoelstellingen (geluidsreductie, CO2-emissie en luchtkwaliteit) en bij de beoordeling van de gezondheidseffecten rekening te houden met de nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa gepubliceerd door de WHO op 9 oktober 2018.	3 (Grimbergen) 8 (Meise)

p. "Er twijfelt niemand aan het economisch belang van de luchthaven, wel is er discussie in al deze economische studies over de factor van de onrechtstreekse tewerkstelling die het teweeg brengt van 1 op 1, 2 of 3. Wel ontbreekt er een gezondheidseconomische studie die alle hinderaspecten in kaart brengt zonder enige uitzondering en de effecten ervan op de volksgezondheid. In het voorliggend actieplan is de aandacht die besteed wordt aan de effecten van de hinder op de gezondheid van de mens karig belicht, met slechts enkele alinea's. Naast de 3 departementen mis ik de betrokkenheid van het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (WVG), dat beschikt over de nodige specifieke expertise van milieuartsen die de milieueffecten op de volksgezondheid kunnen inschatten in dit ontwerp van actieplan. Er is een verplichte betrokkenheid van in het begin nodig van het Departement WVG in dit actieplan om de gezondheidsaspecten op de mens uit te werken en gepaste maatregelen te kunnen voorstellen."	224

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

In verband met de beoordeling van de gezondheidsimpact van vliegtuiggeluid onder hoofstuk 7 van het actieplan worden in de inspraakreacties volgende elementen aangehaald:

[1] Er dient rekening gehouden wordt met de beoordeling van gezondheidseffecten overeenkomstig nieuwe dosis-effectrelaties vanaf de nieuwe adviesdrempels van Lden 45 en Lnight 40 dB uit de recente WHO-aanbevelingen 2018 (c, f, j, k, n, o).

[2] In toepassing van het voorzorgprincipe wordt ervoor gepleit om de evaluatie van de gezondheidseffecten overeenkomstig WHO-aanbevelingen van 2018 op te nemen <u>als nieuwe maatregel</u> tijdens de planperiode 2019-2023 (c, f).

[3] Er wordt voor gepleit om <u>de methodogie</u> voor de berekening van de gezondheidseffecten in het kader van de jaarlijkse contourberekening en/of de strategische geluidskartering in uitvoering van 2002/49/EG aan te passen met :

- de berekening van Lden en Lnight vanaf de door WHO 2018 aanbevolen drempelwaarden van Lden 45 dB en Lnight 40 dB; (h)

- de evalutie van het aantal gehinderden en slaapverstoorden met toepassing van de geactualiseerde dosis-effectrelaties zoals gepubliceerd door de EEA (2010) en bevestigd in de WHO 2018 aanbevelingen; (e, h)
- de berekening van de ziektelast of de impact op de levensverwachting en het verloren gegaan aantal levensjaren (DALY) en een berekening van de gezondheidsschade. (e, h)

[4] Vraag dat wordt vermeld welke schade aan de gezondheid van de getroffen burgers kan worden aangebracht door de bestaande geluidshinder van de luchthaven; een objectief onderzoek van de feitelijke geluidshinder in de regio Vilvoorde zou gebeuren met vermelding van de gebruikte normen; zou worden nagegaan welk het cumulatief effect is van de geluidshinder in de Vilvoordse regio door de diverse geluidsbronnen gegenereerd (i).

[5] Vraag naar een objectieve gezondheidskundige evaluatie van alle geluidsbronnen (lucht- en grondlawaai, weg-, spoor- en industrielawaai), waarbij rekening gehouden wordt met de cumulatieve gezondheidseffecten van geluidsbronnen samen (l).

[6] Schending van het voorzorgprincipe door onvoldoende rekening te houden met de meest recente inzichten ter beoordeling van gezondheidseffecten, in het bijzonder de recente WHO-aanbevelingen (m).

[7] Leefmilieu Brussel vraagt om geen gewogen criteria toe te passen (hinder volgens Miedema dosis-effectrelaties) maar dat rekening gehouden wordt met de geluidblootstelling (niet-gewogen indicator) en de bevolkingsdichtheid als criterium (a, b).

[8] Het is onbegrijpelijk dat onder hoofdstuk 4 'internationale context' de besluitvorming rond en de publicatie van de nieuwe WHO-aanbevelingen van 2018 niet werd aangehaald worden (d).

[9] De effecten van slaapverstoring zijn ruimer dan alleen ontwakingen maar kunnen ook een minder diepe slaap inhouden (g).

[10] Vraag om het department WVG van de Vlaamse overheid te betrekken bij een omvattende gezondheidseconomische analyse, die alle hinderaspecten in kaart brengt zonder enige uitzondering en de effecten ervan op de volksgezondheid, en bij het uitwerken van gepaste maatregelen. (p)

Reactie op de opmerkingen

Op het ogenblik dat het ontwerp actieplan eind 2018 voorgelegd werd in het kader van een publieke raadpleging waren er in de richtlijn 'Omgevingslawaai' (2002/49/EG) nog geen concrete dosis-effectrelaties opgenomen. De opname ervan onder bijlage III ('bepalingsmethoden voor gezondheidseffecten') was wel voorzien in het kader van toekomstige herzieningen van bijlage III, waarbij de dosis-effectrelaties onder meer betrekking hebben op de relatie tussen hinder en Lden en de relatie tussen slaapverstoring en Lnight voor verschillende broncategorieën (weg, spoor en luchtverkeer, industrie). Bij de opmaak van dit actieplan was het proces van herziening van bijlage III echter nog niet afgerond.

Inmiddels werd bijlage III gewijzigd op grond van richtlijn 2020/367 [10] van 4 maart 2020 met de opname van nieuwe dosis-effectrelaties voor weg-, spoor- en luchtverkeer, zoals die door de Europese afdeling van de WHO ontwikkeld werden in het kader van haar nieuwe aanbevelingen opgenomen in het WHO-rapport van 10 oktober 2018. De verplichte toepassing door lidstaten van de nieuwe dosis-effectrelaties in bijlage III is echter pas voorzien bij de opmaak van de actieplannen 4e ronde (met als referentiejaar 2021) en niet voor het voorliggende actieplan 3e ronde (met als referentiejaar 2016).

In het ontwerp actieplan (3e ronde), dat een actualisatie is van het vorige actieplan (2e ronde), werd daarom nog steeds uitgegaan van de praktische richtlijnen van het European Environment Agency (EEA), zoals deze gebundeld zijn in een technisch rapport van 2010, dat door de EEA werd opgemaakt ter ondersteuning van lidstaten bij de opmaak van actieplannen en de bijhorende evaluatie van gezondheidseffecten van geluid op de mens. Het rapport, opgesteld door een EU Expert Panel, is opgevat als een Good Practice Guide en steunt op de in 2010 beschikbare resultaten van onderzoek binnen de Europese Unie naar de effecten van geluid op de mens door diverse instanties waaronder o.a. de eerdere aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Hierna zal punt per punt ingegaan worden op de aangehaalde elementen:

[1] Het geactualiseerde actieplan steunt op de strategische geluidsbelastingskaarten ronde 3 met als referentiejaar 2016. Deze kaarten werden door BAC opgemaakt in de loop van het jaar 2017 ingevolge vergunningsvoorwaarden en goedgekeurd door de Vlaamse Regering in juni 2018. Materieel gezien was het bij de opmaak van het actieplan in 2018 niet meer mogelijk om nog rekening te houden met de recente WHO-aanbevelingen en de toepassing van de bijhorende dosis-effectrelaties die pas in oktober 2018 gepubliceerd werden.

[2] De verplichte toepassing van de dosis-effect-relaties zoals vermeld in het WHO-rapport van 10 oktober 2018, was bij de opstelling van het ontwerp actieplan nog het voorwerp van herziening van bijlage III van richtlijn 2002/49/EG. Deze herziening van bijlage III is inmiddels geheel afgerond met de publicatie van

[10] Richtlijn (EU) 2020/367 van de Commissie van 4 maart 2020 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de vaststelling van bepalingsmethoden voor de schadelijke effecten van omgevingslawaai betreft

richtlijn 2020/367. De evaluatie van de gezondheidseffecten in uitvoering van de richtlijn omgevingslawaai zal in de actieplannen vanaf ronde 4 (met als referentiejaar 2021) gebeuren overeenkomstig de nieuwe, herziene bijlage III van de richtlijn omgevingslawaai. Op gewestelijk niveau zullen de nodige voorbereidingen getroffen worden voor de implementatie ervan vanaf ronde 4 met in eerste instantie de verplichte omzetting van de richtlijn 2020/367 in intern recht tegen uiterlijk 31 december 2021.

[3] Zie hoger antwoord onder [2] met volgende aanvulling betreffende de toepassing van de aanbevelingen uit het EEA-rapport 2010 (Good Practice Guide):

De in het actieplan toegepaste dosis-effectrelaties uit het EEA-rapport van 2010 voor potentiële sterke hinder en slaapverstoring zijn slechts bij benadering gelijk aan de nieuwe dosis-effectrelaties voor vliegverkeer vermeld in het WHO-rapport van 10 oktober 2018. Na herziening van bijlage III door RL 20202/367 is de toepassing van dosis-effectrelaties uit het EEA-rapport 2010 vanaf de 4^{e} ronde (met als referentiejaar 2021) niet meer actueel.

In de toekomst zal waar passend wel rekening gehouden worden met nieuwe (EEA) richtlijnen of EU-guidance voor de berekening van de ziektelast (DALY) op basis van de in bijlage III gconsolideerde dosis-effectrelaties voor omgevingslawaai, en, indien beschikbaar, een eenduidige methode voor de berekening van de gezondheidsschade. Voor alsnog maakt deze specifieke evaluatie niet deel uit van de veplichtingen van de richtlijn 2002/49/EG.

[4] De dosis-effect relaties van bijlage III zijn niet alleen van toepassing op luchthavens, maar ook op andere geluidsbronnen onder de toepassing in de richtlijn (weg, spoor en industrielawaai). Het in rekening brengen van cumulatieve effecten is pas mogelijk indien hiervoor vanuit bijlage III de nodige instrumenten worden aangereikt. Momenteel bestaat er echter nog geen eenduidig evaluatiekader om rekening te houden met cumulatieve gezondheidseffecten (vb. geluidshinder) van verschillende bronnen samen (ook niet in de WHO 2018 aanbevelingen).

[5] Zie hoger antwoord onder [4]

[6] Zie hoger antwoord onder [2].

[7] Het toepassen van dosis-effectrelaties voor gezondheidseffecten (hinder, slaapverstoring, cardio-vasculaire aandoeningen, ….) is internationaal gezien aanvaard. De toepassing van dosis-effectrelaties vormt ook de basis voor de ontwikkeling van de recente WHO-aanbevelingen (2018) en de herziening van bijlage III van de richtlijn, waarbij lidstaten ingevolge richtlijn 2020/367 verplicht zijn om bij de opmaak van actieplannen vanaf de 4e ronde de impact van de voorziene maatregelen op de gezondheidseffecten te evalueren met toepassing van de dosis-effectrelaties van bijlage III. Het gebruik van een

‘effectgewogen’ indicator (vb. bepaling van het aantal potentiëel sterk gehinderden,…) is dus geheel conform met internationale benaderingen en inzichten inzake de evaluatie van gezondheidseffecten en is inmiddels Europees verankerd.

De blootstellingscijfers ingevolge de rapporteringseisen opgenomen in bijlage VI van de Richtlijn zijn effectief opgenomen in het actieplan en worden in detail vermeld in bijlage 2 (tabellen B-1 en B-3). Deze cijfers houden rekening met de bevolkingsdichtheid: gebieden met een relatief hoge bevolkingsdichtheid zullen voor eenzelfde geluidbelasting uiteraard ook aanleiding geven tot een hoger aantal blootgestelde inwoners.

[8] De publicatie van de nieuwe WHO-aanbevelingen van 2018 is vermeld onder het meest geschikte hoofdstuk, nl. hoofdstuk 7, § 7.3 Beoordeling van de gezondheidseffecten. Om tegemoet te komen aan de opmerking zal echter ook onder het hoofdstuk 4 (‘Algemene beleidskaders’), en specifiek onder § 4.1.2 (EU-luchtvaartbeleid) een verwijzing opgenomen worden naar de publicatie van de nieuwe WHO-aanbevelingen in relatie tot de herziening met richtlijn 2020/367 van bijlage III van richtlijn 2002/49/EG, met als uitgangspunt de dosis-effectrelaties vermeld in het WHO-rapport van 10 oktober 2018.

[9] Slaapverstoring is inderdaad ruimer dan enkel het effectieve ontwaken en zit ook vervat in de toegepaste dosis-effectrelaties voor algemene slaapverstoring.

[10] Bij de uitwerking van de gezondheidsimpactanalyse werd uitgegaan van de actualisatie van cijfers uit het vorige actieplan 2e ronde (2016-2020), steunend op de aanbevelingen van het Europees Milieu-Agentschap (EEA Good Practive Guide 2010). Toekomstige gezondheidsimpactanalyses in het kader van de uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG zullen steunen op de toepassing van de dosis-effectrelaties vermeld in de intussen herziene bijlage III van richtlijn 2002/49/EG.

Binnen het algmene beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin werd het Agentschap Zorg en Gezondheid (AZG) alvast betrokken in de loop van het openbaar onderzoek over de actualisatie van de geluidsactieplannen ronde 2 voor de belangrijke wegen, spoorwegen, agglomeraties en de luchthaven Brussel-Nationaal. Dit gebeurde gericht via het ambtelijk platform ‘Gezonde Publieke Ruimte’ (GPR) per mail van 5.12.2018. Een algemene inspraakreactie van het Agentschap Zorg en Gezondheid werd hierop ontvangen en is vermeld in dit document (inspraakreactie nr. 15). Het Agentschap Zorg en Gezondheid zal in de toekomst via dit platform (GPR) en/of andere vormen van samenwerking op ambtelijk niveau verder betrokken worden. Hierbij kan uiteraard ook het departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin nog betrokken worden.

Aanpassingen in het actieplan

In het actieplan zullen volgende aanpassingen opgenomen worden in antwoord op de hoger geformuleerde elementen.

Rekening houdend met de herziening van de richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG door richtlijn 2020/367 tot wijziging van bijlage III voor wat betreft de bepalingsmethoden voor de schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai, zullen tijdens de planperiode de nodige voorbereidingen getroffen worden voor de overgang naar de toepassing van nieuwe dosis-effectrelaties voor vliegverkeer vanaf ronde 4 (met als referentiejaar 2021).

Dit engagement zal geformuleerd worden in een nieuwe maatregel § 11.6 van het actieplan als onderdeel van de voorziene globale aanpassing van de algemene methodologie voor het (jaarlijks) berekenen van de geluidscontouren en de evaluatie van gezondheidseffecten, in overeenstemming met en als antwoord op de inmiddels geconsolideerde herzieningen van bijlage II (RL 2015/996) en bijlage III (RL 2020/367) van de richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG. Het betreft methodologische aanpassingen in de uitvoering van de richtlijn, met ook mogelijke repercussies naar de formulering van algemene sectorale voorwaarden voor vliegvelden ingedeeld als klasse 1 inrichtingen opgenomen onder het hoofdstuk 5.57 van VLAREM Titel II. De nieuwe maatregel zal als volgt geformuleerd worden onder een nieuwe paragraaf § 11.6:

> *"11.6 Methodologische aspecten*
>
> *Tijdens de planperiode zullen de nodige voorbereidingen getroffen worden voor de benodigde aanpassingen in de methodologie voor de opmaak van de strategische geluidsbelastingskaarten vanaf ronde 4 (met als referentiejaar 2021) en de gezondheidskundige evaluatie van de maatregelen in het bijhorende actieplan. De voorbereidingen hebben betrekking op de implementatie op gewestelijk niveau van de herzieningen van bijlage II ("Bepalingsmethoden voor de geluidsbelastingsindicatoren") en bijlage III ("Bepalingsmethoden voor gezondheidseffecten") van richtlijn 2002/49/EG."*

Dezelfde aanpassing werd in dit overwegingsdocument opgenomen onder fiche 9.

In § 4.1.2 wordt de volgende zinsnede toegevoegd met betrekking tot de in de EU-verordening 598/2014 aangekondigde herzieningen van de richtlijn 2002/49/EG:

> "*Bijlage II werd intussen vervangen door de bijlage van richtlijn 2015/996/EG tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingsmethoden voor lawaai overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG. Bijlage III werd gewijzigd op grond van richtlijn 2020/367 van 4 maart 2020 en steunt op de dosis-effectrelaties vermeld in het WHO-rapport van oktober 2018."*

De tekst van de oorspronkelijke voetnoot 6, nu geïntegreerd in de bovenstaande tekst, wordt bijgevolg geschrapt.

Fiche 12 - Milieudoelstellingen

Opmerking	Verwijzing
a. Nood aan duidelijke milieudoelstellingen "De provincie waardeert de inspanningen inzake CO2-emissie- en geluidsreductie en lokale luchtkwaliteit van een aantal grote partners op Brussels Airport. De oprichting van een werkgroep voor collaboratief milieumanagement is een belangrijke stap. Terecht wordt er in het geluidsactieplan (op p. 33) gepleit voor de formulering van een duidelijke milieudoelstelling inzake lawaaibeheersing op de lange termijn, afgestemd op een algemene ontwikkelingsvisie van de luchthaven en haar omgeving. De provincie vraagt naar concrete smart-doelstellingen, m.a.w. meetbaar en kwantificeerbaar." "Ter vergelijking: in Nederland voorziet het Ontwerp Actieplan Omgevingslawaai Schiphol Periode 2018 – 2023 conform het Aldersakoord van 2008 in volgende doelstelling: in 2020 dient het pakket hinderbeperkende maatregelen op jaarbasis te hebben geresulteerd in 5 procent minder ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden contour ten opzichte van 2008."	1 (Provincie)
b. "De gemeente Grimbergen is vragende partij naar meetbare en kwantificeerbare milieudoelstellingen (geluidsreductie, CO2-emissie en luchtkwaliteit) en bij de beoordeling van de gezondheidseffecten rekening te houden met de nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa gepubliceerd door de WHO op 9 oktober 2018. Ter bescherming van de bevolking vraagt de gemeente om de Lden 55 dB en Lnight 45 dB aan te houden zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering in het vorige actieplan. De WHO beveelt immers een drempel van Lnight 40 dB aan ter bescherming van de gezondheid van de bevolking."	3 (Grimbergen)
c. "De gemeente is vragende partij naar meetbare en kwantificeerbare milieudoelstellingen (geluidsreductie, CO2-emissie en luchtkwaliteit) en bij de beoordeling van de gezondheidseffecten rekening te houden met de nieuwe geluidsrichtlijnen voor Europa gepubliceerd door de WHO op 9 oktober 2018. Ter bescherming van de bevolking vraagt de gemeente om de Lden 55 dB en Lnight 45 dB aan te houden zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering in het vorige actieplan in	8 (Meise)

	plaats van de Lden 65 dB en Lnight 55 dB. De WHO beveelt immers een drempel van Lnight 40 dB aan ter bescherming van de gezondheid van de bevolking. De aangepaste contouren dienen berekend en jaarlijks gerapporteerd te worden.”	
d.	“Vlaamse milieudoelstellingen zijn noodzakelijk omdat het Brussels Gewest wel beschikt over geluidsnormen en deze een evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast tussen Vlaams-Brabant en Brussel in de weg staan. In plaats van – door middel van strengere geluidsnormen - via de luchthavenuitbater de vliegtuigmaatschappijen aan te sporen hun vloot te vernieuwen, worden de lawaaierige vliegtuigen gewoon omgeleid naar de Vlaamse Rand.”	8 (Meise)
e.	“De gemeente Wemmel waardeert de inspanningen inzake CO2-emissie- en geluidsreductie en lokale luchtkwaliteit van een aantal grote partners op Brussels Airport. De oprichting van een werkgroep voor collaboratief milieumanagement is een belangrijke stap. Terecht wordt er in het geluidsactieplan (op p. 33) gepleit voor de formulering van een duidelijke milieudoelstelling inzake lawaaibeheersing op de lange termijn, afgestemd op een algemene ontwikkelingsvisie van de luchthaven en haar omgeving. Een geluidsactieplan zonder Vlaamse milieukwaliteitsnormen is een contradictio in terminis. De huidige situatie heeft voor gevolg dat de luchthavenuitbater zijn vliegtuigmaatschappijen niet kan dwingen tot de noodzakelijke vloot vernieuwing: een te lawaaierig vliegtuig voor Brussel wordt gewoon omgeleid naar de Vlaamse Rand (cfr de hercertifiering van de DHL nachtvloot waardoor de kanaalroute werd ontlast en de Vlaamse rand de rekening werd gepresenteerd). Het is een myte dat Vlaamse geluidsnormen identiek aan die van Brussel, wanneer gefaseerd ingevoerd, de luchthaven zullen platleggen. Deze zal gewoon gedwongen worden tot vlootvernieuwing. De gemeente vraagt naar concrete smart-doelstellingen, m.a.w. meetbaar en kwantificeerbaar. Ter vergelijking: in Nederland voorziet het Ontwerp Actieplan Omgevingslawaai Schiphol Periode 2018 – 2023 conform het Aldersakoord van 2008 in volgende doelstelling: in 2020 dient het pakket hinderbeperkende maatregelen op jaarbasis te hebben	11 (Wemmel)

	geresulteerd in 5 procent minder ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden contour ten opzichte van 2008.”	
f.	“Noodzaak aan VLAAMSE MILIEUDOELSTELLINGEN! Een geluidsactieplan zonder Vlaamse milieukwaliteitsnormen is een contradictio in terminis. Het kan niet langer dat er sinds 1999 (niet eens zo strenge geluidsnormen zijn in het Brussels Gewest, ruim 60% van de vliegtuigen kan probleemloos, d.w.z. zonder boete, over Brussel vliegen!) en GEEN in het Vlaams gewest. De huidige situatie heeft voor gevolg dat de luchthavenuitbater zijn vliegtuigmaatschappijen niet kan dwingen tot de noodzakelijke vloot vernieuwing: een te lawaaierig vliegtuig voor Brussel wordt gewoon omgeleid naar de Vlaamse Rand (cfr de hercertifiering van de DHL nachtvloot waardoor de kanaalroute werd ontlast en de Vlaamse rand de rekening werd gepresenteerd). Het is een myte dat Vlaamse geluidsnormen identiek aan die van Brussel, wanneer gefaseerd ingevoerd, de luchthaven zullen platleggen. Deze zal gewoon gedwongen worden tot vloot vernieuwing.”	20 (Boreas), 196 t/m 201
g.	“Bovendien is het inrichten van vliegroutes dan wel federale materie, het aanhouden van geluidsnormen is dat niet; dat bewijst de Brusselse regering. ‘Federale materie’ mag niet als excuus aangehaald worden om de Vlaamse bevolking te gijzelen met steeds wijzigende vliegroutes. Het Vlaams geluidsactieplan moet derhalve uitgaan van de hefbomen die de Vlaamse overheid zelf in handen heeft.”	24 (LHtS)
h.	“Nood aan overeenstemming met de aanpalende regio’s Er moet naar gestreefd worden om de normen tussen Vlaanderen en het Brussels Gewest gelijk te stellen. Om te beginnen wanneer de geluidsarmere periodes beginnen of eindigen. Nu leidt dit hoorbaar tot absurde situaties. “	219
i.	“Vlaamse strengere geluidsnormen Het is al 10 jaar dat er gesproken wordt over een vliegwet. Ondertussen heeft het Brussels Hoofdstedelijke Gewest haar strengere geluidsnormen doorgevoerd. De Vlaamse Regering kan	224

	net als de Brusselse Regering ook strengere geluidsnormen opleggen, ter bescherming van de Vlaamse bevolking die nu alle hinder over zich heen krijgt. Bovendien dwingt het de luchtvaartsector om steeds met de meest geluidsarmste en energiezuinigste vliegtuigen te vliegen zonder dat we hiervoor aparte normen per vliegtuig hoeven op te leggen. Ook kan de Vlaamse Regering zo meer gaan sturen als een vliegwet uitblijft.”	
j.	“Geluidshinder is een belangrijk probleem en kan mensen ziek maken. Daarom stel ik het zeer op prijs dat de Vlaamse overheid de intentie heeft om door middel van het ontwerp geluidsactieplan hierop grip te krijgen. Het ontwerpplan geeft goed inzicht in het complexe institutionele kader waarin dit plan geformuleerd is en eventueel uitgevoerd gaat worden. Ook de beschrijving van de al genomen maatregelen is nuttig. Helaas bevat het plan een aantal fundamentele zwakheden die het vertrouwen in de weg staan dat uitvoering dit plan een serieuse vermindering van de geluidshinder zal bereiken. Graag zou ik in dat verband op de volgende algemene punten wijzen : • Een goed actieplan staat of valt met de formulering van duidelijke, specifieke, meetbare en tijdsgebonden doelstellingen, die gesteund worden met de noodzakelijke middelen. Helaas vooldoet dit actieplan hier niet aan: De doelstelling is onduidelijk, niet specifiek en niet gekwantificeerd. Het document spreekt over een duurzame en evenwichtige oplossing voor de aanpak van de geluidshinder, (…) het verminderen van de impact van de luchthaven op haar omgeving en het beheersen van het omgevingslawaai van de luchthaven Brussel-Nationaal. Zelfs als een algemene doelstelling met andere bestuurslagen afgesproken moet worden, mag met toch verwachten dat de Vlaamse Overheid dat overleg met een duidelijke eigen doelstelling in gaat. • Ook de voorgestelde plandrempels geven geen concrete doelstellingen en tijdsplan voor het terugdringen van de geluidshinder. En dat terwijl het plan zelf aangeeft dat het bestaande situaties in het kerngebied betreft die vanuit gezondheidsoverwegingen om een urgente aanpak (‘sanering’) vragen. en, De gekozen plandrempel van Lnight 55 dB in het kader	226

	van dit actieplan is gelijk aan de 'interim target' volgens WHO-aanbevelingen. Geluidssituaties boven deze drempel moeten bijgevolg op korte termijn aangepakt worden. Dit gebrek aan concrete doelstellingen vindt zijn weerslag in de voorgestelde activiteiten: • Een samenwerkingsakkoord • Gewestelijke maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening, gericht op het beheersen van de geluidsblootstelling binnen het 'kerngebied', • Het permanent opvolgen van de geluidssituatie • De oprichting van een werkgroep om meer te bereiken op het gebied van geluidsreductie • Bijkomende inspanningen tot het beheersen van het grondgeluid De wijze waarop deze activiteiten geformuleerd zijn is vaag en geven geen inzicht in wat de Vlaamse overheid er concreet mee wil bereiken. Ze geven geen garantie dat een daadwerkelijke reductie van de geluidshinder bereikt zal worden, nu niet en niet in de toekomst, aangezien er geen rekening is gehouden met de uitbreidingplannen van de luchthaven. Al met al mist het actieplan elk gevoel van ambitie en urgentie. Mijn voorstel is om een concrete doelstelling te formuleren voor een substantiele reductie van de geluidshinder gedurende de plan periode. Deze doelstelling zou dan het uitgangspunt worden voor de activiteiten: samenwerking, werkgroepen, onderzoek, directe maatregelen, etc. zou gericht moeten zijn op het bewerkstelligen van die doelstelling en moeten daar ook concreet op 'afgerekend'worden."	
k.	"Vlaamse milieukwaliteitsnormen zijn dringend noodzakelijk. Een te lawaaierig vliegtuig voor Brussel wordt nu gewoon omgeleid naar de Vlaamse Rand."	227
l.	"Wat ik minstens zou verwachten is: een voorgestelde globale planning met concrete milieudoelstellingen met een luik korte termijn en een luik lange termijn."	233

Inhoud van de opmerkingen

Inspraakreacties vragen de formulering van specifieke milieudoelstellingen in het actieplan:

[1] de vraag naar het formuleren van meetbare en kwantificeerbare milieudoelstellingen in het actieplan als basis voor de maatregelen (a, b, c, j, i);

[2] de vraag naar Vlaamse milieudoelstellingen in de vorm van geluidsnormen voor het luchtverkeer, naar analogie met het Brussels Gewest (d, e, f, g, h, i, k);

[3] de vraag naar de formulering van milieudoelstellingen gebaseerd op de aanbevolen drempelwaarden van de WHO 2018 ter bescherming van de gezondheid van de bevolking (b, c).

Reactie op de opmerkingen

Hierna wordt ingegaan op de in de inspraakreacties aangehaalde elementen:

[1] Zoals aangehaald op pagina 33 (§ 5.2. Langetermijn strategie voor de luchthaven) zal het Vlaamse Gewest in het kader van het beheersen van de geluidshinder blijven inzetten op een vermindering van de geluidsimpact op de luchthavenregio, zonder evenwel de belangrijke functie van de luchthaven als economische draaischijf en tewerkstellingspool uit het oog te verliezen. Dit vraagt om de formulering van een duidelijke milieudoelstelling inzake lawaaibeheersing op lange termijn, afgestemd op een algemene ontwikkelingsvisie van de luchthaven en haar omgeving.

Hiervoor moeten afspraken gemaakt worden tussen alle betrokken actoren en beleidsniveaus. Het formuleren van gemeenschappelijke doelstellingen inzake lawaaivermindering en –beheersing is bij voorkeur het voorwerp van een nader te sluiten samenwerkingsakkoord, waarbij concrete afspraken gemaakt moeten worden over de toegestane geluidimmissie(s) of 'geluidruimte' die de luchthaven mag innemen. Hieraan kunnen ook specifieke reductiedoelstellingen gekoppeld kunnen in verband met het aantal gehinderden (cfr. EU-actieplan van Schiphol).

Het Vlaams Gewest kan deze doelstelling echter moeilijk eenzijdig opnemen in een gewestelijk actieplan, zonder abstractie van de benodigde maatregelen om deze milieudoelstelling ook effectief te realiseren. De benodigde maatregelen ter realisatie van deze doelstelling moeten immers voldoen aan de regels van art. 5 van EU-verordening 598/2014, met toepassing van de ICAO evenwichtige aanpak steunend op 4 pijlers van lawaaibeheersing, waarbij vooraf de kosten-effectiviteit van alle mogelijke maatregelen binnen deze 4 pijlers zorgvuldig beoordeeld moet worden.

Gelet op de bevoegdheidsverdeling tussen federale Staat en de Gewesten beschikt het Vlaams Gewest echter niet over de noodzakelijke bevoegdheid inzake alle mogelijke maatregelen die onder de toepassing van een ICAO evenwichtige aanpak vallen. Het eenzijdig opleggen van specifieke maatregelen die wel

binnen haar bevoegdheid zouden liggen, zonder rekening te houden met de regels van de evenwichtige aanpak, is daarom niet mogelijk zonder de internationale regels te overtreden inzake het geluidbeheer op luchthavens die onder de toepassing vallen van de EU-verordening 598/2014 en richtlijn 2002/49/EG.

Om die reden wordt de voorkeur gegeven aan de gezamenlijke formulering van milieudoelstellingen op grond van een samenwerkingsakkoord, als basis voor een gecoördineerde uitvoering van de Europese regels en verplichtingen voortvloeiend uit EU-verordening 598/2014 en de richtlijn 2002/49/EG.

[2] Insprekers vragen dat het Vlaamse Gewest geluidsnormen invoert, naar analogie met het Brussels Gewest. Deze normen moeten volgens insprekers vermijden dat vluchten van het Brussels Gewest afgeleid worden naar het Vlaams Gewest en zullen volgens insprekers de luchthaven dwingen tot vlootvernieuwing.

Vooreerst wenst het Vlaams Gewest te benadrukken dat het niet eens is met het eenzijdig opleggen van geluidsimmissienormen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het Vlaams Gewest ziet dit immers als een eenzijdige voorafname van uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op een evenwichtige, gewestgrensoverschrijdende aanpak die tot stand moet komen in het kader van een samenwerkingsakkoord. Indien het Vlaamse Gewest dezelfde geluidsimmissienormen zou opleggen als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zou dit de economische leefbaarheid van de luchthaven in het gedrang brengen. Andere beschermende en compatibele immissienormen steunend op een duidelijk afsprakenkader over de toegestane geluidemissie (exploitatievoorwaarden) kunnen overwogen worden, maar dan enkel op grond van een samenwerkingsakkoord.

[3] In de betreffende inspraakreacties van de gemeenten Meise en Grimbergen wordt verwezen naar diverse drempelwaarden (de WHO-aanbevelingen van 2018, de waarden van Lden 55 en Lnight 45 dB uit het vorige actieplan, de WHO aanbeveling voor Lnight 40 dB ,…). Het advies is echter niet helemaal consistent en taalkundig correct geformuleerd.

Uit de formulering van de reactie blijkt wel een pleidooi voor de toepassing van recente WHO-aanbevelingen van oktober 2018 als basis voor het formuleren van een algemene milieudoelstelling. Deze aanbevolen drempelwaarden van de WHO 2018 voor vliegverkeer zijn gelijk aan Lden 45 dB en Lnight 40 dB.

Zoals aangehaald onder de geformuleerde beleidsvisie in § 5.1 wenst de Vlaamse Overheid op lange termijn (2050) het omgevingslawaai in Vlaanderen inderdaad drastisch terug te dringen waarbij de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie van oktober 2018 richtinggevend zijn. De WHO-aanbevelingen vormen een referentiepunt op lange termijn, maar zijn nog niet geschikt als basis voor het formuleren van een realistische doelstelling op korte termijn binnen de planperiode.

In verband met de in de inspraakreactie opgenomen verwijzing naar de aan te houden waarden van Lden 55 dB en Lnight 45 dB uit het vorige actieplan, dient opgemerkt te worden dat deze waarden overeenstemmen met de voorgestelde 'referentiewaarden' voor 'nieuwe' situaties zijn uit het actieplan 1e ronde, en geen verband houden met specifieke drempelwaarden uit het vorige actieplan 2e ronde. Voor verder duiding over de toepassing van verschillende drempelwaarden kan verwezen worden naar punt [1] van de volgende fiche 13.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 13 – Gebruik van plandrempels ter prioritering van knelpunten

Opmerking	Verwijzing
a. Drempelwaarden “De keuze van de plandrempels Lden > 65 dB en Lnight > 55 dB wordt (op p. 46) gemotiveerd door de ‘interim-target’ van Lnight 55 dB uit het WHO-advies, terwijl ter bescherming van de bevolking een drempel van Lnight 40 dB aanbevolen wordt. In het oorspronkelijke geluidsactieplan, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 23 juli 2010, werden als referentiewaarden ‘nieuwe situaties’ de drempelwaarden Lden 55 dB en Lnight 45 dB voorgesteld.” “De provincie begrijpt de focus op een kerngebied afgebakend door de gekozen plandrempelwaarden (Lden > 65 dB en Lnight > 55 dB Lden), maar vraagt om reeds tijdens de planperiode 2019-2023 te onderzoeken of deze plandrempels voor de hierna volgende planperiode evolutief bijgesteld dienen te worden rekening houdend met de nieuwe referentiewaarden.”	1 (Provincie)
b. Bezwaar: Plandrempels zonder enige onderbouw “In haar Ontwerp beweert LNE (thans Departement Omgeving) dat de plandrempels, Lden 65 en Lnight 55, werden bepaald conform de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie, waarbij, nog steeds volgens LNE, de Wereldgezondheidsorganisatie een interim target zou aanbevelen van Lnight 55 dB (hoofdstuk 8.2). Dat is echter onjuist: in haar nieuwe richtlijnen heeft de Wereldgezondheidsorganisatie haar interim target van vroeger, Lnight 55, geschrapt omdat zij stelt dat er hoe dan ook schade optreedt vanaf Lnight 40 en dat de Overheid bijgevolg zelf dient te argumenteren waarom zij eventueel afwijkt van Light 40. LNE (thans Departement Omgeving) geeft geen enkel argument om de plandrempels (Lden 65 en Lnight 55) gevoelig hoger te leggen dan wat de Wereldgezondheidsorganisatie aanbeveelt (Lden 45 en Lnight 40). De impact daarvan is immens! Inderdaad, op basis van de nieuwe geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie heeft WGL het aantal Sterk	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249

	Gehinderde Personen bepaald op bijna 190 duizend personen (zie onderstaande tabel). Binnen de plandrempel van Lden 65, is dit aantal personen slechts 2715, of minder dan 2% van het to-taal aantal Sterk Gehinderde Personen. Het totaal aantal personen binnen de door de Wereldgezondheidsorganisatie gestelde grenswaarde voor de gezondheid bedraagt zelfs meer dan één miljoen personen. Door een plandrempel van Lden 65 te hanteren, negeert LNE (thans Departement Omgeving) bijgevolg het welzijn en de gezondheid van meer dan één miljoen personen, waarvan bijna 190 duizend sterk gehinderde personen, en dit zonder de minste verrechtvaardiging. Elke ernstige argumentering ontbreekt in dit Ontwerp van LNE (thans Departement Omgeving) om de gezondheid van zoveel personen te negeren. De Minister is zodoende onwetend en kan bijgevolg ook geen gepast beleid voeren. LNE beweert in haar bijlage 3 dat het aantal sterk gehinderde personen ongeveer 35 duizend zou zijn, wat totaal fout is, als gevolg van de hantering van een grenswaarde die niet conform is met wat de Wereldgezondheidsorganisatie aanhoudt als risicogrens voor de volksgezondheid. De verwijzing door LNE naar de richtlijn 2002/49 om haar keuze grenswaarde te verrechtvaardigen is misplaatst, want de richtlijn betreft enkel een minimale norm van rapportering en is geen referentie van gezondheidsrisico's. Het argument van LNE dat een strengere grenswaarde "onrealistisch" zou zijn, is nog meer laakbaar: een Overheid wordt verondersteld een beleid te voeren van volksgezondheid, niet door de gezondheidsrisico's onder de mat te vegen. Gelet dat de Wereldgezondheidsorganisatie nu nieuwe geluidsrichtlijnen heeft uitgevaardigd, dient LNE (thans Departement Omgeving) dit Ontwerp aan te passen, op gevaar van schuldig verzuim."	
c.	"Het actieplan focust op een 'kerngebied' afgebakend door de (plan)drempelwaarden van de respectievelijke EU-indicatoren Lden > 65 dB en Lnight > 55 dB (o.a. blz. 6 en 46 en 47). De geluidsdrempel bewust hoog leggen zodat men een kleiner kerngebied bekomt om zo de voorgestelde maatregelen beperkt te kunnen houden, druist in tegen de nieuwe geluidsnormen voor de	17 (Alliantie Regio Leuven)

	luchtvaart van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) van 2018 van respectievelijk 45 Lden en 40 Lnight. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft eveneens de consensus bevestigd op basis van uitgebreid en diepgaand onderzoek dat de geluidbelasting zowel overdag als bij nacht significant hogere schade veroorzaakt bij de bevolking dan wat vroeger werd gerapporteerd. ARL vindt dat dit kerngebied veel te weinig ambitieus is en daarenboven dat de berekende geluidsoverlast conform VLAREM onvoldoende rekening houdt met de overlast zoals in werkelijkheid ervaren door de bewoners en zoals de WHO ook bevestigt in haar nieuwe geluidsrichtlijnen. ARL vraagt daarom om het kerngebied tijdens de periode van het actieplan uit te breiden naar Lden van 45 dB(A) en Lnight van 40 dB(A) zoals aanbevolen door de WHO en de foute schadeberekening (cf. het aantal Sterk Gehinderde Personen) in VLAREM onmiddellijk aan te passen.”	
d.	“Nu wordt enkel aandacht besteed aan een zogenaamd ‘kerngebied’ terwijl de grote meerderheid van de klachten bij de Ombudsdienst betrekking hebben op gebieden buiten dit kerngebied. De maatschappelijke relevantie om enkel dit kerngebied te beschouwen is dan ook beperkt.”	25 (Leuven rechtdoor)
e.	“Nergens in het Ontwerp geeft LNE (thans DepartementOmgeving) ook maar één argument waarom ze de plandrempels (Lden 65 en Lnight 55) gevoelig hoger legt dan de meest recente aanbevelingen/geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (Lden 45 en Lnight 40). Het kerngebied dat op deze manier in het Ontwerp wordt afgebakend is daardoor veel te weinig ambitieus en kan aldus geenszins rekening houden met de overlast zoals deze in werkelijkheid ervaren wordt door de omwonenden van de luchthaven. Het is evident dat het kerngebied tijdens de periode van het actieplan moet uitgebreid worden naar Lden van 45 dB(A) en Lnight van 40 dB(A) zoals aanbevolen door de WHO."	215
f.	Keuze van de plandrempel voor het kerngebied: “Het actieplan focust op een ‘kerngebied’ afgebakend door de (plan)drempelwaarden van de respectievelijke EU-indicatoren Lden	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem),

	> 65 dB en Lnight > 55 dB. De geluidsdrempel bewust hoog leggen zodat men een kleiner kerngebied bekomt om zo de voorgestelde maatregelen beperkt te kunnen houden, druist in tegen de nieuwe geluidsnormen voor de luchtvaart van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) van oktober 2018 van respectievelijk 45 Lden overdag en 40 Lnight, alsook tegen greoeinde onderzoeksresultaten die aantonen dat de ervaren geluidshinder en slaapverstoring meestal significant hoger ligt dan de berekende en gerapporteerde." "Wake Up Kraainem / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vzw vraagt daarom om het kerngebied tijdens de periode van het actieplan stapsgewijze uit te breiden naar Lden van 45 dB(A) en Lnight van 40 dB(A) zoals aanbevolen door de WHO."	28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
g.	"Het actieplan richt zich voornamelijk op het kerngebied, afgebakend door de drempelwaarde van Lden > 65 dB en Lnight > 55 dB. Binnen die contouren zijn de schommelingen beperkter, maar wel met een belangrijke consequentie voor onze gemeente. WHO geeft een aanbeveling van Lnight 40 dB en stelt dat geluidsniveaus boven Lnight 55 dB op korte termijn moeten aangepakt worden. De gedifferentieerde zoneringen met verschillende ruimtelijke beperkingen uit vorige ontwerp actieplannen worden in dit plan voorlopig niet meer gehanteerd."	10 (Steenokkerzeel)
h.	"De keuze van de plandrempels Lden > 65 dB en Lnight > 55 dB wordt (op p. 46) gemotiveerd door de 'interim-target' van Lnight 55 dB uit het WHO-advies, terwijl ter bescherming van de bevolking een drempel van Lnight 40 dB aanbevolen wordt. In het oorspronkelijke geluidsactieplan, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 23 juli 2010, werden als referentiewaarden 'nieuwe situaties' de drempelwaarden Lden 55 dB en Lnight 45 dB voorgesteld. De gemeente begrijpt de focus op een kerngebied afgebakend door de gekozen plandrempelwaarden (Lden > 65 dB en Lnight > 55 dB Lden), maar vraagt om reeds tijdens de planperiode 2019-2023 te onderzoeken of deze plandrempels voor de hierna volgende planperiode evolutief bijgesteld dienen te worden rekening houdend met de nieuwe referentiewaarden."	11 (Wemmel)

i.	“Voor de luchthaven van Zaventem ligt de plandrempel op 65 decibel (Lden), een zeer hoge plandrempel: volgens de Wereldgezondheidsorganisatie treden er gezondheidsproblemen op vanaf 53 decibel. Dat maakt dus dat heel wat knelpunten ook de volgende jaren niet aangepakt zullen worden.”	19 (BBL)
j.	“De Vlaamse regering beperkt zich tot plandrempels Lden > 65 en Lnight > 55 dBA in hoofdzaak omdat er geen samenwerkingsakkoord is tussen federaal, Brussels en Vlaams Gewest. Dit samenwerkingsakkoord wordt opgelegd door de Europese wetgeving maar blijft dode letter en het ziet er niet naar uit dat dit er binnen afzienbare tijd werkelijk zal komen. Het beperken van de ruimtelijke maatregelen tot de zwaarst belaste zones betekent evenwel niet dat de luchthavenuitbater niet nu al verplicht kan worden om een reserve aan te leggen d.m.v. een luchthaventaks of andere (afroming van de gigantische winsten …) waarmee later de planschade en milieu-gezondheidsschade kan worden gecompenseerd. De milieuschade is immers enorm.”	20 (Boreas), 196 t/m 201
k.	“De specifieke benadering en de bezwaren – Samen met deze algemene bezwaren willen we de volgende specifieke bezwaren formuleren: 1° Toetsing aan de normen van 65 dB (Lden) en 55 dB (Lnight) geven vooral lawaaihinder voor de gemeenten Machelen, Steenokkerzeel, Kortenberg, Zaventem en Kampenhout. Wat met Vilvoorde? De feitelijke dagelijkse ervaring leert dat de lawaaihinder door de vliegtuigen héél frequent zeer groot is. In de zomerperiode is een gesprek aanknopen buitenshuis overdag zeer frequent niet mogelijk wegens de geluidshinder. Tijdens de nacht(rust) tussen 23u en 6u wordt men meermaals en op diverse momenten gewekt wegens oorverdovend lawaai. Het is dan niet vanzelfsprekend om terug de slaap te vatten. Is de norm waaraan getoetst wordt niet te hoog gezet, want de beschreven norm blijkt dus niet met de realiteit overeen te stemmen. 2° De wettelijke geluidsnormen worden niet vermeld. Welk is dan het referentiepunt? (ook voor wegen) 3°Welke criteria worden weerhouden om die bepaalde drempelwaarden te bepalen?	22 (Burgerforum Vilvoorde)

	4° De kaarten en de studies gebeuren per domein: luchthaven/wegen/spoorwegen. Waar is de globale studie die rekening houdt met de cumulatieve effecten voor de drie domeinen samen? We vragen dat er een evaluatie wordt gemaakt van de gehanteerde geluidsnormen.”	
l.	“Gelet op de nieuwe aanbevelingen van het WHO (oktober 2018) is het aangewezen op korte termijn het kerngebied uit te breiden tot Lden 45 dB en Lnight 40 dB en het aantal nachtvluchten verder af te bouwen, waarbij een nacht een periode van 8 uur beslaat zoals voorzien in de richtlijnen van de WHO.”	220
m.	“Afbakening van het kerngebied en prioritering op basis van plandrempels Het kerngebied wordt afgebakend op basis van Lden>65dB en Lnight>55dB, terwijl volgens de WHO reeds vanaf Lden>45dB significante en onomkeerbare negatieve invloed op de volksgezondheid kan waargenomen worden. Het kerngebied is dan ook groter dan voorzien in het actieplan. Zo ervaar ik wekelijks dat voorwerpen in huis zelfs trillen door de geluidsgolven van een vliegtuig dat opstijgt richting Brussel, hetgeen de kracht van de verwekte geluidsgoven duidelijk onderstreept, terwijl mijn woning niet in een kerngebied gelegen is.”	225
n.	“Kan men beweren dat het Voorzorgsprincipe toelaat dat men kennis heeft van de limiet van de impact op de volksgezondheid, en een beleidsdrempel vastlegt die 15dB hoger ligt ? Dit lijkt niet aanvaardbaar. Integendeel, het voorzorgsprincipe betekent juist dat men op zijn minst de strengste limieten in aanmerking neemt, zelfs wanneer deze nog niet wettelijk opgelegd zijn. Het ontwerp van actieplan moet rekening houden met het voorzorgsprincipe en met gekende regels en normen en, zelfs al zijn die nog niet wettelijk verplicht.”	225
o.	“De bepaling van de plandrempels is niet correct In het geluidsplan beweert LNE dat de plandrempels (Lden 65 en Lnight 55) bepaald werden conform de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie, waarbij er verwezen wordt naar een interim target van Lnight 55 dB (hoofdstuk 8.2). Hierbij wensen	229-232

	we op te merken dat de Wereldgezondheids-organisatie in haar nieuwe richtlijnen haar interim target geschrapt heeft (zie daarvoor hoofdstuk 3.6, p 97 van het document). Bovendien liggen de plandrempels van LNE gevoelig hoger dan wat de Wereldgezondheidsorganisatie aanbeveelt (Lden 45 en Lnight 40). Opnieuw, we vinden het onaanvaardbaar dat er gebruik gemaakt wordt van achterhaalde data. Het argument van LNE dat een strengere grenswaarde "onrealistisch" zou zijn, is heel eigenaardig. De meest recente aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie rond vliegtuiglawaai zijn 'sterk', volgens hun definitie betekent dit (en we citeren): A strong recommendation can be adopted as policy in most situations. The guideline is based on the confidence that the desirable effects of adherence to the recommendation outweigh the undesirable consequences. Met andere woorden, een aanbeveling kan maar 'sterk' zijn, indien de voordelen groter zijn dan de nadelen. De beweringen van LNE stroken dus niet met de informatie die de Wereldgezondheidsorganisatie heeft verzameld. Hierbij merken we terloops op dat er een sterke parallel blijkt te zijn met een ander dossier. In het verleden werden heel lang de nadelige gevolgen van asbest op de volksgezondheid door de overheid geminimaliseerd, omdat de asbest industrie te belangrijk was. De gevolgen van dat beleid zijn onderhand gekend. Verder willen we er LNE op wijzen dat richtlijn 2002/49 een richtlijn betreft om een rapporteringsnorm te bepalen. Deze richtlijn kan dus geenszins gebruikt worden om referentiewaardes naar gezondheidsrisico's toe te bepalen."	
p.	"Men gebruikt cijfers van 2011 en 2016 voor bevolkingsaantallen en geluidblootstelling. • Het kerngebied moet herzien worden gezien de bevolking daarbuiten ook is toegenomen, onder meer in Sterrebeek Wat ik minstens zou verwachten is: - Een herdefiniëring van het kerngebied op basis van de nieuwe cijfers "	233
q.	"Geen maatregelen voor de meest getroffen regio's:	234 t/m 237

	Nergens in het plan is er sprake van onteigeningen of schadevergoedingen voor burgers in de Noordrand die zwaar getroffen zijn door deze overlast.”	
r.	Maatregelen zijn beperkt tot het kerngebied: • keuze plandrempels vs gezondheidsdrempels • Kerngebied: niet duidelijk dat het om een prioritair gebied gaat • Niet duidelijk of in een later stadium ook maatregelen voor gebieden buiten het kerngebied in overweging genomen worden (gefaseerde uitvoering)	14 (Leefmilieu Brussel)

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Specifieke inspraakreacties wijzen op de volgende elementen in verband met het gebruik van plandrempels ter afbakening van een kerngebied.

