

Gezamenlijk briefadvies

Geluidsactieplannen 2025-2029

Briefadvies over de ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor de belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel Nationaal

Datum van goedkeuring	19/12/2024
-----------------------	------------

Datum goedkeuring SERV	23/12/2024
------------------------	------------

Volgnummer	2024 20
------------	-----------

Coördinator + e-mailadres	Francis Noyen, francis.noyen@minaraad.be
---------------------------	--

Co-auteur + e-mailadres	Annick Lamote, alamote@serv.be
-------------------------	--------------------------------

Bezoekersadres Minaraad

Herman Teirlinckgebouw
Havenlaan 88
1000 Brussel
T 02 558 01 30
E info@minaraad.be
www.minaraad.be

De Heer Christophe Pelgrims
Afdelingshoofd
Afdeling Beleidsontwikkeling en
Juridische Ondersteuning
Kong Albert II-laan 15 bus 547
B 1000 BRUSSEL

Uw bericht van

19/11/2024

Datum

24/12/2024

Uw kenmerk

LOK/GD/2023/11

Contact e-mail

francis.noyen@minaraad.be
alamote@serv.be

Ons kenmerk

01/K2/2024/382

Contact telefoon

02 558 01 38

Geachte heer Pelgrims,

De Minaraad en de SERV ontvingen op 19 november 2024 de adviesvraag over de ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor de belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel Nationaal. 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 subafdeling 2.2.4.4. van titel II van VLAREM. De adviestertermijn loopt tot 20 december 2024. Daarnaast loopt een publieke consultatie van 21 november tot en met 20 december 2024.

De Europese richtlijn omgevingslawaai verplicht alle lidstaten om elke vijf jaar geluidsbelastingkaarten en actieplannen te maken, zo nodig te actualiseren en te rapporteren aan de Europese Commissie. Drie volledige cycli van vijf jaar zijn al doorlopen, met respectievelijk als referentiejaar 2006, 2011 en 2016. Momenteel loopt de vierde cyclus, die betrekking heeft op referentiejaar 2021.

Op 6 oktober 2023 keurde de Vlaamse Regering de strategische geluidsbelastingkaarten met referentiejaar 2021 voor de belangrijke wegen, voor de belangrijke spoorwegen (inclusief tramwegen) en voor de luchthaven Brussel-Nationaal goed. Deze geluidsbelastingkaarten vormden de basis voor de opmaak van de nieuwe geluidsactieplannen. De steden Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven volgen een eigen traject.

De drie ontwerpen van geluidsactieplannen bevatten een overzicht van maatregelen, acties en flankerend beleid.

Hoewel de blootstelling aan verschillende milieustressoren zoals fijnstof, zwaveldioxide, dioxines en NOx de afgelopen decennia is afgenomen, geldt dit niet altijd voor omgevingslawaai. Geluidsblootstelling varieert sterk van plaats tot plaats. Volgens het Ontwerp Geluidsactieplan 2025 - 2029 voor de belangrijke wegen blijft de geluidsblootstelling hoog niettegenstaande dat Vlaanderen de voorbije jaren heel wat inspanningen geleverd heeft om omgevingslawaai te beperken, maar door onder meer het drukker wegverkeer hebben die slechts een beperkt effect gehad. De blootstelling aan omgevingslawaai veroorzaakt niet enkel hinder, maar houdt ook gezondheidsrisico's in.

Omgevingslawaai is immers een milieustressor met een belangrijke ziektelast. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) duidt niet enkel op hinder en slaapverstoring als de meest

duidelijke gezondheidseffecten, maar wijst ook gezondheidseffecten als hart- en vaatziekten en cognitieve beperkingen toe aan omgevingslawaaï¹.

De Europese Commissie stelt in het Zero Pollution Action Plan een reductiedoelstelling van 30% voorop tegen 2030 voor omgevingslawaaï, in vergelijking met de situatie in 2017. Voor geïndustrialiseerde regio's en logistieke hubs zoals Vlaanderen is deze doelstelling vrij ambitieus. De focus op zones met een hoge geluidsbelasting wordt in de geluidsactieplannen gelegd door te voorzien in plandrempels². De plandrempel om prioriteiten te bepalen voor wegverkeer ligt op 70 dB. Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB. Gezien het groot aantal knelpunten is het logisch dat prioriteit wordt geven aan de meest problematische knelpunten.