[1] De gebruikte plandrempels van Lden 65 dB en Lnight 55 dB ter afbakening van een ‘kerngebied’ zijn te hoog:

- Ze zijn en niet in overeenstemming met de recente WHO aanbevelingen, waardoor de maatregelen beperkt zijn tot een kleine fractie van het totaal aantal burgers dat effectief hinder en negatieve gezondheidseffecten ondervindt van de luchthaven. Het kerngebied moet afgebakend worden op basis van WHO 2018 aanbevelingen voor Lden (45 dB) en Lnight (40 dB) van 2018 (b, e, f, l, m ,n).
- Volgens WHO treden er al gezondheidseffecten op vanaf Lden 53 dB (i)
- Ook burgers buiten het kerngebieden (vb. Vilvoorde) ondervinden geluidsoverlast (k)
- Omwille van de toename van de bevolking buiten het kerngebied, moet het kerngebied opnieuw gedefinieerd worden rekening houdend met nieuwe bevolkingscijfers. (p)

[2] Vraag om op termijn de plandrempels ter afbakening van het kerngebied (Lden 65 en Lnight 55 dB) evolutief bij te stellen naar de referentiewaarden voor ‘nieuwe’ situaties (Lden 55 en Lnight 45 dB) zoals vermeld in het oorspronkelijke actieplan ronde 1 (2010). (a, h). Vraag naar uitbreiding van het kerngebied in een gefaseerde uitvoering (r).

[3] De gebruikte plandrempels zijn niet voldoende onderbouwd :

- De motivatie op basis van de interim target drempel van Lnight 55 dB uit de WHO aanbevelingen van 2008 is achterhaald door de nieuwe WHO aanbevelingen van 2018. (b)
- Er dient geëvalueerd te worden hoe de gehanteerde plandrempels zich verhouden tot wettelijke geluidsnormen (k).
- Vraag naar de relatie tussen plan- en gezondheidsdrempels (r)

[4] Met de focus van impactvolle matregelen op het kerngebied worden een aantal maatregelen niet genomen ten voordele van gebieden gelegen buiten het kerngebied:

- gelet op het klachtenpatroon met talrijke klachten buiten het kerngebied is het maatschappelijker relevanter om de maatregelen te oriënteren naar zones gelegen buiten het kerngebied (d)
- er zijn geen maatregelen voorzien voor de zwaarst getroffen zone van de Noordrand (q)
- het plan voorziet niet meer in gedifferentieerde zoneringen met verschillende ruimtelijke beperkingen zoals in vorige ontwerp actieplannen. (g)

[5] De focus op een beperkt kerngebied, op grond van het ontbreken van en samenwerkingsakkoord dat een ruimere aanpak zou toelaten, mag niet beletten dat nu al de luchthavenuitbater moet worden aangesproken voor de aanleg van financiële reserves (via taksen of andere middelen) ter compensatie van de plan-, milieu- en gezondheidsschade (j)

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

Deze aanpak met een focus op het kerngebied is geheel conform de richtlijn 2002/49/EG en wordt ook expliciet gevraagd in uitvoering van de richtlijn. Art. 8 van de richtlijn stelt uitdrukkelijk "*dat de maatregelen in het bijzonder gericht moeten zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria, en dat in de eerste plaats van toepassing moeten zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten.*" De aanpak op basis van 'prioriteiten' wordt bovendien ook expliciet vermeld onder de doelstelling van de richtlijn onder art. 1, lid 1.

Deze aanpak gericht op prioritair af te bakenen zone(s) werd in de gewestelijke actieplannen vertaald in de toepassing van 'plandrempels':

- belangrijke wegen: Lden 70 dB(A),
- belangrijke spoorwegen : Lden 67 dB(A),
- luchthaven Brussel-Nationaal: Lden 65 dB(A) en Lnight 55 dB(A).

Hoger vermelde plandrempelwaarden stemmen overeen met de 'referentiewaarden' voor 'bestaande' situaties zoals deze in het kader van de actieplannen 1e ronde werden aangenomen ter afbakening van een kerngebied. Het zijn in de eerste plaats drempelniveaus voor de geluidssanering van knelpunten af te bakenen op basis van specifieke criteria. De referentiewaarden voor 'nieuwe situaties' waarnaar in de actieplannen 1e ronde werd verwezen zijn te beschouwen als een preventieve drempelniveau waarbij specifieke maatregelen in overwegingen worden genomen ter vermijding van een toename van de geluidshinder bij nieuwe woonontwikkelingen (preventiedrempels). [11]

[11] In het actieplan ronde 1 / fase 1 goedgekeurd door Vlaamse Regering in 2010 werden referentiewaarden als volgt gedefinieerd:

De terminologie van 'referentiewaarden' voor bestaande en nieuwe situaties werd intussen verlaten en met de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 december 2016 werd het concept van "drempelwaarden" ook formeel in VLAREM opgenomen als basis voor de opmaak van de gewestelijke actieplannen. Het begrip 'drempelwaarde' werd geïntroduceerd onder de definities van artikel 1.1.2 van VLAREM Titel II:

> *"-"drempelwaarde": waarde van Lden of Lnight, en waar passend Lday en Levening, als bepaald door de Vlaamse Regering, bij overschrijding waarvan de bevoegde instanties beperkingsmaatregelen in overweging nemen of opleggen; de drempelwaarden kunnen verschillend zijn voor verschillende typen lawaai (lawaai door weg-, spoorweg- of luchtverkeer, industrielawaai enz.), verschillende omgevingen en verschillende gevoeligheden van bevolkingsgroepen voor lawaai; zij kunnen ook verschillend zijn voor bestaande en nieuwe situaties (bij verandering van de situatie wat de geluidsbron of het omgevingsgebruik betreft);"*

In artikel 2.2.4.4.1 van VLAREM Titel II werden overeenkomstig onder § 5. de volgende wijzigingen aangebracht:

> *"§5. De uitgewerkte maatregelen zijn gericht op het oplossen van prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van de overschrijding van toepasselijke drempelwaarden of andere criteria, die door de Vlaamse Regering zijn vastgesteld, en zijn in de eerste plaats van toepassing op de belangrijkste zones zoals vastgesteld in de strategische geluidsbelastingkaarten.";*

Voor wat betreft de luchthaven leidt deze prioritering van maatregelen op basis van de gehanteerde plandrempels tot een focus van maatregelen op een kerngebied met een structureel hoge geluidsblootstelling en bijgevolg ook ernstige gezondheidsrisico's. Dit kerngebied is relatief stabiel en ongevoelig voor federale beslissingen over het operationele kader zoals wijzigingen de vliegprocedures of jaarlijkse schommelingen in het effectieve baangebruik dat een relatief kleine invloed heeft op de afbakening van deze meest belaste zone.

Hierna wordt specifiek ingegaan op de aangehaalde elementen in de inspraakreacties:

[1] De afbakening van een kerngebied ter prioritering van maatregelen steunt in lijn met art. 8 van de richtlijn op de toepassing van plandrempelwaarden. Het criterium hierbij is de ernst van de geluidblootstelling uitgedrukt in Lden en Lnight. Met de toepassing van de gehanteerde plandrempels van Lden 65 dB en

---

- De referentiewaarden voor bestaande situaties zijn te beschouwen als waarden voor de geluidimmissie waarboven ernstige geluidshinder en ernstige slaapverstoring, alsook significante gezondheidseffecten, te verwachten zijn. In het kader van dit actieplan wordt naar deze waarden gerefereerd als drempelwaarden die bij overschrijding om de sanering van bestaande situaties vragen.
- De referentiewaarden voor nieuwe situaties zijn te beschouwen als waarden voor de geluidimmissie waarboven een significant deel van de bevolking gehinderd of slaapverstoord zal zijn. De waarden zijn te interpreteren als drempelwaarden waarboven een toename van de geluidshinder moet vermeden worden door het opleggen van beperkingen in zake de ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen.

Lnight 55 dB wordt het gebied met de hoogste gezondheidsrisico's het eerst aangepakt. Het hanteren van deze beleidsdrempel als basis voor maatregelen voor specifieke bestaande situaties die uit oogpunt van gezondheidsoverwegingen om een urgente aanpak vragen, is geheel conform de bepalingen van de richtlijn.

Echter, in het plan wordt onder § 8.1. bij de keuze van de plandrempels ook uitdrukkelijk erkend dat er nog buiten het kerngebied geluidshinder en effecten op de gezondheid kunnen optreden. De ernst van de gezondheidseffecten neemt echter gradueel toe naarmate de geluidblootstelling toeneemt. Dit rechtvaardigt een gedifferentieerde aanpak in functie van de geluidblootstelling met een prioritaire aanpak van de gebieden met de hoogste geluidblootstelling. Er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds gezondheidskundige advieswaarden en anderzijds tussen plandrempels waarboven prioritair maatregelen overwogen moeten worden. De WHO aanbevelingen in de vorm van wetenschappelijke advieswaarden hebben geen juridisch bindend karakter. Ze vormen als richtlijn uiteraard wel een belangrijk referentiekader in het kader van het beheersen van omgevingslawaai op lange termijn, zoals erkend in het actieplan onder de algemene beleidsvisie (§ 5.1).

[2] De maatregelen gericht op het kerngebied zijn uiteraard een eerste stap. Op termijn kunnen de plandrempelwaarden ter afbakening van het kerngebied nog aangepast en (evolutief) bijgesteld worden. Een verruiming van het kerngebied (naar Lden 55 vermeld in het actieplan 1e ronde als referentiewaarde voor nieuwe situaties) is echter maar te overwegen wanneer dit gebied voldoende stabiel is. Dit vraagt afspraken tussen beleidsniveaus over exploitatie- en operationele voorwaarden ter garantie van een stabiel immissiekader. Deze afspraken worden bij voorkeur gemaakt op grond van een samenwerkingsakkoord. Op basis hiervan kunnen specifieke flankerende maatregelen gericht kunnen worden naar een ruimer gebied.

[3] De motivatie in van de gehanteerde plandrempels is opgenomen onder § 8.3 van het actieplan met verwijzing naar de ernst van de gezondheidsrisico's.

Hierbij werd onder meer verwezen naar de interim target van Lnight 55 dB die in de WHO-aanbevelingen van 2009 naar voor werd geschoven voor situaties waar op korte termijn om diverse redenen het bereiken van de WHO-aanbeveling van Lnight 40 dB niet haalbaar is. Dit motief is ook na publicatie van de WHO aanbevelingen in oktober 2018 nog steeds valabel. In de WHO-aanbevelingen van oktober 2018 wordt op pag. 28 de relatie met voorgaande edities nader verduidelijkt. De WHO aanbevelingen van 2018 vervangen het document van 1999 (behalve voor de binnenniveaus of bronnen niet behandeld in het WHO-document). Maar ten aanzien van de WHO aanbevelingen inzake slaapverstoring van 2009 wordt duidelijk gesteld dat de nieuwe aanbevelingen 'complementair zijn' :
"Furthermore, the current guidelines complement the NNG from 2009. Two main aspects of the NNG constitute this complementarity: the different guiding principles and the comprehensive investigation of the immediate physiological effects of environmental noise on sleep."

[4] De gevraagde aanpak waarbij ook maatregelen gericht worden naar gebieden met een lagere geluidblootstelling dan de toegepaste plandrempels vraagt in de eerste plaats een stabiel immissiekader, waarop het Vlaams gewest momenteel onvoldoende impact heeft vanuit haar (beperkte) bevoegdheden. Benadrukt moet worden dat de aanpak gericht op het kerngebied afgebakend op basis van plandrempels een eerste stap is naar een omvattend beleid inzake de beheersing van het geluid van de luchthaven. Het maken van duidelijke afspraken tussen bevoegdheidsniveaus over de exploitatie- en operationele voorwaarden is een belangrijke voorwaarde om een stabiel immissiekader te creëren, dat niet alleen beperkt is tot de meest belaste zone rond de luchthaven maar ook in verder gelegen gebieden, die eveneens geluidshinder ervaren. Deze afspraken tussen federale regering en de gewesten worden bij voorkeur gemaakt in de vorm van een samenwerkingsakkoord. Binnen dit samenwerkingsakkoord zullen ook de nodige afspraken gemaakt moeten worden over flankerende maatregelen binnen de ICAO evenwichtige aanpak en de financiering ervan.

[5] Voor financieringsaspecten wordt verwezen naar de fiche 23.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 14 - Evaluatie van de maatregelen uit het actieplan 2016-2020

Opmerking	Verwijzing
a. "Evaluatie adviezen 2014: Reeds in 2014 bracht de gemeente en de milieuadviesraad omstandig advies uit op het 2de geluidsactieplan luchthaven Brussel-Nationaal. De toen geformuleerde opmerkingen en bedenkingen zijn momenteel nog steeds relevant. Wij dienen vast te stellen dat van de toen voorgestelde acties weinig werd gerealiseerd. De opmerkingen die geformuleerd werden tijdens de periode van het openbaar ondezoek van het actieplan 2016-2020 kunnen dan ook integraal worden hernomen."	4 (Kampenhout)
b. "Een onderzoek naar de invoering van isoalatiepremies werd nog steeds niet uitgevoerd."	4 (Kampenhout)
c. "Ook het actieplan 2016-2020 verwees reeds naar de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan ter operationalisering van de ruimtelijke maatregelen. Helaas moeten we vaststellen dat deze maatregel nog niet werd uitgevoerd en deze opnieuw werd ingeschreven in het voorliggende actieplan."	4 (Kampenhout)
d. "Ook in het actieplan 2016-2020 werd verwezen naar een te starten onderzoek ter invoering van isolatiepremies voor bestaande woningen. Helaas is het onderzoek vandaag nog steeds niet gestart en staat deze actie opnieuw ingeschreven in het voorliggende plan."	4 (Kampenhout)
e. "Algemene vaststelling: uit de studie van de actualisatie van het vorige actieplan 2e ronde (2016-2002) blijkt dat er weinig rekening werd gehouden met de opmerkingen en bezwaren van bewoners en bewonersgroepen enerzijds, maar ook hoe weinig concrete actie werd ondernomen en vooruitgang werd geboekt anderzijds. Het actieplan bevat weining elementen die de burger inzage geven in de redenen en verantwoording hiervoor. Gezien het actieplan een actualisatie van het vorige actieplan 2e ronde betreft, vraagt Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vzw dat in het nieuwe actieplan vooraf een	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214

	ojectieve balans wordt opgemaakt van de acties en vooruitgang die tot hiertoe (niet) gerealiseerd werden.“	
f.	“Diverse voornemens uit het actieplan 2016-2020 zijn nog bijna niet opgestart, maar worden gewoon herhaald. Het actieplan, dat relatief weinig ambitieus is, dient uitgevoerd te worden.”	8 (Meise)
g.	“Er is nauwelijks iets gebeurd sinds de 2de ronde (actieplan 2016). Dat blijkt uit de tussentijdse evaluatie van de maatregelen uit het actieplan 2de ronde (pag. 70 – 72). Zo vermeldt het actieplan zelf dat “in vergelijking met 2011, het referentiejaar van het actieplan 2de ronde, de geluidsblootstelling in Vlaanderen als gevolg van de vliegbewegingen van en naar de luchthaven niet significant is afgenomen.” (pag. 6) . In de bijlagen lezen we zelfs dat het totale volume van geluid (TVG) in 2016 licht toeneemt in vergelijking met 2011(p.115). We moeten vaststellen dat in de vorige planperiode geen dwingende maatregelen opgelegd werden en dat dit ook in de periode tot 2023 niet de ambitie is. Integendeel, de Vlaamse overheid wenst pas op lange termijn (2050) het omgevingslawaai drastisch terug te dringen (pag. 30)!”	21 (Burgerforum Luchthavenregio) 23 (Decibel 25L) 32 (Zone-S), 218 223, 226
h.	“Er is nauwelijks iets gebeurd sinds de 2de ronde (actieplan 2016). Dat blijkt uit de tussentijdse evaluatie van de maatregelen uit het actieplan 2de ronde (pag. 70 – 72) - Zo vermeldt het actieplan zelf dat “ in vergelijking met 2011, het referentiejaar van het actieplan 2de ronde, de geluidsblootstelling in Vlaanderen als gevolg van de vliegbewegingen van en naar de luchthaven niet significant is afgenomen.” (pag. 6) - Verder wenst de Vlaamse overheid pas op lange termijn (2050) het omgevingslawaai drastisch terug te dringen; (pag. 30)”	33-192, 227, 228, 241, 246, 247, 248
i.	“De gemeente en de Milieuadviesraad van Steenokkerzeel hebben reeds omstandig advies met betrekking tot de ontwerp-actieplannen gegeven. De belangrijkste bedenkingen van toen zijn nu nog steeds van toepassing. Niet alleen wordt vastgesteld dat de metingen geen substantiële verbetering aantonen in vergelijking met vorige actieplannen, integendeel zelfs, het aantal gehinderden neemt zelfs toe in de zones de hoogste geluidsbelasting.	10 (Steenokkerzeel)

	Voorgestelde acties in vorige actieplannen werden niet gerealiseerd of leverden geen resultaat. In de conclusies wordt aangegeven dat het aantal gehinderden niet significant daalt, maar dit is enkel te wijten aan een daling in de laagste geluidsbelasting zijnde klasse 55-59dB. Voor de gemeente Steenokkerzeel is er opnieuw een vergroting van alle contouren, en bijgevolg enkel een toename van het aantal (sterk) gehinderden. Steenokkerzeel is de enige gemeente met gehinderden in de zone > 75 dB.”	
j.	“In februari 2014 en in december 2015 gaf de milieuadviesraad van Steenokkerzeel reeds omstandig advies met betrekking tot het ontwerp-actieplannen. De belangrijkste bedenkingen van toen zijn nu nog steeds van toepassing. Niet alleen wordt vastgesteld dat de metingen geen substantiële verbetering aantonen in vergelijking met vorige actieplannen, integendeel zelfs, het aantal gehinderden neemt zelfs toe in de zones de hoogste geluidsbelasting. Voorgestelde acties in vorige actieplannen werden niet gerealiseerd of leverden geen resultaat. Op basis van de voorgestelde plandrempels in het actieplan (Lden>65dB en Lnight>55dB) neemt het aantal blootgestelden binnen het kerngebied nog toe. En deze drempels zijn dan, volgens de WHO dan nog “interim targets”, die nodig zijn “wanneer om diverse redenen het bereiken van de WHO-aanbeveling (Lnight >40dB) tijdelijk niet haalbaar zijn”. Volgens de WHO “moeten geluidssituaties boven deze drempel op korte termijn aangepakt worden.”	13 (MAR Steenokkerzeel)
k.	“In ons bezwaarschrift van december 2015 stelden wij al dat dit samenwerkingsakkoord. “weinig concreet blijft en dat men moeilijk nog meer op de vlakte kan blijven. Het blijft bij een intentieverklaring”. Wij vroegen de opstelling van de contouren van dit akkoord samen met een mogelijk stappenplan voor de realisatie hiervan. En thans lezen wij in dit actieplan dat er omtrent dit samenwerkingsakkoord “nog geen concreet perspectief is”. En dat er zal “gestreefd worden” naar de opmaak van een samenwerkingsakkoord. Kan het cryptischer?”	13 (MAR Steenokkerzeel)

l. “Niet alleen wordt vastgesteld dat de metingen geen substantiële verbetering aantonen in vergelijking met vorige actieplannen, integendeel zelfs, het aantal gehinderden neemt opnieuw toe in de zones met de hoogste geluidbelasting. Voorgestelde acties in vorige actieplannen werden niet gerealiseerd of leveren geen resultaat.”	10 (Steenokkerzeel)
m. “Uit de tussentijdse evaluatie van de maatregelen uit het actieplan 2 de ronde (pag. 70 – 72) blijkt dat de uitvoering van verschillende geformuleerde acties nog niet gestart is (10.1, 10.1.4, 10.2.3), afgeremd is (10.2.2) of nauwelijks tot resultaten heeft geleid (10.4). Het ontwerp actieplan vermeldt dan ook zelf dat “ in vergelijking met 2011, het referentiejaar van het actieplan 2de ronde, de geluidsblootstelling in Vlaanderen als gevolg van de vliegbewegingen van en naar de luchthaven niet significant is afgenomen.” (pag. 6). Waarom worden de acties uit het tweede ronde niet kritischer geëvalueerd door middel van bijvoorbeeld een SWOT analyse? Welke maatregelen zullen genomen worden om te komen tot een betere opvolging en uitvoering van het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023? Waarom ontbreken een duidelijke kostenraming en realistische timing in het ontwerp?”	220
n. “Evaluatie van het vorige actieplan 2de ronde van 2016-2020) Daarbij stel algemeen vast dat er uit de studie over de actualisatie van het vorige actieplan 2de ronde van 2016-2020 weinig rekening werd gehouden met de opmerkingen, adviezen en bezwaren van omwonenden en verenigingen enerzijds, maar ook dat er weinig concrete actie werd ondernomen en vooruitgang werd geboekt anderzijds. Het ontwerpactieplan bevat weinig elementen die de burger inzage geven in de redenen en de verantwoording hiervan. Bezwaar: Gezien het plan een actualisatie van het vorige actieplan 2de ronde betreft, vraag ik dat in het nieuwe plan vooraf een objectieve balans wordt opgemaakt van de acties en de vooruitgang die tot hiertoe (niet) gerealiseerd werden.”	224

o. "Naar het verleden toe lijkt men te zijn stilgevallen sinds de 2e ronde (actieplan 2016). • De tussentijdse evaluatie van den maatregelen uit het actieplan 2e ronde (pag. 70-72) toont dit aan. • Men had 4 jaar om een samenwerkingsakkoord te sluiten, waarvan het plan zelf zegt dat het de sleutel is om echt vooruitgang te boeken, maar het is er niet gekomen."	233

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties wijzen op volgende elementen:

[1] Er is maar weinig gerealiseerd van de acties die voorgenomen werden in het kader van het vorige actieplan (2016-2020)
   a. Maatregelen werden nog niet uitgevoerd of werden nog niet opgestart (a, b, c, d , e, f, g, k, l, m);
   b. Vraag naar een kritische evaluatie van het plan (SWOT-analyse) / het opmaken van een objectieve balans (e, n);

[2] De gerapporteerde gegevens in het plan tonen aan dat er geen substantiële verbetering is uit hoofde van het aantal gehinderden of de geluidblootstelling binnen specifieke geluidscontouren, waaronder specifiek ook het kerngebied. (g, h, i, j ,l ,m)

[3] Er wordt geen reden of verantwoording gegeven waarom geen rekening werd gehouden met de ingekomen bezwaren en opmerkingen in het kader van het openbaar onderzoek van het vorige plan (ronde 2 – 2016-2020). (e, n)

Reactie op de opmerkingen

Het voorliggende actieplan is een actualisatie van het vorige actieplan. De acties uit het vorige geluidsactieplan 2e ronde, met als planperiode 2016-2020 en opgemaakt op basis van de geluidsbelasting in referentiejaar 2011, worden in dit geactualiseerde actieplan nader geëvalueerd en op basis daarvan eventueel aangepast. Daarnaast wordt er ook een meer actueel overzicht gegeven van de geluidsbelasting en geluidshindersituatie in Vlaanderen op basis van de informatie van de laatst goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten, met als referentiejaar 2016.

Hierna wordt specifiek ingegaan op de aangehaalde elementen in de inspraakreacties:

[1] In het actieplan wordt onder hoofdstuk 10 een overzicht gegeven van de mate van uitvoering van de maatregelen uit het vorige geluidsactieplan met als planperiode 2016-2020. Sommige maatregelen zijn nog niet helemaal uitgevoerd of moeten nog opgestart worden. Dit heeft diverse oorzaken: een actie of maatregel was voorzien om door te lopen na 2020, er konden onvoldoende middelen voor worden

ingezet, er was nood aan politieke herbevestiging sinds het aantreden van de nieuwe Vlaamse Regering in 2019, Corona zorgde voor andere prioriteiten, een federaal initiatief bleef uit, uitspraken in juridische procedures lieten op zich wachten,... Vandaar worden in deze beperkte actualisatie van het vorige geluidsactieplan een aantal belangrijke acties en maatregelen hernomen.

[2] De maatregelen uit het actieplan zijn gericht op een flankerend beleid met inzet op specifieke instrumenten (samenwerkingsakkoord, akoestische isolatie, geluidmoniring,…) die zich niet onmiddellijk vertalen in een daling van de geluidblootstelling of het aantal gehinderden. De effecten van de verbetering van de akoestische isolatie van woningen zullen sowieso niet to uiting komen in een daling van het aantal gehinderden, tenzij men specifieke (lokale) dosis-effectrelaties zou kunnen die het effect van een geïsoleerde woning in de respons in rekening zouden brengen. Internationaal bestaan hiervoor echter nog geen specifeke (algemeen toepasbare) dosis-effectrelaties.

Bij het vergelijken van de evolutie op basis van de strategische geluidsbelastingskaarten van 2011 en 2016 moet opgemerkt worden dat de trends het gevolg zijn van meerdere factoren: er is niet alleen de impact van mogelijk afwijkende vliegprocedures (baangebruik en routes) en de geluidemissie van de vliegtuigvloot, maar ook de autonome evolutie van de bevolking binnen specifieke geluidscontouren. Deze laatste 2 factoren werden in het kader van dit actieplan ander onderzocht: enerzijds de geluidemissiedruk (uitgedrukt in de parameter TVG (Totale Volume aan Geluid') waaruit inderdaad blijkt dat de voorziene vlootvernieuwing zich niet substantiëel doorzet en anderzijds het effect van de bevolkingsevolutie. Uit deze laatste analyse, waarbij de geluidblootstelling berekend werd voor verschillende bevolkingssets (verschillende referentiejaren) blijkt dat de autonome groei van de bevolking binnen vastgestelde zones een belangrijke impact heeft op de geluidblootstelling (en bijgevolg het aantal potentiele ernstig gehinderden).

Zoals aangegeven onder § 11.2 van het actieplan kan deze trend kan slechts omgebogen worden door ook in te zetten op een preventief ruimtelijk ordeningsbeleid met de invoering van beperkende maatregelen en voorwaarden voor de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de grenzen van vastgestelde geluidscontouren.

[3] In het actieplan 2e ronde (2016-2020) goedgekeurd door de vlaamse Regering op 10 juni 2016 dat nog geraadpleegd kan worden op de website van het departement Omgeving onder het deel geluidsactieplannen is in een addendum dat integraal deel uitmaakt van het goedgekeurde actieplan uitvoerig en op gemotiveerde wijze beschreven hoe met de ingekomen inspraakreacties en bezwaren door het Bestuur is omgegaan.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 15 - Algemene focus van de maatregelen

Opmerking	Verwijzing
a. De provincie Vlaams-Brabant / gemeente Wemmel vraagt een evenwicht tussen maatregelen gericht op het kerngebied en evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast (buiten dit kerngebied): “Terecht wordt m.b.t. de gewestelijke maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening (op p. 76) gesteld dat een flankerend beleid op het vlak van ruimtelijke ordening maar voldoende effectief kan zijn indien de geluidscontouren voldoende stabiel zijn. De voorwaarde hiervoor is een stabiele verdeling van de vliegroutes en –bewegingen. Dit neemt echter niet weg dat het kerngebied in grote contouren gekend is en men niet moet wachten hier al maatregelen voor uit te werken.” “We stellen vast dat men nog geen start heeft genomen met het uitwerken van een instrumentarium (voorzien in actieplan 2016-2020) en men zelfs de ambitie lijkt af te zwakken: het voorziene personeel hiervoor zal niet worden ingevuld. En men wil vooral ‘onderzoeken’ en ‘ontwikkelen’. Het uitblijven van een stabiele verdeling van de vliegroutes mag geen excuus zijn om zo snel mogelijk een beleid uit te werken rond het isoleren van woningen in het kerngebied.” “Vanuit de provincie / gemeente Wemmel en Platform Luchthavenregio wordt gepleit voor een billijke verdeling van de geluidsoverlast op basis van objectieve gegevens (zoals ligging en mate van hinder), de aeronautische principes, de veiligheid van het vliegverkeer en met het preferentiële baangebruik als vertrekbasis.”	1 (Provincie), 11 (Wemmel)
b. “De provincie pleit ervoor om een evenwicht te zoeken tussen het kerngebied zoals nu gedefinieerd voor isolatiemaatregelen (zie hoger punt 3.) en een evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast (tussen Vlaams-Brabant en Brussel enerzijds, binnen de provincie anderzijds)”.	1 (Provincie)

	“Isolatiemaatregelen voor een ruimer gebied dan het huidige kerngebied (o.a. in gebieden die belast worden door een concentratie van vliegroutes) zijn immers niet steeds effectief en betaalbaar.”	
c.	“Vanuit de provincie en Platform Luchthavenregio wordt gepleit voor een billijke verdeling van de geluidsoverlast op basis van objectieve gegevens (zoals ligging en mate van hinder), de aeronautische principes, de veiligheid van het vliegverkeer en met het preferentiële baangebruik als vertrekbasis. Rekening houdend met de suggestie om voor de afbakening van het kerngebied de oorspronkelijke plandrempels te hanteren (zie hoger) en gegeven het preventieve beleid op niveau van de ruimtelijke ordening, pleit de gemeente Grimbergen ervoor om een evenwicht te zoeken tussen een zo ruim mogelijk gedefinieerd kerngebied voor isolatiemaatregelen en een evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast.”	3 (Grimbergen)
d.	“Vanuit het Platform Luchthavenregio wordt gepleit voor een billijke verdeling van de geluidsoverlast op basis van objectieve gegevens (zoals ligging en mate van hinder), de aeronautische principes, de veiligheid van het vliegverkeer en met het preferentiële baangebruik als vertrekbasis. Rekening houdend met de suggestie om voor de afbakening van het kerngebied de oorspronkelijke plandrempels te hanteren en gegeven het preventieve beleid op niveau van de ruimtelijke ordening, pleit de gemeente ervoor om een evenwicht te zoeken tussen een zo ruim mogelijk gedefinieerd kerngebied voor isolatiemaatregelen en een evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast.”	8 (Meise)
e.	“Operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift Er dient over gewaakt te worden dat het niet de gehinderden zijn die financieel opdraaien voor de te nemen akoestische isolatievoorschriften. Het principe van 'de vervuiler betaalt' dient gehanteerd te worden.”	4 (Kampenhout)
f.	“Het beperken van het omgevingslawaai en de gevolgen ervan moet eerst en vooral aangepakt worden door diegene die de hinder veroorzaakt, en niet afgewenteld worden op diegenen die	7 (Machelen)

	gehinderd worden onder meer door hun recht op wonen te hypothekeren. De hinder van de vliegtuigen dient aan de bron verminderd te worden, er mag geen bijkomende hinder ontstaan.”	
g.	“De verantwoordelijkheid en de gevolgen mogen niet worden afgewenteld op de gehinderden. Naar onze mening dienen de belangrijkste aanpassingen om hinder te bestrijden te gebeuren door de instantie die de hinder veroorzaakt (met name de luchthaven en de vliegtuigmaatschappijen) en indien er – slechts in tweede instantie – bijkomende maatregelen dienen opgelegd te worden aan omwonenden, moet het financiële plaatje hiervoor bekostigd te worden door diegene die hier de aanleiding voor geeft. De vervuiler betaalt.”	10 (Steenokkerzeel)
h.	“Zoals de actieplannen van vorige periodes is dit actieplan te vaag en te vrijblijvend. Het gaat hoofdzakelijk over het afwentelen van het omgevingslawaai op de gehinderden. Men stelt maatregelen voor op het vlak van ruimtelijke ordening en akoestische isolatieplannen, die de onmiddellijke omgeving van de luchthaven en de bewoners ondergaan. Het beperken van het omgevingslawaai en de gevolgen ervan moet eerst en vooral aangepakt worden door diegenen die de hinder veroorzaken. Het aanpakken van de oorzaak bij de bron.”	13 (MAR Steenokkerzeel)
i.	“Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vindt dat de Vlaamse overheid teveel heil ziet in isolatieverplichtingen in plaats van de oorzaak aan de bron aan te pakken. Op die manier wimpelt men de kosten van de hinder af op de omwonenden, die moet zorgen voor de voorfinanciering, i.p.v. op de “vervuiler”. De luchtvaartsector betaalt gewoonweg niets voor de enorme schade die ze veroorzaakt. Integendeel, de slachtoffers van de geluidsoverlast betalen nu met hun gezondheid en met sterk verminderde waarde van hun onroerend goed.”	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
j.	“De uitgangspunten – De te nemen maatregelen tegen omgevingslawaai behoren in de eerste plaats tot de verantwoordelijkheid van diegenen en/of tot de instelling die de lawaaihinder veroorzaken en niet tot diegenen die de hinder moeten ondergaan (zie bezwaarschrift gemeenteraad Grimbergen 14 december 2014).	22 (Burgerforum Vivoorde)

	De burger(s) beschikken in dit verband over een grondwettelijk recht " op bescherming van een gezond leefmilieu art. 23 Gw." De overheid (verticale werking) en de medeburgers (horizontale werking) moeten hen dit recht waarborgen. De federale, de regionale en de communautaire regelgeving zijn door deze verplichting gebonden. Het moge ook duidelijk zijn dat bij het afwegen van voor en tegen samen met de geluidshinder voor de plaatselijke bevolking ook de economische waarde van de activiteiten (mobiliteitsfaciliteiten en genereren van bedrijfswinst), en het belang voor het tewerkstellingsbeleid moeten en overweging genomen worden."	
k.	"Gelet op de belangrijke impact van lawaai op de gezondheid, is vanuit gezondheidsoogpunt een ambitieuzer actieplan zeker aan te bevelen. AZG is voorstander om extra aandacht te besteden aan gevoelige bestemmingen (scholen, creches,woonzorgcentra, …). (inspraakreactie van AZG op het actieplan Brugge, maar met generiek karakter)."	15 (AZG)
l.	"Er wordt onvoldoende duidelijk gemaakt hoe werk zal worden gemaakt van (relatieve) stiltegebieden in de buurt van de luchthaven. Voor een deel van de bevolking (bvb mensen die lijden aan hypoacousis, maar ook anderen; de subjectieve waarneming van hinder, en het effect van geluid op de gezondheid is intussen bewezen heel divers – zie ook bezwaren 1 en 2) is zelfs een Lden van 50dB onleefbaar. Zonder gebieden met een bepaalde stiltegarantie, en met een overheid die bewezen onbetrouwbaar is, is het zich vestigen in een straal van 40km rond een luchthaven voor deze mensen zo niet onmogelijk, dan toch zeer risicovol. Enkel op pagina 31 staat als een van de 3 sporen: "…3) het vrijwaren van zones met een goede geluidskwaliteit." en op pagina 37 "… met inbegrip van acties om stiltegebieden te beschermen;" Maar daar wordt niet verder op ingegaan, laat staan op hoe dat dient te gebeuren."	24 (LHtS)

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties houden verband met de globale focus en selectie van maatregelen (principiële benaderingen):

[1] Pleidooi voor een evenwichtige aanpak met enerzijds daadkrachtige maatregelen gericht op het kerngebied (met de vraag om zo snel mogelijk een beleid te ontwikkelen naar het isoleren van woningen binnen het kerngebied) en anderzijds een evenwichtige verdeling van de hinder tussen regio's buiten het kerngebied op basis van objectieve gegevens (zoals ligging en mate van hinder), de aeronautische principes, de veiligheid van het vliegverkeer en met het preferentiële baangebruik als vertrekbasis. (a, b, c, d)

[2] De verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen enkel gelegd worden bij diegene die de lawaaioverlast veroorzaakt en niet bij diegene die de overlast ondergaat. Dit uitgangspunt steunt op het individuele recht van elke burger op een gezond leefmilieu en dient gewaarborgd te worden door elke regelgeving zowel op federaal, gewestelijk als communautair niveau. (j)

[3] De verantwoordelijkheid voor en gevolgen van de geluidsoverlast mogen niet worden afgewenteld op de gehinderden. (e, f, g, h, i)

[4] De vervuiler moet betalen. (e, g, i)

[5] Het geluid moet bij de bron aangepakt worden. (f, h)

[6] Vraag naar specifieke maatregelen ter bescherming van 'stille gebieden'. (l)

[7] Extra aandacht voor maatregelen ter bescherming van specifieke geluidgevoelige gebouwen (scholen, crêches, woonzorgcentra,…). (k)

Reactie op de opmerkingen

[1] Deze benadering kan bijgetreden worden als uitgangspunt voor de selectie en focus van de maatregelen in het actieplan. Het bestuur merkt echter op dat bij een consolidatie van de vliegroutes ook buiten het kerngebied akoestische gevelisolatie bij de bouw van nieuwe woningen een belangrijke milderende maatregel kan zijn.

[2] Het bestuur onderschrijft het algemene principe dat de veroorzaker een belangrijke verantwoordelijkheid heeft in het beheersen van de geluidsoverlast, maar met volgende nuancering. Zoals aangegeven onder de lange termijnstrategie in § 5.1 is het standpunt van het bestuur dat bij de ontwikkeling van de nader

te ontwikkelen afwegingskaders ter operationalisering van de lange termijn strategie van beheersing van omgevingslawaai, dat rekening wordt gehouden met belangrijke principes als het voorzorgsprincipe, het principe dat de vervuiler betaalt, het niet-afwentelingsprincipe (niet naar toekomstige generaties, niet naar elders), maar ook het wederkerigheidsprincipe. Wat dit laatste betreft, dit houdt in dat bij het voorkomen van nieuwe hindersituaties veroorzaker en ontvanger een gedeelde verantwoordelijkheid hebben. De beheerder(s) van de vervoerssystemen houden als veroorzaker van de geluidsoverlast rekening met specifieke voorwaarden voor de aanleg of wijziging van het vervoerssysteem, maar anderzijds houden ook initiatiefnemers van nieuwe woonontwikkelingen rekening met opgelegde beperkingen of voorwaarden in functie van de aanwezige of te voorziene geluidsbelasting.

[3] Hier geldt echter ook de toepassing van het wederkerigheidsprincipe bij nieuwe (woon)ontwikkelingen. Zie hoger antwoord onder [2]

[4] Het principe van de vervuiler betaalt kan onderschreven worden en wordt ook vermeld in de algemene beleidsstrategie van § 5.1.

[5] De aanpak bij de bron is het meest effectief zoals ook algemeen onderschreven in de beleidsstrategie van § 5.1. Zie fiche [16]

[6] De richtlijn omgevingslawaai beklemtoont inderdaad ook het belang van stille gebieden, en vraagt ook op dat vlak dat beschermingsmaatregelen worden genomen (zie ook beleidsvisie § 5.1) . Artikel 2 § 1. van de Europese richtlijn omgevingslawaai stelt: "*Deze richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen in het bijzonder in bebouwde gebieden, in openbare parken en andere stille gebieden in agglomeraties, in stille gebieden op het platteland, nabij scholen, ziekenhuizen en andere voor lawaai gevoelige gebouwen en gebieden worden blootgesteld*." De organisatie van het luchtruim, in het bijzonder het uittekenen van vliegroutes is echter een federale bevoegdheid, waarbij het Vlaams Gewest geen specifieke impact heeft ter vermijding van het overvliegen van bepaalde gebieden.

[7] De inventarisatie van geluidgevoelige bestemmingen (scholen, ziekenhuizen, …) werd binnen kerngebied reeds uitgevoerd. Deze bestemmingen vallen derhalve ook binnen de scope van ruimtelijke maatregelen. Ook voor het nader te ontwikkelen isolatievoorschrift voor woningen is voorzien dat de toepassing uitgebreid kan worden naar andere geluidgevoelige bestemmingen. Zie actieplan § 11.2.2.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen

Fiche 16 - Brongerichte maatregelen

Opmerking	Verwijzing
a. "Het actieplan is te verblijvend, omwille van het ontbreken van voldoende bronmaatregelen, die moeten verhinderen dat er later stroomafwaarts moet geremediëerd worden."	5 (Kortenberg)
b. "Maatregelen aan de bron. Het actieplan neemt voor de planningsperiode 2019-2023 geen enkel initiatief om maatregelen te nemen aan de bron. "	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
c. "Europa. In geen enkel maatregel wordt aangekondigd dat Vlaanderen initiatieven zal nemen om de geluidsoverlast op Europees niveau aan de bron aan te pakken door o.a. een Europees verbod of vermindering van het aantal nachtvluchten en een belasting op kerosinegebruik."	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
d. "Het beperken van het omgevingslawaai en de gevolgen ervan moet eerst en vooral aangepakt worden door diegene die de hinder veroorzaakt, en niet afgewenteld worden op diegenen die gehinderd worden onder meer door hun recht op wonen te hypothekeren. De hinder van de vliegtuigen dient aan de bron verminderd te worden, er mag geen bijkomende hinder ontstaan. Dit is haalbaar onder meer door: - een dwingende bepaling op te leggen aan de uitbater van de luchthaven om, onder meer via een gedifferentieerd tarief, geluidsarmere vliegtuigen groter en sneller voordeel te geven dan andere vliegtuigen. - strengere beperkingen op te leggen om de nachtrust van de omwonenden te garanderen tijdens de weekdagen en in het	7 (Machelen)

	weekend door de nachtregimes en weekendregimes vroeger te laten beginnen en later te laten eindigen . - vliegtuigen sneller te laten opstijgen - vliegtuigen rechtdoor te laten vliegen en dus minder maneuvreerruimte te benutten - tegen de wind in te vliegen - geen bijkomende vliegtuigen toe te laten zowel overdag als 's nachts."	
e.	"Het Vlaams regeerakkoord zelf verwijst naar een billijke en evenwichtige verdeling van de hinder over de inwoners in het Vlaamse gewest en deze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, deze billijke en evenwichtige verdeling dient ook binnen Vlaanderen zelf gerealiseerd te worden. Dit houdt in dat er eerst spijkerharde maatregelen moeten genomen worden om de vliegtuigen aan de bron correct te spreiden, en er geen verder concentratie kan zijn van de vluchtroutes."	7 (Machelen)
f.	"Het actieplan is té vrijblijvend, omdat: - er geen maatregelen zijn die het geluid beperken aan de bron. Bijvoorbeeld het gebruik van "reverse thrust" kan enkel teruggedrongen worden met afdwingende maatregelen en niet met sensibilisering zoals aangegeven."	241

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Heel wat inspraakreacties vragen bijkomende inspanningen om het vliegtuiggeluid aan de bron te beperken, in plaats van restricties of voorwaarden op te leggen aan de ruimtelijke ordening.

Reactie op de opmerkingen

De focus binnen de actieplan ligt op maatregelen binnen de sfeer van de ruimtelijke ordening, een exclusieve bevoegdheid van het Vlaams gewest, en één van de pijlers van de ICAO evenwichtige aanpak, zoals aangenomen in resolutie A33-7. De 'evenwichtige aanpak' volgens ICAO steunt op 4 pijlers:

- vermindering van geluid bij de bron
- maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening
- operationele procedures voor lawaaibestrijding
- exploitatiebeperkingen

Heel wat inspraakreacties verstaan onder 'brongerichte maatregelen' eigenlijk de facto operationele procedures van lawaaivermindering (3e pijler) of exploitatiebeperkingen (4e pijler) , wat begrijpelijk is maar niet in overeenstemming met ICAO-richtlijnen en definities.

De ICAO-pijler 'maatregelen aan de bron', heeft betrekking op internationale eisen inzake de emissie van vliegtuigen (geluidscertificatie). Lokale overheden hebben hierop weinig impact. Voor de precieze afbakening van de 4 pijlers binnen de evenwichtige aanpak verwijst het bestuur graag naar ICAO doc. 9829, opgenomen als referentie [5] in dit actieplan. Dit document bevestigt dat exploitatiebeperkingen of operationele procedures voor lawaaibestrijding duidelijk niet vallen onder de pijler van 'maatregelen aan de bron'.

De vraag naar (bijkomende) exploitatiebeperkingen (via de milieuvergunning) of operationele procedures van lawaaibestrijding moet geëvalueerd worden in het kader van de uitwerking van maatregelen binnen een 'evenwichtige aanpak' (ICAO) en is het voorwerp van een samenwerkingsakkoord, omdat het Vlaams gewest hiervoor niet of niet exclusief bevoegd voor is.

Krachtens art. 6, § 1, X, 7° van de Bijzonder Wet van 8 augustus 1980 is de federale overheid bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal. De invoering van nieuwe exploitatiebeperkingen of de aanpassing van bestaande exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal kan bijgevolg geen eenzijdige maatregel zijn in het kader van een Vlaams gewestelijk actieplan ter bestrijding van omgevingslawaai, ook al bezit het Vlaams Gewest uit hoofde van haar bevoegdheid inzake de milieuvergunning en de toepassing van art. 5.57.2.1 uit VLAREM Titel II wel over de mogelijkheid om - met eerbiediging van het algemeen evenredigheidsbeginsel - voorwaarden op te leggen in de milieuvergunning die een impact hebben op het aantal bewegingen en op de geluidsproductie van de bewegingen.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

Fiche 17 - Maatregelen ruimtelijke ordening

Opmerking	Verwijzing
a. BAC vindt dat het plan goede intenties bevat, maar naar ruimtelijke ordeningsmaatregelen toe nog te weinig krachtig is. Ook het invoeren van isolatiemaatregelen, eventueel via het invoegen van subsidiemaatregelen, en het opleggen van een isolatieverplichting dient verder te worden uitgewerkt.	Advies BAC
b. "Voorstel: Bewarende maatregelen binnen de Lden 45 en Lnight 40 contour. We stellen voor om een duidelijk plan op te stellen conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 1997 en conform de Geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie 2018: a. Stop van verdere ontwikkeling van de woonfunctie binnen Lden 55 en Lnight 50 contour b. Verplichting geluidisolatie met hygiënisch ventilatie en koeling in de zone Lden 45 en Lnight 40, met demping van de geluidpieken tot maximaal LAmax 32 in de slaapkamers op vliegroutes die meer dan 5% van de tijd worden gebruikt. c. Vergoeding van de integrale schade op basis van de toegenomen geluidlast ten opzichte van de datum van aankoop. Deze dubbele aanpak is gebaseerd op de wetenschap dat geluidisolatie nog redelijk technisch en financieel mogelijk is in de zone Lden 45 tot Lden 55. Als bewarende maatregel dienen alle ontwikkelingen van woonfunctie in het bedoeld gebied voorlopig gestaakt te worden, tot bovenstaande is uitgewerkt, en worden ook alle bouwvergunningen en notariële akten voorzien van clausules waarbij eventuele geluidschade voor rekening blijft van de eigenaar. De zogenaamde 07-Corridor is de landstrook in het verlengde van de banen 07R/25L en 07L/25R die zich uitstrekt tot in Rotselaar , ten noorden van Leuven, gemiddeld 5km breed en 20km lang. In deze strook worden de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie geschonden, alleen al door het landend verkeer, waardoor men kan besluiten dat de 07-Corridor in elk vliegplan een zone non-aedificandi moet blijven.	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249

	Vandaar ons voorstel om al meteen in deze 07-Corridor het bovenstaande voorstel versneld toe te passen. Immers, de argumenten die gelden voor het kerngebied zijn ook hier van toepassing.”	
c.	“Ook het actieplan 2016-2020 verwees reeds naar de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan ter operationalisering van de ruimtelijke maatregelen. Helaas moeten we vaststellen dat deze maatregel nog niet werd uitgevoerd en deze opnieuw werd ingeschreven in het voorliggende actieplan. Indien men ooit tot een luchthavengebonden RUP komt dient men tot een correcte regeling te komen inzake de planschade van de getroffen eigenaars.”	4 (Kampenhout)
d.	“De verantwoordelijkheid en de gevolgen mogen niet worden afgewenteld op de gehinderden. Indien men ervan uitgaat dat de geluidscontouren op basis van de gehanteerde plandrempels, de Lden-contour van 65 dB en de Lnight contour van 55 dB, een gebied met een hoge geluidbelasting afbakenen dat een zekere stabiliteit heeft, moet er niet gewacht worden om vanuit het Vlaams gewest in dit ‘kerngebied’ rond de luchthaven een oordeelkundig ruimtelijk beleid te ontwikkelen, maar dan mogen de gevolgen niet afgewenteld worden op de gehinderden. Uitgaande van de geluidscontouren binnen in het plan vastgestelde kerngebied, zijn er in Steenokkerzeel binnen de Lden contour van 65 dB, 252 woningen getroffen en binnen de Lnight-contour van 55 dB , 685 woningen. Deze liggen in het verlengde van de 25L en 25R, gedeeltelijk ten noorden van de 25R en het verlengde van de 01/19. Hiervoor voorziet het plan allerlei ruimtelijke maatregelen, zoals het veranderen van bestemmingszones en het wijzigen van stedenbouwkundige voorschriften via een gewestelijk RUP. Men heeft het ook over het invoeren van gewestelijke isolatievoorschriften. Door isolatie gaat men de woonkwaliteit binnenshuis weliswaar verhogen, maar niet voor de buitenruimte. Daar heeft de bewoner immers geen impact op. Deze maatregelen,	10 (Steenokkerzeel)

	die een bijzonder grote impact hebben op deze inwoners, en met name financiëel, leggen de verantwoordelijkheid voor het wonen in onze gemeente en de hinder van de luchthaven die dit meebrengt, volledig bij de omwonenden. Wij pleiten dan ook met aandrang voor het behoud van de huidige bestemmingszones.”	
e.	“In algemene termen worden dan voorstellen geformuleerd op het vlak van ruimtelijke planningsmaatregelen. Daarbij wordt, net als in de actieplannen van vorige periodes, verwezen naar een op te maken GRUP, “met voorbeelden van mogelijke scenario’s”. Net zoals in de actieplannen van vorige periodes wordt gewag gemaakt van isolatievoorschriften. “De uitdaging tijdens de volgende planperiode is om deze te operationaliseren in een specifiek isolatievoorschrift voor woningbouw of renovatie van bestaande woningen (…)” Maar verder dan “het Vlaamse gewest zal onderzoeken” en “mogelijke pistes zijn”, gaat men niet. Zoals de actieplannen van vorige periodes is dit actieplan te vaag en te vrijblijvend. Het gaat hoofdzakelijk over het afwentelen van het omgevingslawaai op de gehinderden. Men stelt maatregelen voor op het vlak van ruimtelijke ordening en akoestische isolatieplannen, die de onmiddellijke omgeving van de luchthaven en de bewoners ondergaan. Het beperken van het omgevingslawaai en de gevolgen ervan moet eerst en vooral aangepakt worden door diegenen die de hinder veroorzaken. Het aanpakken van de oorzaak bij de bron.”	13 (MAR Steenokkerzeel)
f.	“Spoor 4 (§ 10.2) : opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (10.2): “indien de visie op de ontwikkeling op de luchthaven aanleiding zal geven tot bestemmingswijzigingen, zal een procedure opgestart worden tot de opmaak van een gewestelijk RUP met inbegrip van de nodige impactanalyse (o.m; plan-MER)” Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vindt dat het Vlaams Gewest duidelijk moet stellen dat verdere ontwikkeling van de luchthaven enkel kan binnen de bestaande bestemmingen en zonder uitbreiding van de bestaande baaninfrastructuur. “	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214

g.	"Gewestelijke maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening (11.2). Het actieplan stelt terecht dat maatregelen enkel effectief kunnen genomen worden op voorwaarde dat er een stabiele verdeling van de verdeling van de vliegroutes en vliegbewegingen is en de geluidscontouren voldoende STABIEL zijn. In dit kader is het onaanvaardbaar dat de luchthaven met haar visie 2040 zorgt voor nieuwe instabiliteit in de regio. Met de door BAC geplande optimalisatievoorstellen en uitbreidingen zal de hinder uitgbereid worden en zullen nieuwe zones worden aangetast. De geluidscontouren zullen eveneens een ander profiel krijgen waardoor een terdege ruimtelijke ordening onmogelijk wordt. Het kerngebied zal immers verschuiven en groter worden."	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
h.	"Wake Up Kraainem / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vindt het kerngebied waarvoor het Vlaamse Gewest een gewestelijk RUP wil opmaken ter operationalisering van gedifferentieerde ruimtelijke matregelen, te weinig ambitieus. Bovendien begrijpen we niet waarom nu een algemeen GRUP moet worden opgesteld waarbij beperkingen op wonen worden opgelegd, terwijl men die kans reeds had in de voorschriften van het GRUP-VSGB. Tot op heden moeten we vaststellen dat er op gebied van ruimtelijke ordening nog niets is gerealiseerd. Integendeel, onleefbare gebieden pal onder opstijgcorridors worden verder uitgebreid . En anderzijds worden voorheen niet overvlogen gebieden ingevolge het spreidingsplan plots overvlogen wat een aantasting inhoudt van de rechtszekerheid. De Vlaamse overheid geeft zelf toe dat het niet meer realistisch is om rond Brussels Airport tot een degelijke ruimtelijke ordening te komen. Zowel in het GRUP-VSGB als in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en in het Provinciaal Structuurplan heeft men nooit de politieke moed gehad bouwvrije corridors vast te leggen. Ook het START-project kondigde in deelproject 11 aan om 'Geluidzones vast te leggen waarbinnen maatregelen van ruimtelijke ordening noodzakelijk geacht worden'. Tot hiertoe zonder resulaat."	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
i.	"Tot op heden moeten we helaas vaststellen dat er op gebied van ruimtelijke ordening nog niets gerealiseerd is. Integendeel, onleefbare gebieden pal onder opstijg- en landingscorridors	17 (Alliantie Regio Leuven)

	worden verder uitgebreid (bijvoorbeeld Tildonk, Wijgmaal en Rotselaar). Anderzijds zouden voorheen nooit overvlogen gebieden ingevolge het spreidingsplan plots overvlogen worden wat een aantasting inhoudt van de rechtszekerheid. ARL vindt daarbij dat het Vlaams Gewest duidelijk moet stellen dat verdere ontwikkeling van de luchthaven enkel kan zonder uitbreiding van de bestaande baaninfrastructuur en mits de integrale vergoeding van de aangerichte alsook nieuwe schade te storten in een speciaal daartoe op te richten fonds.”	
j.	De gemeente Machelen wijst in haar bezwaarschrift op volgende elementen inzake de keuze inzake ruimtelijke ordening in functie van het probleem van de geluidsoverlast: <u>“Reeds een stedenbouwkundige verankering</u> De gemeente Machelen, met deelgemeenten Machelen en Diegem, is stedenbouwkundig verankerd en gekaderd door : - Het gewestplan van 1976 - Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen - Het gemeentelijk structuurplan goedgekeurd 8 januari 2009. - Het VSGB GRUP - RUP Machelen –centrum - RUP Diegem-centrum (met stedenbouwkundige verordening inzake geluidsisolatie) Bij de opstelling van het VSGB GRUP is er reeds een toetsing gebeurd binnen het vastgelegde Europese kader inzake milieunormen en hierbij zijn toenmalig al definitieve conclusies getrokken. Het huidig voorliggende ontwerp actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven zet dit alles terug op losse schroeven. Het is belangrijk dat er juridische zekerheid wordt verschaft door een afgebakend stedenbouwkundig kader dat over een zo lang mogelijke termijn kan standhouden, om het recht op wonen te garanderen. De ontwikkeling van de gemeente Machelen met haar twee deelgemeenten hangt overigens samen met de ontwikkeling van de luchthaven. Immers, waar de gemeente Machelen voorheen, net zoals de andere gemeenten rond de luchthaven, een	7 (Machelen)

landbouwersgemeente was, is door de komst van de spoorweg in de negentiende eeuw, en later met de komst en uitbouw van de luchthaven in zijn huidige vorm sedert de jaren vijftig, zowel de structuur van de bedrijvigheid als de bewoning danig gewijzigd. Het toenemen van de bewoning is rechtevenredig met het toenemen van de bedrijvigheid en de daarmee gepaard gaande tewerkstelling, immers, zoals alle studies op dit vlak aantonen, is het wonen dichtbij de arbeidsplaats de beste manier om woon-werkverkeer zo efficiënt mogelijk te laten verlopen enerzijds en de mobiliteitsproblemen te beperken anderzijds. Dit uitgangspunt geldt evenzeer voor de bedrijvigheid die op en rond de luchthaven is ontstaan, waarbij wij verwijzen naar enerzijds de luchthavengerelateerde bedrijvenzone in Diegem als anderzijds de gebieden voor stedelijke ontwikkeling in Machelen. De gemeente Machelen kan in geen geval akkoord gaan dat, als gevolg van een actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport , maatregelen worden getroffen waardoor bestaande woonzones niet meer bebouwbaar zijn. De gemeente wenst dat voldoende nieuwbouw en vernieuwingsmogelijkheden blijven voor de deelgemeente Diegem, zodat het dynamische karakter van de woonomgeving behouden blijft en er in deze woonkern nog bouwmogelijkheden blijven voor de inwoners. De gemeente kan er niet mee akkoord gaan dat met de visie van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, dat na intensief overleg met de Vlaamse overheid werd goedgekeurd in januari 2009, geen rekening wordt gehouden. Het ontwikkelen van woongebieden met meerdere woonlagen, uitgevoerd met moderne technieken en een aangepaste oriëntatie om te voldoen aan de eisen inzake geluidsbelasting, was één van de speerpunten van het beleid dat werd uitgetekend in het goedgekeurd ruimtelijk structuurplan. In het bijzonder de woonzones langsheen de Woluwelaan en in de Zaventemsesteenweg, aansluitend bij de kern van Diegem, werden in het structuurplan aangeduid als gebieden voor nieuwe woningbouw, en meer bepaald om de mogelijke onteigening van woningen langsheen de luchthaven te kunnen compenseren.	

<u>Betaalbaar wonen in de Vlaams Rand</u> Naast elementen van ruimtelijke ordening moet rekening gehouden worden met andere aspecten die de te maken keuzes beïnvloeden. Men mag in een gemeente gelegen in de Vlaamse rand niet voorbij gaan aan het aspect wonen/huisvesting en meer bepaald aan de sociale verdringing op de huisvestingsmarkt. De schaarste aan bouwmogelijkheden vergroten, drijft de vastgoedprijzen nog maar eens de hoogte in. De weinige mogelijkheden om nog huisvestingsinitiatieven te nemen onmogelijk maken druist volledig in tegen het streven naar initiatieven om "betaalbaar wonen" mogelijk te maken. Bovendien kan het toch niet dat Vlaamse Overheid enerzijds een "sociaal bindend objectief" oplegt en anderzijds het gaat onmogelijk maken om dit objectief te realiseren. De gemeente merkt op dat gezien de duidelijke vraag van de vastgoedmarkt naar bijkomende woongelegenheden in Diegem de woonomstandigheden relatief aanvaardbaar zijn. In Diegem centrum staat onder meer een bejaardenhuis en een serviceflatcomplex . Onder impuls van het door de Vlaamse regering goedgekeurd en gesubsidieerde DBFM programma Scholen van Morgen wordt vandaag gewerkt aan de opening van een nieuwe secundaire school in het betrokken gebied. De kwaliteit van dicht bij het werk te wonen (nabij tewerkstellingspolen als de luchthaven en de internationale kantoorzone Diegem-zuid) wordt duidelijk als een belangrijk voordeel ervaren door de inwoners van Diegem. Velen die de afweging maken tussen lange verplaatsingstijden naar het werk of het gaan wonen in een verstedelijkt gebied met een relatieve hinder, maken een keuze voor wonen in deze omgeving. Dit onderstreept hetgeen wat ook in het ontwerp actieplan omgevingslawaai zelf wordt gesteld met name dat de ervaring van geluidshinder subjectief is, waarbij een aantal niet-akoestische factoren in rekening moeten gebracht worden zoals de houding	

ten opzichte van de bron, de verwachting over toekomstige geluidsniveaus, en sociale/economische voordelen. Deze elementen dragen allemaal bij tot het draagvlak dat er momenteel is bij de bevolking van Machelen/Diegem ten overstaan van de luchthaven, uiteraard indien hun recht op wonen in dergelijke ernstige wijze wordt aangevallen, dreigt dit draagvlak onmiddellijk te verdwijnen. Teneinde dit op een objectieve wijze te kunnen staven, stelt de gemeente Machelen aan de Vlaamse regering voor dat op Vlaams niveau een studie wordt uitgeschreven om de effecten van de uitvoering van het actieplan omgevingslawaai op bijkomende mobiliteitsproblemen met gezondheidsgevolgen en op het sociale leven te laten onderzoeken in vergelijking met de huidige gezondheidsproblemen en het sociale leven van en in de bewoonde gebieden. Hierbij dienen elementen als bijkomend fijn stof, maatschappelijke kost van tijdsverlies door files en ongevallen in rekening te worden gebracht, eveneens de eventueel noodzakelijke bijkomende mobiliteitsinvesteringen en de gevolgen op de gezondheid van een gedwongen verhuis of het niet kunnen realiseren een terechte woonwens. De inwoners van Machelen-Diegem zullen eerder wakker liggen van een gemeente waar het onmogelijk of toch zeer moeilijk wordt gemaakt om op lange termijn te mogen blijven wonen dan van de overvliegende vliegtuigen die ze reeds kennen sinds 1957, onverminderd onze eis om geen verdere concentraties van de vluchtroutes toe te laten . De gemeente Machelen is ervan overtuigd dat als men naast de geluidsbelasting ook andere factoren die de gezondheid beïnvloeden in overweging neemt, samen met factoren van duurzaamheid, Diegem, mits het nemen van aangepaste maatregelen inzake nieuwbouw, een aanvaardbare woonlocatie kan blijven. Anderzijds wenst de gemeente Machelen de noodzaak van een billijke spreiding van het vliegtuiglawaai te beklemtonen. De eerlijke spreiding van de overlast over alle gemeenten rond de luchthaven is noodzakelijk om een duurzame woonomgeving in de toekomst te verzekeren. De beslissingen van de federale regering gaan net de omgekeerde weg uit: de baan 25R wordt nog meer	

gebruikt om op te stijgen en hierdoor worden nog meer vliegtuigen boven de Noordrand, een sterk bewoond gebied gestuurd, ook die vliegtuigen die de vliegroutes naar het westen (DENUT) en het zuidwesten/zuiden (CIV) dienen te nemen. Daarnaast is er ook de toelating om op te stijgen met een hogere maximum rugwind. Deze maatregelen maken dat de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang komt, er meer moet worden (over)gevlogen, waardoor er meer overlast is en meer kerosineverbruik, dus meer milieuvervuiling. <u>Recht op wonen in de Vlaamse Rand</u> De gemeente verzet zich tegen elk mogelijk onteigeningsscenario. De uitwerking van een dergelijk scenario zou immers de huidige bewoning in een grote rechtsonzekerheid brengen. De huidige vaststelling is dat de oudere bestaande woningen slecht geïsoleerd zijn. In dergelijk onteigeningsscenario zouden precies die woningen voor een lange tijd blijven staan. Dit genereert het effect dat dergelijke woningen wel aantrekkelijk worden voor diegenen die zich geen goede woningen kunnen permitteren. Op die manier wordt een demografische evolutie ingezet waar op dit ogenblik niet te voorziene en onoverzichtelijke sociale problemen mee gepaard gaan. Ook het scenario waarbij de nog onbebouwde kavels wel zouden kunnen ingevuld worden kavel per kavel, en dus per definitie quasi uitsluitend met éengezinswoningen, is voor de gemeente Machelen geen optie. Integendeel, het gemeentelijk beleid is er op gericht om oudere woningen en vrije kavels waar mogelijk enerzijds te slopen, anderzijds samen te brengen, zodat er grotere woonprojecten met meerdere woonentiteiten mogelijk worden, die juist door hun schaalgrootte voldoende maatregelen inzake isolatie kunnen dragen. De Vlaamse regering moet voldoende subsidiemechanismen en –middelen inzetten om nieuwe bouw en verbouwingsprojecten te steunen, de lokale overheid moet hierbij betrokken worden. <u>Noodzaak van flankerende maatregelen</u> De ontwikkeling van de luchthaven en de hiermee gepaarde hinder moet in een groter geheel worden bekeken, in dat groter geheel	

	zijn ook de nodige maatregelen vereist op vlak van mobiliteit en bereikbaarheid van de luchthaven : - De Diabolo-taks dient afgeschaft te worden - De fietsroutes voorzien in het provinciaal fietsroutenetwerk dienen prioritair aangelegd te worden. - De sneltramverbinding Jette-Tervuren via de luchthaven moet versneld uitgevoerd worden - Er moet een snelle openbaar vervoersverbinding tot stand komen met Brussel-Hoofdstad die internationale instellingen als Navo en Europese Commissie aandoet en verbindt. - Er moet snel werk worden gemaakt van de optimalisatie van de R0 om filevorming en sluipverkeer op gewest- en lokale wegen terug te dringen en de doorstroming te verbeteren van het doorgaand verkeer."	
k.	"De algemene benadering en de bezwaren – De juridische zekerheid moet worden verschaft door een afgebakend stedenbouwkundig kader dat over een zolang mogelijke termijn kan standhouden om het recht op wonen te waarborgen(zie Bezwaarschrift gemeenteraad Grimbergen 14 december 2014)."	22 (Burgerforum Vilvoorde)
l.	"Nood aan een operationeel Beleidsplan Ruimte Uit de actieplannen blijkt nogmaals dat Vlaanderen door zijn gebrekkige ruimtelijke ordening met een structurele handicap zit. Vlaanderen heeft een zeer fijnmazig wegennet, gecombineerd met een overmaat aan lintbebouwing en veel verspreide verkavelingen dicht bij drukke wegen. Er liggen veel woonzones op te korte afstand van drukke autowegen. Er moet in de eerste plaats voor gezorgd worden dat het probleem niet nog groter wordt, door onbebouwde woonzones op geluidsbelaste locaties niet te ontwikkelen. De geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Anders blijven we dweilen met de kraan open."	19 (BBL)
m.	"De Vlaamse overheid geeft zelf toe dat het niet meer realistisch is om rond Brussels Airport tot een degelijke ruimtelijke ordening te komen. Waarom laat men deze luchthaven dan nog verder uitbreiden ? Hierbij refereer ik naar hun visie 2040.	244

Desondanks gaat men planningsmaatregelen treffen op gebied van ruimtelijke ordening. Hierbij denkt men aan het veranderen van de bestemmingszones. Dit komt dan wellicht neer op het stilaan laten uitdoven van het dorpsleven in gebieden die de luchthaven de laatste jaren heeft ingepalmd en nog zinnens is in te palmen. (delen van Humelgem en Erps-Kwerps) Men denkt aan het wijzigen van stedenbouwkundige voorschriften, wat er op neerkomt dat eigenaars van bouwkavels zelf zullen opdraaien voor de bijkomende kosten. Het studiegebied in functie van de onderzochte scenario's zal ruimer zijn dan het kerngebied. Indien men BAC verder toelaat om nog meer ruimte in te palmen, zal dat kerngebied steeds groter worden en kan men onze dorpen verder ontvolken. Daar is onze overheid goed in. Daarbij gaan mijn gedachten naar de dorpen rond de Antwerpse haven. Is het dit wat men voor ogen heeft ? MER-procedure : tot nu heeft BAC altijd kunnen bekomen dat ze bij elke uitbreiding slechts een beperkte MER moesten doorlopen. Er is nooit een volledige MER voor de ganse luchthaven. Maar de bewoners die hier al jaren wonen moeten alles maar slikken. Voor hen heeft de overheid verschillende scenario's in petto : algemeen bouwverbod op bouwrijpe percelen, beperkte verdichting van geselecteerde woonkernen, onteigening van bestaande woningen en percelen, herbestemming enz. Ik heb nog niets gelezen over financiering van dit alles.”	

Inhoud van de opmerkingen

Uit de vele reacties blijkt dat de voorgestelde aanpak inzake ruimtelijke ordening in het plan erg controversieel is. Vanuit de luchthavenuitbater BAC wordt de aanpak ondersteund maar de reacties van lokale overheden en andere betrokkenen geven een meer uiteenlopend beeld. Waar een deel van de insprekers een ambitieuzer beleid wenst binnen het kerngebied of een uitbreiding tot een ruimer gebied bepleit, vindt alvast een ander deel van de insprekers dat wat in het actieplan is opgenomen te verregaand is.

De volgende elementen met betrekking tot de voorgestelde maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening komen in inspraakreacties aan bod:

[1] Te laag ambitieniveau van de voorgestelde maatregelen en het algemeen beleid inzake de ruimtelijke ordening rond de luchthaven:
   a. de in het voorgestelde maatregelen zijn naar ruimtelijke ordening te weinig krachtdadig (a);
   b. de maatregelen zijn niet concreet. Het plan beperkt zich tot het onderzoeken van pistes / scenario's (e);
   c. het is een herhaling van de maatregelen uit het vorige actieplan die nog steeds niet uitgevoerd (c);
   d. de beperking van het voorgestelde RUP tot het kerngebied is te weinig ambitieus (h)
   e. er zijn in dat verband ook gewezen op gemiste kansen geweest voor een degelijke ruimtelijke ordening (flankerend beleid START, RUP VSGB,…) en het vastleggen van bouwvrije zones overeenkomstig het RSV (h, i);

[2] Geen lokaal draagvlak voor eventuele ruimtelijke beperkingen (scenario's) die opgelegd zouden worden in het kader van de opmaak van een gewestelijk, luchthavengebonden RUP (d, j, m):
   a. pleidooi voor het behoud van de huidige bestemmingszones voor wonen (d);
   b. geen onteigeningen, bouwverbod of scenario's met beperkte verdichting in geselecteerde kernen (j, m);
   c. vraag naar juridische verankering van het recht op wonen (k, j).

   Van de gemeenten gelegen in het 'kerngebied' zijn de gemeente Machelen (j) en Steenokkerzeel (d) het meest uitgebreid in hun reacties ten aanzien van ruimtelijke beperkingen. Voor de gemeente Steenokkerzeel mogen de verantwoordelijkheid en de gevolgen van de geluidsoverlast hiermee niet afgewenteld worden op de gemeente en haar inwoners. In haar reactie verwijst de gemeente Machelen naar de bestaande juridische verankering van haar stedenbouwkundige visie en beleid in samen met de Vlaamse overheid goedgekeurde structuur- en uitvoeringsplannen op gewestelijk niveau (RSV, RUP VSGB) en op gemeentelijk niveau (RUP Diegem-centrum samen met de vaststelling van een stedenbouwkundige verordening betreffende de akoestische isolatie). Zij verwijst bovendien specifiek naar het recht op betaalbaar wonen en het sociaal bindend perspectief dat door de Vlaamse overheid in het kader van huisvestingsinitiatieven wordt opgelegd. De gemeente Machelen erkent het probleem van geluidsoverlast

van het vliegverkeer, maar vraagt om rekening te houden met niet-akoestische factoren en de negatieve gezondheidseffecten van de uitvoering van beperkende maatregelen op vlak van R.O. uit hoofde van de sociale impact en mobiliteitsproblemen, mee te nemen in een kosten-baten analyse. Het probleem van geluidsoverlast kan voor haar afdoende aangepakt worden met geschikte geluidwerende en bouwtechnische maatregelen, welke bij uitstek gerealiseerd kunnen worden in een projectmatige benadering met een zekere schaalgrootte (samenvoeging van percelen, groepswoningbouwprojecten met meerdere bouwlagen). De gemeente Machelen vraagt aan het Vlaamse Gewest (financiële) ondersteuning bij de realisatie van dergelijke lokale bouwinitiatieven. Zij vraagt daarnaast een billijke spreiding van het vliegverkeer (baangebruik) en flankerende maatregelen op vlak van mobiliteit.

[3] Voorstel om ruimtelijke beperkingen ook uit te breiden buiten het kerngebied, met bewarende maatregelen (geen nieuwe woonontwikkelingen, clausules in akten en vergunningen) en financiële compensaties.

Het betreft een plan van WGL conform de principes van het RSV 97 en steunend op WHO-criteria met volgende maatregelen in een zeer uitgestrekt gebied afgebakend op basis van WHO-criteria:

a. geen nieuwe woonontwikkelingen in zone Lden 55 en Lnight 50 dB;
b. verplichte akoestische isolatie met ventilatie en koeling in zone Lden 45 dB, Lnight 40 dB en LAmax,i 32 dB in slaapkamers onder vliegroutes die min. 5% van de tijd worden gebruikt
c. financiële compensatie voor toename van geluidsoverlast ten op zichte van de aankoopdatum

Vraag naar bewarende maatregelen in bovenstaande zones tot regeling is uitgewerkt en een versnelde toepassing in een zone non-aedificandi in de '07 corridor' (zone 5 x 20 km);

[4] Bezorgdheid over de ruimtelijke impact van de uitbreidingsplannen uit de strategische visie 2040 van BAC:

a. de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven kan enkel binnen de bestaande bestemmingen en zonder uitbreiding van de bestaande baaninfrastructuur; (f, i)
b. het plan van BAC leidt tot een verschuiving en uitbreiding van het kerngebied waardoor de essentiële voorwaarde van 'stabiliteit' voor het nemen van R.O. maatregelen ten aanzien van het kerngebied niet meer is vervuld; (g)

[5] Er worden maximaal ondersteunende (financiële) maatregelen gevraagd:

a. in de vorm van subsidiemaatregelen (j);
b. financiële compensaties voor de waardevermindering van vastgoed (planschaderegeling GRUP) (c);
c. financiële compensaties voor de toename van geluidsoverlast ;
d. oprichting van een compensatiefonds voor (toename van) geluidsoverlast bij verdere ontwikkeling van de luchthaven (evenwel zonder uitbreiding van de baaninfrastructuur); (i)

[6] Omwille van de versnipperde en onaangepaste ruimtelijke ordening (in Vlaanderen) is er nood aan operationeel beleidsplan ruimte (BRV). (l)

Reactie op de opmerkingen

De elementen worden hierna punt per punt behandeld.

[1] Voor beperkende maatregelen inzake ruimtelijke ordening vanuit louter geluidoverwegingen, werd in voornoemde gewestelijke planinitiatieven, met name het START-project en het afbakeningsproces RUP VSGB, op lokaal bestuursniveau geen voldoende draagvlak gevonden. Dit geldt ook voor een voorstel van uitgebreide zonale maatregelen uit het geluidsactieplan 1e ronde. In het actieplan 2e ronde werd dit voorstel afgezwakt tot een genuanceerde toepassing met focus op de meest belaste zone, waarbij eventuele ruimtelijke beperkingen onderzocht zullen worden. Dit is mogelijk minder ambitieus maar wordt als de meest realistische haalbare aanpak beschouwd om nieuwe hindersituaties met een blootstelling boven de plandrempels te voorkomen. Voorliggende actieplan is een actualisatie van het actieplan 2e ronde en herneemt bijgevolg de voorgestelde maatregelen uit het voorgaande plan.

[2] Het actieplan wil op ruimtelijk gebied met betrekking tot het kerngebied eerder 'maatwerk' leveren dan het eenzijdig opleggen van harde beperkingen. Het plan gaat ervan uit dat eventuele ruimtelijke beperkingen onderzocht kunnen worden rekening houdend met de bestaande ruimtelijke context en lopende lokale planningsinitiatieven, en met respect van reeds verworven individuele bouwrechten.

De reacties spreken van een 'aantasting van het recht op wonen' binnen dit kerngebied. De voorgestelde maatregelen in het actieplan gaan echter helemaal niet zo ver, zoals ook blijkt uit de voorgestelde aanpak voor de opmaak van een luchthavengebonden GRUP:

"*In het kader van de opmaak van een luchthavengebonden GRUP zal de sectorale vraag tot ruimtelijke aanpak m.b.t. tot omgevingslawaai afgewogen moeten worden ten aanzien van de ruimtebehoefte(n) van andere sectoren (industrie, natuur, landbouw, luchthaven- en verkeersinfrastructuur, wonen, recreatie, …). Het betreft dus een algemene afweging van diverse belangen van specifieke actoren.*
Hierbij zullen meerdere ontwikkelingsscenario's voor ruimtegebruik onderzocht worden. Het studiegebied kan in functie van de onderzochte scenario's ruimer zijn dan het kerngebied afgebakend op grond van geluidsoverwegingen. De mogelijke ruimtelijke scenario's zullen gevoed worden vanuit een ruime consultatie van diverse actoren en bevolkingsparticipatie. De scenario's zullen in de mate van het mogelijke rekening houden met de gewenste beeldvorming op het terrein en aansluiten op de lokale, stedenbouwkundige visie over de ontwikkeling van het gebied, zoals die eventueel kan blijken uit lokale planningsinitiatieven. "

Voor het gebied kunnen dus nog verschillende ontwikkelingsscenario's in beschouwing genomen. Deze staan nog helemaal niet vast. Het is uitdrukkelijk de bedoeling van het plan, en dit wordt ook expliciet vermeld, om bij de ontwikkeling van ruimtelijke scenario's rekening te houden met de ruimtebehoeften van alle actoren.

Belangrijk is dat er een globale ruimtelijke visie op het gebied ontwikkeld wordt. Dit kan slechts in overleg met alle actoren. Het voorstel uit het plan is om daarbij ook rekening te houden met lokale planningsinitiatieven van lokale overheden en dat te ontwikkelen scenario's in een ruimtelijk planningsproces gevoed worden door consultatie en overleg (bevolkingsparticipatie). Dit wordt zo uitdrukkelijk in het plan vermeld. Het traject naar de opmaak van een gewestelijk luchthavengeboden RUP is een overlegproces en een onderzoekstraject, waarvoor zeker nog heel wat vervolgbeslissingen noodzakelijk zullen zijn.

Ten aanzien van het 'wonen' staan nog alle opties open. Voor sommige (deel)gebieden kunnen beperking(en) naar wonen in overweging genomen worden, voor andere een versoepeling (vb. verdichtingsscenario). Dit zal duidelijker aangegeven worden in het actieplan.

[3] De focus ligt ingevolge de toepassing van het prioriteringsprincipe uit de richtlijn op een kerngebied dat relatief stabiel is en relatief ongevoelig is voor wijzigingen inzake vliegprocedures. De maatregelen in het plan zijn dus effectief beperkt tot dit kerngebied, omdat ruimtelijke maatregelen voor een ruimer gebied, als onderdeel van een globaal flankerend beleid binnen de ICAO evenwichtige aanpak, enkel op een duurzame wijze kunnen vastgesteld worden op grond van afspraken binnen een samenwerkingsakkoord.

[4] Uit de inspraakreacties blijkt een grote bezorgdheid over de infrastructuurprojecten van de BAC Strategische Visie 2040, met uitbreiding van de huidige baaninfrastructuur die een impact kan hebben op de precieze ligging en de omvang van het kerngebied.

Zoals aangegeven in de fiche 5 onder punt [4] is de strategische visie 2040 van BAC nog steeds niet geconsolideerd. In de context van de uitvoering van de richtlijn met een 5-jarige cyclus van actieplannen, steunend op de strategische geluidsbelastingskaarten (met als referentiejaar 2016), is het dan ook voorbarig om al rekening te houden met mogelijke effecten van een uitbreidingsscenario op langere termijn, dat eerst nog intern door BAC geconsolideerd moet worden en waarover de standpuntbepaling op niveau van de Vlaamse Regering en effectieve besluitvorming nog moet plaatsvinden.

Het Vlaams Gewest zal het intitiatief van de luchthaven voor de opmaak van een strategische visie 2040 wel met de nodige aandacht zal opvolgen, zoals vermeld in het actieplan onder de ruimtelijke maatregelen van § 11.2.1, waarbij vanuit het departement Omgeving gewerkt zal worden rond 4 sporen. Eén ervan, het tweede spoor, is de opvolging van het intiatief van BAC voor de opmaak van een strategische visie.

Het spreekt voor zich dat er in elk geval ook werk gemaakt moet worden van aan een gedragen lange termijn visie op de luchthaven en de ruime omgeving (zoals voorzien onder het derde spoor). Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, zoals uitgedrukt in de Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18 juli 2018, zal samen met de verdere uitwerking

van operationele beleidskaders, het gewestelijk referentiekader vormen voor het concretiseren en operationaliseren van een gedragen gewestelijke visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven en haar regio. Dit zal nader aangevuld worden in het actieplan onder § 11.2.1.

[5] Subsidiemechanismen voor akoestische isolatie worden nader onderzocht (zie de volgende fiche 18 – punt [8]).
Indien in bepaalde deelgebieden beperkende maatregelen opgelegd zouden worden en in andere de voorwaarden versoepeld zouden worden voorziet de wetgever in het kader van de vaststelling van het RUP in een planbaten/planschade heffing.
Financiële compensaties voor de toename van de geluidsoverlast (vb. voor de verminderde leefbaarheid van de buitenomgeving) worden niet overwogen in het kader van dit actieplan omdat de focus in de eerste plaats moet liggen op het beperken van de hinder en het voorkomen van nieuwe hindersituaties en niet op de (financiële) compensatie ervan.

[6] De voorbereidingen voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) lopen. Op 21 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie voor het BRV goed als beleidsdocument. De strategische visie vormt daardoor een richtkader voor de opmaak van provinciale en gemeentelijke beleidsplannen en is ook de basis voor gewestelijke advisering van deze en andere documenten en plannen. Daarnaast lopen initiatieven om deze strategische visie in de praktijk om te zetten, zoals decretaal initiatief rond de woonreservegebieden. Overigens geldt vandaag nog het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat eveneens sturend werkt en verdere versnippering en uitbreiding afremt. Hoe dan ook moet voor de vaststelling van een actieplan Brussel-Nationaal niet gewacht te worden op de vaststelling van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Rekening houdend met de ingekomen inspraakreacties zullen volgende aanpassingen aangebracht worden onder § 11.2.1:

[1] De vermelde voorbeelden van te onderzoeken scenario's met betrekking tot geluidgevoelige bestemmingen (verbodsscenarios', beperkte verdichtingsscenario's,…) worden geschrapt om elke voorafname op een specifieke ruimtelijke ingreep of beperking uit te sluiten. Hierbij zal toegevoegd worden:

"*Ten aanzien van het 'wonen' staan nog alle opties open. Voor sommige (deel)gebieden kunnen beperking(en) naar wonen in overweging genomen worden, voor andere een versoepeling*."

[2] In aanvulling op het beschreven traject naar een luchthavengebonden RUP over 4 sporen zal in het actieplan onder § 11.2.1 toegevoegd worden dat het ontwikkelingsperspectief van de strategische visie BRV het gewestelijk referentiekader zal vormen voor het concretiseren en operationaliseren van een gedragen lange termijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven en haar regio. Een onderzoek zal opgestart worden naar de inzet van een gepaste instrumentenmix. Ten aanzien van de

aanpak van het kerngebied zal toegevoegd worden dat het ambitie is om tegen het einde van de planperiode ten minste een startdocument, met doelstellingen en plan van aanpak (bv. startnota i.f.v. een bewarend GRUP) i.f.v. de inzet van instrumenten voor het kerngebied, te kunnen voorleggen aan de Vlaamse Regering.

Fiche 18 - Maatregelen in verband met akoestische gevelisolatie

Opmerking	Verwijzing
a. BAC vindt dat het plan goede intenties bevat, maar naar ruimtelijke ordeningsmaatregelen toe nog te weinig krachtig is. Ook het invoeren van isolatiemaatregelen, eventueel via het invoegen van subsidiemaatregelen, en het opleggen van een isolatieverplichting dient verder te worden uitgewerkt.	Advies BAC
b. "Bezwaar : Fout plan voor isolatiemaatregelen Het plan voor isolatiemaatregelen in bijlage 9 en meer bepaald de figuren B-22 en B-23 zijn fout want deze figuren impliceren de schrapping van de Leuven 07-rechtdoor procedure en de herinvoering van de LWEST vertrekroute. Bij vonnis van de Rechtbank, op 6 april 2016, werd de Leuven 07-Rechtdoor procedure redelijk bevonden, en werd de vordering tot schrapping van de Leuven 07-Rechtdoor verworpen. Bovendien is het plan voor isolatiemaatregelen niet meer aangepast aan de nieuwe geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie en dienen de isolatiewaarden verzwaard te worden. Binnen de slaapkamers mag het geluidniveau van overvliegend luchtverkeer LAmax 32 niet overschrijden. Ten slotte, zijn de maatregelen onvoldoende indien zij enkel betrekking hebben op isolatie. Een raam in kipstand ter verluchting van de slaapkamer, verlaagt de akoestische isolatie tot amper 10dB en maakt aldus alle isolatiematregelen nutteloos. De woning dient bijgevolg voorzien te worden van geluidstille en hygiënische ventilatie, zodat de ramen op de slaapkamers kunnen gesloten blijven. Bovendien, gelet op de klimaatopwarming, is het toevoegen van koeling een absolute noodzaak, wanneer open ramen niet meer voor de afkoeling kunnen zorgen. Dit is vooral van toepassing in gebieden die overvlogen worden bij oost-configuratie, d.i. bij noordoostenwind en dus bij aanhoudend warm zomerweer."	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249

c.	“Een onderzoek naar de invoering van isoalatiepremies werd nog steeds niet uitgevoerd. Hoe zal men in tijden van financiële besparingen - kunnen garanderen dat de invoering van isolatiepremies kan hard gemaakt worden? Het valt aan te bevelen dat de Federale overheid een kader schept voor het oprichten van een fonds waarin compenserende tegoeden kunnen gestoken worden voor de veroozaakte geluidshinder.”	4 (Kampenhout)
d.	“Operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift. “De tekst is te vrijblijvend en is vooral een herhaling van de (ongerealiseerde) voornemens uit de vorige planperiode. Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vindt dat de Vlaamse overheid teveel heil ziet in isolatieverplichtingen in plaats van de oorzaak aan de bron aan te pakken. Op die manier wimpelt men de kosten van de hinder af op de omwonenden, die moet zorgen voor de voorfinanciering, i.p.v. op de “vervuiler”. De luchtvaartsector betaalt gewoonweg niets voor de enorme schade die ze veroorzaakt. Integendeel, de slachtoffers van de geluidsoverlast betalen nu met hun gezondheid en met sterk verminderde waarde van hun onroerend goed. Bovendien leven en werken mensen maar beperkt binnenshuis (buiten in tuin, wandelen en sporten, naar de winkel, kinderen op de speelplaats, arbeiders in open lucht,…). De kostenramingen, vermeld in het actieplan, zijn daarenboven niet meer actueel. Het is ook zeer onduidelijk wie zal opdraaien voor de kosten (geluidsisolatie, planschade) binnen het kerngebied, indien bepaalde maatregelen worden opgelegd. Het plan belooft nog maar eens om dit te onderzoeken.”	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
e.	“pagina 23, paragraaf 4.1.1: “programma’s voor geluidsisolatie”. Pagina 32, par. 5.1, “…akoestische isolatie als milderende maatregel…” “Er moet duidelijk gesteld worden dat programma’s voor geluidsisolatie enkel een aanvaardbare maatregel zijn op historische routes, en nooit een maatregel kunnen zijn om de invoering van nieuwe routes te verantwoorden. Immers, zulke maatregelen werken enkel binnen de woonst en kunnen op geen enkele manier de leefomgeving van nieuw getroffenen buiten de woonst vrijwaren.”	24 (LHtS)

f.	“Bijlage 9 Foute route in bijlage figuur B23 Deze figuur vermeldt een 180°bocht van de vluchtroute op lage hoogte boven en rondom Veltem-Beisem (de zogenaamde L Westroute) en is in strijd met het vonnis van 6 april 2016. Deze LWestroute betekent voor de inwoners van Veltem-Beisem dat zij elke 3 minuten tussen de 17 en 25 seconden hebben om een normaal gesprek te voeren, naar de radio te luisteren, TV te kijken, te telefoneren, een muziekinstrument te bespelen,... en dat vaak gedurende dagen aan een stuk. Mijn huis is akoestisch geïsoleerd, maar ik heb mijn piano toch in de amper geventileerde kelder moeten plaatsen, maar zelfs dan werd hij nog overstemd en was het niet mogelijk erop te spelen. Het in aanmerking nemen van deze route zou een zeer zware aanslag op de gezondheid van de mensen die eronder leven betekenen.”	225
g.	“Het actieplan bevat een fout plan voor isolatiemaatregelen Het plan voor isolatiemaatregelen in bijlage 9 en meer bepaald de figuren B-22 en B-23 zijn fout want deze figuren stroken niet met de huidig gevlogen routes. De figuren dienen dan ook aangepast te worden.”	229-232
h.	“Men gebruikt cijfers van 2011 en 2016 voor bevolkingsaantallen en geluidblootstelling: • De kostprijs van maatregelen zoals geluidsisolatie en planschade van 89 miljoen € is een prognose van 2012.”	233
i.	“Regeling van het akoestisch binnenklimaat. Mensen moeten niet meer buiten komen !! Invoering van gewestelijke isolatievoorschriften. Naar goede gewoonte draait de particulier zelf op voor de bijkomende kosten, want ik zie ook hier geen financieringsmaatregelen. Ontwikkeling van ondersteunende instrumenten en promotie en sensibilisering. Men gaat onderzoeken hoe dit kan gebeuren en hoe men vorming en opleiding kan voorzien. Span het paard dan niet achter de wagen, maar ervoor. Eerst financiering en onderzoek en dan maatregelen ! Men zou al kunnen beginnen met de normen bekend te maken aan architecten, bouwbedrijven, kandidaat-	244

	bouwers. U heeft ze zelf mooi opgesomd. Zorg dan dat er personeel is dat zich hierom bekommert.”	
j.	“Het aangeven als aandachtspunt wat betreft geluidsisolatie: ook dit is geen actie of zelfs nog geen aanzet tot. Immers, ▪ Wanneer komt er een kader voor een generieke regeling rond geluidsoverlast in de omgeving van de luchthaven? ▪ Wanneer komt men met een milieubeleid ten aanzien van geluidsoverlast in woningen nabij de luchthaven? ▪ Wanneer komen er richtlijnen en ondersteunende maatregelen om die overlast te reduceren? … ▪ “Beleid rond omgevingslawaai moet zich richten op (onder meer) het voorkomen van nieuwe knelpunten”. Maar wat plant de Vlaamse overheid i.v.m. de uitbreidingsplannen van de luchthaven (in het kader van de 2040)? Het gebrek aan een vliegwet heeft als gevolg dat er geen duidelijkheid is over de vliegroutes en het baangebruik. Het is dan ook niet duidelijk welke inwoners gehinderd dreigen te worden. Hoe kunnen dan doeltreffende maatregelen, zoals isolatie van woningen, worden getroffen?”	241

Inhoud van de opmerkingen

[1] Met het voorgestelde isolatievoorschrift worden de kosten van de geluidsoverlast afgewenteld op de burger. (d, i)

[2] Vraag om effectief werk te maken van de operationalisering van een isolatievoorschrift voor nieuwe woningen. (a)

[3] Vraag om het voorziene onderzoek naar isolatiepremies op te starten, maar op welke basis zullen deze premies gefinancierd worden ? Federaal fonds ?