Uit een evaluatie van de vorige actieplannen³ blijkt dat volgende acties niet (volledig) uitgevoerd werden:

- WEG-2016-06 beheersing van de verkeersgroei: verknopen van netwerken voor een betere combimobiliteit en door het inzetten op een (hogere) modal shift van wegverkeer naar alternatieve modi (binnenvaart, treinvervoer, fiets, ...)
- WEG-2016-11 onderzoeken locaties op knelpuntenlijst.
- OMGEVING2016-1 opstellen van een beleidskader leefomgevingskwaliteit als onderdeel van het beleidsplan ruimte Vlaanderen.

Vlaanderen slaagt er niet in om de verkeersgroei te beheersen terwijl dit uitgangspunt een belangrijke maatregel is voor het behalen van de doelstellingen van het Luchtbeleidsplan 2030 en de geluidsactieplannen. Uit de evaluatie blijkt dat er weinig aangrijpingspunten zijn voor verbetering: *“Ondanks de inspanningen die geleverd worden en de investeringen in infrastructuur voor alternatieve modi die zijn gedaan, slagen we er tot nu moeilijk in om de verkeersgroei te beheersen. Beterschap lijkt echter in zicht. Het fietsgebruik zit in de lift, hopelijk een eerste teken dat het tij aan het keren is.”* Ook in het nieuwe plan gaat men uit van een beheersing van de verkeersgroei⁴. De raden hebben hun twijfels bij dit uitgangspunt. *De vraag is of het plan wel voldoende rekening houdt met evoluties op de langere termijn zoals de bevolkingsaan groei, steeds kleinere gezinnen, de ouder wordende bevolking die eerder de auto neemt dan de fiets, de evolutie naar elektrische voertuigen waardoor afgelegde kilometers als minder milieuschadelijk beschouwd worden, ...* De raden vinden het positief dat het aandeel van verplaatsingen met de fiets in 2022 gestegen is tot ongeveer 18%⁵. Voor 2025 voorziet

¹ World Health Organization Regional Office for Europe. (2018). Environmental noise guidelines for the European region.

² Plandrempels zijn te beschouwen als signaalwaarden. Boven deze waarden is sprake van hoge blootstellingsniveaus (met grootste kans op ernstige effecten). Plandrempels zijn niet te beschouwen als grenswaarden zoals bedoeld in artikel 2.2.4. van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM). Overschrijding of dreigende overschrijding ervan verplicht de overheid dus niet tot het treffen van maatregelen. Wel wordt bij overschrijding van een plandrempel verwacht dat maatregelen of acties in overweging worden genomen.

³ Eindevaluatie van de acties en maatregelen uit de geluidsactieplannen 2019-2023 voor belangrijke wegen en spoorwegen.

⁴ WEG-2021-03 Beheersing van de verkeersgroei – personenverkeer en goederenverkeer

⁵ Janssens, D., Ectors, W en Paul, R. (2023) Onderzoek verplaatsingsgedrag (2021-2022). Analyserapport: Vlaanderen. Resultaten OVG6.

‘De Grote Versnelling’⁶ een aandeel van 20%. Het Masterplan Fiets 2025⁷ beoogt dat tegen 2040 minstens 30% van de verplaatsingen per fiets gebeurt. Er zijn wel weinig nieuwe elementen die wijzen op een trendbreuk voor gemotoriseerde voertuigen. Integendeel het aantal gemotoriseerde voertuigen stijgt jaar na jaar alsook de afgelegde afstand⁸.

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 waardevermeerdering 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. De raden herhalen hun voorstel dat een deel van de opbrengsten van de kilometerheffing hierbij kan worden ingezet op investeringen in mobiliteit en infrastructuur ter realisatie van de geluidsactieplannen. Dit is immers een invulling van het beginsel ‘de vervuiler betaalt’ en de toepassing van de ‘internalisering van externe kosten’.