[4] Isolatiemaatregelen zijn niet effectief wanneer mensen met open raam wensen te slapen. Daarom de uitdrukkelijk vraag om ook te voorzien in geluidgedempte ventilatievoorzieningen met inbegrip van koeling. (c)

[5] Isolatie heeft geen impact op de beleving van de buitenruimte van de woning (d)

[6] Het toegepaste isolatiecriterium dient aangepast te worden steunend op de WHO-aanbeveling in verband met het toegestane maximale (piek)niveau in slaapkamers gelijk aan LAmax 32 dB. (c)

[7] De kaart met isolatiecontouren in Figuur B23 van Bijlage 9 houdt onterecht rekening met de vliegroute 'Leuven West'. (b, f, g)

[8] De kostenramingen voor het isoleren van bestaande woningen binnen het kerngebied zijn niet meer actueel. (d, h)

[9] Isolatieprogramma's voor bestaande woningen zijn enkel aanvaardbaar onder bestaande historische vliegroutes (en niet ter rechtvaarding van nieuwe vliegprocedures). (e)

[10] De maatregel inzake akoestische isolatie is geen effectieve maatregel zolang er geen generieke regelgeving is in verband met de geluidsoverlast. De maatregel is gehypothekeerd door uitbreidingsplannen in het kader van de startegische visie 2040 van BAC, de onzekerheid over vliegprocedures als gevolg van het ontbreken van een Vliegwet, ….

Reactie op de opmerkingen

Als voorafgaande algemene repliek en voor een goed begrip van de maatregelen vermeld onder § 11.2.2 en § 11.2.3 wenst het bestuur het toepassingsveld van deze maatregelen duidelijk te stellen.

Het operationaliseren en invoeren van een isolatievoorschrift is enkel gericht op NIEUWE woningen in het bijzonder voor nieuwbouwprojecten gelegen binnen het 'kerngebied' afgebakend op basis van de plandrempels Lden 65 dB en Lnight 55 dB. Voor BESTAANDE woningen zal onderzocht worden of isolatiepremies ingevoerd kunnen worden ter subsidiëring van akoestische renovatiewerken, in eerste instantie gericht op bestaande woningen gelegen binnen het kerngebied.

[1] In verband met het afwentelen van de kosten van geluidsoverlast op de burger kan verwezen worden naar de toepassing van het wederkerigheidsprincipe. Zie fiche 15 onderdeel [2].

[2] Dit is voorzien in het actieplan.

[3] Dit is voorzien in het actieplan. De financieringsbasis dient echter nog nader onderzocht te worden.

[4] Het te operationaliseren isolatievoorschrift voor NIEUWE woningen binnen het 'kerngebied' heeft zoals vermeld in het actieplan betrekking op gebouwen de geheel of gedeeltelijk voor bewoning bestemd zijn en waarvoor een bouw- of verbouwingsaanvraag vereist is, overeenstemmend met het toepassingsbereik van de NBN-norm NBN S01-400-1:2008 (nieuwbouw of grondige renovatie).

Elke nieuwbouwwoning moet aan minimale eisen voldoen inzake ventilatie. Afhankelijk het gekozen ventilatiesysteem (vb. systeem C+ of D) zullen passende maatregelen moeten getroffen worden voor een voldoende geluiddemping tussen de buitenomgeving en de te beschermen binnenruimte. De dimensionering van de vereiste geluiddemping van ventilatievoorzieningen bij nieuwbouw is nu al vereist op basis van de toepassing van de NBN-norm NBN-S01-400-1: 2008. In het actieplan wordt ook uitdrukkelijk verwezen naar geluidgedemte ventilatievoorzieningen als een essentieel onderdeel van de akoestische isolatie van de gebouwschil. Bijkomende comfortuitrusting in de vorm van actieve of passieve koeling is een indviduele keuze van de bouwheer, welke uiteraard ook invloed heeft op de energieprestatie van het gebouw en bijhorende EPB-score.

Bij het onderzoek naar de invoering van mogelijke isolatiepremies voor BESTAANDE woningen binnen het kerngebied moet nog onderzocht worden welke (akoestische) renovatiewerken in aanmerking genomen kunnen worden voor subsidiëring en onder welke voorwaarden premies kunnen toegekend worden. Dit geldt ook voor eventuele aanvullende bouwkundige aanpassingen (zoals bijkomende comfortuitrusting in de vorm van koeling) als nader te subsidiëren werken.

[5] Zoals gesteld in het actieplan onder § 11.2.2 kan akoestische isolatie een belangrijk milderend effect hebben op de hinderbeleving. Het stelt bewoners in staat om binnen bepaalde grenzen het akoestisch binnenklimaat te reguleren. In deze context moet ook de waarde van geluidsgedempte ventilatievoorzieningen in slaapvertrekken gezien worden ter vermindering of vermijding van nachtelijke slaapverstoring. Akoestische isolatie beïnvloedt uiteraard niet de geluidsbeleving van de buitenruimte (op terras, balkons, …).

[6] De vermelde drempelwaarde voor LAmax van 32 dB is het 'on-set' niveau van een biologisch effect dat kan waargenomen, namelijk de verhoging van motiliteit (meetbare fysische bewegingen) tijdens de slaap zoals vastgesteld op grond van Nederlands onderzoek (Passchier-Vermeer e.a., 2002). De waarde van LAmax 32 dB is zoals vermeld in het WHO rapport van 2009 een 'threshold-level' overstemmend met het NOEL ('No Observed Effect level') Dit is de laagste grens waarboven biologische effecten waargenomen kunnen worden zonder dat er precies uitsluitstel is over het negatieve effect ervan op de gezondheid bij overschrijding van deze waarde. Verdere toepassing van deze waarde NOEL = LAmax 32 dB en afleiding naar jaargemiddelde buitenniveaus leidt in het WHO rapport tot de specifieke aanbeveling van Lnight 30 dB (NOEL).

De gezondheidskundige limiet steunend op het NAOEL ('No Adversory Obeserved Effect Level') voor LAmax is gerelateerd aan een effect dat rechtstreeks verband houdt met de slaapkwaliteit, nl. gedragsmatig ontwaken. Deze limiet bedraagt volgens het WHO rapport van 2009 LAmax 42 dB (in vergelijking met de WHO 1999 aanbevelingen een 3 dB lagere waarde). Verdere toepassing van deze waarde voor NOAEL = LAmax 42 dB en afleiding naar jaargemiddelde buitenniveaus leidt in het WHO rapport tot de specifieke aanbeveling van Lnight 40 dB (NOAEL), bevestigd in de recente WHO aanbevelingen van 2018.

Voor een toelichting van de draagwijdte van de toepassing van deze waarde(n) voor NOEL en NOAEL verwijzen we naar het WHO-rapport van 2009.[12]

Als referentie voor isolatietoepassingen dient volgens het bestuur dan ook eerder uitgegaan te worden van het NOAEL voor LAmax gelijk aan 42 dB, omdat dit de 'on-set' waarde is voor aangetoonde schadelijke effecten op de gezondheid.

[7] Bijlage 9 geeft een toelichting bij het ontwerp van gewestelijk isolatievoorschrift en steunt op een prognose van en immissiesituatie 2020 ontwikkeld in uitvoering van het actieplan 1e ronde. In de prognose

[12] Below the level of 30 dB Lnight,outside, no effects on sleep are observed except for a slight increase in the frequency of body movements during sleep due to night noise. There is no sufficient evidence that the biological effects observed at the level below 40 dB Lnight,outside are harmful to health. However, adverse health effects are observed at the level above 40 dBLnight,outside, such as self-reported sleep disturbance, environmental insomnia, and increased use of somnifacient drugs and sedatives. Therefore, 40 dB Lnight,outside is equivalent to the LOAEL for night noise. (Night Nosie Guidelines for Europe, WHO Europe, 2009, pag. 109)

werd nog uitgegaan van de vliegprocedures (baangebruik en vliegroutes) zoals van toepassing in het jaar 2011, vandaar dat in de isolatiecontouren nog de impact van de route 'Leuven West' zichtbaar is. Voor de maatregelen betreffende akoestische gevelisoaltie met focus op het kerngebied (zie hoger) heeft dit echter geen invloed op de vereiste isolatieprestatie van het ontwerp voorschrift.

De prognose en de bijhorende 'isolatiecontouren' zullen bij een eventuele implementatie van een algemeen isolatievoorschrift voor de hele luchthavenregio uiteraard nog geactualiseerd moeten worden. Zolang de vliegprocedures niet verankerd zijn (in een Vliegwet) en er nog juridische procedures lopen waarin specifieke vliegprocedures aangevochten worden, is het voorbarig om deze actualisatie al uit te voeren. Dit is ook de reden dat de huidige maatregelen uit het actieplan gericht zijn op een relatief stabiel kerngebied.

[8] Een eerste stap in het kader van het nader op te starten onderzoek naar de eventuele invoering van isolatiepremies (voor het kerngebied, zie hoger) is de actualisatie van reeds beschikbare cijfers over de kostprijs van sanering van woningen binnen het kerngebied. In verband hiermee werd in het actieplan in voetnoot verwezen worden naar reeds beschikbare prognosecijfers vastgesteld in het kader van de uitvoering van het actieplan ronde 1. Deze prognose die dateert van 2012 ging uit van de sanering binnen de zone afgebakend door de Lden 65 dB en Lden 70 dB contour voor het ontwikkelingsscenario 2020, uitgaande van de eisen van het ontwerp-isolatievoorschrift. Binnen deze afgebakende zone met 4.769 inwoners (situatie 1/1/2006) werd de kostprijs voor de geluidssanering van in totaal **1.890** woongelegenheden begroot op ca. 89.000.000 €. Deze cijfers zullen nader geactualiseerd worden en aangepast worden voor het kerngebied zoals vastgesteld op basis van de geluidskaarten ronde 3 met 7.931 inwoners (per 1/1/2016) en **2.895** woongelegenheden (zie § 8.4).

De actualisatie van deze cijfers maakt zoals vermeld in het actieplan nog deel uit van nader op te starten onderzoek. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van een specifieke ondersteunende rekentool (ontwikkeld in het kader van de beleidsvoorbereidende studie in uitvoering van het actieplan 1e ronde). Dit vraagt zeer specifieke bewerkingen, de actualisatie van gebouwspecifieke invoerparameters en een uitgebreide, voorafgaande uitgebreide geo-processing op basis van een geschikte datalaag van gebouwen om benodigde gebouwkenmerken (morfologie, oppervlakten, volumes, ….) systematish vooraf te berekenen. Ook zullen bijkomend nog gegevens moeten verzameld worden over het bouwjaar van het betreffende woongebouw, als basis voor het vaststellen van de voorwaarden voor het toekennen van eventuele isolatiepremies. Er dient nog nader geëvalueerd te worden of deze analyse intern kan gebeuren, dan wel uitbesteed zal moeten worden op basis van een overheidsopdracht.

[9] De maatregelen met betrekking tot akoestische gevelisolatie zijn zoals vermeld in het actieplan gericht op een beperkt 'kerngebied', dat relatief ongevoelig is voor de precieze ligging van de vliegroutes, als gevolg van opeenvolgende (al of niet betwiste) beslissingen inzake vliegprocedures. Flankerende maatregelen

zoals isolatie kunnen maar overwogen worden en doeltreffend ingevoerd worden voor gebieden met een structurele geluidbelasting.

[10] Zie hoger de motivering vermeld onder [9]. Voor een omvattende benadering, met ook flankerende maatregelen op het vlak van akoestische gevelisolatie buiten het kerngebied, is inderdaad een stabiel operationeel kader vereist (cfr. Vliegwet) met duidelijke afspraken tussen alle betrokken overheden, bij voorkeur vastgelegd op grond van een samenwerkingsakkoord.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 19 - Definitie van de nachtperiode

Opmerking	Verwijzing
a. Operationele nachtperiode 23-06u in strijd met EU-nacht 23-07u.	14 (Leefmilieu Brussel)
b. Voorstel : Nachtperiode van 8 uur "De limiet op het aantal nachtvluchten werd in 2006 vastgelegd op 16000 bewegingen, waarvan 5000 voor vertrek, met het oog op de vrijwaring van de volksgezondheid. Deze limiet werd echter bepaald voor een nacht van slechts 7 uur (23-06h) terwijl de Wereldgezond-heidsorganisatie een nachtperiode aanbeveelt van 8 uur (in casu 23-07h). In 2017 bedroeg het aantal nachtelijke bewegingen 16.827 voor 23-06h en 26228 voor 23-07h, op een totaal van 237.888 bewegingen (cf. Tabel 2-2 van het Ontwerp). Hieruit blijkt dat niet alleen de bedoelde limiet ruim werd overschreden (met 5%), maar dat het aantal voor 23-07h wel 64% hoger lag dan de bedoelde limiet. Precies op het einde van de nacht, met een hoog gehalte aan heilzame REM slaap, wordt de bevolking vroegtijdig gewekt. Het bedoelde beleid om de nacht te ontzien, faalt volledig. We stellen voor om de nachtlimiet uit te breiden naar de volledige periode van 8 uur, en alsook om de QC limiet tussen 6 en 7u ochtend gelijk te stellen aan die van de nacht. Het verweer van de luchtvaartindustrie dat daardoor de tewerkstelling teniet gedaan wordt is een fabeltje, want de vluchten in de periode 06-07h zijn veelal charters, die een zeer lage toegevoegde waarde hebben, in casu zelfs negatief zo men het productiviteitsverlies van de slaapverstoring 3 van de bevolking mee in rekening zou brengen."	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249
c. "De MAR blijft zich ook verbazen over de definities van nacht en dag. Naargelang de problematiek wordt het einde van de nacht anders gedefinieerd (tot 6u of tot 7u). Ook daar is meer eenduidigheid over gewenst. De beperking tot 16.000 nachtvluchten (slots), met maximaal 5.000 vertrekkende, heeft wel een positieve invloed gehad op de geluidshinder 's nachts. De milieuraad vraagt dan ook dat deze beperking zeker gehandhaafd blijft. Maar vastgesteld wordt dat er vooral tussen 6u en 7u een sterke toename is van het aantal bewegingen.	13 (MAR Steenokkerzeel)

Een éénduidige definitie van de nacht dringt zich dan ook op: van 23u tot 7u.”	
d. “De defnitie nacht en dag die gehanteerd wordt, wordt anders gedefineerd in verschillende contexten. Steenokkerzeel is voorstander van het behoud van de huidige definitie (22u-07u).”	10 (Steenokkerzeel)

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Inspraakreacties wijzen op volgende elementen in verband met de afbakening van de nachtperiode:

[1] de operationel nachtperiode (23-06 u) is in strijd met de afbakening van de EU-nacht (23-07u); (a)

[2] vraag naar een eenduidige definitie van de nachtperiode overeenstemmend met de EU-nacht; (23-07u) (b, c)

[3] behoud van de huidige definite van de nachtperiode (22-07u);(d)

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

De richtlijn 2002/49/EG legt in bijlage I, lid 1, van de Richtlijn op dat lidstaten bij de berekening van de EU-indicatoren uitgaan van een nachtperiode van 8u als uitgangspunt voor de berekening van de indicator Lnight. In hetzelfde lid wordt bepaald dat lidstaten de avondperiode met één of twee uur mogen inkorten en de dag/nachtperiode overeenkomstig verlengen, op voorwaarde dat dit voor <u>alle</u> bronnen geldt en zij de Commissie informatie verstrekken over de systematische afwijking van de standaardwaarde. Het begin van de nachtperiode wordt door de lidstaten gekozen. De standaardwaarde is gelijk aan de periode van 23 tot 07u. In het kader van de uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG op niveau van het Vlaams Gewest werd hiervan niet afgeweken.

De ‘operationele’ nachtperiode die van toepassing is op de luchthaven Brussel-Nationaal loopt echter van 23 tot 6u. Deze operationele nachtafbakening word in acht genomen bij de toepassing van vluchtprocedures (baan- en routegebruik), maar ook voor relevante exploitatiebeperkingen die gelden voor de volledige duur van de nacht (vb. beperking op het aantal ‘nachtslots’) of een beperkter deel van de nacht (vb. regeling rond ‘stille weekendnachten’). In een Europese context is dit niet ongebruikelijk. Ook op andere luchthavens zien we dat specifieke operationele en exploitatievoorwaarden gekoppeld zijn aan specifieke nachtelijke (deel)uren.

[1] Vanuit de Richtlijn is er geen verplichting opgelegd om de ‘operationele’ nachtperiode op luchthavens te doen samenvallen met de EU-nachtperiode (23-07u).

[2] De vraag naar een eenduidige definitie van de nachtperiode en bijgevolg een gelijkstelling van de operationele nachtperiode met de nachtperiode in overstemming met de EU-richtlijn (23-07u)

impliceert ook de verlenging van de nachtelijke procedures met mogelijke impact op de verdeling van de geluidsoverlast tussen verschillende gebieden. Een uitbreiding van de nachtelijke procedures (baangebruik en vliegroutes) naar 7 u 's ochtends zal bovendien ook specifieke repercussies hebben op de algemene capaciteit van de luchthaven, in het bijzonder tijdens het ochtenduur van 06 tot 07u 's ochtends. Indien bijkomend ook het toepassingsbereik van de huidige exploitatiebeperkingen tijdens de nachtperiode (23-06u) uitgebreid worden naar 07u, zal dit aanleiding geven tot een belangrijke aanscherping van de exploitatievoorwaarden, gelet op het grote aantal bewegingen tussen 06 en 07 u 's ochtends met andere vliegtuigen (lange afstandsvluchten die op dat ogenblik aansluiten op Europese korte-afstandsvluchten) dan tijdens de operationele nachtperiode van 23 tot 06u.

De vraag naar een eventuele uitbreiding van de operationele nachtperiode is het voorwerp van nader overleg tussen de federale regering en de gewesten, waarbij afspraken gemaakt worden over exploitatievoorwaarden en vluchtprocedures, bij voorkeur vast te leggen op grond van een samenwerkingsakkoord.

[3] De nachtperiode (22-07 u) is momenteel niet de huidige definitie zoals die in de context van de luchthaven of de EU-richtlijn wordt toegepast. Inspreker verwijst waarschijnlijk naar de VLAREM-nachtdefinitie voor hinderlijke inrichtingen. Ook hier kan verwezen worden naar de impact bij uitbreiding van de nacht naar het hoger gestelde onder [2].

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

Fiche 20 – Exploitatie(beperkingen)

Opmerking	Verwijzing
a. Concrete maatregelen voor reductie van geluid en emissies “De provincie Vlaams-Brabant / gemeente Wemmel vraagt een strenger toezicht op de huidige beperking van het aantal nachtslots per kalenderjaar (maximaal 16.000 slots waarvan 5.000 slots voor vertrekken) en een verdere afbouw van lawaaierige nachtvluchten. De evolutie van het jaarlijks aantal bewegingen in de nachtperiode (op p. 17) toont een stijgende trend van het aantal nachtbewegingen vanaf 2014. Hoewel het aantal toegewezen slots gerespecteerd wordt, blijkt uit de praktijk dat het aantal bewegingen tijdens de nacht toeneemt. In 2017 vlogen 1.469 als dagslot toegekende vluchten in de nachtperiode. Gezien de mate van hinder van nachtvluchten is dit een niet te verwaarlozen aantal. De Vlaamse overheid is niet bevoegd voor de handhaving, daarom is een strenger toezicht op de voorwaarden door het Directoraat-generaal Luchtvaart noodzakelijk. In het Besluit van de deputatie van 11 september 2008 over de beperking van het aantal nachtvluchten, had deze beperking betrekking op de ‘nachtbewegingen’. Dit werd middels het Besluit van de bevoegde Vlaamse Minister op 29 januari 2009 vervangen door ‘slots’. De geest van het deputatiebesluit was het opleggen van een plafond ter bescherming van de gezondheid en nachtrust van de omwonenden. De provincie vraagt daarom: - om de oorspronkelijke interpretatie van de beperking van het aantal ‘nachtbewegingen’ als basis te nemen voor toezicht en handhaving (i.p.v. ‘slots’), - om volledige transparantie te bekomen over dit proces van handhaving, - om geen overschrijdingen van het aantal toegelaten nachtbewegingen toe te laten, - om een plan uit te werken voor een verdere daling van het aantal nachtvluchten.”	1 (Provincie), 11 (Wemmel)

b. Voorbereiden van nieuwe milieuvergunning “De vigerende milieuvergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd op 8 juli 2004 afgeleverd aan NV BIAC door de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant en eindigt op 8 juli 2024.” “De provincie vraagt om tijdens de planperiode (2019-2023) de nodige voorbereidingen te starten voor een nieuwe milieuvergunning, rekening houdend met bovenstaande suggesties en inzichten.”	1 (Provincie)
c. Voorbereiden van nieuwe milieuvergunning “De vigerende milieuvergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd op 8 juli 2004 afgeleverd aan NV BIAC door de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant en eindigt op 8 juli 2024. De gemeente vraagt om reeds tijdens de planperiode (2019-2023) de nodige voorbereidingen te starten voor een nieuwe milieuvergunning, rekening houdend met bovenstaande suggesties en inzichten.”	11 (Wemmel)
d. Voorstel : Verlaging van de QC Limieten “De huidige QC limieten werden in 2009 vastgelegd en werden sindsdien niet aangepast. Ondertussen zijn we 10 jaar verder, en werden de vliegtuigen alsmaar stiller terwijl de oude lawaaierige bakken uit de vloot werden genomen in de grote Europese luchthavens. Bovendien publiceerde de Wereldgezondheidsorganisatie in 2018 haar nieuwe geluidsrichtlijnen 2, waarin, op basis van nieuw en grootschalig onderzoek van topkwaliteit en wereldwijde consensus, vastgesteld wordt dat de geluidbelasting door luchtverkeer veel schadelijker is dan wat voorheen werd aangenomen en dat de dosis-responsrelaties met ongeveer 10dB dienen te worden bijgesteld (infra). Om die redenen stellen we voor om de QC limieten voor nacht, ochtend en dag te verlagen met 1dB per jaar gedurende de volgende 10 jaar.”	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249

e.	"Er moet een plan uitgewerkt worden voor een verdere daling van het aantal nachtvluchten. Immers, sinds 2010 neemt het aantal nachtvluchten terug toe wat een impact heeft op de gezondheid en de nachtrust van de omwonenenden. Vlootvernieuwing dient opnieuw gestimuleerd te worden, gezien de vermindering van de geluidsimmissie stagneert tussen 2015 en 2017."	3 (Grimbergen)
f.	"De gemeente vraagt een strenger toezicht op de opgelegde uitbatingsvoorwaarden door het Directoraat-Generaal Luchtvaart."	3 (Grimbergen)
g.	Wake-up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vragen volgende brongerichte maatregelen, die in de terminologie van de ICAO evenwichtige aanpak 'exploitatiebperkingen' zijn : <u>"QC-beperking op individuele vliegtuigbewegingen</u>: Wake-up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vindt dat het actieplan moet streven, via overleg met de bevoegde federale overheid, naar volgende limieten tegen 2020: QC 3 (23-06u), QC 4 (06-07u) en QC 12 op andere tijdstippen. Wake-up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vraagt de Vlaamse overheid alle nachtelijke vluchtbewegingen met geluidspieken boven de 90 dB(A) ten laatste tegen 2020 te verbieden. Dit ligt ook binnen de bevoegdheden van de Vlaamse overheid in tegenstelling tot bronmaatregelen (zoals QC) die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. <u>Beperking op de totale geluidshoeveelheid van alle vertrekkende bewegingen tijdens de nachtperiode</u>. Er wordt gesteld dat deze beperking nog steeds in voege is maar dat aan deze voorwaarde momenteel bijna automatisch voldaan is, gezien de strenge beperking op de QC van individuele toestellen en de beperking van de beschikbaarheid van het aantal nachtslots voor vertrekken tijdens de nachtperiode. Wake-up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vindt dat deze cijfers op de totale geluidshoeveelheid tijdens de nachtperiode moeten worden opgenomen in het actieplan. Dat deze cijfers via de ombudsman nog steeds niet openbaar en verkrijgbaar zijn, is onverantwoord gezien hun relevantie voor de nachtrust en de gezondheid van omwonenden.	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214

	<u>Beperking op het aantal operaties tijdens de nachtperiode</u>. Momenteel is het aantal nachtslots beperkt tot 16.000 per kalenderjaar waarvan maximaal 5000 voor verrekken. De geluidsblootstelling is door het verminderen van het aantal nachtslots tussen 2009 en 2011 gunstig geëvolueerd. Deze beperking blijkt echter nog onvoldoende. Het actieplan geeft zelf toe dat de 'geluidblootstelling' sinds 2011 niet verder afneemt maar eerder beperkte variaties toont. Een verder afbouw van het aantal nachtvluchten dringt zich daarom op. Wake-up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vraagt reeds jaren een totale afbouw van de nachtvluchten en betreurt dat in de voorgestelde maatregelen in het actieplan geen enkele inspanning wordt gedaan om het aantal nachtvluchten verder in te perken, ook niet op Europees niveau. Nochtans is de Vlaamse overheid via de milieuvergunning bevoegd om het aantal nachtvluchten te beperken. Wake Up kraainem vzw. vindt dit aantal nog steeds onaanvaardbaar en vraagt een afschaffing van de nachtvluchten tegen 2025 met een afbouw vanaf 2020 van 16.000 nachtslots naar 10.000, en vertrekken van 5.000 naar 3.000. De Vlaamse Regering zou zich kunnen aansluiten bij het Brussels Regeerakkoord dat een streven toont naar de afbouw van het aantal nachtvluchten. Dit zou al een basis kunnen zijn om een samenwerking aan te gaan. Wake-up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 stelt bovendien voor om volgende beperkingen in te voeren: behoud van het huidig maximum van 74 vliegbewegingen per uur voor de piekperiodes en een plafond op het totaal aantal vliegbewegingen per jaar van 250.000 tot 2025. De gemeente Kraainem ondersteunt het advies van Wake-Up Kraainem met volgende nuancering(en): een progressieve afschaffing van de nachtvluchten en het plafond op het totaal aantal vliegbewegingen te beperken tot 220.000."	
h.	"Er moet een plan uitgewerkt worden voor een verdere daling van het aantal nachtvluchten, immers sinds 2010 neemt het aantal nachtvluchten terug toe wat een impact heeft op de gezondheid en nachtrust van de omwonenden. Vlootvernieuwing dient	8 (Meise)

	gestimuleerd te worden, gezien de vermindering van de geluidsimmissies stagneert tussen 2015 en 2017. Financiële instrumenten (zoals gunstigere tarieven) kunnen de vlootvernieuwing stimuleren.“ “De gemeente vraagt een strenger toezicht op de naleving van de opgelegde uitbatingsvoorwaarden door het Directoraat-Generaal der Luchtvaart. Er moet strenger toezicht zijn op de naleving van de huidige beperking van het aantal bewegingen en nachtslots zoals opgenomen in de milieuvergunning. De beperking van 16.000 bewegingen per kalenderjaar wordt enigszins gerespecteerd, maar het aantal nachtslots neemt toe (sluikse wijze om dagslots te laten plaatsvinden in de nachtperiode). Overschrijdingen van het aantal nachtbewegingen mogen niet toegelaten worden.”	
i.	“Andere maatregelen zoals de beperking tot 16.000 nachtvluchten (waarvan 5.000 vertrekken) heeft een positieve invloed op de nachtelijke hinder en moet zeker behouden blijven. Ook de stille weekendnachten worden positief ervaren.”	10 (Steenokkerzeel)
j.	“Over andere concrete maatregelen om het geluid aan de bron aan te pakken wordt met geen woord gerept in dit actieplan. Vaak zijn dit maatregelen die niet alleen de bevoegdheid van het gewest betreffen, maar waar het gewest zeker initiatieven kan nemen naar de federale overheid en Europa toe. We denken daarbij aan een plafond op het totaal aantal vliegbewegingen, aan de afbouw van de nachtvluchten en het niet verder laten toenemen van het aantal vliegbewegingen per uur (74) in de piekperiodes. We denken daarbij ook aan heffingen in het kader van de klimaatdoelstellingen, die trouwens ook een einde maken aan de oneerlijke concurrentie met de andere transportmiddelen: - Belasting op geluids- en uitstootclassificatie van het vliegtuig - Belasting in functie van het tijdstip van de vlucht - Belasting op de brandstof	13 (MAR Steenokkerzeel)

	Ook maatregelen die de hinder bij de bron aanpakken met betrekking tot de QC van de vliegtuigen en die in overeenstemming komen met wat de Wereldgezondheidsorganisatie aanbeveelt: - Terugbrengen van de QC tot 12 tijdens de dag - Verlagen van de QC tot 3 tijdens de nacht”	
k.	“De algemene benadering en de bezwaren Meer bepaald vragen we uitdrukkelijk dat de nachtvluchten (tussen 23u en 6u30) gestopt zouden worden. We zijn eveneens van oordeel dat de verdere uitbouw van de luchthaven Brussel-Nationaal een saturatiepunt heeft bereikt en dat de verdere expansie van de luchthavenactiviteiten moet verwezenlijkt worden in een ruimere Europese regionale context rondom de Brusselse regio waarbij gedacht kan worden bv. aan de luchthavens van Oostende, Antwerpen, Charleroi, Bierset, Keulen, Schiphol en Rijsel. Samenwerkingsverbanden kunnen worden opgezet.“	22 (Burgerforum Vilvoorde)
l.	“Ook wil ik benadrukken dat een beperking van de nachtbewegingen tot 15 000 niet strookt met het streven naar leefkwaliteit in onze regio. Ik vraag dan ook een afbouw van het aantal nachtbewegingen tussen 23 en 06 uur. Burgers hebben recht op hun nachtrust en mogen niet blootgesteld worden aan gezondheidsproblemen en minder functioneren door een gebrekkige nachtrust.”	195
m.	“Gelet op de nieuwe aanbevelingen van het WHO (oktober 2018) is het aangewezen op korte termijn het kerngebied uit te breiden tot Lden 45 dB en Lnight 40 dB en het aantal nachtvluchten verder af te bouwen, waarbij een nacht een periode van 8 uur beslaat zoals voorzien in de richtlijnen van de WHO.”	220
n.	“Voorstel : Verlaging van de quota count (QC) limieten De huidige QC limieten werden in 2009 vastgelegd en werden sindsdien niet aangepast. Ondertussen zijn we 10 jaar verder, en worden de nieuwe vliegtuigen alsmaar stiller. Om te voorkomen dat vliegtuigmaatschappijen hun oude en meer lawaaierige	229-232

	toestellen systematisch inzetten op routes van en naar Brussels Airport, is een aanpassing opportuun.”	
o.	“Voorstel : Invoering van een nachtperiode van 8 uur De limiet op het aantal nachtvluchten werd in 2006 vastgelegd op 16000 bewegingen, waarvan 5000 voor vertrek. Deze limiet werd echter bepaald voor een nacht van slechts 7 uur (23-06h) terwijl de Wereldgezondheidsorganisatie een nachtperiode aanbeveelt van 8 uur (in casu 23-07h). We stellen voor om de nachtlimiet uit te breiden naar de volledige periode van 8 uur. Dit houdt ook in dat de QC limiet tussen 6 en 7u ochtend gelijk is aan die van de nacht.”	229-232
p.	“Het regeerakkoord van de Brusselse hoofdstedelijke regering toont een streven naar afbouw van het aantal nachtvluchten : maximaal 15000 waar er nog steeds 16000 slots zijn toegekend. De Vlaamse regering zou zich hier kunnen bij aansluiten. Dit zou al een basis kunnen vormen om aan samenwerking te beginnen ! Zij wensen trouwens een afbouwscenario binnen een Europees kader.“	244
q.	“Sancties op het overschrijden van het aantal nachtvluchten: In 2009 werd het aantal nachtvluchten gedurende de operationele nacht (dit is tussen 23 en 6 u in tegenstelling tot de EU/WHO nacht tussen 23 en 7 u) door de vergunning verlenende overheid, de provincie Vlaams Brabant beperkt tot 16000 ‘bewegingen’ per jaar waarvan maximaal 5000 vertrekken. Dit werd door de Vlaamse regering (bijna tersluiks..) omgevormd in maximaal 16000 ‘nachtslots’ per jaar. Ogenschijnlijk een kleine verandering die evenwel de deur wagenwijd openzet naar misbruiken door Brussels Airport. We zien inderdaad dat het aantal nachtvluchten de laatste jaren systematisch toeneemt en de 16000 aanzienlijk overschrijdt omdat vluchten aan dewelke een ‘dagslot’ werd toegekend te laat vertrekken of te laat aankomen: daar is altijd wel een ‘goede reden’ voor te vinden, o.a. congestie van het luchtruim rond Brussel of op de plaats van aankomst/vertrek elders.. Dit wordt nu gewoon ‘gemeld’ en gebeurt straffeloos. Deze overtredingen dienen evenwel zwaar te worden gesanctioneerd, ze gaan in tegen de geest van de beslissing van de provincie Vlaams Brabant en schaden de volksgezondheid: er is geen discussie meer dat	20 (Boreas), 196 t/m 201

	nachtvluchten de gezondheid zwaar schaden en Meise wordt bovendien overvlogen door de zware transatlantische vluchten via de DENUT/HELEN route.”	
r.	“Sancties op het overschrijden van het aantal nachtvluchten: het aantal nachtvluchten neemt de laatste jaren systematisch toe en overschrijdt de 16000. Deze overtredingen dienen evenwel zwaar te worden gesanctioneerd.”	227, 228

Inhoud van de opmerkingen

De ontvangen inspraakreacties hebben betrekking op voorstellen om nieuwe exploitatiebeperkingen in te voeren of aanpassingen aan te brengen in bestaande exploitatiebeperkingen, zoals die van kracht zijn op grond van bijzondere vergunningvoorwaarden en/of federale uitvoeringsbesluiten (op grond van het MB van 3 mei 2004):

[1] vraag naar herformulering van de voorwaarde met betrekking tot het aantal toegestane nachtslots (16.000 slots waarvan 5.000 opstijgingen) door deze uit te drukken als een beperking op het aantal nachtbewegingen (ipv ‘nachtslots’) zoals oorspronkelijk opgnomen in het besluit van de Deputatie en geen overschrijdingen van dit aantal meer toe te staan; (a)

[2] vraag naar een strenger (gewestelijk) toezicht op de (federale) handhaving van de huidige beperking inzake het aantal toegestane nachtslots; (a, f, h, q , r)

[3] vraag naar de toepassing van sancties bij het overtreden van de de huidige beperking inzake het aantal toegestane nachtslots (q, r);

[4] gewenste afbouw van het aantal nachtvluchten / afschaffing van nachtvluchten:
   a. (uitwerking van een plan voor) de verdere afbouw van het aantal nachtvluchten; (a, e, h, j, l, m)
   b. vraag naar de progressieve afbouw en afschaffing van de nachtvluchten (g);
   c. afschaffing van nachtvluchten tussen 23u en 6u30; (k)
   d. verzoek het plafond voor het aantal nachtvluchten definitief vast te leggen op 15.000 per jaar (10.000 landingen en 5.000 opstijgingen toegestaan tijdens de nacht) in ondersteuning van het regeerakkoord van het Brussels Gewest als 1e stap in samenwerking;

[5] vraag naar bijkomende exploitatiebeperkingen voor de meest lawaaierige vliegtuigen:

a. progressieve aanscherping en/of verlaging van de toegestane hoeveelheid per beweging QC tijdens nacht-, ochtend- en dagperiode); (d, f, j, n)
b. verbod op nachtbewegingen boven een gewestelijke in te stellen immissielimiet van 90 dB; (g)
c. maatregelen ter stimulering van vlootvernieuwing; (e, h)

[6] voorstel om de limiet met betrekking tot het toegestane aantal nachtvluchten uit te breiden naar een nachtperiode van 8 u (23-07 u) in overeenstemming met WHO-definitie van de nachtperiode; (m, o)

[7] vraag naar capaciteitsgerelateerde voorwaarden:
a. een algemene beperking op het totaal aantal toegestane bewegingen per jaar;
b. het behoud van de uurgemiddelde piekuurcapaciteit op 74 bewegingen /uur; (g, j)

[8] vraag naar transparantie over de handhavingsprocedures; (a)

[9] vraag om de cijfers van de bereikte seizoensquota te publiceren (in het actieplan); (g)

[10] vraag naar gewestelijk initiatief om op federale niveau en/of Europees niveau maatregelen te bepleiten in het kader van de reductie van de geluidemissie van vliegtuigen (afbouw nachtvluchten,…) en klimaatdoelstellingen (specifieke heffingen). (j)

[11] vraag om vernieuwing van de omgevingsvergunning van BAC voor te bereiden. (b, c)

Reactie op de opmerkingen

In verband met de vraag naar de vaststelling van nieuwe of aangepaste exploitatiebeperkingen formuleert het bestuur vooraf de volgende algmene opmerking:

Krachtens art. 6, § 1, X, 7° van de Bijzonder Wet van 8 augustus 1980 is de federale overheid bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal. De invoering van nieuwe exploitatiebeperkingen of de aanpassing van bestaande exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal kan bijgevolg geen eenzijdige maatregel zijn in het kader van een Vlaams gewestelijk actieplan ter bestrijding van omgevingslawaai, ook al bezit het Vlaams Gewest uit hoofde van haar bevoegdheid inzake de omgevingsvergunning en de toepassing van art. 5.57.2.1 uit VLAREM Titel II wel over de mogelijkheid om - met eerbiediging van het algemeen evenredigheidsbeginsel - voorwaarden op te leggen in de omgevingsvergunning die een impact hebben op het aantal bewegingen en op de geluidsproductie van de bewegingen.

Bij de invoering van nieuwe exploitatiebeperkingen (voor subsonische straalvliegtuigen) op de luchthaven Brussel-Nationaal moeten hoe dan ook de regels en procedures van EU-verordening 598/2014 gerespecteerd

worden. Deze vragen de verplichte toepassing van een 'evenwichtige aanpak' steunend op 4 pijlers van lawaaibeheersing waarbij zowel het federale als het gewestelijke niveau betrokken zijn. Omwille van de verwevenheid van deze bevoegdheden kunnen nieuwe exploitatiebeperkingen de facto maar ingevoerd worden in onderlinge afstemming van deze bevoegdheden en bij voorkeur op grond van een samenwerkingsakkoord waarin de uitoefening van de onderscheiden bevoegdheden nader is vastgesteld.

[1] Om de geluidshinder tijdens de operationele nachtperiode te beheersen werd in de milieuvergunning van 29 september 2000 een maximum van 25.000 gesteld aan het aantal bewegingen per kalenderjaar. Het aantal vertrekken mocht hierbij het aantal van 1999 niet overschrijden (i.e. 10.121 vertrekken). Deze voorwaarde werd ook bevestigd door een voorschrift in de milieuvergunning dd. 30 december 2004.

Na de afbouw van DHL Aviation van een Europese naar een regionale hub op de luchthaven Brussel Nationaal in april 2008, werd bij besluit van 11 september van de Bestendige Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant het aantal nachtbewegingen verder beperkt tot 16.000 per kalenderjaar waarvan maximaal 5.000 vertrekbewegingen. Bij besluit van 29 januari 2009 [13], houdende uitspraak over het beroep van BAC tegen het besluit van de Bestendige Deputatie werd deze voorwaarde ambtshalve door de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur omgezet naar een beperking van het aantal 'nachtslots' per kalenderjaar tot maximaal 16.000 (waarvan 5.000 vertrekken).

In verband met de vraag om de formulering van de bijzondere vergunningsvoorwaarde inzake het toegestane aantal "nachtslots" terug te wijzigen in een beperking op het maximaal toegestane aantal "bewegingen" (zoals oorspronkelijk geformuleerd in het besluit van de Bestendige Deputatie van 11 september 2008) verwijst het bestuur naar de uitgebreide motivatie zoals uiteengezet in het Ministerieel Besluit van 29 januari 2009, steunend op volgende elementen:

> De vergunningsvoorwaarde zoals opgelegd door de bestendige Deputatie in haar besluit van 11 september 2008 in de vorm van een beperking op het aantal toegestane nachtbewegingen kan moeilijk beschouwd als een stabiele en geschikte juridische grondslag om het nachtelijke luchtverkeer te beperken. De vergunninghouder BAC kan het landen en opstijgen van vliegtuigen op de luchthaven immers niet verbieden en heeft als dusdanig geen impact op het aantal bewegingen tijdens de nachtperiode. Bovendien werd in de oorspronkelijke definitie van 'beweging' in de milieuvergunning verleend in 2000 (zowel het vertrek als de aankomst van een vliegtuig) aan de vergunninghouder ook de verplichting opgelegd om de verantwoordelijkheid op

[13] AMV/00068637/1027B - BESLUIT VAN DE VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR HOUDENDE UITSPRAAK OVER HET BEROEP AANGETEKEND TEGEN DE BESLISSING VAN 11 SEPTEMBER 2008 VAN DE DEPUTATIE VAN DE PROVINCIERAAD VAN VLAAMS-BRABANT HOUDENDE HET AMBTSHALVE WIJZIGEN VAN DE BIJZONDERE VERGUNNINGSVOORWAARDEN MET BETREKKING TOT HET AANTAL NACHTBEWEGINGEN OPGELEGD IN HET BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN DE PROVINCIERAAD VAN VLAAMSBRABANT VAN 8 JULI 2004 HOUDENDE VERGUNNING AAN BRUSSELS AIRPORT COMPANY N. V. (BAC) , VOOR HET VERDER UITBATEN VAN DE START- EN LANDINGSBANEN GELEGEN TE 1930 ZAVENTEM, 1820 STEENOKKERZEEL, 1830 MACHELEN, 3070 KORTENBERG, LUCHTHAVEN BRUSSEL NATIONAAL EN BEVESTIGD IN HET MINISTERIEEL BESLUIT VAN 30 DECEMBER 2004.

te nemen voor bewegingen op de militaire luchthaven, bewegingen die zelfs niet aan een milieuvergunningsplicht onderworpen zijn.

In het kader van de voorafgaande onderhandelingen over het federaal akkoord van 17 december 2008 werd ook erkend dat het reglementair kader dat uitgaat van “bewegingen”, rechtsonzekerheid en operationele onzekerheid teweegbrengt en dat het aangewezen is om de exploitatiebeperking in de post-DHL situatie te vervangen door een transparantere voorwaarde en deze in te schrijven in het exploitatiekader op grond van het KB van 23 september 2003 (houdende de omzetting van richtlijn 2002/30/EG, nu vervangen door EU-verordening 598/2014). De nieuwe aangepaste voorwaarde steunt op het feit dat de luchthaven Brussel-Nationaal een gecoördineerde luchthaven is waarbij met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen zoals gedefinieerd in het MB van 3 mei 2004 onder art. 2, 10°, alle commerciële vluchten vluchten moeten beschikken over een ‘slot’ toegewezen door een hiertoe bevoegde instantie, nl. BSC (‘Belgian Slot Coördination’).

De staatssecretaris van Mobiliteit heeft daartoe op 25 september 2008 aan de directeur van het Brussels Slot Coordination Committee laten weten dat hij vanaf het kalenderjaar 2009 het aantal slots wil beperken tot 16.000 tussen 23.00 h en 06.00 h, waarvan 5.000 vertrekslots en dat hierbij ook een administratief sanctiesysteem wordt voorzien voor inbreuken op de slotreglementering.

De motivatie van de Staatssecretaris hierbij is dat een formulering van de exploitatiebeperking op basis van "slots” het beste middel is om het aantal nachtvluchten te beheersen en ook om de handhaving van het beheersysteem in sterke mate te verbeteren. Er is immers vooraf vastgelegd wie er van een volledig gecoördineerde luchthaven als Brussel-Nationaal mag vertrekken en wie niet. Enkel de vrijgestelde bewegingen (conform artikel 2, 10° van het ministerieel besluit van 3 mei 2004) en ILS calibratievluchten, politievluchten en Search and Rescue vluchten zijn vrijgesteld van het hebben van een slot. Alle andere vluchten hebben een slot nodig. Er zijn dan nog twee gevallen waar er gevlogen wordt zonder dat een vliegtuigmaatschappij een slot heeft: zonder slot landen of opstijgen en "off-slot" vliegen (luchtvaartmaatschappij die luchtdiensten uitvoeren op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen slot of een slot gebruiken op een wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van een slot). Voor beide gevallen zal een efficiënt ontradend sanctiesysteem in het leven worden geroepen om misbruiken te voorkomen (zoals voorzien in paragraaf 14 van de verordening (EG) nr. 793/2004 van 21 april 2004 houdende wijziging van verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots” op communautaire luchthavens).

Wanneer een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk en opzettelijk "off-slot" luchtdiensten uitvoert, kan de coördinator besluiten de desbetreffende reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode in te trekken.

De exploitatievoorwaarde in verband met het aantal toegestane nachtslots werd in uitvoering van het federaal akkoord van december 2008 op federaal niveau ingevoerd met het Ministerieel besluit van 21 januari 2009 tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal. De handhavingsprocedure en het bijhorend sanctiemechanisme werd op federaal niveau op grond van art. 7 t/m 12 van de Wet van 22 december 2008 (houdende diverse bepalingen) ingeschreven in het Koninklijk Besluit van 27 juni 1937 houdende de herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart.

Met het Besluit van 29 januari 2009 werd de betreffende voorwaarde in de vergunning in lijn gebracht met de federale exploitatiebeperkingen zoals ingevoerd met het Ministerieel besluit van 21 januari 2009 tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Omwille van een rechtszekere toepassing van deze exploitatiebeperking op de nachtvluchten en de noodzaak van een bijhorend handhavings- en sanctiemechanisme, zoals georganiseerd op federaal niveau, is het niet aangewezen om deze vergunningsvoorwaarde opnieuw te wijzigingen in een beperking op het toegestane aantal nachtbewegingen. Bovendien moet vermeden worden dat de exploitatiebeperkingen op gewestelijk niveau afwijken van de voorwaarden zoals vastgesteld op federaal niveau.

De voorwaarde in verband met het jaarlijks aantal toegestane nachtslots (16.000 slots waarvan maximaal 5.000 voor opstijgingen) wordt jaar na jaar gerespecteerd (zie tabel 9-2). Het bestuur erkent evenwel dat het totaal aantal nachtbewegingen jaar na jaar toeneemt en sinds 2016 het plafond van 16.000 nachtbewegingen zoals oorspronkelijk opgenomen in het besluit van de Bestendige Deputatie overschreden wordt. Belangrijke oorzaak is de algemene congestie van het Europees luchtruim [14], waarbij het aantal vertragingen toeneemt en meer vluchten die voorzien zijn in de dagperiode (met een dagslot) uitgevoerd worden in de nachtperiode.

[2] Het algemeen toezicht op de naleving van de opgelegde exploitatiebeperkingen (op grond van het MB van 3 mei 2004) wordt uitgeoefend doorhet Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) . Het toezicht op de naleving van de voorwaarde in verband met het jaarlijks aantal toegestane nachtslot is in het kader van de slotmonitoring door BSC (meer info: https://www.brucoord.org/monitoring) en handhaving door DGLV als volgt georganiseerd.

[14] In 2018 deden zich bovendien specifieke capaciteitsproblemen voor binnen het Europese luchtruim als gevolg van een staking Franse luchtverkeersleiders tijdens de zomer van 2018.

De slotcoördinator (BSC: Belgian Slot Coördination) wijst in een voortschrijdende, jaarlijkse planning het aantal nachtslots toe aan luchtvaartmaatschappijen, en dit geheel passend binnen de exploitatiebeperking. De opvolging van de naleving ervan door de luchtvaartmaatschappijen gebeurt op maandbasis. Elk maand maakt de slotcoördinator voor DGLV een verslag op van de naleving van de toegewezen slots. Dit verslag bevat een overzicht van de door BSC vastgestelde 'onregelmatigheden', die ingedeeld kunnen worden in 3 categoriën:

1 'niet gecoördineerde vliegbewegingen' : bewegingen zonder een geldig slot ('no slot')
2 'mis-use' : vliegbewegingen niet uitgevoerd zoals voorzien in de slotallocatie (het vluchtplan zoals ingediend via de handler en gepubliceerd in de Central Data Base (CDB) van BAC is afwijkend van het toegewezen slot)
3 'night-abuse' : vliegbewegingen met een dagslot uitgevoerd in de nachtperiode (23-06 u LT).

Het verslag van BSC wordt overgemaakt aan luchtvaartmaatschappijen ter verantwoording. De rechtvaardigingen door luchtvaartmaatschappijen worden besproken in een maandelijkse vergadering met DGLV, in aanwezigheid van BAC, een vertegenwoordiger van de airlines en de slotcoördinator BSC.

Het directoraat-generaal luchtvaart (DGLV) kan besluiten nader op te treden indien de afwijking van het slot systematisch (herhaaldelijk) en intentioneel (opzettelijk) is uit hoofde van de luchtvaartmaatschappij. Hierbij kunnen specifieke sancties (geldboetes) opgelegd worden zoals voorzien in art. 14 bis ingvoegd bij Wet van 22 december 2008 in het Koninklijk Besluit van 27 juni 1937 houdende de herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart. De coördinator kan ook beslissen om de desbetreffende reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode in te trekken.

Inspraakreacties vragen vanuit het Vlaams Gewest een verscherpt toezicht op de naleving op federaal niveau van de betreffende voorwaarde inzake max. 16.000 nachtslots, een voorwaarde die ook is opgenomen in bijzondere vergunningsvoorwaarden. Het Vlaams Gewest heeft daartoe reeds in 2018 een aantal acties ondernomen vanuit de afdeling Handhaving van het departement Omgeving, zoals hierna beschreven.

Omdat uit het rapport "Geluidscontouren rond Brussels Airport voor het jaar 2017" is gebleken dat er een significant verschil is tussen het aantal effectieve nachtbewegingen en het aantal nachtslots, heeft de omgevingsinspectie van afdeling Handhaving van het departement Omgeving, handelend in opdracht van het Vlaamse Gewest, in oktober 2018 hierover informatie opgevraagd aan het directoraat-generaal luchtvaart (DGLV). Uit het antwoord dat de omgevingsinspectie van DGLV ontving voor het jaar 2017, bleek al dat de slotbeheerder Belgium Slot Coördinator onregelmatigheden over het gebruik van slots rapporteerde aan DGLV, waaronder ook vluchten met een dagslot die vervroegd tijdens de nacht vertrokken. De DGLV bezorgde voor 2017 ook een aantal representatieve voorbeelden van de talrijke

gegevens die zij van de Belgium Slot Coördinator ontving. Daarnaast bezorgde het DGLV een monitoringsrapport 2017 met een overzicht van de 'off-slot' bewegingen tijdens de nachtperiode ('night-abuses) voor de periode van 2008 t.e.m. 2017.

Het DGLV deelde mee dat het deze gegevens bij manifeste inbreuken gebruikt voor het opstellen van een proces-verbaal. Daarom is het rapport geanonimiseerd.

Op 11 januari 2019 heeft de Belgium Slot Coördinator op een informatievergadering de omgevingsinspectie verder geïnformeerd over haar werking. Hierbij kwam ook de divergentie aan bod tussen het aantal jaarlijks uitgevoerde nachtbewegingen en de toegekende nachtslots en de door de slotbeheerder genomen acties hiervoor. De slotbeheerder verwacht dat de inspanningen op het niveau van de slotcoördinatie zullen leiden tot een duidelijke verbetering van de situatie in 2019. Helemaal uitsluiten dat er verschillen zullen zijn tussen het aantal nachtelijke bewegingen en het aantal toegepaste nachtslots is onmogelijk gelet op de mogelijke invloed van meteorologische condities, onvoorziene acties van luchtverkeersleiders, … op de vluchtschema's van maatschappijen.
De omgevingsinspectie van afdeling Handhaving zal vanaf nu actief blijven nagaan of de vergunninghouder de bijzondere voorwaarde m.b.t. de 16.000 nachtslots naleeft.

[3] De toepassing van sancties in de vorm van geldboetes, voorzien bij Wet van 22 december 2008, valt onder de bevoegdheid van het Dirctoraat-Generaal Luchtvaart, niet onder deze van het Vlaamse Gewest. (zie hoger onder [2]).

[4] Zie hoger de algemene opmerking in verband de aanscherping van exploitatievoorwaarden.
[5] Zie hoger de algemene opmerking in verband de aanscherping van exploitatievoorwaarden.

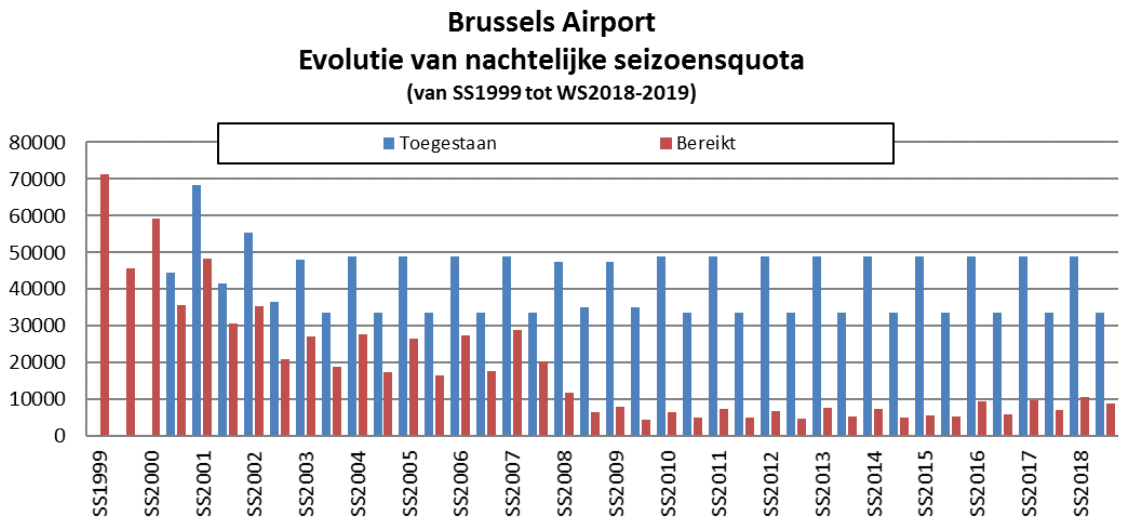
[6] Zie hoger de algemene opmerking in verband de aanscherping van exploitatievoorwaarden. Voor de uitgebreide toepassing van de exploitatiebeperkingen tijdens de operationele nachtperiode van 23-06 u naar een nachtperiode van 23-07 kan verwezen worden naar de Fiche 19 Definitie van de nachtperiode.

[7] Een algemene beperking op het maximaal toegestaan aantal bewegingen per jaar is een exploitatiebeperking met repercussies op de capaciteit van de luchthaven. Van toepassing zijn bijgevolg de regels van verordening 598/2014. Het Vlaams Gewest heeft in de toepassing van deze regels van EU-verordening 598/2014 geen autonome bevoegdheid. Zie voor de motieven en overwegingen naar de algemene voorafgaande opmerking.

Ten aanzien van het behoud van de uurgemiddelde piekcapaciteit van 74 bewegingen per uur, ingeschreven in de beheerslicentie van BAC en het beheerscontract van Belgocontrol (nu: 'skeyes'), heeft het Vlaams Gewest geen specifieke bevoegdheid. Dit behoort toe aan de federale overheid.

[8] Voor de specifieke handhavingsprocedure van de voorwaarde inzake het jaarlijks maximaal toegestane aantal nachtslots wordt verwezen hoger naar [2].

[9] De beschikbare cijfers over de evolutie van de seizoensquota tot en met het winterseizoen 2018-2019 zijn hieronder grafisch weergegeven:



Voor de toegestane limieten inzake de seizoensquota kan verwezen worden naar het actieplan onder § 9.1.1.4. Deze limieten werden oorspronkelijk vastgesteld voor het zomerseizoen 2004 (31 weken) op 49.000 en 33.600 voor het winterseizoen 2004/2005 (21 weken), op grond van het MB van 3 mei 2004. De vastgestelde geluidsquota per seizoen zijn echter ook van toepassing op de latere winter- en zomerseizoenen met in acht name van de IATA-regels betreffende de lengte van de seizoenen, volgens de welke de toegestane seizoensquota verhoudingsgewijs aangepast worden.

In het actieplan 2e ronde werden deze cijfers nog opgenomen (t/m het zomerseizoen 2012). Omdat deze exploitatiebeperking in de praktijk geen doorwerking meer en de voorbije jaren steeds ruim voldaan werd aan deze voorwaarde, werd er voor gekozen deze cijfers niet meer op te nemen in dit actieplan.

[10] Specifieke initiatieven ter vermindering van het aantal nachtvluchten op Europees niveau of de invoering van een kerosineheffing (zie ook fiche 23) gaan verder dan de gewestelijke bevoegdheid en moeten overlegd worden met het federale niveau en de andere gewesten.

[11] Tijdens de planperiode zal werk gemaakt moeten worden van de voorbereiding van de hernieuwing van de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de luchthaven. Volgens artikel 70 van het Omgevingsvergunningsdecreet kan de hernieuwing van de vergunning evenwel op zijn vroegst slechts 24 maanden voor de einddatum worden aangevraagd. In casu betekent dit voor de luchthaven van Zaventem dat de aanvraag tot hervergunning ten vroegste op 8 juli 2022 kan worden ingediend (en ingediend moet worden vóór 8 juli 2023).

Aanpassingen in het actieplan

In het actieplan zal in antwoord op geformuleerde bezwaren een nieuwe maatregel 11.7 opgenomen worden die betrekking heeft op de opvolging van de bijzondere vergunningsvoorwaarde inzake het jaarlijks toegestane aantal nachtslots en de voorbereiding van een nieuwe omgevingsvergunning.

"11.7 Vergunningsvoorwaarden

In het kader van de opvolging van bijzondere vergunningsvoorwaarden opgenomen in de vergunning van BAC zal de omgevingsinspectie van de afdeling Handhaving actief blijven nagaan of de vergunninghouder de bijzondere voorwaarde m.b.t. de 16.000 nachtslots naleeft.

Tijdens de planperiode zal tevens werk gemaakt worden van de voorbereiding van de hernieuwing van de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal. "

Fiche 21 - Operationele maatregelen

Opmerking	Verwijzing
a. Concrete maatregelen voor reductie van geluid en emissies "De provincie Vlaams-Brabant / gemeente Wemmel vraagt de versnelde installatie van Instrument Landing System (ILS) op banen 07R en 07L, zodat vliegprocedures kunnen geoptimaliseerd worden (o.a. via Performance Based Navigation of PBN)."	1 (Provincie), 11 (Wemmel)
b. Voorstel : Geluidsarme vetrekprocedure op Leuven 07-Rechtdoor "Hoewel het termijngemiddelde van de extra geluidbelasting van het opstijgend verkeer van de Leuven 07-Rechtdoor slechts 1dB bedraagt ter hoogte van Rotselaar (zie meetgegevens NMT 3.1), dient toch vermeld dat in het segment Kortenberg-Herent-Leuven, de geluidbelasting hoger ligt ten gevolge van een onaangepaste vertrekprocedure. Op Brussel-Nationaal wordt eenzelfde geluidsarme vertrekprocedure (NADP) gehanteerd op alle vertrekroutes. Deze vertrekprocedure is echter geoptimaliseerd voor vertrekroutes met een scherpe bocht op lage hoogte. We pleiten voor een aangepaste vertrekprocedure op de Leuven 07-rechtdoor, met name gebaseerd op ICAO NADP 2, welke de geluidbelasting op lagere hoogte meer drukt dan de huidige procedure."	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249
c. "De gemeente Grimbergen vraagt om het toekomstige exploitatiemodel van de luchthaven maximaal af te stemmen op de mogelijkheden die reeds vandaag beschikbaar zijn met de huidige startbaanconfiguratie, zoals onderschreven door het platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant. Om de vliegprocedures te kunnen optimaliseren dient de installatie van Instrument Landing systems versneld te worden."	3 (Grimbergen)
d. "Er dient een gelijkwaardig spreidingsplan opgemaakt te worden voor de Vlaamse randgemeenten t.o.v. Brussel. Van oudsher hebben de inwoners van Kampenhout steeds hun eigendom gekozen in functie van het historisch baangebruik van de luchthaven. Met het invoeren van het spreidingsplan worden tal van gezinnen nu ongewild geconfronteerd met geluidshinder van de opstijgende en dalende vluchten van de luchthaven. Het	4 (Kampenhout)

	schepencollege is van oordeel dat zowel het Vlaamse als het Brusselse gewest gelijk dienen te delen in de lusten, maar ook in de lasten van de luchthaven. Daarom wenst het Schepencollege te pleiten om terug te gaan naar het oude model van het historisch preferentieel baangebruik.”	
e.	De gemeente Machelen is ervan overtuigd dat als men naast de geluidsbelasting ook andere factoren die de gezondheid beïnvloeden in overweging neemt, samen met factoren van duurzaamheid, Diegem, mits het nemen van aangepaste maatregelen inzake nieuwbouw, een aanvaardbare woonlocatie kan blijven. Anderzijds wenst de gemeente Machelen de noodzaak van een billijke spreiding van het vliegtuiglawaai te beklemtonen. De eerlijke spreiding van de overlast over alle gemeenten rond de luchthaven is noodzakelijk om een duurzame woonomgeving in de toekomst te verzekeren. De beslissingen van de federale regering gaan net de omgekeerde weg uit: de baan 25R wordt nog meer gebruikt om op te stijgen en hierdoor worden nog meer vliegtuigen boven de Noordrand, een sterk bewoond gebied gestuurd, ook die vliegtuigen die de vliegroutes naar het westen (DENUT) en het zuidwesten/zuiden (CIV) dienen te nemen. Daarnaast is er ook de toelating om op te stijgen met een hogere maximum rugwind. Deze maatregelen maken dat de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang komt, er meer moet worden (over)gevlogen, waardoor er meer overlast is en meer kerosineverbruik, dus meer milieuvervuiling.	7 (Machelen)
f.	“Wake-up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vraagt volgende brongerichte maatregelen, die in de terminologie van de ICAO evenwichtige aanpak ‘operationele procedurs voor lawaaibestrijding’ zijn : - Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 wenst dat het historisch preferentieel baangebruik behouden blijft en vraagt dat het actieplan duidelijk stelt dat de Vlaamse overheid het huidige preferentiële baangebruik wil behouden en wettelijk verankeren. - Het rapport geeft geen enkele indicatie over de te verwachten geluidwinst op de omgeving van geluidsarme	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214

naderingsprocedures die in testfase van CDO-procedures positief werden beoordeeld en voor publicatie op alle banen." f*. De gemeente Kraainem ondersteunt het advies van Wake-Up Kraainem met volgende nuancering: baan 07 te voorzien van de nodige uitrustingen om systematisch gebruikt te kunnen worden voor landingen in functie van de weersomstandigheden.	
g. "De gemeente stelt dat wijzigingen in vliegprocedures aan een milieueffectenrapportering dienen te worden onderworpen zodat de milieu-impact wordt onderzocht en een publieksbevraging kan plaatsvinden."	8 (Meise)
h. Verontrustend : verouderde contouren "Diverse maatschappijen, o.a. Ryanair stijgen steeds meer op in een grotere hoek, ongeveer achter de militaire luchthaven, van baan 25R/07L om Brussel te ontwijken. De plannen voor de aanleg/aanpassing landingssystemen (ILS en RNAV-approach, welke gebruik maakt van GNSS (satellietnavigatie)) op de 25R/07L zodanig dat deze ook bij minder goede weersomstandigheden meer kunnen worden gebruikt door o.a. DHL en op te stijgen richting Wambeek/Kampenhout. Inwoners, in het bijzonder uit Melsbroek, ervaren een steeds meer toenemende geluidsoverlast."	10 (Steenokkerzeel)
i. "De PRNAV methodiek is nooit op haar milieu effecten beoordeeld: dit gaat in tegen de regels van goed bestuur. In alle recente rechtspraak (o.a. de recente milieustakingsvonnissen van Brussel en de Noordrand) is erop gewezen dat wijzigingen in vliegprocedures aan een milieueffecten studie en publieksbevraging dienen te worden onderworpen."	20 (Boreas), 196 t/m 201
j. "Het document lijkt aan te geven dat er gezocht kan worden naar betere vliegroutes ten opzichte van de historische vliegroutes; een aanpak die bijvoorbeeld ook tot het 'Plan Wathelet' heeft aanleiding gegeven. Zie bvb pagina 27 "bepaling van nieuwe routes" Het ontzien van de dichtst bevolkte gebieden.	24 (LHtS)

	We adviseren, naast de evidente terugkeer naar de historische situatie, deze mogelijkheid te schrappen of slechts onder heel stringente criteria, en met compensatie (zie verder), toe te laten. Op verschillende plaatsen, waaronder 4.1.1. wordt immers aangegeven dat de beperking van vliegtuiggeluid aan de bron een gunstige impact heeft gehad op de blootstelling. Met een luchthaven die reeds meer dan 75 jaar op dezelfde plek ligt, en een gemiddelde levensverwachting van 80 jaar, kan niet anders dan gelden, voor een grote meerderheid van de overvlogen of betrokken bevolking, dat de keuze van de woonst gemaakt is in volle wetenschap van de context van de luchthaven en zijn vliegroutes. In combinatie met een relatief constante bezetting van de luchthaven heeft de observatie van eerste alinea tot gevolg dat mensen die onder een vliegroute zijn gaan wonen, het steeds beter zijn gaan hebben. De vraag is dan ook pertinent waarom vliegroutes gewijzigd zouden moeten worden, en dan komen we terug op dit heel recente drama met name de vliegroute Leuven Rechtdoor, waarbij mensen die volledig volgens, in overeenstemming met aan de ruimtelijke ordening, en bewust van de context van de luchthaven en zijn vliegroutes, zich ergens vestigen om daarna abrupt, zonder inspraak noch kennisgeving, met een radicaal verschillende situatie geconfronteerd te worden.”	
k.	“Hoofdstuk 11. Bij de voorgestelde maatregelen voor de periode 2019-2023 wensen wij te benadrukken dat het essentieel is: - om terug te keren naar historische vliegroutes als de kern van een stabiel beleid. Stabiel wordt op pagina 76 regel 7 in hoofdletter weergegeven als uiterst belangrijk maar er wordt geen aandacht besteed aan de flagrante schendingen hiervan in het nabije verleden zoals bij de invoering van de vliegroute ‘Leuven Rechtdoor’ en de noodzaak om deze corrigeren; - om terug te keren naar de historische vliegroutes ook omwille van de ruimtelijke ordening. Het grootste deel van het hoofdstuk over maatregelen voor de periode 2019-2023 wordt besteed aan de ruimtelijke ordening. Deze maatregelen hebben echter geen enkele	24 (LHtS) , 25 (Leuven Rechtdoor)

	zin als er geen stabiliteit is in de vliegroutes. Een nieuwe vliegroute zoals 'Leuven Rechtdoor' negeert volkomen de bestaande aangepaste ruimtelijke ordening en creëert zo nieuwe gehinderden die historisch in volle compatibiliteit met de bestaande vliegroutes zijn gaan wonen / die historisch steeds op de 'juiste' plaats zijn gaan wonen;"	
l.	"Zoals het actieplan zelf ook aangeeft op p. 32 is de geluidsoverlast door het vliegverkeer op Zaventem sinds 2000 aanzienlijk gedaald, in het bijzonder door een vermindering in het aantal vliegtuigen. Dit heeft echter niet geleid tot minder klachten van omwonenden of minder contestatie van de luchthaven. Normaal gesproken had het beleid van de daling van de geluidsoverlast moeten resulteren in minder protest van omwonenden. De oorzaak van deze tegenstelling is nochtans eenvoudig. Het is immers door een verkeerd beleid te voeren dat het protest toeneemt ondanks de verminderde geluidsoverlast. In het bijzonder door het baangebruik en de vliegroutes voortdurend te wijzigen zodat er telkens nieuwe gehinderden zijn die daartegen – terecht - protesteren. We vrezen dan ook dat dit actieplan zijn doel voorbij schiet. Er is in dit actieplan enkel aandacht voor het verminderen van het theoretisch aantal gehinderden. Zoals het verleden heeft aangetoond, zal dit niet vanzelf tot een breder draagvlak leiden voor de luchthaven zolang ook niet teruggekeerd wordt naar de historische vliegroutes. We verzoeken daarom het actieplan – in het bijzonder bij hoofdstuk 11 ' - in die zin te vervolledigen met een pleidooi voor een terugkeer naar het historische routegebruik van voor maart 2014. Het is onze overtuiging dat enkel door wijzigingen in het baangebruik en de vliegroutes terug te draaien en voor de toekomst uit te sluiten dat de vermindering van de geluidsoverlast door het vliegverkeer ook effectief zal bijdragen tot een breder draagvlak voor de economische belangrijke luchthaven van Zaventem."	25 (Leuven Rechtdoor)
m.	Banengebruik luchthaven Brussel-Nationaal "Om het aantal personen dat gehinderd wordt door het opstijgen en dalen van vliegtuigen te beperken is er een globaal nieuw spreidingsplan nodig, dat wordt vastgelegd in een vliegwet waarbij	224

er met het oog op een rechtvaardige en billijke spreiding van de hinder rekening zou moeten gehouden worden met de veiligheid, het grondlawaai, de resultaten van het geluidspreidingskadaster, de onderscheiden hinder verbonden aan dag-, avond, nacht- en weekendvluchten, het onderscheiden hinder verbonden aan het opstijgen en landen, het type vliegtuig, de nabijheid van de woongebieden en het historisch banengebruik in functie van de weersomstandigheden en de veiligheid. In het ontwerp van actieplan merk ik op dat de baan 25L geen volwaardige startbaan is. Deze baan werd nood gebruikt voor vertrek (behoudens overmacht/noodomstandigheden). Hierover bestaat een overeenkomst tussen de gemeente Zaventem en de federale overheid dat werd overeengekomen als voorwaarde bij de verlenging van baan 25L in de jaren 70. De eerste woningen zijn op amper 250 meter van het uiteinde van baan 25L gelegen, voor de veiligheid is een zone van 400 meter wenselijk om te voorkomen dat vliegtuigen bij een probleem bij het opstijgen niet in de woonkern van Zaventem terecht komen. Het gebruik van baan 25L houdt in dat vliegtuigen na vertrek over een zeer beperkte hoogte de dorpskern van Zaventem zullen overvliegen, en dit op elke weekdag en tijdens elk weekend, dag en nacht. De overscherende vliegtuigen produceren zeer veel hinder en beangstigen veel bewoners en hun bezoek. De dorpskern van Zaventem ten noorden van de spoorweg Brussel-Leuven is een oude dorpskern, die reeds lang bestond voor de luchthaven er was. Verder is baan 25L niet bruikbaar tijdens de dag en tijdens de meeste nachten omdat er geen taxiweg is naar het einde van de baan om te vertrekken en omdat er geen landingssysteem ILS is geïnstalleerd en omwille van de zeer korte nabijheid van Zaventem tot de luchthaven dit leidt tot buitengewone hinder. Besluit: Terugkeer naar een globaal nieuw banengebruik van voor 1999, waarbij het banengebruik geconcentreerd wordt tot minder gehinderden. Dat is ook veel beter om gericht een maatregelen te nemen om de hinder in te perken (kosten/baten, effectiviteit).”	

n.	Voorstel: Introductie van specifieke geluidsarme vertrekprocedures “Op Brussel-Nationaal wordt eenzelfde geluidsarme vertrekprocedure gehanteerd op alle vertrekroutes. Deze vertrekprocedure is echter geoptimaliseerd voor vertrekroutes met een scherpe bocht op lage hoogte. We pleiten voor geluidsarme vertrekprocedures die specifiek geoptimaliseerd zijn voor elk verschillend type van vertrekroute.”	229-232
o.	“Het baangebruik en vliegroutes toewijzing beschreven in het plan zijn in strijd met de Belgische grondwet: Goed georiënteerde startbanen 01, 19 en 25L worden nooit of zelden gebruiken om welbepaalde burgers te bevoordelen. De Belgische bevolking is verdeeld in twee klassen: de hogere klasse en de lagere klasse, de lagere klasse heeft geen grondrechten meer.”	234 t/ 237
p.	“Naar aanleiding van de publieke inspraak over het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor de Luchthaven Brussel-Nationaal formuleer ik volgende opmerkingen en bezwaren. 1. Er wordt steeds geen werk gemaakt van een billijke spreiding van de geluidslasten. Sind maart 2014 moet de regio ten oosten van Zaventem naast het gros van de dalende vliegtuigen ook méér stijgende vluchten verdragen. Dit nadat gemeenten Oud-Heverlee en Bertem zichzelf als no-fly zone hebben uitgeroepen. 2. Uit het ontwerp blijkt dat 25R nagenoeg alle dalende nachtvluchten verwerkt. Hebben Vlamingen in onze contreien niet evenveel recht op nachtrust als Brusselaars? 3. De nieuwe landingstechnieken resulteren in een veel langer traject met beduidende geluidshinder. Omwonenden op 15 km vogelvlucht van de luchthaven ervaren nu veel meer hinder terwijl in de directe omgeving er juist veel minder hinder is. Toch blijft alle aandacht gericht op de direct omwonenden.”	240

Inhoud van de opmerkingen

Veel inspraakreacties hebben betrekking op operationele aspecten en verwijzen naar de beslissingen van de federale overheid uit het verleden over baangebruik en vliegprocedures die als negatief voor de woonplaats of regio ervaren worden. Sommige reacties vragen de terugkeer naar een (al of niet nader gepreciseerde) situatie uit het verleden en/of hebben betrekking op de aanpassing en de optimalisatie van specifieke vliegprocedures en/of de baneninfrastructuur:

[1] vraag naar installatie van ILS-naderingssysteem op de banen 07 L/R; (a, c, f*)
[2] vraag naar specifieke geluidarme opstijgprocedure(s) die per vliegroute geoptimaliseerd zijn; (b, n)
[3] algemene bezorgdheid over de toename van geluidbelasting van de inwoners van Steenokkerzeel, in het bijzonder de inwoners van Melsbroek, door het intensievere gebruik van baan 25R voor opstijging (bij hogere maximaal toegestane rugwind), de opstijgingen van DHL vanaf de baandrempel van 25R en het verwachte toenemende gebruik van baan 07L voor opstijgingen richting Kampenhout / Wambeek na installatie van ILS op baan 07L; (h)
[4] pleidooi voor terugkeer naar een historische situatie van preferentieel baangebruik (en/of vliegroutes); (d, f, j, k, l, m):
    a. van voor 1999 (m)
    b. van voor 2014 (k,l)
[5] pleidooi om alle banen gelijkwaardig te gebruiken. Het huidige (preferentiële) baangebruik bevoordeelt specifieke bevolkingsgroepen waardoor goed georiënteerde baan 01, 19 en 25L te weinig gebruikt worden; (o)
[6] milieu-effecten van de ingevoerde P-RNAV procedures zijn niet onderzocht. Vraag naar de toepassing van de MER-plicht (en bijhorende publieke raadpleging) bij de wijziging van vliegprocedures, zoals bevestigd in juridische uitspraken; (g, i)
[7] vraag naar specifieke geluidwinst van de CDO-procedures (f);
[8] ervaring van meer geluidshinder in landingszone sinds invoering nieuwe (CDO) – landingstechnieken. (p)

Reactie op de opmerkingen

In het kader van dit actieplan wordt niet nader ingegaan op deze opmerkingen omdat krachtens art. 6, § 1, X, 7° van de Bijzonder Wet van 8 augustus 1980 de federale overheid bevoegd is voor de uitrusting en de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal, en ook de keuzes maakt inzake de organisatie van het luchtverkeer, de regels voor baangebruik en de vaststelling van de vliegprocedures.

Aanpassingen in het actieplan
Geen.

Fiche 22 – Geluidmonitoring

Opmerking	Verwijzing
a. "Er wordt geen enkele actie voorgesteld om het monitoringnetwerk uit te breiden noch om meer diepgaand onafhankelijk onderzoek te bevorderen naar de impact van vliegtuiglawaai op de omwonenenden. Zo worden belangrijke delen van Kraainem te weinig bemeten. Bijkomend zou ook gemeten moeten worden volgens de geluidscurve dB(C) om het aandeel van de zeer lage frequenties beter te vatten. Het aandeel van de lage tonen in het geluidsspectrum van moderne en zware vliegtuigen is veel hoger dan bij oudere vliegtuigen. Naast geluid is het ook dringend om het meetnet te voorzien van ultrafijnstofmeetapparatuur. De luchtvaart is immers een grote vervuiler inzake ultrafijnstof met grote risico's voor de volksgezondheid. Dit zou ook een doelstelling moeten zijn voor de CEM-Werkgroep (punt 11.4). Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vzw stelt voor om het gewestelijk meetnet uit te breiden en onafhankelijk onderzoek te bevorderen naar de impact van vliegtuiglawaai op de omwonenden."	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000), 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
b. "Het aantal en de locatie van de geluidmeetposten dient aangepast te worden omdat door wijziging van de vliegroutes de geluidsoverlast onderschat wordt."	8 (Meise)
c. "Er is geen geluidmonitoring in de omgeving ongeveer halverwege 25R/07 waar steeds meer vliegtuigen te Melsbroek achter de militaire luchthaven opstijgen. De rest van de meetpunten is ook belangrijk maar hier zou er een vast meetpunt best bijkomen. Voor een duidelijke afbakening en bevestiging van de meest gehinderde zones zouden er zelfs beter meerdere meetpunten bijkomen. Nu zijn er slechts 2 in Steenokkerzeel en 1 in Perk. Bevinden de meetposten zich op de meest efficiënte plaatsen ?"	10 (Steenokkerzeel)
d. "Het aantal en de locatie van de geluidsmeetposten van LNE dient aangepast: deze meetposten staan nog grotendeels op de oude	20 (Boreas), 196 t/m 201

	Durant route uit 2002, sindsdien zijn de vliegroutes meerdere keren aangepast. De huidige meetposten geven daardoor een ernstige onderschatting van de geluidsoverlast. Dit beleid contrasteert sterk met wat in het Brussels Gewest gebeurt: het aantal meetposten is daar niet alleen veel uitgebreider maar het volgt ook de wijzigingen in de vliegroutes op de voet. Uit de analyse van de in de rechtspraak ter zake vermelde gegevens (o.a. milieustakingsvonnis BHG van juli 2017) blijkt dat de locatie van de meetposten t.o.v. het gevlogen traject van cruciaal belang is. Enkele honderden meter uit de as van de route heeft een zeer sterke invloed op de metingen. Sinds begin november 2018 is algemeen de PRNAV methodiek (te vergelijken met GPS) ingevoerd door Belgocontrol. Dit betekent dat de vliegroutes zeer precies worden gevlogen. De gemeenten van de Vlaamse Rand dienen dan ook te eisen dat er nieuwe meetposten worden geplaatst die de huidige geluidsbelasting goed kunnen in kaart brengen, en dit onder de verschillende trajecten en op verschillende afstanden van de luchthaven (CIV of ringroute, Nicky, HELEN en DENUT).”	
e.	“Hoofdstuk 11. Bij de voorgestelde maatregelen voor de periode 2019-2023 wensen wij te benadrukken dat het essentieel is: - rekening te houden met de meetresultaten van de meetstations bij het bepalen van het aantal gehinderden en niet enkel uit te gaan van theoretische modellen die niet overeenstemmen met de realiteit (zie ook bezwaren LHtS-1 en -2), bij die meting geen A-weging toe te passen maar een filter dat beter bij de (laatste inzichten van) reële waarneming en hinder aansluit.”	24 (LHtS)
f.	“Hoofdstuk 11. Bij de voorgestelde maatregelen voor de periode 2019-2023 wensen wij te benadrukken dat het essentieel is: - rekening te houden met de meetresultaten van de meetstations bij het bepalen van het aantal gehinderden en niet enkel uit te gaan van theoretische modellen die niet overeenstemmen met de realiteit (zie paragraaf 11.3);”	25 (Leuven Rechtdoor)
g.	“Nood aan uitgebreider meetnetwerk	219

	Om de werkelijke impact van de luchthaven te registreren, is er nood aan een goed en fijnmazig meetnetwerk en dit in een voldoende ruime straal rond de luchthaven, ruimer dan nu het geval is. Enkel op die manier beschikt de Vlaamse overheid over voldoende objectieve gegevens over de geluidshinder. Deze investering is om meerdere redenen waardevol: ze zijn nodig om, op basis van objectieve gegevens, in dialoog te gaan met de andere overheden. Op die manier kan vermeden worden dat in dergelijke dialoog rekening wordt gehouden met het aantal klachten dat wordt ingediend. ze zorgen dat de normen kunnen worden afgedwongen burgers zijn zeker dat de geluidsimpact wordt gemonitord en ze dit niet moeten signaleren en hier geen energie aan moeten verspillen; Naast vaste punten zijn mobiele sensoren die kunnen worden ingezet om klachten te objectiveren zeer waardevol. Bepaalde manoeuvres kunnen immers zorgen voor zeer lokale pieken, die door de vaste punten en door het werken met gemiddelden niet worden vastgesteld. Dit alles sluit bovendien perfect aan bij het streven van Vlaanderen om zich te ontwikkelen als slimme regio. “	
h.	“Het aantal en de locatie van de geluidsmeetposten van LNE dient aangepast en dit onder de verschillende trajecten en op verschillende afstanden van de luchthaven: deze meetposten staan nog grotendeels op de oude routes uit 2002, sindsdien zijn de vliegroutes meerdere keren aangepast. De huidige meetposten geven daardoor een ernstige onderschatting van de geluidsoverlast. Dit beleid contrasteert sterk met wat in het Brussels Gewest gebeurt: het aantal meetposten is daar niet alleen veel uitgebreider maar het volgt ook de wijzigingen in de vliegroutes op de voet. Uit de analyse van de in de rechtspraak ter zake vermelde gegevens (o.a. milieustakingsvonnis BHG van juli 2017) blijkt dat de locatie van de meetposten t.o.v. het gevlogen traject van cruciaal belang is. Enkele honderden meter uit de as van de route heeft een zeer sterke invloed op de metingen.”	227, 228

i.	"Naar aanleiding van de publieke inspraak over het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor de Luchthaven Brussel-Nationaal formuleer ik volgende opmerkingen en bezwaren. 4. De opstelling van de geluidsmeters is niet meer actueel. Zo wordt er in Bertem nog gemeten terwijl daar omzeggens geen vliegtuigen over vliegen. Ook Perk krijgt veel minder vliegtuigen dan 5 jaar geleden. Waarom worden er geen metingen gedaan in bijvoorbeeld Wespelaar?"	240
j.	"Op pag. 7 staat: "*Voorts blijft het Vlaams gewest de geluidssituatie permanent opvolgen op basis van permanente en mobiele meetstations rond de luchthaven. Tijdens de planperiode zullen de voorbereidingen getroffen worden om het geluidsmeetnet te vernieuwen.*" Metingen gebeuren al jaar en dag, maar wat gebeurt er op basis van die meetgegevens? Hier vind ik, behalve een korte lijst uit een ver verleden en intenties tot het opmaken van andere actieplannen, weinig van terug. Welke acties heeft men nu in petto gebaseerd op metingen uit de nieuwe meetinfrastructuur? Het Brussels Gewest blijkt beter in staat concrete acties te koppelen aan meetgegevens, ten nadele van de Vlaamse rand weliswaar… De huidige plannen wekken bij mij opnieuw de indruk dat het louter en alleen gaat om het doorschuiven van beslissingen en acties naar een volgende generatie."	241
k.	Corendon Airlines (Antalya, Turkije) vraagt via zijn raadsman, Friedberg Mahn Advokaten te Amsterdam, een aanpassing van het actieplan, met referentie naar de overtredingen van specifieke geluidsnormen die van krtacht zijn op de luchthaven Brussel-Nationaal. De geformuleerde bezwaren hebben betrekking op het de handhaving van deze geluidsnormen ten aanzien van de betreffende luchtvaartmaatschappij op basis van meetstations die niet voldoen aan de moderne eisen qua registratie en waarvan de componenten (hard- en software) volgens het actieplan end-of-life zijn. Volgens Coredon Airlines kunnen de meetgegevens geen basis voor het actieplan vormen omdate deze niet betrouwbaar zijn. Op geen enkele wijze wortd inzicht verschaft in bijvoorbeeld de hoogte	250

waarop de microfoon is geplaatst, volgens welk protocol de meetapparatuur gecalibreerd wordt en welke invloed de weersomstandigheden op de metingen hebben. Ook al volgt Corendon Airlines de opgelegde vliegroutes en vlieginstructies, toch is het onvermijdelijk dat daarbij de geluidsnormen worden overtreden. "*Het kan niet zijn dat enerzijds Corendon Airlines verplicht is om de door Air Traffic Control opgedragen instructies op te volgen, en zij anderzijds wordt aangesproken op overtreding van de geluidsnormen als gevolg van het opvolgen van diezelfde instructies."* Corendeon Airlines stelt bijkomend dat de voorgestelde plandrempels van Lden 65 dB en Lnigh 55 dB dusdanig streng zijn dat zelfs de meest moderne vliegtuigen technisch gezien nauwelijks in staat zijn om binnen deze strenge geluidsnormen te blijven.	

Inhoud van de opmerkingen

Uit de inspraakreacties werden in verband met de geluidmonitoring uitgevoerd door de Vlaamse overheid volgende vragen en bezwaren geformuleerd:

[1] vraag naar de uitbreiding van het meetnet (a, b, c, d, g, h, i):

a. vraag naar een algemene uitbreiding van het meetnet met bijkomende (vaste) meestations voor een omvattende monitoring van alle overvlogen zones en alle vliegtrajecten (d, h) ;
b. suggestie voor extra meetstations op specifieke locaties; (c, i)
c. vraag om de geschiktheid van de huidige locatie van de meestations te evalueren in functie van de (gewijzigde) vliegroutes; (b, c, d, h, i)
d. uitbreiding van de stations met UFP-meetapparatuur (meting van ultrafijn stof); (a)
e. voorstel voor ondersteuning / aanvulling van het vast meetnetwerk met mobiele sensoren (voor het registreren van lokale pieken) als onderdeel van een slim netwerk; (g)

[2] vraag naar aangepaste meetinstellingen (gebruik van C-weging of een andere meer "hinder-representatieve" weging); (a, e)

[3] vraag om meetgegevens te gebruiken voor het bepalen van (het aantal) gehinderden in plaats van theoretische rekenmodellen (e, f);

[4] vraag om onafhankelijk onderzoek te bevorderen naar de impact van het vliegtuiglawaai op omwonenden; (a)

[5] vraag naar het doel van de metingen en de (beperkte) rapporteringen (j);

[6] specifiek bezwaar van de luchtvaartmaatschappij Corendon Airlines om de geluidsmetingen als basis voor het actieplan te nemen, verwijzend naar de handhaving van de geluidsnormen van het Brusselse Gewest op grond van haar besluit van 27 mei 1999. (k)

Reactie op de opmerkingen

Het gezamenlijk netwerk van meetstations rond de luchthaven, beheerd door diverse instanties (BAC, Leefmilieu Brussel BIM en departement Omgeving), is zeer uitgebreid en bestond in 2018 uit 46 meetstations. Hiervan zijn er 28 opgesteld in Vlaanderen, waarvan 18 meetstations beheerd door BAC en 10 meetstations beheerd door het departement Omgeving van de Vlaamse overheid. Zoals aangehaald in het actieplan zal het meetnet van de Vlaamse overheid vernieuwd moeten worden om in de nabije toekomst nog operationeel te kunnen blijven.

[1] Naargelang de beschikbare middelen en personeel investeert het Departement Omgeving in bijkomende meetactiviteiten en noodzakelijke hernieuwing van de apparatuur.

In het kader van de voorziene vernieuwing van het meetnet zullen de locaties van de bestaande permanente meetstations nader geëvalueerd worden in functie van de actuele vliegroutes. Om de vergelijking met historisch verzamelde gegevens te kunnen behouden en op die wijze een inzicht te behouden in de evolutie van de geluidimmissie op een bepaalde locatie, is het aangewezen om permanente meetstations niet te verplaatsen. Uiteraard kan hiervan voor bepaalde locaties afgeweken worden indien deze stations niet meer structureel overvlogen worden. Niettegenstaande deze algemene overweging en bezorgdheid over de consistentie en vergelijkbaarheid van meetgegevens verzameld op lange termijn, kan wel overwogen worden om bijkomende meetpunten te voorzien in functie van de ligging van actuele vliegroutes indien dit budgettair inpasbaar is. Belangrijk daarbij zal ook de (flexibele) inzet zijn van mobiele meetapparatuur in aanvulling op permanente meetlocaties.

De uitbreiding van vaste meetstations met UFP - meetapparatuur (ultrafijnstof) kan voor bepaalde vaste meetstations enkel overwogen worden indien dit geen invloed heeft op de geluidregistraties. Stoorgeluid van randapparatuur voor actieve luchtbemonstering, is natuurlijk niet wenselijk. Dit vraagt in principe kleine (passieve) sensoren zonder impact op de geluidregistraties. Mogelijke opties moeten derhalve nog in concreto geëvalueerd worden in functie van de omvang en de beschikbaarheid van specifieke (compacte) meetapparatuur voor UFP-bemonstering, de vereiste meetspecificaties voor UFP-monitoring, de randvoorwaarden voor opstelling, aanvullende beheersfaciliteiten, benodigde randapparatuur, etc…. Ongewenste interactie met de meetapparatuur voor geluid moet uiteraard vermeden worden. Een mogelijke partner hierin is de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM), die in 2015 een UFP-meetcampagne rond de luchthaven heeft laten uitvoeren door VITO, met de inzet van UFP-monitors ondergebracht in een specifieke meetwagen en 2 bijkomende trailers. Deze laatste meetopzet is uiteraard moeilijk integreerbaar in een verhoudingsgewijs bescheiden meetopstelling (NMT) voor het meten van geluid.