Naarmate de snelheden groter worden, neemt vooral het rolgeluid van banden toe. Bij de grotere snelheden stijgt het belang van het rolgeluid t.o.v. van het motorgeluid en wordt het de belangrijkste geluidsbron. Bij personenauto's is dit al het geval bij lagere snelheden dan bij vrachtwagens. Elektrische wagens zijn bij snelheden tot 50 km/h stiller dan auto's met een benzine- of dieselmotor. Bij hogere snelheden zoals op autosnelwegen en belangrijke doorgangswegen overheerst zowel bij personenauto's als vrachtverkeer het rolgeluid. In de EU-bandenklassen wordt ook rekening gehouden met het externe geluid dat een band produceert tijdens het rijden. Het geluidsniveau wordt ingedeeld in klasse A, B of C. Het rolgeluid van de band wordt gemeten in decibel en het exacte aantal wordt weergegeven in het onderste gedeelte van het label. Banden met een laag geluidsniveau hebben een waarde tussen 67 en 71 dB. Een band met het hoogste niveau produceert geluidsgolven tussen 72 en 77 dB. Een toename van maar een paar decibel betekent een groot verschil in geluidsniveau. Bij een verschil van slechts 3 dB produceert een band zelfs twee keer zo veel extern geluid. De raden vragen om dit potentieel te onderzoeken en desgevallend ook initiatieven te nemen op vlak van bijvoorbeeld bijkomend onderzoek, metingen en testen, beïnvloeding van de Europese wetgeving, voorlichting, convenanten, financiële instrumenten, handhaving, etc. zodat gebruikers kiezen en overstappen naar meer milieuverantwoorde banden.

Uit de actieplannen en de evaluatie 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 geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV.

⁶ De Grote Versnelling (DGV) was een project, gefinancierd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, waarbij de samenwerking tussen Vlaanderen, de provincies en de lokale besturen voorop stond. Het project had als doel om het fietsbeleid in Vlaanderen te verbreden en versnellen.

⁷ Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029, p.16.

⁸ Statbel: Op 1 augustus 2024 telde België 6.089.564 personenwagens, tegenover 6.030.700 een jaar eerder. Dat is een stijging van 1,0%. Het aantal wagens is de afgelopen tien jaar gemiddeld met 0,92% gestegen. Statistiek Vlaanderen: In 2023 reden alle gemotoriseerde voertuigen samen een afstand van 55,6 miljard kilometer op de wegen in het Vlaamse Gewest. In vergelijking met 2022 is dat een beperkte stijging van 0,5%.

In de komende decennia zal Vlaanderen een bevolkingsgroei ervaren. Het is belangrijk dat de residentiële groei geconcentreerd wordt in stedelijke kernen om de druk op open ruimte, natuur en sterk vertakte nutsvoorzieningen te verminderen. Vlaanderen moet streven naar een kwalitatieve versterking van de stedelijke kernen en/of een slimme manier van verdichting, zodat onder andere de geluidsoverlast (bv. nachtlawaai van uitgaande jongeren) niet toeneemt.

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 akkoord moet de basis leggen voor rechtszekerheid m.b.t. de vliegroutes, en zorgen voor een gecoördineerde uitvoering van Europese verplichtingen ten aanzien van de luchthaven o.a. uit hoofde van de Richtlijn Omgevingslawaai en de Geluidsverordening (o.a. over het exploitatiekader, het beheer en de controle van de geluidsoverlast, de formulering van gezamenlijke milieudoelstellingen inzake lawaaivermindering, de benodigde maatregelen om deze doelstellingen te realiseren met de toepassing van de ICAO 'evenwichtige aanpak'⁹). Dit zou een onderdeel moeten zijn van een langetermijnstrategie.

De ICAO-regels werden binnen de Europese Unie doorvertaald in Verordening (EU) 598/2014 van 16 april 2014.¹⁰ Deze verordening bevat regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens binnen het kader van een evenwichtige aanpak (balanced approach). Als uit de evaluatie blijkt dat geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen nodig zouden zijn om een geluidsprobleem op een luchthaven op te lossen, dienen welomschreven regels en procedures gevolgd te worden, beschreven onder artikels 5, 6 en 8 van Verordening (EU) 598/2014. De raden vragen zich af hoe het parallelle traject van het uitvoeren van de procedure van de 'balanced approach' kan gerijmd worden met het feit dat bepaalde acties al zijn opgenomen in de geluidsactieplannen en welke gevolgen dit zal hebben.