De inzet van “mobiele” geluidsensoren als onderdeel van een smart sensor network is enkel maar te overwegen indien de meetgegevens met redelijk voldoende nauwkeurigheid en zonder invloed van stoorgeluiden, andere dan vliegtuiggeluid, kunnen geregistreerd worden. Dit vraagt minstens een gecontroleerde meetomgeving waarbij alle negatieve invloedsfactoren (stoorgeluid, ongewenste refelcties, etc…) uitgesloten of op zijn minst geminimaliseerd worden. Een mobiele sensor die door een burger bij wijze van spreken op zak gestoken wordt om zijn persoonlijke geluidblootstelling te registreren ontsnapt uiteraard aan elke controle op de juistheid van de gegevens. Vaste sensoren opgesteld in een gecontroleerde geluidomgeving komen hiervoor eerder in aanmerking. Er zijn inderdaad internationale voorbeelden van gebruik van eenvoudige (vaste) geluidsensoren (met klasse 2 specificaties) in een fijnmazig smart grid (vb. “Sensornet / Geluidsnet” in Nederland) met toepassing van slimme algoritmes ter herkenning van vliegtuigovervluchten. Dergerlijke toepassingen kunnen

inderdaad een waardevolle aanvulling zijn voor de reguliere (officiële) geluidmetingen volgens internationale voorschriften, en kunnen binnen zekere marges van nauwkeurigheid waardevolle informatie geven naar het publiek over de geluidimmissie van het vliegverkeer.

Voor validatietoepassingen (validatie van berekende geluidscontouren) en handhavingsdoeleinden moeten echter strengere eisen gesteld worden aan de nauwkeurigheid van de registraties maar ook aan de continuïteit van de metingen (activiteitsgraad) en kwaliteit van de vluchtcorrelatie binnen het meetsysteem (voldoende hoge vluchtcorrelatiegraad).

Maatgevend voor deze toepassing(en) zijn de specifieke eisen en randvoorwaarden die internationaal in het kader van de geluidmonitoring van luchthavens worden gesteld in verband met o.m. de gebruikte meetapparatuur (met klasse 1 specificaties), de opstelvoorwaarden, de data-acquisitie en -verwerking, calibratiemogelijkheden, ... zoals beschreven in de ISO-norm 20906:2009 ('*Unattended monitoring of aircraft sound in the vicinity of airports*'). De bepalingen uit deze ISO-norm zijn vooralsnog maatgevend voor de monitoringactiviteiten die het Vlaams Gewest tot dusver heeft ontwikkeld en in de toekomst nog wenst voort te zetten, met het oog op de validatie van de jaarlijkse geluidscontouren.

[2] Het gebruik van het A-filter is volgens de hogervermelde ISO-norm 20906:2009 voorgeschreven. Voor metingen van vliegtuiggeluid in het kader van de richtlijn 2002/49/EG is deze ISO-(meet)norm bovendien uitdrukkelijk opgelegd in RL 2015/996 tot aanpassing van bijlage II van de richtlijn.

Het is intussen internationaal aanvaard dat de geluidimmissie van vliegtuiggeluid, en omgevingslawaai in het algemeen, wordt uitgedrukt in A-gewogen indicatoren (LAmax, Lden, Lnight,…). Dit geldt uiteraard voor de toepassing van de indicatoren uit de richtlijn 2002/49/EG, maar ook voor de dosis-effectrelaties ter evaluatie van gezondheidseffecten, (o.m. geluidshinder). Zie ook fiche 10 [3].

[3] (Jaargemiddelde) meetresultaten in een beperkt aantal vaste meetpunten zijn op zich niet bruikbaar voor de evaluatie van het totaal aantal (ernstig) gehinderden rond de luchthaven. De ruimtelijke resolutie is hiervoor te beperkt. Men blijft dan ook aangewezen op rekenmodellen met de berekening van de geluidimmissie in een fijnmazig grid of de geluidblootstelling per gebouw of woning om vervolgens op cumulatieve wijze het aantal gehinderden te bepalen met toepassing van de voorgeschreven dosis-effect-relatie uitgaande jaargemiddelde indicatoren. De kwaliteit van de resultaten van dit rekenmodel moeten uiteraard bewaakt worden. Een belangrijk instrument hiertoe is de validatie op basis van meetgegevens in de meetpunten van de verschillende meetnetten rond de luchthaven (zoals jaarlijks gebeurd in het kader van de berekening van de geluidscontouren).

[4] In het kader van internationale onderzoeksprogramma's werd reeds heel wat (onafhankelijk) onderzoek uitgevoerd naar de impact van vliegtuiggeluid op de mens. We verwijzen hiervoor in het bijzonder naar de onderzoeken uitgevoerd in het kader van de voorbereiding van de (recente) aanbevelingen van de

Europese afdeling van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018). Deze aanbevelingen vormen het uitgangspunt voor de lopende herziening op Europees niveau van bijlage III van de richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie van gezondheidseffecten van blootstelling aan omgevingslawaai. De herziening van bijlage III, en de hierin op te nemen dosis-effectrelaties, vormt voor Vlaanderen het belangrijkste referentiepunt voor een onafhankelijke beoordeling van de (gezondheids)effecten op de omwonenen.

[5] De resultaten van het geluidsmeetnet rond de luchthaven worden op Vlaams niveau gebruikt voor informatiedoeleinden (publicatie op de webiste van het department Omgeving) en voor de noodzakelijke validatie van de jaarlijkse geluidscontouren (zie hoger). Minstens even belangrijk is de meerwaarde ervan als een beleidsondersteunend instrument om de impact van bepaalde beleidsscenario's of -voorstellen te verifiëren en te toetsen aan concrete meetresultaten (vb. de evaluatie van een isolatiecritrium, een voorstel voor vlootaanpassing, de bijdrage van een bepaalde vliegroute, …). Minder zichtbaar voor het publiek is het gebruik van de meetresultaten ter onderbouwing van het verweer van het Vlaamse Gewest in juridische geschillen.
Het is een algemene misvatting dat de meetgegevens van het meetnet gebruikt zouden kunnen worden voor de opstelling van de jaarlijkse geluidscontouren, wel voor de validatie ervan. (zie hoger punt [3])

[6] Het bezwaar steunt jammer genoeg op een misvatting van een luchtvaartmaatschappij (Corendon Airlines) die op de luchthaven opereert en geconfronteerd wordt met de toepassing en handhaving van van het Besluit van 27 mei 1999 met specifieke immissienormen uitgevaardigd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De meetstations van het Vlaamse Gewest worden hiervoor uiteraard niet ingezet.

De geluidmonitoringactiviteiten van het Vlaamse Gewest beantwoorden bovendien aan strikte eisen inzake meetnauwkeurigheid en opstelvoorwaarden, waarbij de bepalingen uit de ISO-norm 20906:2009 ('Unattended monitoring of aircraft sound in the vicinity of airports') maatgevend zijn voor de specificaties van de gebruikte meetapparatuur, de gegevensacquisitie, de opstelvoorwaarden (o.m. hoogte van de meetmicrofoon, bodemgesteldheid, afstand tot reflecterende objecten,…), automatische calibratieprocedures, etc…. Niettegenstaand in het actieplan vermeld is dat de componenten (hard en software) 'end-of-life' zijn, wil dit geenszins zeggen dat niet voldaan is aan de eisen inzake meetnauwkeurigheid. Het wil enkel zeggen dat de leverancier de technologie van deze apparatuur niet meer wenst of niet meer kan ondersteunen, gelet op de snelle evolutie van nieuwe meetsystemen en softwarespecificaties. Jaarlijks blijkt uit de servicerapporten met daarin de resultaten van de onsite-calibratie(s) dat de meetstations steeds opnieuw binnen zeer nauwe grenzen voldoen aan de productspecificaties van de leverancier (Bruëll&Kjaer). Deze productspecificaties zijn bovendien beduidend strenger dan de eisen voor klasse 1 meetapparatuur, zoals opgelegd in de betreffende ISO-norm.

De bezorgdheid over de voorgestelde 'plandrempels' in het actieplan, uitgedrukt in de jaargemiddelde indicatoren Lden en Lnight, is onterecht. Dit zijn geen specifieke immissienormen maar plandrempels ter prioritering van knelpunten. Deze plandrempels zijn uiteraard op geen enkele wijze toepasselijk of zelfs maar afdwingbaar naar de de geluidimissie van een individuele vliegbeweging. Zie ook fiche 13 over de precieze inhoud en draagwijdte van plandrempels.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

Fiche 23 – Specifieke financiële heffingen

Opmerking	Verwijzing
a. Concrete maatregelen voor reductie van geluid en emissies “De provincie Vlaams-Brabant / gemeente Wemmel vraagt een verhoging van de geluidsgerelateerde vergoedingen om vlootvernieuwing te stimuleren. In het kader van de langetermijnstrategie (p. 32) wordt gewezen op de rol van vlootvernieuwing in de vermindering van de geluidsimmissie sinds 2000. Uit figuur B-15 (in Bijlage 8) blijkt dat de (jaar)gemiddelde geluidsemissie per beweging stelselmatig afnam tussen 2005 en 2017, maar dat deze evolutie tussen 2015 en 2017 stagneert. Zowel in functie van reductie van geluid als van emissie moeten maatregelen voorzien worden om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen hun vloot versneld te vernieuwen.” “Volgens de Atmosfair Airline Index 20183, een onderzoek van de Duitse NGO Atmosfair naar energie-efficiëntie van de luchtvaart, slaagt (slechts) 1 op 10 luchtvaartmaatschappijen erin om de CO2-uitstoot ondanks de groei constant te houden. Ze halen dit o.a. dankzij de inzet van nieuwe toestellen.”	1 (Provincie), 11 (Wemmel)
b. Wake Up Kraainem / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vzw vindt dat de huidige vergoedingen te beperkt zijn en vraagt slimme heffingen die een einde maken aan de oneerlijke concurrentie van de luchtvaart met andere transportmiddelen en vervuiler doen bijdragen. Zij vraagt daarom dat de Vlaamse overheid zou ijveren voor volgende maatregelen: Op Belgisch niveau: ○ een belasting per vliegtuig in functie van (1) de geluids- en uitstootclassificatie van het vliegtuig en de afstand van de vlucht, (2) het tijdstip van de vlucht, waarbij vliegen tijdens de piek significant meer belast wordt en (3) de reisbestemming. ○ Een extra heffing voor vluchten onder de 500 km of naar bestemmingen die met de trein bereikbaar zijn in minder dan 6 uur.	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000) 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214

	○ Een tickettaks in afwachting van de BTW heffing, waarbij de huidige Diabolotoeslag wegvalt. Op Europees niveau: ○ Een belasting op brandstof; bovendien gedifferentieerd om vliegen met zwavelrijke brandtsoffen te ontmoedigen; ○ BTW op vliegtuigtickets.	
c.	"Vlootvernieuwing dient gestimuleerd te worden, gezien de vermindering van de geluidsimmissies stagneert tussen 2015 en 2017. Financiële instrumenten (zoals gunstigere tarieven) kunnen de vlootvernieuwing stimuleren."	8 (Meise)
d.	"Naar onze mening dienen de belangrijkste aanpassingen om hinder te bestrijden te gebeuren door de instantie die de hinder veroorzaakt met name de luchthaven en de vliegtuigmaatschappijen) en indien er – slechts in tweede instantie - bijkomende maatregelen moeten opgelegd worden aan de omwonenenden moet het financiële plaatje hiervoor bekostigd worden door degene die hier de aanleiding voor geeft. Zo denken we bijvoorbeeld aan een dynamische taxatie (geluidbelasting in functie van dag/nacht – type vliegtuig), om de hinder aan de bron aan te pakken. "	10 (Steenokkerzeel)
e.	"Over andere concrete maatregelen om het geluid aan de bron aan te pakken wordt met geen woord gerept in dit actieplan. Vaak zijn dit maatregelen die niet alleen de bevoegdheid van het gewest betreffen, maar waar het gewest zeker initiatieven kan nemen naar de federale overheid en Europa toe. …. We denken daarbij ook aan heffingen in het kader van de klimaatdoelstellingen, die trouwens ook een einde maken aan de oneerlijke concurrentie met de andere transportmiddelen: - Belasting op geluids- en uitstootclassificatie van het vliegtuig - Belasting in functie van het tijdstip van de vlucht - Belasting op de brandstof" ….	13 (MAR Steenokkerzeel)
f.	"Het beperken van de ruimtelijke maatregelen tot de zwaarst belaste zones betekent evenwel niet dat de luchthaven uitbater	20 (Boreas), 196 t/m 201

	niet nu al verplicht kan worden om een reserve aan te leggen d.m.v. een luchthaventaks of andere (afroming van de gigantische winsten …) waarmee later de planschade en milieu-gezondheidsschade kan worden gecompenseerd. De milieuschade is immers enorm.”	
g.	“financiële maatregelen” par 9.3 pag 66. “In het document wordt nauwelijks of geen gewag gemaakt van mogelijke fiscale maatregelen om wonen onder een vliegroute te compenseren. We adviseren om die mogelijkheid op te nemen, zelfs een verplichtend kader te creëren ingeval de overheid (de samenleving) de lawaaibelasting van haar burgers ingrijpend verandert. Het komt enigszins bevreemdend over, dat gemeenten die een geringe last dragen wat betreft vervuilende infrastructuur die voor de gemeenschap van belang zou zijn, burgers een taksvrij gemeentelijk regime kunnen aanbieden, omdat die geringe last bijvoorbeeld veel toeristen aantrekt, terwijl gemeenten die een grote last dragen en dus minder aantrekkelijk zijn, zulks niet kunnen. Mocht het zo zijn dat een route toch in consensus kan verlegd worden (hetgeen zoals hierboven aangegeven hoogst uitzonderlijk zou moeten zijn), waarom wordt aan betrokkenen dan geen verhuispremie aangeboden? Neen in tegendeel, de betrokkene krijgt eerst de overlast, dan de medische problemen, en vervolgens de fiscale factuur (beschrijf, notariskosten, eventueel BTW) van een verhuis. Dit is toch geen manier om als maatschappij met mekaar om te gaan?”	24 (LHtS)
h.	“De milieuschade veroorzaakt door deze luchthavenuitbating is enorm (lucht- en milieuvervuiling, geluidsoverlast,…): een luchthaventaks is noodzakelijk.”	227, 228
i.	“De realisatie van een goede spoorverbinding valt natuurlijk toe te juichen. Maar waarom wordt er nog steeds een diabolotaks geheven ? Dit lijkt mij niet bevorderlijk voor het gebruik ervan. Hierover wordt wijselijk gezwegen in de tekst.”	244

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties vragen om:

[1] het (bestaande) systeem van gedifferentieerde landings- en opstijgvergoedingen verder uit te bouwen (met een grotere differentiatie in functie van de geluidsimpact) ter stimulering van de vlootvernieuwing (a, c);

[2] specifieke heffingen in te voeren (taks op vliegtuigtickets, BTW-heffing op kerosine, …) ter verhoging van de klimaatinspanningen van de luchtvaartsector (b, e)

[3] een 'dynamische taxatie' (gedifferentieerd naar type vliegtuig, dag/nachtoperatie,…) in te voeren ter stimulering van de vlootvernieuwing (d);

[4] pro-actief een luchthaventaks in te voeren voor de aanleg van een fonds ter vergoeding van de planschade en milieugezondheidsschade; (f, h)

[5] fiscale (gunst)maatregelen uit te werken ter compensatie van de geluidsoverlast; (g)

[6] de Diabolo-taks op de spoorwegverbinding via de luchthaven te evalueren.

Reactie op de opmerkingen

De introductie van financiële 'heffingen' in de luchtvaartsector zijn internationaal gereguleerd en bij de invoering ervan door een individuele lidstaat moeten bepaalde regels gerespecteerd worden. De internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO maakt een nader onderscheid tussen heffingen in de vorm van 'charges' en 'taxes', waarbij al of niet er een duidelijke kostenspecifieke relatie bestaat tussen de heffing en een aangeboden dienst:

- 'charges' : (gebruiks)heffingen die specifiek ingesteld en toegepast worden om de kosten te dekken van de verlening van faciliteiten en diensten voor de burgerluchtvaart; m.a.w. het gaat om een vergoeding of retributie waar een tegenprestatie tegenover staat. ICAO maakt een onderscheid tussen 'Airport Charges' (luchthavengelden) en 'Charges for Air Navigation Services' (ATC-heffingen). Meer info hierover staat vermeld in ICAO Doc 9082/9 inzake heffingen op luchthavens en luchtverkeerdiensten (ed. 2012).

- 'taxes' (belastingen) : heffingen die bestemd zijn om nationale of overheidsinkomsten te genereren en die in het algemeen niet worden toegepast op de burgerluchtvaart in haar geheel of op een kostenspecifieke basis.

Op basis van de ICAO aanbeveling 9082/9 uit 2012, inzake heffingen op luchthavens (luchthavengelden) en luchtnavigatiediensten (ATC-heffingen), kunnen Staten overwegen om "geluidgerelateerde heffingen" op te leggen aan luchthavens en de gebruikers daarvan ter financiering van geluidpreventieve maatregelen of

maatregelen die er op gericht zijn de geluidsoverlast te verlichten. Deze heffingen vast te stellen na een consultatieprocedure moeten beantwoorden aan volgende principes:

- De geluidsgerelateerde heffingen mogen alleen ingevoerd worden op luchthavens met specifieke geluidsproblemen en mogen niet hoger zijn dan de kosten ter verlichting of vermijding van deze problemen.
- De heffingen, geassocieerd met de landings- en opstijgvergoedingen, mogelijk in de vorm van een toeslag ('noise surcharge') of korting, moeten 'geluidsgerelateerd' zijn, d.w.z. gedifferentieerd in functie van de geluidemissiekarakteristieken van het vliegtuig volgens certificatieprocedure van ICAO annex 16.
- De heffingen mogen niet discriminerend zijn tussen gebruikers en niet zodanig hoog dat hiermee de operatie van een bepaald vliegtuig wordt belemmerd.

Gedifferentieerde heffingen op basis van de luchtemmissiekernmerken van een vliegtuig ter beheersing van de lokale luchtkwaliteit (Local Air Quality - LAQ) zijn op grond van ICAO aanbeveling 9082/9 eveneens mogelijk.

Momenteel bestaat er op Brussels Airport een systeem van geluidgerelateerde landings- en opstijg-vergoedingen, als onderdeel van de luchthavengelden, waarbij de door luchtvaartmaatschappijen verschuldigde vergoeding gedifferentieerd is in functie van de geluidemissiekarakteristieken van het vliegtuig. Deze geluidgerelateerde heffingen worden echter niet aangewend voor de financiering van geluidsmitigerende maatregelen. Deze mogelijkheid bestaat nochtans gelet op de hoger genoemde aanbeveling van ICAO.

Naast geluidgerelateerde heffingen, als onderdeel van de luchthavengelden en in overeenstemming met hoger genoemde ICAO-aanbevelingen, kan ook gedacht worden aan een specifieke overheidsheffing (belasting) ter financiering van geluidsmitigerende maatregelen. De overheidsheffingen die op en aantal Europese luchthavens (vb. luchthavens van Amsterdam-Schiphol [15] en Parijs-Charles De Gaulle [16]) ingevoerd werden ter financiering van maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening bevestigen dat een specifieke geluidsgerelateerde heffing van overheidswege een mogelijke financieringsbasis kan vormen.

---

[15] De 'geluidsheffing' op Schiphol wordt geheven voor de uitvoeringskosten van een vastgestelde regeling inzake het treffen van geluidwerende voorzieningen t.a.v. in de regeling bepaalde woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen voor zover die gebouwen vanwege het luchthavenluchtverkeer een geluidbelasting kunnen ondervinden die ligt boven de in de regeling vastgestelde maximale waarden (art. 77 Luchtvaartwet (de Wet van 15 januari 1958 houdende nieuwe regelen omtrent de luchtvaart) en artikel 8.32 Wet Luchtvaart (de Wet van 18 juni 1992 houdende algemene regeling met betrekking tot het luchtverkeer)). Deze geluidsheffing burgerluchtvaart wordt geheven naar de geluidsproductie van het burgerluchtvaartuig. Daarnaast bestaat er ook nog een andere heffing ('Governmental Planning Compensation levy'), per ton MTOW, die niet gerelateerd is aan de geluidsproductie van een luchtvaartuig, maar nodig is om uitgaven te vergoeden die de overheid heeft voorgefinancierd ten behoeve van claims, afbraak van gebouwen en voor herallocatie van woonboten in de omgeving van Schiphol.

[16] Ter financiering van de maatregelen in zake ruimtelijke ordening op Franse gezoneerde luchthavens wordt in Frankrijk van overheidswege een belasting (TNSA : Taxe sur les nuisances aériennes) ingesteld per vliegbeweging (vertrek) die gemoduleerd is in functie van de emissiekarakteristieken van het vliegtuig en het tijdstip van opstijgen (6-18u/18-22u/22u-6u). Het basistarief is verschillend per luchthaven in functie van de evolutie van de kosten van het isolatieprogramma binnen het PGS ('Plan de Gëne Sonore'). De belasting wordt door de luchthavenbeheerder(s) geïnd op de vliegmaatschappijen of de eigenaar van het vliegtuig.

Hierna wordt ingegaan op de aangehaalde elementen :

[1] De aanpassing van gedifferentieerde landings- en opstijgvergoedingen (en vergoedingen voor ATC-diensten) is een federale bevoegdheid. Als onderdeel van de tarievenstructuur op Brussels Airport (charges en fees) worden de landings- en opstijgvergoedingen 5-jaarlijks vastgesteld onder toezicht van de economisch regulerende overheid. Voor de gereguleerde periode 2016-2021 werden nieuwe landings- en opstijgvergoedingen vastgesteld, met een grotere differentiatie in functie van de geluidsimpact. Er wordt nu gewerkt met een systeem van acht in plaats van zes categorieën, waarbij de factor voor de stilste categorieën nog verder gereduceerd werd.

Op 3 mei 2019 kondigde BAC aan dat voor de volgende tarifiëringsronde de landings- en opstijgvergoedingen nog verder gedifferentieerd zullen worden rekening houdend met de emissies (CO2, NOx) van de vliegtuigen, waardoor 'vervuilende' vliegtuigen relatief meer zullen moeten betalen.

De vergoedingen, beschreven onder § 9.3 van het actieplan, die respectievelijk aan BAC (voor het gebruik van de luchthaveninstallaties) en aan skeyes (voor ATC-diensten) verschuldigd zijn vallen onder de eerste categorie van mogelijke heffingen ('charges').

[2] Er gaan steeds meer stemmen op om specfieke 'taksen' of belastingen in te voeren ter verhoging van de klimaatinspanningen van de luchtvaartsector (cfr. klimaatbetogingen in 2019). Internationale vluchten in Europa zijn immers vrijgesteld van btw en vliegmaatschappijen moeten geen accijnzen betalen, terwijl andere alternatieve transportmiddelen (vb. trein) die beter zijn voor het milieu, meer belast worden dan de luchtvaart. België heeft in 2019 al aan zijn Europese partners voorgesteld om een Europese belasting in te voeren op commerciële vluchten, in de overtuiging dat de Europese Unie een leidinggevende rol moet spelen voor een rechtvaardige en eerlijke tarificatie van de luchtvaart.

De Europese Commissie heeft intussen op 14 juli 2021 een pakket voorstellen uitgebracht die betrekking hebben op het klimaat-, energie-, grondgebruik-, vervoers- en belastingbeleid van de EU. Met dit 'fit for 55'-pakket wil de Europese Commissie (EC) haar beleid doen rijmen met de ambitie om de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55% te verminderen ten opzichte van 1990. Deze wetgevingsinstrumenten moeten er dus voor zorgen dat de, in de Europese klimaatwet overeengekomen streefcijfers, bereikt worden.

Voorstellen die relevant zijn voor de luchtvaartsector zijn onder meer:

- De hervorming van het ETS-systeem

Naast uitbreiding van het ETS-systeem naar andere sectoren stelt de Commissie ook voor om de ETS-regels voor de luchtvaart te herzien. Vluchten binnen de Europese Economische Ruimte (EER), alsook

vluchten naar Zwitserland en het VK, zullen onder de EU-ETS blijven vallen. Het totale aantal luchtvaartemissierechten in de ETS zal worden afgetopt op het huidige niveau, en jaarlijks met 4,2% worden verminderd. Het aantal kosteloze rechten dat aan vliegtuigexploitanten wordt toegewezen, zal geleidelijk worden verminderdmet de afschaffing van de kosteloze toewijzing vanaf 2027 (momenteel veiling = 15% cap): in 2024 25% veiling; in 2025 50% veiling, in 2026 75% veiling; en vanaf 2027 100% veiling. Cap aviation wordt verlaagd door de cap vanaf 2024 te baseren op het deel van de cap dat in 2023 toegewezen wordt aan actieve vliegtuigexploitanten. Op deze aangepaste "actieve" cap wordt de algemene lineaire reductiefactor toegepast.

Parallel daarmee voert het voorstel het systeem van koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (CORSIA) in voor vluchten buiten Europa. De EU-ETS-richtlijn zal CORSIA toepassen op de emissies van in de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen van vluchten naar en van landen buiten de EER. Wanneer de emissies van vluchten buiten de EER een niveau bereiken dat hoger ligt dan 2019, zullen zij moeten worden gecompenseerd met overeenkomstige koolstofcredits.
Het COM voorstel vervolledigt de nodige juridische basis voor het opleggen van CORSIA verplichtingen aan in de EU geregistreerde/gebaseerde vliegtuigexploitanten. Momenteel is er in de EU enkel een delegated act inzake CORSIA in voege, dewelke slechts uitvoering geeft aan een deel van de ICAO bepalingen inzake CORSIA. Het COM voorstel bevat o.m. inleververplichtingen voor CORSIA-kredieten, bepalingen welke kredieten mogen gebruikt worden en rapporteringsverplichting voor vluchten tussen twee 3de landen.

- Herziening van de richtlijn energiebelastingen

De huidige richtlijn energiebelasting is in 2003 in werking getreden en bevat structurele regels en minimumaccijnstarieven voor de belasting van energieproducten die worden gebruikt als motorbrandstof en verwarmingsbrandstof, en elektriciteit. Lidstaten zijn vrij om hun eigen tarieven vast te stellen zolang de minimumtarieven gerespecteerd worden. De richtlijn past echter niet in de huidige visie van de EU over energie en klimaat en is dus toe aan een update.

Eerst en vooral introduceert het voorstel een nieuwe structuur van belastingtarieven gebaseerd op basis van de energie-inhoud en milieuprestaties van de brandstoffen en elektriciteit. Ten tweede verbreedt het de belastbare basis door meer producten toe te voegen aan de scope en enkele van de huidige vrijstellingen en verminderde tarieven te schrappen.

De structuur van belastingtarieven is momenteel meestal gebaseerd op het volume. Dat wil de Europese Commissie dus veranderen naar de echte energie-inhoud en de milieuprestaties. Dit moet consumenten en bedrijven helpen om meer groene en klimaatvriendelijke keuzes te maken.

Het nieuwe systeem zal er voor zorgen dat de meest vervuilende brandstoffen het hoogst worden belast. De voorgestelde minimumtarieven zullen aangepast worden volgens de meest recente prijzen en dan jaarlijks aangepast worden volgens Eurostat cijfers. Nu zijn de minimumtarieven al sinds 2003 niet meer aangepast.

Het zal voor lidstaten veel moeilijker worden om voor bepaalde sectoren toch nog tarieven aan te rekenen die onder het minimumtarief liggen. Kerosine en zware olie die door de luchtvaart en scheepvaart worden gebruikt zullen niet langer een vrijstelling krijgen van energiebelasting voor intra-EU reizen. Over een periode van 10 jaar zullen de minimum tarieven in die sectoren gradueel stijgen. Duurzame brandstof in deze sectoren zal wel nog kunnen genieten van een nultarief.

Binnen deze herziening wordt dus voorgesteld om kerosine niet langer vrij te stellen van energiebelastingen bij intra-EU reizen.

- ReFuelEU Luchtvaart – voor duurzame vliegtuigbrandstoffen

Vliegtuig- en scheepsbrandstoffen veroorzaken aanzienlijke verontreiniging en voor deze brandstoffen zijn specifieke maatregelen vereist als aanvulling op de handel in emissierechten. De verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen vereist dat schepen in grote havens en vliegtuigen op grote luchthavens toegang hebben tot schone elektriciteit. Door het initiatief "ReFuelEU Luchtvaart" zullen brandstofleveranciers verplicht worden om steeds grotere hoeveelheden duurzame vliegtuigbrandstoffen in de vliegtuigbrandstof die op EU-luchthavens wordt getankt, te mengen, met inbegrip van synthetische koolstofarme brandstoffen, ook wel e-brandstoffen (e-fuels) genoemd.

[3] Een dynamische "taxatie" bestaat al in de vorm van de geluidsgedifferentieerde landings- en opstijgvergoedingen (en vergoedingen voor ATC-diensten) die verschuldigd is door luchtvaartmaatschappijen aan BAC en skeyes. Het betreft echter gebruiksheffingen of retributies (geen belastingen of taksen). De gebruiksheffingen houden daarbij rekening met de geluidemissiekenmerken van de vliegtuigen en het tijdstip van operatie (dag/nacht). Zie hoger onder [1].

[4] Binnen haar fiscale bevoegdheden heeft het Vlaamse Gewest maar beperkte mogelijkheden om een specifieke belasting of luchthaventaks in te voeren, die, zoals in de inspraakreactie gevraagd, bestemd zou zijn voor de aanleg van een fonds ter vergoeding van de planschade en (milieu)gezondheidsschade. De invoering ervan moet aan diverse criteria voldoen, waaronder de toepassing van het evenredigheidsbeginsel [17] en het gelijkheidsbegsinsel.

[17] Elke overheid moet bij de uitoefening van haar fiscale bevoegdheid immers het evenredigheidsbeginsel eerbiedigen: hij mag met een belasting niet hoofdzakelijk een effect beogen dat hij binnen de perken van zijn materiële bevoegdheid niet zou vermogen na te streven en de niet-fiscale neveneffecten van een belasting mogen de materiële bevoegdheidsuitoefening van een andere overheid niet overdreven moeilijk maken.

Gelet op de bevoegdheidsverdeling inzake de uitbating en uitrusting van de luchthaven Brussel-Nationaal behoort een aangepaste geluidheffing als onderdeel van de luchthavengelden en/of een specifieke overheidsheffing ter financiering van geluidmitigerende maatregelen tot de intrinsieke bevoegdheid van de federale overheid. Ter financiële waarborging kan daarbij de oprichting van een federaal fonds overwogen worden.

In het kader van een geïntegreerde en omvattende aanpak van de geluidsproblematiek zullen binnen het samenwerkingsakkoord de nodige afspraken gemaakt moeten worden over flankerende maatregelen binnen de ICAO evenwichtige aanpak en de financiering ervan. Hiervoor kan ook verwezen worden naar de maatregel § 11.1 uit het actieplan waarbij duidelijk gesteld wordt dat het samenwerkingsakkoord minstens concrete afspraken moet bevatten over de financiering van de benodigde maatregelen. Het is binnen dit kader dat financieringsmechanisme(n) nader onderzocht zullen worden.

[5] De inspraakreactie verwijst naar verschillende fiscale maatregelen die gedifferentieerd zouden kunnen worden in functie van de (bijkomende) geluidsoverlast (die zou onstaaan door het verleggen van vliegroutes). Het betreft niet alleen fiscale maatregelen die op gewestelijk niveau vastgesteld worden (vb. de onroerende voorheffing) maar ook voor belastingen op federaal niveau (vb. de verschuldigde belastingen bij de overdracht van eigendommen) of op lokaal niveau (de vaststelling van gemeentelijke opcentiemen). In het kader van een gewestelijk actieplan kan uiteraard enkel ingezet worden op fiscale instrumenten die binnen de gewestelijke fiscale bevoegdheid liggen.

Het Vlaamse Gewest heeft een aantal specifieke bevoegdheden op fiscaal vlak. De aanwending van deze gewestelijke fiscale bevoegdheden in de vorm van het verlenen van fiscale gunstmaatregelen voor specifieke inwoners ter compensatie van de geluidsoverlast ingevolge blootstelling aan vliegtuiggeluid werd tot dusver niet overwogen.

Behalve de algemene beperkende voorwaarden in de uitoefening van de gewestelijke fiscale bevoegdheden ten aanzien van de exploitatie van de nationale luchthaven (zie hoger onder [4]), moet de fiscale regeling immers ook aan minimale vereisten voldoen. Zo moet de fiscale gunstmaatregel objectief en redelijk te verantwoorden zijn. Het loutere feit om al of niet overvlogen te worden is niet voldoende. Dit vraagt de toepassing van objectief vast te stellen en juridisch tegensprekelijke criteria (vb. de geluidblootstelling zoals verankerd in de vorm van wettelijk vastgestelde geluidzoneringen). De (gunst)tarieven mogen bovendien in toepassing van het gelijkheidsbeginsel in geen geval discriminerend zijn ten aanzien van andere belastingplichtigen die in dezelfde mate blootgesteld worden aan omgevingslawaai van andere geluidsbronnen (vb. wegverkeer) of aan het geluid van andere luchthavens (vb. regionale luchthavens).

[6] De specifieke gebruiksheffing, die federaal werd ingevoerd ter financiering van de DIABOLO spoorwegontsluiting van de luchthaven, valt niet onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 24 – Financiering en timing van het actieplan

Opmerking	Verwijzing
a. Personeel en middelen voor operationalisering isolatievoorschrift “M.b.t. de operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift wordt gesteld (op p. 71) dat de algemene voortgang afgeremd is door het uitblijven van de voorziene aanwerving van 1,5 VTE (zoals voorzien bij de goedkeuring in juni 2016 van het actieplan door de Vlaamse Regering) en dat de goedgekeurde budgettaire middelen georiënteerd worden naar verder beleidsmatig onderzoek binnen het thema.” “In het actieplan 2016-2020 werd 650.000 euro en 1,5 VTE personeel vooropgesteld voor de uitvoering van het geluidsactieprogramma. In het nieuwe actieplan 2019-2023 staat te lezen dat de benodigde financiële middelen voor de uitvoering zullen opgevangen worden binnen de beschikbare kredieten van de coördinerende instantie (Departement Omgeving of BAC).” “Pro memorie: in 2000 werd het Fonds voor de Beperking van de Milieuoverlast in de Omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FBMOL) opgericht, ‘met het oog op de inning van de boetes; premies voor geluidsisolatie van bestaande woningen; aankoop van woningen; eraan verbonden kosten en vergoedingen’. Dit fonds werd tot op heden echter niet geactiveerd. De provincie vraagt om te bekijken of dit fonds geactiveerd en instrumenteel ingezet kan worden in functie van bijkomende middelen voor deze maatregel.” “De provincie pleit voor effectiviteit. De financiële middelen voor de operationalisering van isolatiemaatregelen mogen geen dode letter blijven. De voorziene inspanningen uit het vorige actieplan moeten minstens gegarandeerd blijven en bij voorkeur nog versterkt. De provincie, samen met het Platform Luchthavenregio, suggereert om het personeel en de middelen aan de regio(-werking) te koppelen om reële vooruitgang te boeken en de werking in de regio te verankeren.	1 (Provincie)

	Daarnaast pleit de provincie om de lokale besturen de mogelijkheid te laten om initiatieven te nemen om hun bewoners te ondersteunen inzake isolatieprogramma's (op het niveau van de straat, wijk of woonblok, cfr. Schiphol)."	
b.	Personeel en middelen voor operationalisering isolatievoorschrift "M.b.t. de operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift wordt gesteld (op p. 71) dat de algemene voortgang afgeremd is door het uitblijven van de voorziene aanwerving van 1,5 VTE (zoals voorzien bij de goedkeuring in juni 2016 van het actieplan door de Vlaamse Regering) en dat de goedgekeurde budgettaire middelen georiënteerd worden naar verder beleidsmatig onderzoek binnen het thema. In het actieplan 2016-2020 werd 650.000 euro en 1,5 VTE personeel vooropgesteld voor de uitvoering van het geluidsactieprogramma. In het nieuwe actieplan 2019-2023 staat te lezen dat de benodigde financiële middelen voor de uitvoering zullen opgevangen worden binnen de beschikbare kredieten van de coördinerende instantie (Departement Omgeving of BAC). Pro memorie: in 2000 werd het Fonds voor de Beperking van de Milieuoverlast in de Omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FBMOL) opgericht, 'met het oog op de inning van de boetes; premies voor geluidsisolatie van bestaande woningen; aankoop van woningen; eraan verbonden kosten en vergoedingen'. Dit fonds werd tot op heden echter niet geactiveerd. De gemeente vraagt om te bekijken of dit fonds geactiveerd en instrumenteel ingezet kan worden in functie van bijkomende middelen voor deze maatregel. De financiële middelen voor de operationalisering van isolatiemaatregelen mogen geen dode letter blijven. De voorziene inspanningen uit het vorige actieplan moeten minstens gegarandeerd blijven en bij voorkeur nog versterkt."	11 (Wemmel)
c.	De gemeente Grimbergen geeft aan dat de financiële middelen voor de operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift dringend vrijgemaakt moeten worden en zich	3 (Grimbergen)

	niet mogen beperken tot enkel beleidsmatig onderzoek. Het Platform Luchthavenregio suggereert om het personeel en de middelen aan de regio(-werking) te koppelen om reële vooruitgang te boeken en de werking in de regio te verankeren.	
d.	"Het ontbreekt aan een concrete timing van de uit te voeren maatregelen. Er wordt geen enkele vorm van financiering opgenomen in het plan: geen enkele van de voorgestelde maatregelen wordt financieel onderbouwd."	4 (Kampenhout)
e.	"Het actieplan is te verblijvend, omwille van het ontbreken van de financiële consequenties (nu is alleen de kostprijs van het studie- en voortraject berekend) en de timing van de uit te voeren maatregelen: a. Er wordt geen financiering opgenomen in het plan: geen enkele van de voorgestelde maatregelen wordt financieel onderbouwd. De kosten verbonden aan de akoestische isolatie van de bestaande woningen in het kerngebied alsook de planschade moeten gedragen worden door de overheid die het actieplan oplegt. Nergens wordt er iets concreet becijferd. b. In dit actieplan ontbreekt elke timing. Nergens wordt aangegeven wanneer welke maatregel met welke kostprijs zal gefinancierd worden."	5 (Kortenberg)
f.	"De financiële middelen voor de operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift moeten dringend vrijgemaakt worden en mogen zich niet beperken tot enkel beleidsmatig onderzoek. Het Platform Luchthavenregio suggereert om het personeel en de middelen aan de regio(-werking) te koppelen om reële vooruitgang te boeken en de werking in de regio te verankeren."	8 (Meise)
g.	"Het actieplan is té vrijblijvend, omwille van het ontbreken van: - financiële consequenties (wie betaalt wat?) - bronmaatregelen - concrete timing Geen enkel van de voorgestelde maatregelen wordt financieel onderbouwd. Zo worden de kosten verbonden aan de akoestische	21 Burgerforum Luchthavenregio 23 (Decibel 25L) 32 (Zone-S), 218 223, 226

	isolatie van de bestaande woningen in het kerngebied en de planschade nergens concreet becijferd. Verder ontbreekt elke timing in het plan. Nergens wordt aangegeven wanneer welke maatregel met welke kostprijs zal gefinancierd worden. Het geluidsactieplan is dan ook die naam niet waardig.”	
h.	“Het actieplan is té vrijblijvend, omdat volgende zaken ontbreken: - maatregelen die het geluid beperken aan de bron - de kostprijs van de maatregelen (zoals geluidsisolatie en planschade): men heeft het over een verouderd bedrag van 89 miljoen euro – prognose 2012 - de financiering van de maatregelen - een concrete timing; een plan zonder timing is geen plan”	33-192, 227, 228, 246, 247, 248
i.	“Op het financiële vlak vermeldt het actieplan enkel kostprijs van studies en voortrajecten. Nergens wordt een concrete financiering opgenomen en onderbouwd. De milieuadviesraad vraagt dan ook een serieus actieplan met concrete becijferde plannen, duidelijke timings van planning en uitvoering en een duidelijke langetermijnvisie.”	13 (MAR Steenokkerzeel)
j.	“De vervuiler betaalt. Zoals hierboven aangehaald zal de financiële kostprijs van de uitrol van de geplande acties inzake ruimtelijke ordening en isolatienorm enorm zijn voor onze inwoners. Wij vinden het geraamde budget bij het plan hierover geen cijfers terug. Er worden enkel middelen voorzien voor operationalisering en bekendmaking. Er wordt nergens verwezen naar mogelijke financiële compensaties van de eigenaars voor planschade, waardevermindering, onteigening, vergoeding isolatie,…. Naast de persoonlijke financiële schade voor de eigenaars, is er ook de maatschappelijke kostprijs: Wat gebeurt er met de percelen die niet meer mogen bebouwd worden of oudere gebouwen waarvoor bijkomende investering in isolatie te duur is ? Gaan deze percelen en panden verwaarloosd worden ? Krijgen huiseigenaars hun woningen nog verkocht ? Gaat dit de prijzen van onze (dure) bouwgronden nog meer opdrijven ? Betekent dit voor onze	10 (Steenokkerzeel)

	economisch sterke regio dat werknemers van o.a. de luchthaven en aanverwante bedrijven niet langer kunnen wonen in onze gemeente, dicht bij het werk, maar zich meer de auto zullen dienen te verplaatsen op onze wegen (extra verkeershinder en CO2 uitstoot) ? Blijft Steenokkerzeel leefbaar voor onze inwoners ? Of wordt Steenokkerzeel een tweede Doel ? Dit moet uiteraard ten alle koste vermeden worden, daarom is een ruimere studie over de maatschappelijke impact noodzakelijk (milieu, mobiliteit, gezondheid,…), waarvoor de nodige middelen dienen voorzien te worden. Ook hier is nergens sprake van in het plan. De kosten verbonden aan de akoestische isolatie van bestaande woningen in het kerngebied alsook de planschade moeten gedragen worden door de overheid die het geluidsactieplan oplegt. Nergens wordt er iets concreet becijferd. Om al dit onderzoek te doen en infrastructuur aanpassingen uit te werken is ook personeel nodig. Daar wordt nergens op in gegaan. In dit actieplan ontbreekt elke timing. Nergens wordt aangegeven wanneer welke maatregel met welke kostprijs gefinancierd zal worden. Dit kan ook moeilijk een concreet actieplan genoemd worden.“	
k.	“De gemeente Steenokkerzeel vraagt dan ook: - een duidelijke langetermijnvisie; - een serieus actieplan met concrete becijferde plannen; - voldoende bronmaatregelen, die moeten verhinderen dat er later stroomafwaarts moet geremedieerd worden; - een begroting en de afweging van de financiële en maatschappelijke consequenties; - het voorzien van voldoende financiële middelen; - een duidelijke timing van planning en uitvoering; - het absolute van de beperking tot 16.000 nachtvluchten met maximaal 5.000 vertrekken. De nationale luchthaven is voor 60 % (!) gelegen op het grondgebied van Steenokkerzeel, voornamelijk start- en landingsbanen, de militaire luchthaven, de helikopterluchthaven van de politie en een gedeelte van de vrachtzone. Steenokkerzeel	10 (Steenokkerzeel)

	wil samen met alle bevoegde overheden de handen in elkaar slaan om voor een duurzaam evenwicht tussen economie en ecologie te zorgen in de wijde omgeving van de luchthaven. Onze inwoners staan daar ook achter, een groot gedeelte van hen is met de luchthaven opgegroeid of werkt er. Indien de aanwezigheid van de luchthaven echter tot gevolg heeft dat hun recht op wonen in hun dorp wordt aangetast, of zij worden financieel benadeeld hierdoor, vrezen wij dat de goede verstandhouding en nabuurschap, die momenteel bestaat tussen de luchthaven en de gemeente, in het gedrang zou komen. En dat wil natuurlijk niemand.”	
l.	“Men spreekt over lange termijnstrategie 2040, wat goed is. Maar er staat in het hele plan nergens een timing of een planning, zelfs niet de ambitie om een planning te hebben, voor de korte en/of middellange termijn. Wat ik minstens zou verwachten is: - Een voorgestelde globale planning met concrete doelstellingen, met een luik korte termijn en een luik lange termijn - Een planning en een werkzijze om te komen tot een globaal samenwerkingsakkoord.”	233
m.	“Het actieplan is té vrijblijvend, omdat: - er geen duidelijkheid is qua financiering van de maatregelen (bijvoorbeeld de akoestische isolatie en geluid-gedempte ventilatievoorzieningen)? - er geen concrete timing bestaat; een plan zonder timing is geen plan. Inderdaad, er is geen haast: 2050 … - er geen stappenplan is.”	241
n.	“Voor het bekend maken van isolatievoorschriften is er blijkbaar geen budget. Er staat daar een achterhaalde belofte dat dit wel zou gecorrigeerd worden in 2018. Mits het jaar op zijn einde loopt, kan ik alleen maar besluiten dat het bij een goed voornemen blijft !”	244
o.	“Ontwikkeling van ondersteunende instrumenten en promotie en sensibilisering. Men gaat onderzoeken hoe dit kan gebeuren en	244

	hoe men vorming en opleiding kan voorzien. Span het paard dan niet achter de wagen, maar ervoor. Eerst financiering en onderzoek en dan maatregelen ! Men zou al kunnen beginnen met de normen bekend te maken aan architecten, bouwbedrijven, kandidaat-bouwers. U heeft ze zelf mooi opgesomd. Zorg dan dat er personeel is dat zich hierom bekommert.”	
p.	“Vernieuwing van het meetnet na 2020. Begin alvast maar met het uittrekken van voldoende budget !”	244

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

In de inspraakreacties rond de financiering en timing van de maatregelen in het actieplan worden volgende elementen aangehaald:

[1] De enorme financiële en maatschappelijke kosten van de voorgenomen maatregelen inzake ruimtelijke ordening en isolatie worden afgewenteld op de burgers. (j, k)

[2] Er is geen financiële onderbouwing en timing voor uitvoering van de maatregelen uit het plan (kostprijs, financiering en timing). (d, e, g, h ,i, j, k, l, m)

a) vraag naar een duidelijke timing en planning van uitvoering van maatregelen (op korte en lange termijn) passend binnen een duidelijke lange termijnvisie (i, j, k, l, m)

b) vraag om ook de nodige (personeels)middelen en budgetten te voorzien:
- voor de vergoeding van de planschade, waardevermindering, onteigeningen en een vergoeding voor akoestische isolatie (j)
- voor het uitvoeren van een maatschappelijke impactstudie; (j)
- voor het isoleren van bestaande woningen (j)
- voor de uitbreiding van het door de Vlaamse overheid beheerd geluidmeetnet; (p)

[3] Vraag om de eerder in het vorige actieplan voorziene middelen en personeel voor de operationalisering en bekendmaking van het isolatievoorschrift te behouden en nog te versterken (a, b, c, f) met volgende voorstellen:

a) Onderzoek naar de re-activering en aanwending van het federaal “Fonds voor de Beperking van de Milieu-overlast op Brussel-Nationaal” (FBMOL)) ten behoeve van de operationalisering en bekendmaking van het isolatievoorschrift. (a, b)

b) Suggestie om de middelen en het personeel te koppelen aan de regio-werking en regionaal te verankeren. (a, c, f)
c) Suggestie om lokale besturen te ondersteunen bij initiatieven op het vlak van akoestische isolatie. (a)

[4] vraag naar duidelijkheid over de financiering van de maatregelen. (m, o)

Reactie op de opmerkingen

[1] De gewestelijke maatregelen rond bouwen en wonen in dit actieplan zijn gericht op het kerngebied, met het oog op het voorkomen van nieuwe hindersituaties (zoals gemotiveerd onder fiche 15 'Algemene focus van de maatregelen'):

- Enerzijds betreft het ruimtelijke maatregelen (RUP voor het kerngebied) die nog nader geconcretiseerd moeten worden op basis van vervolgbeslissingen; over de financiering van dit ruimtelijke beleid en de concrete repercussies ervan gericht op het kerngebied zullen nog nadere afspraken gemaakt worden in het kader van vervolgbeslissingen op Vlaams niveau. In het kader van de opmaak van een plan-MER kan parallel (en geïntegreerd) een maatschappelijke kosten-baten analyse gebeuren om de milieu-, gezondheid- en maatschappelijk-economische belangen met elkaar af te wegen (met internalisering van de milieukosten) (zie fiche 25).