Met vriendelijke groeten,

Erik Grietens
Voorzitter Minaraad

Danny Van Assche
Voorzitter SERV

⁹ 'evenwichtige aanpak': de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ontwikkelde procedure waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk de beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het geluidsprobleem voor elke individuele luchthaven op de meest kosteneffectieve wijze op te lossen.

¹⁰ Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG.

Advies op het ontwerp-geluidsactieplan 2025 – 2029 voor de Luchthaven Brussel-Nationaal in uitvoering van Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai

EXECUTIVE SUMMARY

- Het Ontwerp-GAP wenst trapsgewijs tegen 2032 een reductie van -30% in aantal ernstig gehinderden en -30% in aantal ernstig slaapverstoorden ten opzichte van 2019 te realiseren (de **geluidsdoelstellingen**). Deze geluidsdoelstellingen zijn gebaseerd op het Zero Pollution Action Plan (ZPAP).
- BAC wenst de volgende bezwaren tegen het Ontwerp-GAP over te maken inzake de geluidsdoelstellingen:
 - Het ZPAP kan niet als rechtsgrondslag dienen voor de vooropgestelde geluidsdoelstellingen:
 - Het ZPAP is niet-bindend van aard;
 - Het ZPAP stelt geen luchthavengerelateerde maatregelen of maatregelen betreffende (de beperking van) de exploitatie van luchthavens voorop;
 - De geluidsdoelstelling uit het ZPAP is enkel gericht tot de Europese Commissie en de Lidstaten – niet tot individuele actoren (zoals de exploitant van een luchthaven); en
 - De geluidsdoelstelling uit het ZPAP is gericht tot (het geheel van geluid van) alle vervoersmodi samen – het kan dus niet louter toegespitst worden op het lawaai van vliegverkeer.
 - Het Ontwerp-GAP moet rekening houden met de procedure uit de Geluidsverordening, die van toepassing is op o.m. het Vlaamse Gewest bij het vastleggen van (nieuwe) exploitatiebeperkingen (de evenwichtige aanpak-procedure). De vooropgestelde geluidsdoelstellingen betreffen “exploitatiebeperkingen” en passen niet in een geluidsactieplan – zij kunnen maar na het doorlopen van een evenwichtige aanpak-procedure worden opgelegd, waarbij het Vlaamse Gewest o.m. rekening moet met de effecten op werkgelegenheid en economie.
 - Het vaststellen van de vooropgestelde geluidsdoelstellingen betreft een gedeelde bevoegdheid tussen de deelstaten en de federale overheid. Vooraleer de vooropgestelde geluidsdoelstellingen kunnen worden vastgesteld, moet een

- samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest en de federale overheid worden gesloten – dit werd overigens bevestigd in het GAP van 2021-2024.
- De geluidsdoelstellingen uit het Ontwerp-GAP zijn niet realistisch en haalbaar zonder bijkomende maatregelen die alleen kunnen opgelegd worden door de overheid na het doorlopen van de evenwichtige aanpak-procedure uit de Geluidsverordening. De doelstellingen zijn danig streng dat er drastische overheidsmaatregelen noodzakelijk zullen zijn met bijzonder nefaste gevolgen voor de luchthaven en de bredere economie.
 - BAC wenst te benadrukken dat niet alleen de vooropgestelde geluidsreductiedoelstellingen een “exploitatiebeperking” in de zin van de Geluidsverordening uitmaken, maar ook alle maatregelen die moeten worden genomen om de vooropgestelde geluidsreductiedoelstellingen te realiseren – voor dergelijke maatregelen dient ook de evenwichtige aanpak-procedure uit de Geluidsverordening te worden gevolgd.
 - BAC stelt vast dat de bijkomende exploitatiebeperkingen uit de omgevingsvergunning die werden opgelegd in strijd met de Europese Geluidsverordening 598/2014 eveneens hernomen worden in het ontwerp-GAP. BAC is van oordeel dat deze bijkomende beperkingen niet rechtsgeldig zijn vooraleer een evenwichtige aanpak-procedure is doorlopen en dat deze maatregelen dus ook geen plaats hebben in het ontwerp-GAP.
 - BAC concludeert en vraagt dat de Vlaamse Regering het volgende in overweging neemt:
 - Volgens BAC is er een **diepgaandere analyse en onderbouwing nodig van geluidsdoelstellingen** die worden opgelegd in het Ontwerp-GAP – dergelijke onderbouwing moet grondig beargumenteerd zijn en rekening houden met de specifieke situatie rond de Luchthaven Brussel-Nationaal en de haalbaarheid van de geluidsdoelstellingen. Een loutere verwijzing naar het ZPAP volstaat volgens BAC niet. BAC vraagt deze doelstellingen te bepalen na grondig overleg met haar.
 - Volgens BAC moeten de **geluidsdoelstellingen worden vastgesteld in lijn met de evenwichtige aanpakprocedure uit de Geluidsverordening**. Bovendien moeten **eventuele, bijkomende maatregelen** die in het kader van de geluidsdoelstellingen overwogen worden alsook de bijkomende exploitatiebeperkingen uit de vergunning vermeld in het ontwerp-GAP, in overeenstemming zijn met de toepasselijk regelgeving, in het bijzonder met de Geluidsverordening. Hierbij wenst BAC te benadrukken dat de Geluidsverordening (onder meer) vergt om de kosteneffectiviteit van elke nieuwe exploitatiebeperking te beoordelen, waarbij de Vlaamse Regering (onder meer) moet rekening houden met de effecten op werkgelegenheid en economie.

A. Geluidsdoelstellingen in het Ontwerp-GAP

- Het ontwerp-geluidsactieplan 2025 – 2029 voor de Luchthaven Brussel-Nationaal (het **Ontwerp-GAP**) is vastgesteld in het kader van de Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (de **Richtlijn Omgevingslawaai**) en het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (**Vlarem II**). Het Ontwerp-GAP stelt twee geluidsdoelstellingen voorop, om trapsgewijs tegen 2032 een reductie te realiseren van -30% in aantal ernstig gehinderden en -30% in aantal ernstig slaapverstoorden ten opzichte van 2019.
- Volgens het Ontwerp-GAP zijn deze doelstellingen geënt op het EU-actieplan: Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul van 12 mei 2021 (het **EU Zero Pollution Action Plan** of het **ZPAP**) (p. 29 Ontwerp-GAP), inzonderheid de vooropgestelde “reductie met 30 % van het percentage mensen dat chronisch te lijden heeft onder verkeerslawaai”. Tegen deze grondslag, zijn er echter meerdere bezwaren te maken:
 - Ten eerste is het ZPAP **niet-bindend** van aard. Het ZPAP betreft met name een niet-bindende mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, dat tot doel heeft *een kompas te bieden* voor het opnemen van verontreinigingspreventie in alle relevante EU-beleidsmaatregelen, het op een doeltreffende en evenredige manier maximaliseren van synergiën, het versterken van de uitvoering en het in kaart brengen van mogelijke lacunes of afwegingen. Lidstaten (inclusief het Vlaams Gewest) zijn hier dus *niet* door gebonden.
 - Ten tweede stelt het ZPAP **geen luchthavengerelateerde maatregelen of maatregelen betreffende (de beperking van) de exploitatie van luchthavens voorop**.

In het ZPAP worden (onder meer) de belangrijkste doelstellingen voor 2030 vastgesteld om verontreiniging sneller terug te dringen, waaronder het doel dat de EU tegen 2030 het percentage mensen dat chronisch te lijden heeft onder verkeerslawaai met 30 % moet reduceren. Het ZPAP baseert zich hierbij op een studie van de Europese Commissie uit 2021 (EU-onderzoek (2021) “Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU”).