- Anderzijds gaat het om het invoeren en operationaliseren van een akoestisch isolatievoorschrift in de woningbouw (bij nieuw- of vernieuwbouw), waarbij het niet onbillijk is om zeker in het kerngebied aan kandidaat-bouwers te vragen om bij nieuwbouw specifieke eisen inzake akoestische (gevel)isolatie na te leven.

Deze maatregelen zijn een eerste stap en moeten nog nader geconcretiseerd worden op basis van vervolgbeslissingen, waarbij de concrete timing en de financiële consequenties nog nader geconcretiseerd zullen worden.

[2] De budgettaire motivering voor de maatregelen van dit actieplan is vermeld in de overzichtstabel van Hoofdstuk 13. De benodigde middelen zullen ingepast worden binnen de beschikbare kredieten van het departement Omgeving of in de budgetten van externe partners (vb. BAC). Bij de definitieve goedkeuring van dit actieplan zal nadere transparantie gegeven worden over de precieze timings en verwachte outputs (uitvoeringsplanning), passend binnen de beschikbare kredieten van het departement Omgeving.

[3] De remediëring van bestaande situaties als onderdeel van maatregelen binnen de ICAO evenwichtige aanpak is nog het voorwerp van onderhandelingen in het kader van een samenwerkingsakkoord, waarbij afspraken gemaakt zullen moeten worden over de financiering ervan. Wel zal het Vlaams Gewest

onderzoeken of in het kader van de invoering van een isolatievoorschrift ook een ondersteuningsprogramma met isolatiepremies voor bestaande woningen gefinancierd kan worden (zie fiche 19). De kosten verbonden aan de uitvoering van het ruimtelijk beleid (RUP kerngebied), waaronder planschade, evt. compensaties,…. is nog het voorwerp van concrete vervolgbeslissingen (zie hoger onder [1]). In verband met de vraag tot uitbreiding van het geluidmeetnet : zie fiche 22 , punt [1].

[4] In het kader van een geïntegreerde en omvattende aanpak van de geluidsproblematiek zullen binnen het samenwerkingsakkoord de nodige afspraken gemaakt moeten worden over flankerende maatregelen binnen de ICAO evenwichtige aanpak en de financiering ervan. Het is binnen dit kader dat financieringsmechanisme(n) nader onderzocht zullen worden. Zie ook fiche 23.

Aanpassingen in het actieplan

In hoofdstuk 13 zal nadere transparantie gegeven worden over de precieze timing en verwachte outputs (uitvoeringsplanning), passend binnen de beschikbare kredieten van het departement Omgeving en andere partners (BAC).

Fiche 25 – Kosten /baten analyses – maatschappelijke impactstudies

Opmerking	Verwijzing
a. De gemeente Steenokkerzeel vraagt de afweging van de financiële en maatschappelijke consequenties (van het actieplan): “Naast de persoonlijke financiële schade voor de eigenaars, is er ook de maatschappelijke kostprijs. Wat gebeurt er met de percelen die niet meer mogen bebouwd worden of oudere gebouwen waarvoor bijkomende investering in isolatie te duur is ? Gaan deze percelen en panden verwaarloosd worden ? Krijgen huiseigenaars hun woningen nog verkocht ? Gaat dit de prijzen van onze (dure) bouwgronden nog meer opdrijven ? Betetekent dit voor onze economsch sterke regio dat werkenemers van o.a. de luchthaven en aanverwante bdrijven niet langer kunnen wonen in onze gemente, dicht bij het werk, maar zich met de auto moeten verplaatsen op onze wegen (extra verkeershinder en CO2 uitstoot)? Blijft Steenokkerzeel leefbaar voor onze inwoners ? Of wordt Steenokkerzeel een tweede Doel ? Dit moet uiteraard ten alle koste vermeden worden, daarom is een ruimere studie over de maatschappelijke impact noodzakelijk (milieu, mobiliteit, gezondheid, enz…), waarvoor de nodige middelen dienen voorzien te worden. Ook hier is nergens sprake van in dit plan.”	10 (Steenokkerzeel)
b. “De kwaliteit van dicht bij het werk te wonen (nabij tewerkstellingspolen als de luchthaven en de internationale kantoorzone Diegem-zuid) wordt duidelijk als een belangrijk voordeel ervaren door de inwoners van Diegem. Velen die de afweging maken tussen lange verplaatsingstijden naar het werk of het gaan wonen in een verstedelijkt gebied met een relatieve hinder, maken een keuze voor wonen in deze omgeving. Dit onderstreept hetgeen wat ook in het ontwerp actieplan omgevingslawaai zelf wordt gesteld met name dat de ervaring van geluidshinder subjectief is, waarbij een aantal niet-akoestische factoren in rekening moeten gebracht worden zoals de houding ten opzichte van de bron, de verwachting over toekomstige geluidsniveaus, en sociale/economische voordelen. Deze elementen dragen allemaal bij tot het draagvlak dat er momenteel is bij de bevolking van Machelen/Diegem ten overstaan van de	7 (Machelen)

	luchthaven, uiteraard indien hun recht op wonen in dergelijke ernstige wijze wordt aangevallen, dreigt dit draagvlak onmiddellijk te verdwijnen. Teneinde dit op een objectieve wijze te kunnen staven, stelt de gemeente Machelen aan de Vlaamse regering voor dat op Vlaams niveau een studie wordt uitgeschreven om de effecten van de uitvoering van het actieplan omgevingslawaai op bijkomende mobiliteitsproblemen met gezondheidsgevolgen en op het sociale leven te laten onderzoeken in vergelijking met de huidige gezondheidsproblemen en het sociale leven van en in de bewoonde gebieden. Hierbij dienen elementen als bijkomend fijn stof, maatschappelijke kost van tijdsverlies door files en ongevallen in rekening te worden gebracht, eveneens de eventueel noodzakelijke bijkomende mobiliteitsinvesteringen en de gevolgen op de gezondheid van een gedwongen verhuis of het niet kunnen realiseren een terechte woonwens. De inwoners van Machelen-Diegem zullen eerder wakker liggen van een gemeente waar het onmogelijk of toch zeer moeilijk wordt gemaakt om op lange termijn te mogen blijven wonen dan van de overvliegende vliegtuigen die ze reeds kennen sinds 1957, onverminderd onze eis om geen verdere concentraties van de vluchtroutes toe te laten . De gemeente Machelen is ervan overtuigd dat als men naast de geluidsbelasting ook andere factoren die de gezondheid beïnvloeden in overweging neemt, samen met factoren van duurzaamheid, Diegem, mits het nemen van aangepaste maatregelen inzake nieuwbouw, een aanvaardbare woonlocatie kan blijven.”	
c.	“De actieplannen geven geen inzicht in de kosten en de baten van de voorgenomen maatregelen voor de komende planperiode of op langere termijn. Maatregelen leiden tot extra kosten, maar ook tot diverse opbrengsten. Een deel hiervan zijn directe opbrengsten, door waardestijging van woningen, gebouwen en grond. Een ander deel van de opbrengsten bestaat uit de verbetering van het leefmilieu en de afname van hinder en gezondheidsklachten. BBL vraagt dat deze maatschappelijke kosten en baten alsnog in beeld worden gebracht.”	19 (BBL)

d.	"Het hoofdstuk 5 over de lange termijn strategie bevat geen enkel element om een lange termijn strategie te bepalen. Zo wordt nergens de economische waarde van de luchthaven bepaald om het "evenwichtig beleid" te voeren ten aanzien van de meer dan één miljoen potentiële slachtoffers, waarvan 190 duizend personen effectief schade lijden (cf. Wereldgezondheidsorganisatie 2018, WGL tabel supra). Daarvan worden slechts 5 duizend personen van het kerngebied geviseerd door het voorgesteld beleid in het Ontwerp."	2 (Bertem), 9 (Oud-Heverlee), 16 (AGB), 17 (Alliantie Regio Leuven) 31 (WerkGroepLeuven), 194, 195, 196, 215, 216, 217, 249
e.	4.2.2 "belangrijke groei- en banenmotor". "Het argument van economische groei wordt te pas en te onpas aangehaald wanneer het over luchtverkeer gaat. Zelden of nooit wordt dat met getallen onderbouwd. Toch heeft de luchtvaart zich nog nooit in een standaard economisch model kunnen inschrijven. Zonder het concept van 'nationale luchtvaartmaatschappijen' met belangrijke inbreng van de overheid was die industrie misschien niet in die mate van de grond gekomen. Zonder de fiscale scheeftrekking door de afwezigheid van taksen op kerosine in BTW op vliegtickets zouden wellicht meer mensen een even deugddoende vakantie dichterbij doorbrengen, met eveneens een positieve impact op het milieu. Zonder naïef te willen zijn of te ontkennen dat er met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid wel degelijk een economische noodzaak is aan vliegverkeer, durven we vragen stellen bij de omvang daarvan, en wensen wij dat zelfs een geluidsactieplan zich baseert op de reële meerwaarde van een luchthaven voor mens en maatschappij, en niet enkel op het dogma van economische groei." "Een toekomstplan voor de luchthaven zou zich dan ook moeten baseren op het zoeken van business met een HOGE MEERWAARDE, NIET op het zoeken van zoveel mogelijk goedkope vluchten voor vakantiegangers. We denken hierbij bijvoorbeeld aan politiek/diplomatieke vluchten (EU, NATO,…) medische toepassingen (live tissue voor cell-based medicine,…), time-critical cargo in het algemeneen,… en dergelijke. Het heeft weinig zin ambitieuze groeiplannen van de luchthaven te overwegen en tegelijk te schrijven "Op lange termijn (2050) wenst de Vlaamse overheid het omgevingslawaai drastisch terug te	24 (LHtS)

dringen. Daarbij wordt ernaar gestreefd dat de geluidskwaliteit in Vlaanderen geen significante negatieve invloed heeft op de gezondheid van haar bewoners." (pagina 30)."	

Inhoud van de opmerkingen

Volgende elementen worden aangehaald in verband met (aanvullende) studies als afwegingskader:

[1] De luchthavengemeenten Machelen en Steenokkerzeel wensen dat er in het kader van dit actieplan bijkomende maatschappelijke impactstudies worden uitgevoerd om de impact van de voorgestelde R.O. maatregelen te onderzoeken, rekening houdend met de bijkomende gezondheidsimpact maar ook met andere maatschappelijk effecten die zich situeren binnen een ruimere socio-economische context (vb. impact op mobiliteit, vastgoedmarkt, leefbaarheid, …). (a,b)

[2] In het actieplan ontbreekt een ernstig onderzoek naar de economische meerwaarde van de luchthaven ter verantwoording van een evenwichtig beleid waarbij niet aleen rekening wordt gehouden met de economische baten maar ook met de milieu- en gezondheidschade. Insprekers vragen een onafhankelijke studie naar de netto toegevoegde economische meerwaarde van de luchthaven. (d, e)

[3] Er wordt gevraagd inzicht te brengen in de kosten en de baten van de voorgenomen maatregelen voor de komende planperiode of op langere termijn. (c)

Reactie op de opmerkingen

De algemene methodologie voor het uitvoeren van de milieu-economische waardering van maatregelen ter beheersing van omgevingslawaai is voor een belangrijk deel verankerd in Europese regels. Maatgevend hierbij is de EU-verordening 598/2014, inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens, die overeenkomstig art. 5 lidstaten algmene regels voor het beheer van vliegtuiglawaai oplegt met de toepassing van een 'evenwichtige aanpak'.

De 'evenwichtige aanpak', zoals aangenomen in ICAO-resolutie A33-7, vraagt in de selectie van mogelijke maatregelen binnen de 4 pijlers van de balanced approach een evaluatie van de beschikbare maatregelen, met als doel 'maximale milieuwinst' te bereiken op de meest kosten-effectieve wijze. Bijkomende richtlijnen vanuit ICAO voor de toepassing van de evenwichtige aanpak (ICAO Doc. 9829 Appendix II) geven aan op welke wijze deze (milieu-economische) evaluatie kan gebeuren. Zowel kosten/baten analyses (CBA) als kosten/effectiviteitsanalyses (CEA) komen hierbij in aanmerking (alsook ondersteunende gevoeligheidsanalyses).

Met de implementatie van de ICAO-evenwichtige aanpak in EU-verordening 598/2014 heeft Europa gekozen voor een kosten-effectiviteitsanalyse (CEA), niettegenstaande in de overwegingen van de verordening aan lidstaten wordt overgelaten om desgewenst ook kosten-baten analyses (CBA) als instrument in te zetten.

Zoals aangehaald in het actieplan onder hoofdstuk 11 vraagt de toepassing van een evenwichtige aanpak, gelet op de specifieke bevoegdheidsverdeling tussen federale overheid en gewesten, nadere afspraken tussen alle bevoegde overheden, bij voorkeur te formaliseren in de vorm van samenwerkingsakkoord dat de basis moet leggen voor een gecoördineerde uitvoering van Europese verplichtingen ten aanzien van de luchthaven uit hoofde van de richtlijn 'Omgevingsgeluid' 2002/49/EG en de EU-verordening 598/2014.

Hierna wordt ingegaan op de aangehaalde specifieke elementen:

[1] Het actieplan bevat op het vlak ruimtelijke ordening nog geen specifieke concrete maatregelen die tijdens de planperiode uitgerold zullen worden. In dat verband kan verwezen worden naar fiche 17 punt [2] ter nadere duiding van de draagwijdte van de voorgestelde aanpak inzake ruimtelijke ordening. Verschillende scenario's moeten nog onderzocht worden. Bij de keuze van eventuele maatregelen zijn bovendien nog vervolgbeslissingen nodig, waaronder de beslissing tot opmaak van een gewestelijk, luchthavengebonden RUP. In het kader van de opmaak van het plan-MER voor een dergerlijk RUP kan, zoals vermeld in het actieplan, parallel (en geïntegreerd) een maatschappelijke kosten-baten analyse gebeuren om de milieu-, gezondheid- en maatschappelijk-economische belangen met elkaar af te wegen (met internalisering van de milieukosten).

[2] Voorlopig is er internationaal nog geen concensus hoe de gezondheidsimpact kan uitgedrukt worden in monetaire termen. De ziektelast van de blootstelling aan omgevingslawaai en andere polluenten (vb. luchtimmissies) kan weliswaar al uitgedrukt worden in DALY's en vroegtijdige overlijdens. De monetaire waardering ervan is echter nog onzeker en vraagt specifieke aannames waarover internationaal nog geen specifieke richtlijnen bestaan. Dit maakt dat een afweging van de gezondheidsschade (en milieuschade) uitgedrukt in monetaire waarde tegen de economische baten van de luchthavenactiviteit voor alsnog moeilijk uit te voeren is volgens eenduidige, algemeen aanvaarde maatstaven.

[3] Het betreft een algmene inspraakreactie op de gewestelijke actieplannen voor belangrijke wegen, spoorwegen en de luchthaven. Zie hiervoor het antwoord onder [1] en [2] als specifieke benadering voor de luchthaven.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>
Geen

Fiche 26 – Specifieke maatregelen tegen grondlawaai

Opmerking	Verwijzing
a. Concrete maatregelen voor reductie van geluid en emissies “De provincie Vlaams-Brabant vraagt een centrale proefdraailoods in het kader van beheersing grondgeluid. De provincie apprecieert dat als maatregel werd opgenomen dat de luchthavenuitbater BAC binnen haar bevoegdheid inzake het beheer van de luchthaveninstallaties en het gebruik van de luchthaveninfrastructuur bijkomende inspanningen zal doen met betrekking tot het beheersen van het grondgeluid. Voor de leefbaarheid voor de omwonenden in de onmiddellijke luchthavenomgeving is een reductie van het grondgeluid van cruciaal belang.”	1 (Provincie)
b. Concrete maatregelen voor reductie van geluid en emissies “De gemeente Wemmel vraagt een centrale proefdraailoods in het kader van beheersing grondgeluid.”	11 (Wemmel)
c. Beperking van de geluidsoverlast aan de bron: “De luchthaven uitbater dient - binnen het kader van haar bevoegdheid inzake het beheer van de luchthaveninstallaties en het gebruik van de luchthaveninfrastructuur - maximale inspanningen te doen met betrekking tot het beheersen van het grondgeluid.”	4 (Kampenhout)
d. “Wake Up Kraainem vzw / AWACSS vzw / Sterrebeek 2000 vzw vraagt dat het proefdraaien in een proefdraaiplaats zou plaatsvinden in overeenstemming met de milieuvergunning. Het actieplan moet de bouw van een dergelijke loods opleggen.”	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000) 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
e. “… Daarnaast stellen wij vast dat tot op heden eerder beloofde maatregelen nog niet allemaal uitgevoerd werden, zoals fase 3 van de geluidswallen en aangesloten bebouwing.”	10 (Steenokkerzeel)

f.	"Voor Steenokkerzeel is ook het grondlawaai van belang. Theoretisch bepaalde contouren weerspiegelen niet de hinder die ervaren wordt."	10 (Steenokkerzeel)
g.	"Enkele maatregelen om de hinder bij de bron aan te pakken worden ook telkens opnieuw herhaald in de actieplannen. Zo wordt telkens vermeld dat men de bronnen van het grondgeluid, die niet opgenomen zijn in de geluidsbelastingskaarten, zal aanpakken. Zowel voor het taxiën (Ldencontouren ligt ook buiten het luchthaventerrein (Humelgem)), als het proefdraaien en het gebruik van APU/GPU. De voorziene uitvoering van de derde fase van de geluidswallen (ten noorden van 25R) is nog steeds niet uitgevoerd. De hinder die ten noorden van de 25R/07L veroorzaakt wordt, voornamelijk in de deelgemeente Melsbroek, neemt jaarlijks toe. Grondlawaai van pier A, als gevolg van de nieuwe connector tussen pier A en pier B, heeft voor gevolg dat meer vliegtuigen (General Aviation en cargo) aan deze zijde taxiën. Ook de komst van DHL zorgt voor meer nachtelijke vluchten die via 07L verlopen. En de geplande aanleg van een ILS-systeem zal de hinder voor die deelgemeente nog doen toenemen. Het bouwen van geluidswal of aaneengesloten hoge aangepaste bebouwing over de hele lengte van de Steenweg op Haacht moet dan ook dringend aangepakt worden. En niet telkens herhaald in de opeenvolgende actieplannen. De voorgestelde maatregelen hebben een enorme impact op de leefbaarheid en zelfs op het voortbestaan van de gemeente Steenokkerzeel. Nergens wordt er een poging gedaan om de maatschappelijke schade te ramen of zelfs maar te beschrijven, die gepaard zal gaan met het verloren gaan van dorpskernen, zodat economische belangen kunnen afgewogen worden tegenover de sociale weefselschade die onmiskenbaar zal worden aangericht. Het sociale weefsel is één van de belangrijkste sociaal-culturele erfgoederen noodzakelijk voor het instandhouden van de samenleving, zomede van de democratische rechtstaat. Over het behoud en de mogelijke restitutie ervan aan de gemeenschap kennelijk niet eens nadenken stemt zelf – zeer beleefd uitgedrukt- tot zeer veel nadenken.	13 (MAR Steenokkerzeel)

	De milieuadviesraad vraagt dan ook dat de nodige afwerking van deze derde fase eindelijk aangepakt wordt. Een geluidswal of hoge aaneensluitende gebouwen ten noorden van de 25R zouden de deelgemeenten Melsbroek, de wijk Groeneveld en Veerlebos ten goede komen. De plannen van Brussels Airport in het kader van Visie 2040, met een verlenging van 25L en een taxibaan naast de deelgemeente Humelgem zijn dan ook absoluut onaanvaardbaar. Dit zou ten koste gaan van het verder bestaan van die deelgemeente, maar ook de leefbaarheid van Steenokkerzeel en omgeving verder bedreigen.”	
h.	“Grondlawaai bevat alle vormen van lawaai d.w.z. van het gebruik van APU, GPU, het taxiën en proefdraaien en het geluid alle handelingen die gebeuren op het tarmac. Om het gebruik van de APU, GPU te beperken is er een concreet plan nodig met vaste termijnen en financiering om alle vliegtuigstandplaatsen te voorzien van netstroom. Verder is de handhaving van het gebruik van de APU, GPU of het proefdraaien te vrijblijvend, overtredingen moeten financieel beboet worden. Net zoals in Nederland is het nodig dat de handhaving gebeurt door een onafhankelijke overheidsinstantie. Het sensibiliseren van luchtvaartmaatschappijen om het gebruik van de APU te beperken is onvoldoende, er zijn effectieve handhavingsmaatregelen nodig met beboeting waarover ook jaarlijks over gerapporteerd wordt. Het proefdraaien gebeurt niet alleen in de proefdraailoods, maar ook op andere plaatsen op het tarmac in open lucht zonder geluidsbescherming bij vb. het regelmatig vernieuwen van de toplaag van een start- en landingsbaan. In het actieplan is er nood aan minstens 2 proefdraailoodsen waar het proefdraaien gebeurt met geluidsbescherming.”	224
i.	“Maatregelen om de overdracht van omgevingslawaai naar de woonzones te beperken	224

Er is een studie nodig om de best beschikbare technieken voor het beperken van grondlawaai te bepalen die nadien ook opgelegd zullen worden (kosten/effectiviteit, maximaal effect op bescherming van gezondheid en het milieu). Er kan nagegaan worden of het aanbrengen van sleuven in de grond zoals op de luchthaven van Schiphol gebeurde, een effectieve manier is om de overdracht van grondlawaai in te perken en het beter te verstrooien op het tarmac van de luchthaven. Tussen de loodsen zijn er open ruimtes waardoor er zonder enige bescherming overdracht van vliegtuiglawaai naar de woonwijken gebeurt. Dit kan voorkomen worden door deze open ruimte af te schermen met een parabool geluidscherm aan te brengen en/of afhankelijk van de beschikbare ruimte om aarde wallen tegen het omgevingslawaai aan te brengen. De woonzones van de gemeente Zaventem en Nossegem zijn onvoldoende beschermd voor de overdracht van omgevingslawaai van de luchthaven Brussel-Nationaal. Ter hoogte van de zakenluchthaven (Lux Aviation) wordt het vliegtuiglawaai ter hoogte van de open ruimte tussen 2 loodsen rechtstreeks in de woonwijk Rode Cité geblazen. Dit kan uiteraard niet! Er is een uitbreiding nodig van de meetpunten van het departement Omgeving om zowel het grondlawaai als de combinatie van verschillende geluidsbronnen in kaart te brengen: vb. t.h.v. open ruimte tussen de loodsen van Lux Aviations, Belgavia en Onderhoudsloods aan de overzijde van de A201: daarmee wordt zowel het overvliegen van de woningen van de Rode Cité door de strengere Brussels geluidsnormen, vliegtuiglawaai, wegverkeerlawaai (A201, Ring 0) helikopters, treinlawaai beter in beeld gebracht. Er is nood aan een rapportage zoals dit ook gebeurd voor de andere meetpunten.”	

j.	"Geluidswallen (9.2.2.) De geluidswallen hebben als doel "de inwoners van Steenokkerzeel te beschermen tegen grondlawaai, in het bijzonder tegen het geluid van taxiënde en startende vliegtuigen". Werd wel bestudeerd in welke mate - deze geluidswallen door reflectie en/of diffractatie de lawaaihinder bij verder gelegen woningen versterken (op 7 km van de luchthaven hoor ik elk startend vliegtuig)? - hoe verder gelegen woningen ook door een geluidswal moeten "beschermd" worden ?"	225
k.	"Maatregelen tegen grondgeluid 10.4 en Bijlage 7 Reverse thrust wordt nog vaak gebruikt, blijkt zowel uit mijn ervaringen als passagier als uit het lawaai dat ik thuis kan horen als een vliegtuig landt. Het taxiën en warmdraaien van vooral turbojets geeft een doordringend geluid dat vaak 30 à 40 minuten aanhoudt en bijzonder onaangenaam en ondraaglijk is."	225
l.	"Het actieplan is té vrijblijvend, omdat: - er geen maatregelen zijn die het geluid beperken aan de bron. Bijvoorbeeld het gebruik van "reverse thrust" kan enkel teruggedrongen worden met afdwingende maatregelen en niet met sensibilisering zoals aangegeven."	241
m.	"De belangrijkste conclusie is dat de contour van 55 db volledig binnen het luchthaventerrein ligt op enkel beperkte zones na. Hoe komt het dan dat ik dat grondlawaai waarneem tot hier in Meerbeek ? De hoek waaruit de wind komt speelt hier wel een rol. Al heel lang heb ik de indruk dat men het grondlawaai minimaliseert. Proefdraaien op een vaste plaats in open lucht. Zelfde opmerking als voor grondlawaai. Vermoedelijk zijn de militaire toestellen hier de boosdoeners. Maar als gewone burger heb ik het gissen naar de reden. Reverse thrust bij landingen zou gewoon verboden moeten worden. Het kan anders."	244

n. "Het is een taak van de overheid om de vereisten vast te leggen om tot een duurzame uitbating van de luchthaven te komen en hierop controle uit te oefenen. In dat kader acht ik het noodzakelijk dat de overheid in de milieuvergunning van de luchthaven criteria oplegt waaraan de proefdraaiplaats moet beantwoorden en het is onvoldoende om reverse thrust te ontraden via sensibilisering. Indien ik het verkeersregelement niet naleef bij het besturen van mijn wagen, riskeer ik een boete. Dat kan ook in de luchtvaart."	244

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

De volgende elementen worden aangehaald in de ontvangen Inspraakreacties met betrekking tot grondgeluid:

[1] Maatregelen met betrekking tot het proefdraaien op de luchthaven:
   a. vraag naar een centrale proefdraaiplaats (a, b, d)
   b. in overeenstemming met de milieuvergunning en/of opgelegd door de Vlaamse overheid in het actieplan (d, n)
   c. waarbij voorzien wordt in minstens 2 proefdraailoodsen (h)
   d. vraag naar handhaving van het proefdraaien door onafhankelijke instantie met sanctioneringsmogelijkheden (h);

[2] Specifieke maatregelen tegen geluidsoverdracht naar woonzones:
   a. vraag naar de afwerking van de geluidswallen (3^{e} fase) en/of een aaneengesloten bebouwing over de hele lengte van de Haachtsesteenweg (e, g);
   b. vraag naar een BBT-studie met onderzoek naar de kosten-effectiviteit van bepaalde maatregelen (gebruik van grondsleuven, parabolische schermen tussen loodsen, aarden wallen,…) (i)
   c. vraag om de effectiviteit van de bestaande geluidswallen te onderzoeken ter bescherming van verder gelegen locaties (ondezoek naar de impact van effecten als gevolg van reflectie / diffractie) (j)

[3] Maatregelen inzake het gebruik van APU/GPU
   a. vraag om alle standplaatsen te voorzien van netstroom (h)
   b. vraag naar handhaving door onafhankelijke instantie met sanctioneringsmogelijkheden (h);

[4] Maatregelen inzake het gebruik van 'reverse thrust' bij landing (k)
   a. Krachtigere, afdwingbare maatregelen, sensibilisering volstaat niet (l, n)

[5] Vraag naar maximale inspanningen van de luchthaven-uitbater ten aanzien van de beheersing van grondgeluid (c, f, g) ;

[6] Bijkomende meetpunten van het departement Omgeving voor het meten van grondlawaai met inbegrip van alle andere bronnen van omgevingslawaai, inclusief rapportering (i).

Reactie op de opmerkingen

[1] Zoals vermeld in het actieplan gebeurt het proefdraaien centraal op één enkele locatie en is niet toegelaten tijdens de nachtperiode.Ook Defensie maakt van deze locatie gebruik voor het testen van militaire toestellen.

Zoals aangekondigd door BAC op 21 februari 2018 op het FORUM 2040 zal BAC zich blijven inspannen om het grondgeluid vandaag en in de toekomst verder te beperken. Hierbij wordt, zoals ook vermeld in het actieplan, in eerste instantie de impact op de omgeving van het proefdraaien van vliegtuigen onderzocht waarbij ook een evaluatie van mogelijke maatregelen gemaakt wordt en ook gekeken wordt naar mogelijk alternatieve locaties. Deze studie werd opgeleverd in december 2019. De resultaten van de studie en het onderzoek naar een nieuwe locatie werden gepubliceerd op de website van Strategische Visie 2040: https://brusselsairport2040.be/nl.

BAC Company heeft op basis van het onderzoek beslist om de proefdraailocatie te verplaatsen. De nieuwe proefdraaiplaats zal in combinatie met het voorzien van geluidsbeperkende maatregelen, zoals geluidsschermen, de geluidshinder voor de omwonenden verlagen. Nadat technische studies en simulaties zijn uitgevoerd zal men tot het best mogelijk ontwerp op de meest geschikte locatie kunnen komen. De nieuwe proefdraaiplaats is bijgevolg nog niet operationeel. Door de COVID-19 crisis en de zeer negatieve economische impact ervan op de luchtvaartsector is BAC genoodzaakt de voorziene timings van de volledige investeringsportefeuille, waaronder ook de aanleg van een nieuwe proefdraailocatie, te herzien. Er wordt bekeken wat in de gegeven omstandigheden mogelijk is in de nabije toekomst.

[2] Zoals vermeld in het actieplan is de laatste derde fase, de bouw van een geluidswal ten noorden van baan 25R, gedeeltelijk op het terrein van het militaire vliegveld van Melsbroek, ter afscherming van onder meer het grondgeluid van activiteiten van de militaire gebruiker van de luchthaven (15e Wing, Belgische luchtmacht) naar de nabijgelegen woonwijk 'Groenveld' in Steenokkerzeel niet uitgevoerd. De reden hiervoor is een akkoord dat met de militaire autoriteiten werd bereikt over het verplaatsen van hun proefdraai-activiteiten naar de civiele proefdraaiplaats. Dit was een specifieke opschortende voorwaarde opgenomen in de bijzondere voorwaarden van de actuele milieuvergunning, verleend in 2004 (art. 3.I.1.2): *"Indien het proefdraaien van de militaire vliegtuigen niet voor eind 2005 is verplaatst naar de*

centrale proefdraaiplaats, moeten de geluidswallen ten noorden van baan 25R en gedeeltelijk op de militaire luchthaven onverwijld afgewerkt worden".

Wel blijkt uit de grondgeluidscontouren van het taxiën die in opdracht van BAC werden berekend en die in bijlage bij het actieplan zijn opgenomen de afschermende invloed van de gebouwen in het noordelijk gedeelte van het luchthaventerrein en van de bestaande geluidswallen. In de toekomst dient aandacht te gaan naar het behoud van een voldoende aangesloten gebouwencomplex, ook na de eventuele afbraak van bepaalde loodsen of gebouwen.

[3] Zoals vermeld in het actieplan zijn alle standplaatsen aan de pieren A en B, alsook aan APRON 60 voorzien van een permanente 400 Hz stroomaansluiting en van'pre-conditioned air' (PCA). Ook aan vijf van de standplaatsen aan de Cargo-zone is deze vaste 400 Hz stroomaansluiting reeds aanwezig. In deze Cargo-zone, die momenteel gefaseerd wordt gerenoveerd, zullen ook alle andere standplaatsen tegen einde 2020 uitgerust zijn.

Op al deze standplaatsen moet het gebruik van de APU beperkt worden tot het strikt noodzakelijke (max. 5 minuten na aankomst en 15 minuten vóór vertrek). Op andere standplaatsen waar geen 400 Hz / PCA voorziening aanwezig is, zijn de gebruikers van de luchthaven inderdaad aangewezen op het gebruik van APU en/of GPU. In 2018 konden echter reeds 80% van de rotaties worden uitgevoerd op een standplaats waar een 400 Hz stroomvoorziening aanwezig is. Na de volledige renovatie van Apron 9 kan verwacht worden dat dit aandeel nog verder zal toenemen.

[4] Het gebruik van 'reverse thrust' is beperkt in de AIP als onderdeel van de Noise Abatement Procedures (NAP- op de luchthaven. "*Except for safety reasons, reverse thrust shall not be used at other than idle power. On the aprons, it is prohibited at any time."* (AIP EBBR 2.21 1.2 Revese thrust). Om veiligheidsredenen kan deze NAP nooit de vorm aannnemen van een algemeen 'verbod' op het gebruik van reverse thrust bij landing. Hiervoor kan trouwens verwezen worden naar de toepasselijke bepalingen uit ICAO Doc. 8168 Pan-Ops (Aircraft Operations) - Volume I (Flight Procedures) - sectie 7 - Noise Abatement Procedures. [18]

---

[18] Chapter 1. GENERAL NOISE ABATEMENT INFORMATION

1.1 Nothing in these procedures shall prevent the pilot-in-command from exercising authority for the safe operation of the aeroplane.

Chapter 3. AEROPLANE OPERATING PROCEDURES

3.2 OPERATIONAL LIMITATIONS

3.2.1 General

3.2.1.3 *The pilot-in-command has the authority to decide not to execute a noise abatement departure procedure if conditions preclude the safe execution of the procedure.*

3.5 AEROPLANE OPERATING PROCEDURES — LANDING

"Noise abatement procedures shall not contain a prohibition of use of reverse thrust during landing."

Zoals aangegeven in het actieplan (§ 10.4) heeft BAC het gebruik van reverse thrust bij landing in kaart gebracht op basis van de meetgegevens van NMT3-1 te Humelgem (landing op baan 25L), waaruit blijkt dat het gebruik van reverse thrust boven 'idle power' nog bij 8 % van de landingen voorkomt. Zoals aangegeven in het actieplan onder de maatregelen met betrekking tot grondgeluid 11.5 zal de monitoring op baan 25L verdergezet worden en wordt de mogelijkheid onderzocht om ook baan 25R te monitoren. Verder zullen de luchtvaartmaatschappijen gesensibiliseerd worden om het gebruik van reverse thrust terug te dringen waar mogelijk.

[5] Zoals aangekondigd door BAC op 21 februari 2018 op het FORUM 2040 zal BAC zich blijven inspannen om het grondgeluid vandaag en in de toekomst verder te beperken, met name omdat dit één van de aspecten is waarop zij rechtstreeks kan ingrijpen. BAC zal met de belangrijkste gebruikers van de luchthaven blijven zoeken naar structurele manieren om de geluidsimpact verder te verminderen. Zoals reeds aangehaald, zijn er reeds een heel aantal maatregelen van kracht op de luchthaven die het grondgeluid significant hebben gereduceerd. De verdere studies die BAC zal uitvoeren zullen in eerste instantie betrekking hebben op de huidige en toekomstige impact op de omgeving van de zone van het proefdraaien van de motoren, met een evaluatie van de mogelijke maatregelen om de grondgeluidshinder te beperken. De aangekondigde studie naar proefdraaien werd intussen gepubliceerd (zie hoger onder [1]), op basis waarvan BAC beslist heeft de huidige proefdraailocatie te verplaatsen.

[6] Zie fiche 22. Naargelang de beschikbare middelen en personeel investeert het Departement Omgeving in bijkomende meetactiviteiten. Dit geldt ook voor eventuele metingen ten aanzien van grondgeluid, die een zeer specifieke operationele kennis vragen over de luchthavenactiviteiten om een eenduidig verband te kunnen leggen tussen de bronnen van omgvingslawaai en de geluidregistraties. Dit wordt voor alsnog niet overwogen.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 27 – Overlegorganen

Opmerking	Verwijzing
a. Permanent overlegforum, met directe betrokkenheid lokale besturen “M.b.t. de tussentijdse evaluatie van de maatregelen uit het actieplan 2de ronde (p. 70) wordt verwezen naar de dialoog in het kader van het privaat initiatief van luchthavenbeheerder BAC. De lokale besturen die vanuit het platform luchthavenregio Vlaams-Brabant aan het Forum 2040 deelnamen, zijn erg kritisch over de kwaliteit van dit initiatief. Volgens deze delegatie bood de gehanteerde methodologie geen garantie voor een participatief proces, noodzakelijk voor draagvlakcreatie bij de omwonenden en andere stakeholders. Een aantal cruciale randvoorwaarden voor het voeren van een kwaliteitsvolle dialoog waren niet vervuld: er werd onvoldoende tijd uitgetrokken voor het debat, de gehanteerde methode maakte dat de complexe problematiek van de luchthaven niet in de diepte werd aangepakt, er werd niet ingegaan op de vraag om kritisch te kunnen reflecteren over het uitgewerkte masterplan. In dit geluidsactieplan wordt (op p. 69) naast de overlegcommissie in het kader van de milieuvergunning verwezen naar het overlegforum op federaal niveau. Dit overlegforum is echter momenteel niet (meer) actief. De provincie pleit voor een reëel en permanent overlegforum waar de ontwikkeling van een globale visie, een toekomstbeeld van de luchthaven en haar omgeving in al haar aspecten (economie, mobiliteit, infrastructuur, leefbaarheid en milieu) besproken wordt met alle belanghebbenden en betrokken overheden, inclusief de lokale besturen.”	1 (Provincie)
b. “De gemeente Grimbergen pleit voor een reëel en permanent overlegforum waar de ontwikkeling van een globale visie, een toekomstbeeld van de luchthaven en haar omgeving in al haar aspecten (economie, mobiliteit, infrastructuur, leefbaarheid en	3 (Grimbergen)

	milieu) besproken wordt met alle belanghebbenden en betrokken overheden, inclusief de lokale besturen.”	
c.	“Er wordt gesteld dat het overlegforum op federaal niveau met de beslissing van de federale ministerrad van 19 december 2008 terug werd geactivieerd. Dit is onjuist. Er is op federaal niveau geen enkel regelmatig overleg met omwonenenden. Zelfs het vonnis van 30 mei 2018 van een Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel dat besliste dat federaal minister van Mobiliteit François Bellot tegen uiterlijk 17 septemeber 2018 een Staten-Generaal over de toegenomen geluidshinder door het vliegverkeer rond de nationale luchthaven in Zaventem moest oprichten, kreeg tot hiertoe geen gevolg.”	18 (AWACSS), 29 (Sterrebeek 2000) 30 (Wake Up Kraainem), 28 (Natuurpunt Zaventem), 6 (Kraainem), 12 (Wezembeek-Oppem), 202 t/m 214
d.	“De gemeente pleit voor een reëel en permanent overlegforum waar de ontwikkeling van een globale visie, een toekomstbeeld van de luchthaven en haar omgeving in al haar aspecten (economie, mobiliteit, infrastructuur, leefbaarheid en milieu) besproken wordt met alle belanghebbenden en betrokken overheden, inclusief de lokale besturen (met ruimte voor participatie, reflectie en diepgang).”	8 (Meise)
e.	“Permanent overlegforum, met directe betrokkenheid lokale besturen M.b.t. de tussentijdse evaluatie van de maatregelen uit het actieplan 2de ronde (p. 70) wordt verwezen naar de dialoog in het kader van het privaat initiatief van luchthavenbeheerder BAC. De lokale besturen die vanuit het platform luchthavenregio Vlaams-Brabant aan het Forum 2040 deelnamen, zijn erg kritisch over de kwaliteit van dit initiatief. Volgens deze delegatie bood de gehanteerde methodologie geen garantie voor een participatief proces, noodzakelijk voor draagvlakcreatie bij de omwonenden en andere stakeholders. Een aantal cruciale randvoorwaarden voor het voeren van een kwaliteitsvolle dialoog waren niet vervuld: er werd onvoldoende tijd uitgetrokken voor het debat, de gehanteerde methode maakte dat de complexe problematiek van de luchthaven niet in de diepte werd aangepakt, er werd niet ingegaan op de vraag om kritisch te kunnen reflecteren over het uitgewerkte masterplan.	11 (Wemmel)

In dit geluidsactieplan wordt (op p. 69) naast de overlegcommissie in het kader van de milieuvergunning verwezen naar het overlegforum op federaal niveau. Dit overlegforum is echter momenteel niet (meer) actief. De gemeente pleit voor een reëel en permanent overlegforum waar de ontwikkeling van een globale visie, een toekomstbeeld van de luchthaven en haar omgeving in al haar aspecten (economie, mobiliteit, infrastructuur, leefbaarheid en milieu) besproken wordt met alle belanghebbenden en betrokken overheden, inclusief de lokale besturen.”	

Inhoud van de opmerkingen

Verschillende inspraakreacties wijzen er op dat initiatieven die door de BAC of de federale regering genomen zijn om in dialoog te gaan met alle belanghebbenden en betrokkenen gefaald hebben:

- Het dialoogforum opgericht door BAC in het kader van de opmaak van haar strategische visie 2040 bood onvoldoende ruimte voor een participatief proces met voldoende diepgang en kritische reflectie;
- Het federaal overlegforum terug opgericht met de beslissing van de federale ministerraad van 19 december 2008 is niet meer actief; (a)
- De Staten-Generaal opgelegd met het vonis van 30 mei 2018 werd niet samengeroepen.

Inspraakreacties pleiten voor een reëel en permanent overlegforum waar de ontwikkeling van een globale visie, een toekomstbeeld van de luchthaven en haar omgeving in al haar aspecten (economie, mobiliteit, infrastructuur, leefbaarheid en milieu) besproken wordt met alle belanghebbenden en betrokken overheden, inclusief de lokale besturen. (a, b, c, d, e)

Reactie op de opmerkingen

Het federaal overlegforum, ‘gereactiveerd’ met de beslissing van de ministerraad van december 2008, is volgens het jaarverslag 2019 van de federale Ombudsdienst[19] sindsdien samengekomen op 14 september 2009, 30 september 2001, 20 april 2012, 30 november 2013 en 10 december 2013. Het Forum heeft volgens hetzelfde verslag niet meer plaatsgevonden sinds 10 december 2013. Het forum is formeel niet opgeheven, maar het initatief om het forum samen te roepen ligt bij de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal.

[19] https://www.airportmediation.be/documents/archive/jaarverslag_2019.pdf

Het Vlaams Gewest is en werd niet betrokken bij het initatief van BAC om met stakeholders in overleg te gaan over haar strategische visie 2040 en heeft bijgevolg ook geen impact op de kwaliteit en diepgang van de dialoog en het gevoerde participatieproces.

Vanuit het Gewest kan de vraag naar een permanent overlegforum op federaal niveau, dat regelmatiger samenkomt en dat de gelegenheid biedt voor een participatieve dialoog en kritische reflectie, in elk geval ondersteund worden.