In dit verband verbindt de Europese Commissie *zich er zelf toe* om tegen 2030 een aantal maatregelen te nemen. De enige maatregelen die de Europese Commissie vooropstelt zijn maatregelen voor:

- De vliegtuigen zelf, waarbij de nadruk vooral ligt op het aanpakken van lawaai bij de bron (i.e. bij de vliegtuigen zelf, door ingrepen die het geluid geproduceerd door een

vliegtuig verminderen). De Europese Commissie stelt dat zij zich zal richten op het waarborgen van een goede uitvoering ter plaatse van de aanpak van lawaai bij de bron en, waar passend, een verbetering van het EU-regelgevingskader inzake geluidshinder (en dus zelf maatregelen zal nemen); en

- De vluchttijden en -procedures, waarbij de Europese Commissie stelt dat er nog maatregelen moeten worden genomen door de Lidstaten op nationaal/lokaal niveau in het kader van de Richtlijn Omgevingslawaai.

De Europese Commissie stelt dus **geen** luchthavengerelateerde maatregelen of maatregelen betreffende (de beperking van) de exploitatie van luchthavens voorop. Dit past immers niet binnen het ZPAP, maar binnen de Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG (de **Geluidsverordening**), die de Lidstaten (inclusief het Vlaams Gewest) verplicht moeten toepassen bij het opleggen van geluidsexploitatiebeperkingen (zie verder).

- Ten derde is de geluidsdoelstelling uit het ZPAP **enkel gericht tot de Europese Commissie en de Lidstaten** – niet tot individuele actoren of exploitanten.

Europese Commissie – Zoals eerder aangehaald, verbindt de Europese Commissie zich ertoe om zich te concentreren op een betere aanpak van lawaai aan de bron. Dit wenst de Europese Commissie te bereiken door te zorgen voor een correcte uitvoering ter plaatse en, waar passend, een verbetering van het EU-regelgevingskader inzake geluidshinder door banden, wegvoertuigen, spoorwegen en luchtvaartuigen – ook op internationaal niveau.

Lidstaten – Daarnaast, zoals ook eerder aangehaald, stelt de Europese Commissie dat ook maatregelen rond vluchttijden en -procedures moeten worden genomen door de *Lidstaten* op nationaal/lokaal niveau in het kader van de Richtlijn Omgevingslawaai; mits naleving van Verordening 598/2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak (indien dit luchthavengerelateerde maatregelen of maatregelen betreffende (de beperking van) de exploitatie van luchthavens uitmaken; dergelijke maatregelen passen niet in het kader van de Richtlijn Omgevingslawaai).

Belangrijk is dat dit ZPAP het uitgangspunt vormt van het Verslag van de Europese Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2002/49/EG van 20 maart 2003 (het **Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai**). In dit Verslag

verbindt de *Europese Commissie* zich ertoe om, inzake hinder door vliegtuiglawaai, waar nodig, prioriteit geven aan maatregelen om “milieuheffingen in te voeren om het gebruik van stille vliegtuigen te bevorderen bij de herziening van de richtlijn inzake luchthavengelden”. Daarnaast moeten *Lidstaten* “hun inspanningen op het gebied van naleving versnellen en ervoor zorgen dat hun geluidsactieplannen passende doelstellingen ter beperking van geluidshinder in overeenstemming met de Geluidsverordening omvatten”.

Sterker nog, het ZPAP voorziet **niet** in een algemene machtiging (noch voor de Europese Commissie, noch voor de Lidstaten) om maatregelen op te leggen om de 30% vermindering doelstelling te halen, maar vraagt aan de Lidstaten een betere implementatie van de bestaande regels, en verwijst voor het overige naar de Geluidsverordening. Bijgevolg is het rechtstreeks vertalen van de -30% geluidsdoelstellingen in het ZPAP naar een individuele exploitant (bijvoorbeeld BAC) **niet** de intentie, **noch** de insteek van het ZPAP.

- Tot slot zijn is de geluidsdoelstelling uit het ZPAP gericht tot **(het geheel van geluid van) alle vervoersmodi samen**. In dit verband moet worden benadrukt dat het vooropgestelde doel van 30 % uit het ZPAP zich richt tot het lawaai van het verkeersgeluid in het algemeen (i.e. van alle verkeersmodi) – en dus niet enkel tot het lawaai van vliegtuigen. Zo stelt het ZPAP een “reductie met 30 % van het percentage mensen dat chronisch te lijden heeft onder verkeerslawaai” voorop. De vooropgestelde doelstelling van 30 % dient dus niet toegespitst te worden op louter het lawaai van vliegverkeer – dit ligt niet in lijn met de achterliggende context en doelstellingen van het ZPAP.