Begin september 2021 heeft minister Gilkinet het initiatief genomen om een overlegplatform samen te roepen met het oog op het sluiten van een pact voor de luchthaven Brussel-Nationaal en zijn toekomst. Hiermee wenst minister Gilkinet een antwoord te bieden op de in het vonnis van 30 mei 2018 opgelegde verplichting tot het samenroepen van een Staten-Generaal, maar wil hij ook een constructieve dialoog tussen alle belanghebbenden van de luchthaven Brussel-Nationaal aanmoedigen en wil hij verbeteringen identificeren en aanbrengen aan de situatie. In dit overlegplatform, waarin zowel verenigingen van omwonenden, lokale overheden, gewesten als andere belanghebbenden vertegenwoordigd zijn, is voor het eerst samengekomen op 30 september 2021.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

In het actieplan zal onder § 9.5 vermeld worden dat federaal minister Gilkinet het initiatief heeft genomen om een een nieuw overlegplatform op te richten met het oog op het sluiten van een pact voor de luchthaven Brussel-Nationaal en zijn toekomst:

"*Begin september 2021 heeft minister Gilkinet het initiatief genomen om een overlegplatform samen te roepen met het oog op het sluiten van een pact voor de luchthaven Brussel-Nationaal en zijn toekomst. Hiermee wenst minister Gilkinet een antwoord te bieden op de in het vonnis van 30 mei 2018 opgelegde verplichting tot het samenroepen van een Staten-Generaal, maar wil hij ook een constructieve dialoog tussen alle belanghebbenden van de luchthaven Brussel-Nationaal aanmoedigen en wil hij verbeteringen identificeren en aanbrengen aan de situatie. In dit overlegplatform, waarin zowel verenigingen van omwonenden, lokale overheden, gewesten als andere belanghebbenden vertegenwoordigd zijn, is voor het eerst samengekomen op 30 september 2021.*"

Fiche 28 – Particuliere klachten over lokale geluidsoverlast

Opmerking	Verwijzing
a. "Wij als inwoners van Bonheiden kunnen ons niet vinden met de geluidsoverlast van de landende vliegtuigen op baan 19/01. Deze komen over ons dorp op een hoogte van 300 m. Deze hinder is er elke zondag avond van 23 u tot maandag 6 uur. Daarbij komt dat deze baan nu veel meer gebruikt wordt dan het vroeger was. Tevens is het ook zo dat de landende vliegtuigen voor baan 25L hier alle dagen over komen op een hoogte van +/- 2000m wat een zware geluidsdruk op het ganse grondgebied veroorzaakt en dit ten overstaand het normale achtergrond geluid. Er is hier nog nooit een geluidsmeting gedaan ivm de hinder dat dit veroorzaakt. De plannen die in uw onderzoek staan zijn dus niet accuraat. Wij kunnen dan ook geen enkele verzwaring van de last aanvaarden."	26 (Milieuactiegroep Bonheiden)
b. "In ons natuurgebied het Silsombos en in ons bezoekerscentrum aan de Lelieboomgaardenstraat merken we veel geluidsoverlast van vliegtuigen. Het Silsombos en het bezoekerscentrum liggen precies onder de aanvliegroute van landende vliegtuigen op 25L. Wij hoopten op een verbetering van de situatie in de loop der jaren, maar zoals u zelf ook aangeeft, is vergeleken met 2011 de geluidsblootstelling in Vlaanderen als gevolg van de vliegbewegingen van en naar de luchthaven niet significant afgenomen. Dat merken wij dus ook. Dan hopen wij op een ambitie om hier iets aan te doen. Daar merken we echter niet veel van. Wanneer we kijken naar de 'langetermijnstrategie' zien we geen concrete maatregelen op korte termijn. Wat wordt bedoeld met "bestaande knelpunten met hoge blootstellingen aan omgevingslawaai aan te pakken" (pagina 30) blijft onduidelijk. Drastisch terugdringen van het omgevingslawaai is pas iets voor 2050. Dit betekent dat een aantal vormen van natuurbeleving in het Silsombos tot dan toe niet mogelijk zijn. De plannen om 25L te verlengen maken de situatie alleen maar erger. Wat dit betekent in het kader van het kortetermijnbeleid "voorkomen van nieuwe knelpunten" is ons duidelijk; zo'n maatregel is hiermee duidelijk in tegenspraak.	27 (Natuurpunt Kortenberg)

Ons inziens is het belangrijk om goede maatregelen te nemen aan de bron, zoals het stringent doorvoeren van eisen aan de lawaaiproductie van vliegtuigen tijdens het stijgen en landen. Voor het bezoekerscentrum zou het financieren van isolatiemaatregelen nuttig zijn. Het is niet onze bedoeling om de luchthaven te laten verdwijnen; veel van onze leden gebruiken de luchthaven. We streven naar een optimaal samenleven. Daarvoor is meer ambitie nodig dan uit het plan blijkt.”	
c. “Wijziging in Breestraeten te Merchtem sinds 2018 “De geluidsactieplannen ambiëren een verbetering van het omgevingsgeluid, wat zeer positief is. In de praktijk stellen we voor de buurt Breestraeten te Merchtem de voorbije jaren, en in het bijzonder vanaf het voorjaar van 2018 ,echter het omgekeerde vast: een aanzienlijke achteruitgang, veroorzaakt door geluid van overvliegende vliegtuigen. Het betreft nochtans een buurt waar het nog goed zat met het omgevingsgeluid. Aangezien hier geen meetpunten in de buurt zijn, wordt deze impact van de luchthaven ook niet in kaart gebracht. Tot voor enige tijd was die impact ook verwaarloosbaar. Dit is nu niet meer het geval. Sinds 2018 hebben zich er dus belangrijke wijzigingen voorgedaan die ook ongetwijfeld voor andere buurten hun impact hebben. Het is dus ook belangrijk om het plan voor 2019-2023 te baseren op actuele gegevens van de tweede jaarhelft van 2018. Uiteraard hopen we dat dit een tijdelijke situatie is en we snel terugkeren naar de vroegere situatie. “	219
d. “Het ontwerp vermeldt nergens activiteiten die toch als hinderlijk of zeer hinderlijk kunnen beschouwd worden: - afgebroken landingen, waarbij het vliegtuig op lage hoogte op vol vermogen terug optrekt en een bocht neemt om het vliegveld te vermijden	225

	- op zondagen, het gebruik door een laagvliegend tweemotorig lesvliegtuig van gesimuleerde landingen, in aanhoudende loops van telkens 3 minuten - het gebruik van Zaventem als baken voor de vliegtuigen op grote hoogte, waardoor quasi onophoudelijk minstens 7 vliegtuigen zichtbaar zijn en de meeste dagen een blauwe hemel onmogelijk maken (met alle gevolgen vandien voor opwarming en voor minproductie van zonnepanelen).”	
e.	“Groot was mijn verwondering toen ik bij het lezen van het geluidsactieplan de totale afwezigheid van de gemeente Huldenberg in jullie plannen opmerkte. Ik en vele burgers van deze gemeente worden meer en meer overlast gewaar van vluchten over ons grondgebied. Wij kochten dure grond voor de rust, ver van de luchthaven en de routes in Loonbeek om net geen hinder te hebben kochten we niet in Everberg of nog korter. Wij besloten ook om niet te kopen op/ onder de bestaande routes en betaalde voor deze rust. Nu hebben wij extreem veel last: vroeger zagen we in de verte vliegtuigen (zonder te horen) zo ongeveer boven ongeveer de autostrade en waren deze al hoog, nu vliegen ze heel laag langs links en rechts van onze woning en is de hinder ondraaglijk geworden. Onze burgemeester, met een groot mandaat van de burgerbevolking, is momenteel bezig om te reageren op deze toenemende overlast en maakte ons duidelijk dat meer dan 50% van de opstijgende vluchten over onze gemeente vliegen. Wegens restricties en aanpassingen in de vluchtplannen krijgt deze groene gemeente meer als zijn deel van de geluidsoverlast. Vooral de avond en weekendvluchten worden over onze gemeente uitgevoerd. Toch worden wij nergens vermeld in dit geluidsactieplan, zijn er geen meetwaardes opgesteld voor onze gemeente (geen meetpunt! (regelmatig boven de 70db) en zal er bijgevolg geen rekening gehouden worden met onze verzuchtigingen. We staan gewoonweg niet op de kaarten die u hanteert voor u geluidsactieplannen.	238, 239, 243

Wij lijken te kunnen besluiten dat jullie ook geen rekening met het laatijdig opstijgen van de vliegtuigen, methodes waardoor de dichtsbijzijnde gemeentes (die meetpunten hebben) worden gespaard en waardoor de gemeentes die net buiten de plannen liggen de volle laag krijgen. Waarschijnlijk omdat er steeds meer rekening wordt gehouden met de bewoners die bewust in luchthavengebied zijn gaan wonen (Machelen, Kortenberg, Erps-Kwerps,....) of onder de bestaande routes en dit ten koste van iets verder liggende gemeentes en de mensen die juist hebben besloten (en betaald) om de rust op te zoeken. Het is dan ook schrijnend dat deze plannen worden opgesmukt worden door deze gemeentes weg te laten.”	
f. “In heel de uitleg op uw website komt nergens de extreme geluidoverlast aan bod gecreëerd in Tildonk door de invoering van de route Leuven Rechtdoor. Bovenop alle dalende vliegtuigen bij PRS krijgen wij bij deviaties 07L en 07R nog eens 75% van alle stijgende vliegtuigen over ons in geconcentreerde vorm en op lage hoogte. Nergens in de buurt van de luchthaven bestaat een dergelijke concentratie aan overlast. Onze subjectieve rechten worden geschonden en in het bijzonder ook het gelijkheidsbeginsel in de aantasting van die rechten. De discriminerende route Leuven Rechtdoor schendt onze rechten als mens en burger inzonderheid: Door de buitenmatige geluidsoverlast wordt onze gezondheid geschaad en we worden onevenredig aangetast in ons recht op eerbiediging van het privé- en familieleven en van onze woonst. Het betreft grondrechten die grondwettelijk (de artikelen 22 en 23) en verdragsrechtelijk (EVRM artikel 8.1) worden gewaarborgd. Geluidshinder verstoort bovendien ernstig de leefbaarheid van de omgeving, het woongenot en de nachtrust en kan aldus een psychische en fysische belasting betekenen en maakt een vorm van terreur uit. Bovendien veroorzaakt het ontbreken van een evenwichtige verdeling een verstoring van het evenwicht tussen buren welke wordt gewaarborgd door artikel 544 B.W.	245

	Wij eisen onze rustdagen terug die ons ontnomen werden door de invoering van Leuven Rechtdoor.”	
g.	“Het ontwerp geluidsactieplan luchthaven Brussel-Nationaal, is gebaseerd op verkeerde informatie: Bestaande Maatregelen - Stille weekendnachten: Volgens het plan trad deze maatregelen in werking op 24 april 2009! Dit is echt een leugen, Humbeek wordt elke nacht, weekend inbegrepen overvlogen door tientallen zware vliegtuigen, de metingen genomen met mijn geluidsmeter kunnen dit bewijzen.”	234 t/m 237
h.	“Het ontwerp geluidsactieplan luchthaven Brussel-Nationaal, is gebaseerd op verkeerde informatie: Bestaande Maatregelen - Stille weekendnachten: Volgens het plan trad deze maatregelen in werking op 24 april 2009! Dit is echt een leugen, Humbeek wordt elke nacht, weekend inbegrepen overvlogen door tientallen zware vliegtuigen, de metingen genomen met mijn geluidsmeter kunnen dit bewijzen.”	234 t/m 237

Inhoud van de opmerkingen
Diverse klachten in verband met lokale geluidshinder van vliegverkeer.

Reactie op de opmerkingen
Het betreft overwegend lokale geluidsklachten over hinder, die gerelateerd zijn aan de impact van een specifieke vliegprocedure of –route. In het kader van dit actieplan wordt niet nader ingegaan op deze opmerkingen omdat krachtens art. 6, § 1, X, 7° van de Bijzonder Wet van 8 augustus 1980 de federale overheid bevoegd is voor de uitrusting en de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal. Zij bepaalt de keuzes inzake het luchtverkeer en de luchtvaartroutes.

Andere elementen die ook in de formulering van de klacht naar voor komen zijn toegevoegd aan de desbetreffende thematische fiche.

Aanpassingen in het actieplan
Geen.

Fiche 29 – Andere bronnen

Opmerking	Verwijzing
a. "Transport en bereikbaarheid. De spoorwegverbinding in de middenberm van de E19 ook uitdrukkelijk mag vermeld worden als recente bijkomende en recente hinder voor deelgemeente Perk. Het geluid van deze treinverbinding die, éénmaal uit de tunnel aan de oppervlakte, ter hoogte van deelgmeente Perk zijn traject bovengronds vervolgt (of in de andere richting in de tunnel duikt), dendert en galmt (wegens de overwegende westenwind) over het ganse vlakke achterland en dit om het kwartier in de richting van de Molenstraat, Krekelenhoek, Huinhoven tot in het centrum van Perk."	10 (Steenokkerzeel)

Inhoud van de opmerkingen

Klacht betreffende bijkomende geluidsoverlast van het spoorverkeer op de spoorwegverbinding op middenberm van de E19.

Reactie op de opmerkingen

Deze specifieke inspraakreactie werd behandeld in het gewestelijk geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 7 juni 2019.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 30 – Redactionele opmerkingen / aanpassingen

Opmerking	Verwijzing
a. "vliegroutes" par 9.1.2.2 pagina 59 "Er wordt een beschrijving gegeven aan de zeven fases van het 'Plan Wathelet'. Op de laatste regel wordt enkel aangegeven dat diverse actoren fases van dit plan juridisch in vraag stellen. We verzoeken dit aan te vullen met verwijzing naar het vonnis van de milieustakingsrechter van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel op 30 mei 2018 waarin het volledige Plan Wathelet dient te worden gestaakt."	24 (LHtS)
b. "pagina 22, paragraaf 4.1.1: Bij de bespreking van de 'balanced approach' zoals voorgedragen door de ICAO wordt volledig voorbijgegaan aan een essentieel element in deze aanpak, met name de noodzaak om de geluidsoverlast te spreiden. Onder de titel 'design of flight tracks' pleit de ICAO immers voor een spreiding van vliegroutes om zo de concentratie van geluidsoverlast in een klein aantal bevolkte gebieden tegen te gaan (ICAO, 2008). We verzoeken met nadruk dit uitgangspunt in de 'balanced approach' van de ICAO in het geluidsactieplan luchthaven Brussel-Nationaal te vermelden."	25 (Leuven Rechtdoor)
c. "pagina 26, 2de alinea: Er wordt verwezen naar de vorige beleidsnota 'Omgeving' 2014 – 2019 met daarin verwijzing naar een zorg voor een 'stabiel en evenwichtig exploitatiekader voor de luchthaven'. We verzoeken hieraan toe te voegen dat deze stabiliteit niet gevolgd werd door het invoeren van een volledig nieuwe vliegroute in 2014, de zogenaamde vliegroute 'Leuven Rechtdoor', die voor een onevenwicht in de geluidsoverlast rond de luchthaven Brussel-Nationaal heeft gezorgd. Het is immers belangrijk in een actieplan niet enkel intenties te formuleren maar ook na te gaan in welke mate concrete beleidsbeslissingen met deze doelstellingen in tegenspraak zijn, zodat deze gecorrigeerd kunnen worden."	25 (Leuven Rechtdoor)
d. "pagina 34, 4de alinea: Er wordt gepleit voor een 'wederkerig' beleid, met beperkingen voor de bouw van nieuwe woningen. We verzoeken hieraan toe te voegen dat een 'wederkerig' beleid ook	25 (Leuven Rechtdoor)

	betekent dat er stabiliteit moet zijn in de gevolgde vliegroutes. Het heeft immers geen zin te pleiten voor beperkingen op de bouw van nieuwe woningen als door wijzigingen in de vliegroute zoals bij de invoering van de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' een groot aantal reeds bestaande woningen met bijkomende geluidsoverlast worden geconfronteerd. In het kader van dit 'wederkerig' beleid verzoeken we dan ook toe te voegen dat een terugkeer naar historische vliegroutes naar en vanop Brussel-Nationaal noodzakelijk is."	
e.	"Bezwaar 9: pagina 59 laatste alinea: Er wordt op deze en vorige pagina een uitvoerige beschrijving gegeven aan de zeven fases van het 'Plan Wathelet'. Op de laatste regel wordt enkel aangegeven dat diverse actoren fases van dit plan juridisch in vraag stellen. We verzoeken dit aan te vullen met verwijzing naar het vonnis van de milieustakingsrechter van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel op 30 mei 2018 waarin het volledige Plan Wathelet werd gestaakt en een termijn van 90 weken werd vooropgesteld om aanpassingen door te voeren. De Belgische Staat ging tegen dit vonnis niet in beroep."	25 (Leuven Rechtdoor)

Inhoud van de opmerkingen

De wijze waarop door het bestuur ingegaan zal worden op deze opmerkingen van redactionele aard wordt hierna punt voor punt nader besproken.

Reactie op de opmerkingen

a. Bij de beschrijving van de doorgevoerde aanpassingen (7 fasen) onder vm Staatssecretaris Wathelet in § 9.1.2.2. wordt vermeld dat deze aanpassingen in vliegprocedures juridisch in vraag gesteld worden door diverse actoren. Het betreft niet alleen de milieustakingsvordering' ingesteld door 5 Noordrandgemeenten wat geleid heeft tot het vonnis van 30 mei 2018 van de Nederlandstalige rechtbank te Brussel, maar ook de bijkomende milieustakingsvordering ingesteld door het Brussels Gewest en de gemeente St. Pieters-Woluwe, de milieustakingsprocedure ingesteld tegen de route 'Leuven Rechtdoor' (fase 7) etc… In de meeste procedures heeft de rechter inmiddels uitspraak gedaan, maar er lopen nog steeds beroepsprocedures, in het bijzonder tegen het vonnis van 30 mei 2018 (Noordrandprocedure) ingesteld door de gemeenten Wezembeek-Oppem en Kraainem.

Niettemin is het vonnis van 30 mei 2018 een belangwekkend vonnis dat o.m. de staking oplegt van alle nog niet gestaakte fases van het plan Wathelet, zoals nader beschreven in het actieplan. Het vonnis zal daarom vermeld worden in het actieplan, met de vermelding dat een beroepsprocedure werd ingesteld door de gemeenten Kraainem en Wezembeek-Oppem. Op het verzoek wordt bijgevolg ingegaan.

b. De invoering van operationele procedures van lawaaibeheersing binnen de ICAO balanced approach, nader toegelicht onder bijlage 6 van het actieplan en zoals in detail beschreven in deel I hst. 6 van ICAO Doc. 9829 *Guidance on the balanced approach to aircraft management*, 2008, impliceert niet de voorafname op de algemene toepassing van het principe van 'spreiding' van vliegroutes. Mogelijke operationale procedures van lawaaibestrijding binnen de toepassing van de ICAO balanced approach omvatten één of meerdere van volgende procedures:
   • het gebruik van geluidspreferentiële banen;
   • het gebruik van geluidspreferentiële vliegroutes;
   • het gebruik van specifieke opstijg- en landingsprocedures (noise abatement procedures of NAP's).
   Deze procedures hebben tot doel om het overvliegen van geluidgevoelige gebieden te vermijden of om de ruimtelijke impact (verdeling) van de geluidimmissie aan de grond te optimaliseren.

c. De vraag naar een stabiel en evenwichtig exploitatiekader is een belangrijke randvoorwaarde voor het succesvol en met de nodige rechtszekerheid implementeren van maatregelen in het actieplan die onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest vallen. De wijziging of aanpassing van de vlieprocedures is echter een federale bevoegdheid. Zie ook fiche 21 (Operationele maatregelen).

d. Zie hoger onder c. De toepassing van een 'wederkerig' beleid vraagt een stabiel en evenwichtig exploitatiekader, bij voorkeur te verankeren op basis van afspraken in het kader van een samenwerkingsakkoord in een federale Vliegwet. Beslissingen over de aanpassing of wijziging van vliegroutes (waaronder de terugkeer naar historische vliegroutes) vallen hoe dan ook onder de bevoegdheid van de federale regering. Zie ook fiche 21.

e. Zie antwoord op inspraakreactie vermeld onder a.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

In par. 9.1.2.2. zal de laatste alinea:

"*Intussen werden ook de andere fasen van het plan 'Wathelet' door diverse actoren juridisch in vraag gesteld.*"

vervangen worden door:

"Met het vonnis van 30 mei 2018 van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel, houdende uitspraak in een milieustakingsvordering ingesteld door 5 gemeenten uit de Noordrand, werd de staking van

alle andere (nog niet gestaakte) fasen van het plan Wathelet bevolen. Tegen deze uitspraak werd een hoger beroep ingesteld door de tussenkomende partijen Wezembeek-Oppem en Kraainem."

Fiche 31 – Afstemming met andere geluidsactieplannen

In het kader van het openbaar onderzoek over het ontwerp actieplan voor “belangrijke wegen” werden inspraakreacties ontvangen die algemeen betrekking hebben op de langetermijnvisie en -strategie van het geluidsactieplan, zoals ook opgenomen in de andere gewestelijke actieplannen voor de belangrijke spoorwegen en de luchthaven (onder § 5.1 Algemene beleidsvisie en strategie).

De inspraakreacties wijzen er op dat het onderscheid tussen visie en strategie onvoldoende duidelijk blijkt.
In het kader van de verwerking van de inspraakreacties op het actieplan voor de belangrijke wegen werd hieraan tegemoet gekomen door de tekst te herstructureren. Omwille van de onderlinge afstemming tussen de gewestelijke actieplannen wordt deze algemene passage in het actieplan voor de luchthaven onder § 5.1 dienovereenkomstig aangepast.

Aanpassingen in het actieplan

De tekst van § 5.1 met de formulering van de algemene beleidsvisie en strategie wordt geherstructureerd en hier en daar ook geherformuleerd waardoor de opdeling tussen enerzijds de ‘visie’ en anderzijds de ‘strategie’ meer tot uiting komt. Aan de tekst wordt een passage toegevoegd die duidelijk stelt dat keuzes vanuit een geïntegreerde benadering worden gemaakt samen met en in het belang van de Vlaamse samenleving.

Fiche 32 – Actualisatie in functie van evoluties in de periode 2018-2019 (na openbaar onderzoek)

De volgende aanpassingen zullen aangebracht worden in het geluidsactieplan om rekening te houden met de evolutie sinds de kennisname door de Vlaamse Regering van het ontwerp geluidsactieplan (voorafgaand aan het openbaar onderzoek):

- De beleidscontext zoals beschreven in Hoofdstuk 4 wordt geactualiseerd rekening houdend met de inhoud van nieuwe regeerakkoorden voor de volgende legislatuur (2019-2024) (§ 4.2. Regeerakkoorden).

- De opname van recentere cijfers over de activiteit van de luchthaven (tabel 2-2 en 2-3).

- De opname van nieuwe blootstellingsgegevens binnen de geluidscontouren pre-Corona (tabel 8-2), en gegevens in verband met het jaarlijks aantal toegekende nachtslots (tabel 9-2). Ook figuur 5-1 die de evolutie 2000-2019 van de L_{den} 55 contour weergeeft en figuur 7-1 met een evolutie 200-2019 van het aantal potentieel ernstig gehinderden per gewest, wordt aangepast. Het uitgangspunt voor deze aanpassingen zijn de gegevens uit het contourrapport 2019 van 1 april 2020 [20] en de informatie gepubliceerd op de website www.batc.be.

- Tekstuele aanpassingen:
    - Departement LNE vervangen door Departement Omgeving
    - Belgocontrol vervangen door 'skeyes' (naamswijziging in 2019)

- Update van het globaal overzicht met de positie van de actieve meetstations (NMT) rond de luchthaven zoals opgenomen in figuur 9-1 en tabel 9-4 (situatie 14.04.2020).

- Update van Hoofdstuk 10 in functie van de voortgang van maatregelen tijdens de vorige planperiode 2016-2020, zoals gerapporteerd in juli 2021 aan de Vlaamse Regering in het kader van de monitoring via het coördinatieplatform 'Stand van de Rand' (VR 2021 0907 MED.0243/1-3).

- Update van Hoofdstuk 11 met betrekking tot de aanpak van het grondgeluid, zoals gecommuniceerd naar aanleiding van enkele recente schriftelijke vragen in het Vlaamse Parlement.

[20] Rapport 'Geluidscontouren rond Brussels Airport - Jaar 2019", Universiteit Gent, Vakgroep Informatietechnologie (INTEC) – Onderzoeksgroep WAVES, rapport PA2020_001_BAC, 01.04.2019

3 BIJLAGEN

BIJLAGE 1 : ADVIES VAN MINA-RAAD EN SERV

MINARAAD
milieu & natuur

SERV
sterk door overleg

Minaraad
Havenlaan 88 bus 15
1000 Brussel
T 02 558 01 30
F 02 558 01 31
E info@minaraad.be
www.minaraad.be

Mevrouw Joke Schauvliege
Vlaams minister van Omgeving,
Natuur en landbouw
Koning Albert 11-laan 20 bus 1
1000 Brussel

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
20 november 2018	K37 /2018-1120 30659	02/L2/2018	/
Vragen naar	**e-mail**	**Datum**	
Francis Noyen Annick Lamote	francis.noyen@minaraad.be alamote@serv.be	21 december 2018	

Mevrouw de minister,

De Minaraad en de SERV ontvingen de adviesvraag over de ontwerp geluidsactieplannen op 21 november 2018. De opmaak van deze plannen kadert in de uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. De inspraakprocedure is vastgelegd in afdeling 2.2.4 van VLAREM II. De adviestermijn bedraagt dertig dagen. Daarnaast wordt van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 ook een openbaar onderzoek gevoerd.

Vanuit de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn alle lidstaten verplicht om elke vijf jaar geluidsbelastingkaarten en actieplannen te maken, zo nodig te actualiseren en te rapporteren aan de Europese Commissie. Het doel is ook om periodiek de bevolking te informeren over de geluidshindersituatie binnen hun leefomgeving en over de acties die worden ondernomen om deze te verbeteren. Twee volledige cycli van vijf jaar zijn al doorlopen, met respectievelijk als referentiejaar 2006 en 2011. Momenteel loopt de derde cyclus, die betrekking heeft op referentiejaar 2016.

Momenteel liggen zes nieuwe geluidsactieplannen ter advies voor. Deze werden opgemaakt op basis van de geluidsbelastingkaarten van 2016. Het betreft actieplannen voor de periode 2019-2023 voor belangrijke wegen, spoorverkeer, luchtvaart en voor de agglomeraties groter dan honderdduizend inwoners, zijnde Antwerpen, Gent en Brugge.

In dit advies focussen de raden in eerste instantie op planoverschrijdende aspecten.

Geluidshinder is de op één na belangrijkste factor in de gezondheidsimpact van milieuvervuiling in Vlaanderen (7 %). Dit komt omdat een groot deel van de bevolking blootgesteld is aan verkeersgeluid, onder meer door het dichte wegennetwerk, het groeiende wagenpark, het stijgend aantal gereden kilometers en de hoge bevolkingsdichtheid[1]. Geluidsoverlast is een onderschat milieu- en gezondheidsprobleem. Lawaai kan leiden tot slaapverstoring, stress en zelfs hart- en vaatziekten. Een op drie Vlamingen wordt blootgesteld aan te veel lawaai.

[1] Peeters B., Van Hooste H., Brouwers J., Devriendt S., Struyf I., Vander Putten E., Vandevenne F., Van Steertegem M. (2018), Wat milieu-indicatoren ons (niet) vertellen: een meta-analyse, Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2018/03.

Vlaanderen
is omgevingsbewust

De raden beamen het driesporenbeleid: het oplossen van knelpunten, voorkomen van nieuwe knelpunten en het beschermen van stille gebieden.

De plandrempel om prioriteiten te bepalen voor wegverkeer ligt op 70 dB[2]. Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB[3]. Gezien het groot aantal knelpunten is het logisch dat gedurende de volgende jaren prioriteit wordt geven aan de meest problematische knelpunten. Uit een evaluatie van de vorige actieplannen blijkt echter dat heel wat van die prioritaire locaties nog in de onderzoeksfase zitten. De raden vragen een versnelling van de aanpak en de uitvoering van acties. Zo niet valt sterk te betwijfelen of de voorziene acties en prioriteiten om de geluidsoverlast te verminderen binnen een aanvaardbare termijn gerealiseerd worden.

De raden stellen vast dat voor de autowegen er enkel een prioriteitenlijst is voor de periode 2019-2020. Voor de daaropvolgende jaren is er nog geen lijst. De plantermijn is 2023 en dus vragen de raden zich af waarom de lijst niet uitgebreid wordt tot de periode 2023.

De raden zijn er zich van bewust dat sommige maatregelen veel kosten. Het vervangen van een wegdek door fluisterasfalt of het plaatsen van geluidsschermen zijn dure ingrepen. De actieplannen geven geen inzicht in de kosten en de baten van de voorgenomen maatregelen voor de komende planperiode. Maatregelen leiden tot extra kosten, maar ook tot opbrengsten. Een deel hiervan zijn directe opbrengsten, door waardestijging van woningen, gebouwen en grond. Een ander deel van de opbrengsten bestaat uit de verbetering van het leefmilieu en de afname van hinder en gezondheidsklachten.

In het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen wordt gesteld dat *"de aanwending van de inkomsten uit de reeds van kracht zijnde kilometerheffing voor vrachtwagens beslist beleid is waarbij er geen specifiek deel van de inkomsten voorzien is voor geluidsmilderende maatregelen. Bij nieuwe besluitvorming zoals bij een herziening van de kilometerheffing voor vrachtwagens en/of bij de opmaak van een kilometerheffing voor personenwagens zal het aspect geluid opnieuw in overweging genomen worden door de Vlaamse Regering."*. Volgens de raden kan hierbij worden ingezet op investeringen in mobiliteit en infrastructuur ter realisatie van de geluidsactieplannen. Dit is immers een invulling van het beginsel "de vervuiler betaal" en de toepassing van de "internalisering van externe kosten".
Volgens de raden moet synergie met ander beleid sturen richting systemische ingrepen en aanpak aan de bron (o.a. klimaat- en luchtbeleid met maatregelen ter bevordering van geluidsarme motoren waarbij veiligheidsaspecten niet uit het oog mogen verloren worden en het STOP-principe, het streven naar goede ruimtelijke ordening, etc.).

Uit de actieplannen blijkt nogmaals dat Vlaanderen door zijn gebrekkige ruimtelijke ordening met een structurele handicap zit. Vlaanderen heeft een zeer fijnmazig wegennet, gecombineerd met een overmaat aan lintbebouwing en veel verspreide verkavelingen dicht bij drukke wegen. Er liggen veel woonzones op te korte afstand van drukke autowegen. De

[2] Ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen: Er moet worden opgemerkt dat de effecten van geluid erg gradueel zijn, met reeds een klein aandeel gehinderden en gezondheidseffecten bij lage niveaus. Bij de keuze van de plandrempel werd een afweging gemaakt naar welk percentage aan potentieel ernstig gehinderden als aanvaardbaar wordt beschouwd. Dit betekent uiteraard niet dat in situaties beneden deze plandrempel geen geluidshinder kan optreden of gezondheidsrisico's zouden bestaan.
[3] WHO, environmental noise guideline for the European Region, (2018).
http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018

MINARAAD
milieu & natuur

SERV
sterk door overleg

geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV.

Wat het actieplan luchthaven Brussel-Nationaal betreft wensen de raden te wijzen op het belang van de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen het federale niveau en de betrokken Gewesten. Dit moet rechtszekerheid en coherentie bieden voor de vliegroutes, geluidsreglementering en de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven. Dit zou een onderdeel moeten zijn van een langetermijnstrategie.

Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid.

Met vriendelijke groeten,

Mathias Bienstman
Voorzitter Minaraad

Hans Maertens
Voorzitter SERV

Vlaanderen
is omgevingsbewust

BIJLAGE 2: ADVIES VAN LEEFMILIEU BRUSSEL

bruxelles environnement
leefmilieu brussel
.brussels

A l'attention de
Vlaamse Overheid
Departement LNE
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

Bruxelles,

Division Autorisations et Partenariats
Département : Bruit - Service Plan Bruit
Personne de contact : POUPÉ Marie
Fonction : Chef de service – Ingénieur Planificateur
E-mail : mpoupe@environnement.brussels
Nos Réf. : AUTO/BRUIT/mpoupe/OUT_20190109_Directive200249_AvionsPlandActionsRFI_AvisBE_FR.docx

Concerne : Projet de plan d'actions sur le bruit autour de Brussels Airport (2019-2023)

Madame, Monsieur,

Bruxelles Environnement prend acte du projet de plan d'actions de la Région flamande concernant le bruit des avions de Brussels Airport, conformément à la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et mis à l'enquête publique du 1er décembre 2018 au 11 janvier 2019.

En particulier, Bruxelles Environnement soutient la mesure du plan d'actions visant la conclusion d'un accord de coopération équilibré relatif au problème des nuisances sonores provoquées par les vols liés à l'aéroport de Brussels Airport et cela afin de permettre une application coordonnée de la directive 2002/49/CE et du règlement 598/2014 reposant sur le principe d'approche équilibrée de la gestion du bruit (référence OACI).

En tant qu'Administration de l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale, nous réitérons notre volonté de collaborer de façon constructive à la résolution de ce problème qui affecte la santé de tous les riverains de l'aéroport.

BRUXELLES ENVIRONNEMENT | LEEFMILIEU BRUSSEL

Site de Tour & Taxis - Avenue du Port 86C/3000 - 1000 Bruxelles
T +32 2 775 75 11 - F +32 2 775 76 11
info@environnement.brussels - www.environnement.brussels
N° d'entreprise 0236.916.956

Site van Thurn & Taxis - Havenlaan 86C/3000 - 1000 Brussel
T +32 2 775 75 11 - F +32 2 775 76 11
info@leefmilieu.brussels - www.leefmilieu.brussels
Ondernemingsnr. 0236.916.956

Pour le surplus, nous vous renvoyons à l'avis de Bruxelles Environnement qui vous a été adressé lors de la précédente enquête publique (pour le plan 2016-2020) et repris en annexe.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.

Barbara DEWULF
Directrice générale adjointe

Frédéric FONTAINE
Directeur général

Ter attentie van
Vlaamse Overheid
Departement LNE
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL

1000 Brussel,

Afdeling Vergunningen en partnerschappen
Departement : Geluid - Dienst Geluidsplan
Contactpersoon : POUPÉ Marie
Functie : Diensthoofd – Ingenieur-planningsdeskundige
E-mail : mpoupe@environnement.brussels
Tel : 02/563 41 09
Uw Ref. : LHRMG/MH/RG/15/3530
Onze Ref. : AUTO/BRUIT/mpoupe/OUT_20160115_Richtlijn200249_ActiePlanBrusselsAirportVG_Advies_NL.docx

Betreft : Advies van Leefmilieu Brussel op het ontwerp van actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport (2016-2020)

Geachte,

Gelieve hierbij het advies te vinden van Leefmilieu Brussel over het ontwerp van actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport in antwoord op uw brief van 25 november 2015 (ref. LHRMG/MH/RG/15/3530).

Leefmilieu Brussel voegt zich bij de maatregelen die het Vlaams Gewest heeft voorgesteld voor wat betreft de maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening en toezicht op het geluid afkomstig van het vliegverkeer in de omgeving, dewelke overeenstemmen met de verdeling van de bevoegdheden tussen het federale niveau en de Gewesten, met uitzondering van de opmerking opgenomen in de laatste paragraaf van dit advies betreffende de gekozen geluidsgrenzen voor de afbakening van de interventiezone.

Leefmilieu Brussel wil net zoals het Vlaams Gewest dat er een evenwichtig samenwerkingsakkoord met betrekking tot het probleem van de geluidsoverlast, veroorzaakt door de vluchten die verbonden zijn aan Brussels Airport, wordt gesloten. De bedoeling hiervan is om ervoor te zorgen dat de richtlijn 2002/49/EG en de verordening 598/2014 die gebaseerd is op het beginsel van de evenwichtige aanpak van de geluidsbeheersing (referentie ICAO) op gecoördineerde wijze worden toegepast.

Leefmilieu Brussel betreurt echter dat het Vlaams Gewest in zijn analyse van de huidige situatie niet het criterium van de bevolkingsdichtheid van de betroffen zones vermeldt

Leefmilieu Brussel betreurt tevens dat het actieplan geen melding maakt van de huidige nachtelijke situatie die in strijd is met de richtlijn 2002/49, die een nacht van minimum 8 uur aanbeveelt (vandaag bedraagt de nachtelijke exploitatie van de luchthaven 7 uur).

Leefmilieu Brussel gaat evenwel niet akkoord met het Vlaams Gewest wat betreft het gebruik van een gewogen indicator voor de blootstelling van de bevolking, namelijk op basis van de "dosis-respons"-methode van Miedema of andere methodes die in het ontwerpplan zijn opgenomen. Deze indicator minimaliseert namelijk heel sterk (zo'n 7 keer minder) het aantal personen die mogelijk door de gegeven geluidsniveaus worden getroffen. Het gebruik van een niet-gewogen indicator wordt bovendien voorzien door de richtlijn 2002/49 in de punten 1.5°, 1.6, 2.5 en 2.6 van haar bijlage VI.

In dezelfde gedachtegang beveelt Leefmilieu Brussel, in de studie naar de ervaring van de bevolking en de analyse van de uit te voeren acties, een complementaire evaluatie van een gelegenheidsindicator verbonden aan het voorbijvliegen van individuele vliegtuigen[1] aan, zoals voorzien door de milieuvergunning van Brussels Airport. In dit opzicht wordt genoteerd dat de opsomming van alle regelgevingen die op het internationale en Belgische niveau in voege zijn, geen melding maakt van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer. Dit besluit legt de grenswaarden voor immissie op het grondgebied van het Brussels Gewest vast.

Ten slotte neemt Leefmilieu Brussel akte van de wens van het Vlaams Gewest om de nadruk te leggen op een "kerngebied", een min of meer stabiel gebied met veel geluidsoverlast, gedefinieerd door de buitenste grenzen van geluidsbelasting L_{den} > 65dB(A) en L_{night} > 55dB(A). Maar het Vlaams Gewest geeft niet duidelijk aan dat het een prioritair gebied betreft, noch dat het in een later stadium andere maatregelen overweegt voor de gebieden die zich onder deze buitengrenzen bevinden. Leefmilieu Brussel voegt zich niet bij deze aanpak die geen rekening houdt met de gevolgen op het vlak van overlast en gezondheid op de bevolkingsgroepen die aan deze lagere niveaus worden blootgesteld. Dit is des te meer het geval aangezien het grootste deel van het Brussels Gewest zich in deze gebieden bevindt. Leefmilieu Brussel wil eraan herinneren dat het internationaal erkend wordt[2] dat de bevolkingsgroepen die overdag aan geluidsniveaus van minder dan 65dB(A) en 's nachts aan geluidsniveaus van minder dan 55dB(A) blootgesteld worden, ook recht hebben op gezondheidsmaatregelen, ook al kaderen die binnen een gespreid actieplan.

Hoogachtend,

Machteld GRYSEELS
Adjunct-Directrice-generaal ad interim

Frédéric FONTAINE
Directeur-generaal

---

[1] Zoals dit overigens in het BHG gebruikt wordt in de tenuitvoerlegging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van de geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer.

[2] De Wereldgezondheidsorganisatie heeft als streefwaarden een grenswaarde van ernstige overlast buiten aan de woonomgeving vastgelegd op 55 dB(A) $L_{Aeq(T=16h)}$ overdag en 40 dB(A) $L_{Aeq(T=8h)}$'s nachts. Op Europees niveau beveelt de richtlijn 2002/49/EG aan om geluidsbelastingskaarten te maken vanaf 55dB(A) voor de L_{den} en 45 dB(A) voor de L_{night}.

BIJLAGE 3: ADVIEZEN VAN BRUSSELS AIRPORT COMPANY (BAC)

brussels airport
the heart of Europe

Vlaamse overheid
Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning
t.a.v. Dhr René van der Lecq
Coördinator-expert Beleidsverkenning en Systeeminnovatie
Koning Albert-II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

Onze ref.: SD/SD/GG/ime/016 Zaventem, 16 november 2018

AANGETEKEND SCHRIJVEN

Geachte heer van der Lecq,

Aansluitend op uw adviesvraag dd 29 oktober 2018 bezorgen wij u ons advies met betrekking tot het geactualiseerde actieplan in het kader van de EU-richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG.

1. Aanvulling bij de tekst op p74 : "Tijdens de planperiode (2019-2023) zal gestreefd worden naar de opmaak van een dergelijk samenwerkingsakkoord dat een rechtszeker en coherent kader biedt voor de vliegroutes, de geluidsreglementering en de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven als onderdeel van de lange termijnstrategie (zie § 5.2).
   Het doel van een globaal samenwerkingsakkoord is te komen tot een gecoördineerd luchthavenbeleid, steunend op een breed gedragen visie op de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving, om de toekomstige ontwikkeling van de economische poortfunctie van de luchthaven van Zaventem te garanderen, waarbij voldoende rekening wordt gehouden met de aspecten in verband met leefbaarheid, milieu en de economische baten die voortvloeien uit de ontwikkeling van de luchthaven."

BRUSSELS AIRPORT COMPANY nv/sa

Exploitatiezetel / Siège d'exploitation
Luchthaven Brussel Nationaal
Aéroport Bruxelles National
BE-1930 Zaventem

T +32 (0)2 753 42 00
F +32 (0)2 753 42 50

www.brusselsairport.be

Maatschappelijke zetel / Siège social
Diamant Building
A. Reyerslaan 80 / 80 Bld. A. Reyers
BE-1030 Brussel / BE-1030 Bruxelles

Bankrekeningen / Comptes bancaires
Belfius: IBAN: BE64-0910-1106-0352
BIC: GKCCBEBB
BNP Paribas Fortis: IBAN: BE04-2100-0526-5031
BIC: GEBABEBB
ING: IBAN: BE50-3100-7618-6718
BIC: BBRUBEBB
BTW/TVA BE 0890.082.292
RPR/RPM Brussel / Bruxelles

1/2

2. Voor BAC blijft het afsluiten van een samenwerkingsakkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest en de Federale Regering primordiaal om de toekomstige ontwikkeling van de economische poortfunctie van de luchthaven van Zaventem te garanderen. Dergelijk samenwerkingsakkoord zou een rechtszeker en coherent kader moeten bieden voor de vliegroutes, de geluidsreglementering en de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven van Zaventem.

3. BAC vindt dat het plan goede intenties bevat, maar naar ruimtelijke ordeningsmaatregelen toe nog te weinig krachtig is. Ook het invoeren van isolatiemaatregelen, eventueel via het invoegen van subsidiemaatregelen, en het opleggen van een isolatieverplichting dient verder te worden uitgewerkt.

Mocht u vragen hebben met betrekking tot ons advies dan kan u steeds contact opnemen met Gert Geentjens (gert.geentjens@brusselsairport.be of op het nummer 0486 02 33 08).

Gert Geentjens
Airport Noise Expert

Piet Demunter
Director Strategic Development

2/2

brussels airport
the heart of Europe

Gunther Van Broeck
Coördinator-expert leefomgevingskwaliteit

DEPARTEMENT OMGEVING
Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische ondersteuning (BJO)
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

T 02 553 11 35 M 0476 576 518
www.omgevingvlaanderen.be

Zaventem, 19 augustus 2021

Onderwerp: advies BAC geactualiseerd geluidsactieplan (3de cyclus)

Geachte heer Van Broeck,

Aansluitend op de vraag dd. 29 juli 2021 die wij via e-mail ontvingen van De Heer R. Geens, bezorgen wij u ons aangepast advies met betrekking tot het geactualiseerde ontwerpactieplan in het kader van de EU-richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG (3de cyclus).

1. Om de toekomstige ontwikkeling van de economische poortfunctie van de luchthaven van Zaventem te garanderen is het primordiaal dat een stabiel en coherent wettelijk kader voor de vliegroutes, de geluidsreglementering en de exploitatie- en ontwikkelingsmogelijkheden van Brussels Airport tot stand wordt gebracht om de duurzame ontwikkeling van Brussels Airport mogelijk te maken. Brussels Airport Company vraagt dat de gevraagde oplossingen worden verankerd in een duidelijk wettelijk kader, vastgelegd in overleg tussen het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale overheid.

BRUSSELS AIRPORT COMPANY nv/sa

Exploitatiezetel / Siège d'exploitation
Luchthaven Brussel Nationaal
Aéroport Bruxelles National
BE-1930 Zaventem

T +32 (0)2 753 42 00
F +32 (0)2 753 42 50

www.brusselsairport.be

Maatschappelijke zetel / Siège social
BluePoint Brussels
A. Reyerslaan 80 / 80 Bld. A. Reyers
BE-1030 Brussel / BE-1030 Bruxelles

Bankrekeningen / Comptes bancaires

BNP Paribas Fortis: IBAN: BE04 2100 0526 5031
BIC: GEBABEBB
KBC: IBAN: BE41 4354 1072 0110
BIC: KREDBEBB

BTW/TVA BE 0890.082.292
RPR/RPM Brussel / Bruxelles

brussels airport
the heart of Europe

2. In het kader van de evenwichtige aanpak is ruimtelijke ordening een zeer belangrijke pijler voor het beheer van de impact van het geluid dat door de economische activiteit van de luchthaven wordt gecreëerd. Een coherente ruimtelijke ordening van de luchthaven en haar omgeving kan zowel de ruimtelijke noden in acht nemen voor de duurzame ontwikkeling van de luchthaven, alsook de toegankelijkheid verbeteren en de woon- en andere functies zo ordenen dat het ruimtelijk ordeningsbeleid ertoe bijdraagt dat minder mensen gehinderd worden door geluid van vliegtuigen. Brussels Airport Company meent dat het voorgestelde geluidsactieplan op dit vlak nog te weinig daadkrachtig is en vraagt om in het plan concrete ruimtelijke ordeningsmaatregelen op te nemen die ertoe leiden dat minder mensen gehinderd worden door het geluid van de activiteit van de luchthaven en die een toekomstgerichte ontwikkeling van de economische poortfunctie van de luchthaven garanderen.

   Ter beperking van het aantal gehinderde personen kan onder meer een combinatie van volgende twee sporen gevolgd worden voor bestaande en nieuwe geluidgevoelige functies (woongebouwen en andere geluidgevoelige functies zoals scholen, ziekenhuizen, rust- en verzorgingstehuizen, ...):

   1) De uitwerking van gedifferentieerde ruimtelijke maatregelen die voorwaarden en beperkingen opleggen aan bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen nader vast te stellen zones (geluidzonering). Hierbij kan in functie van deze zonering onder meer gedacht worden aan het voeren van uitdoofbeleid in de meest belaste zone, het opleggen van een bouwverbod en of het vaststellen van beperkingen voor nieuwe ontwikkelingen.

   2) Het uitwerken van voorwaarden in verband met de akoestische isolatie toepasbaar op de betreffende bestaande (isolatieplan) en nieuwe geluidgevoelige functies.

Mocht u vragen hebben met betrekking tot ons advies, dan kan u steeds contact opnemen met Gert Geentjens (gert.geentjens@brusselsairport.be of op het nummer 0486/02.33.08).

Gert Geentjens
Innovation Expert (Noise)

Sylvie Van den Eynde
Chief HR & Corporate Affairs Officer

2/2