Bovendien is de grootste veroorzaker van het lawaai van het verkeersgeluid het **wegvervoer (en dus niet het vliegtuigverkeer)**. De Europese Commissie haalt dit zelf in zijn Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai (“[er zijn] veel meer inspanningen nodig [...] om het lawaai van het wegvervoer, dat nog steeds de grootste veroorzaker van geluidshinder is, aan te pakken”, Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai, p. 14). Een toespitsing van het vooropgestelde doel van 30 % uit het ZPAP tot enkel het vliegtuigverkeer van de Luchthaven Brussel-Nationaal lijkt BAC dus te verregaand, zeker in het licht van de context van het ZPAP.

- Een tweede bezwaar betreft de **toepassing van de rechtstreeks toepasselijke en bindende EU-regelgeving**, met name de Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG (de **Geluidsverordening**).

- **Ten eerste** is het van belang de samenhang tussen de Richtlijn Omgevingslawaai en de Geluidsverordening te onderlijnen.

Op grond van de Geluidsverordening, moet een zogenaamde “evenwichtige aanpak” worden gevolgd voor geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen. Een “geluidsgelateerde exploitatiebeperking” is “een geluidsgelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert (...)”. Dit begrip is gekoppeld aan een “geluidsgelateerde actie”, dat wordt gedefinieerd als “elke maatregel die gevolgen heeft voor de geluidsomgeving rond een luchthaven, waarvoor de beginselen van de evenwichtige aanpak van toepassing zijn”. Dit betreft een uiterst ruime definitie; elke – zelfs tijdelijke – regeling waarbij het aantal vliegbewegingen beperkt wordt, maakt een exploitatiebeperking uit.

Wanneer een bepaalde maatregel een geluidsgelateerde exploitatiebeperking uitmaakt, moeten verschillende stappen worden doorlopen, inclusief (onder meer):

- **De beoordeling van de geluidssituatie** – Lidstaten moeten erop toezien dat de geluidssituatie op luchthavens waarvoor zij verantwoordelijk zijn regelmatig wordt beoordeeld overeenkomstig de Richtlijn Omgevingslawaai en de in elke Lidstaat toepasselijke wetgeving. Deze beoordeling gebeurt door het opstellen van strategische geluidsbelastingkaarten; en
- **Het vaststellen van geluidsprobleem** – Indien uit de beoordeling van de geluidssituatie op een individuele luchthaven overeenkomstig de Richtlijn Omgevingslawaai zou blijken dat (nieuwe) exploitatiebeperkingen nodig zouden zijn om een geluidsprobleem op een luchthaven op te lossen, moeten een bijkomende stappen worden genomen opdat (nieuwe) exploitatiebeperkingen kunnen worden ingevoerd. Dit geluidsprobleem dient te blijken uit een actieplan. Belangrijk hierbij is dat in een actieplan geen (bijkomende stappen worden genomen opdat) nieuwe exploitatiebeperkingen kunnen worden ingevoerd.

Met andere woorden, exploitatiebeperkingen kunnen dus enkel worden opgelegd nadat uit de evaluatie van de geluidssituatie van een individuele luchthaven overeenkomstig de Richtlijn Omgevingslawaai is gebleken dat nieuwe exploitatiebeperkingen nodig zouden zijn om een geluidsprobleem op een luchthaven op te lossen, en mits de bevoegde instanties de evenwichtige aanpak naleven.

Deze link tussen de Richtlijn Omgevingslawaai en de Geluidsverordening wordt ook door de Europese Commissie in het Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai onderlijnd. Zo stelt de Europese Commissie dat Lidstaten ervoor moeten zorgen dat hun geluidsactieplannen systematisch “**passende doelstellingen** ter beperking van geluidshinder **in overeenstemming met de Geluidsverordening**, samen met doeltreffende maatregelen om deze doelstellingen te bereiken” omvatten (Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai, p. 17). Het valt dus niet

te ontkennen dat de geluidsactieplannen rekening moeten houden met de procedure uit de Geluidsverordening.

- **Ten tweede** heeft de Europese Commissie, in navolging van de rechtspraak van het Hof van Justitie, in datzelfde Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaaai geoordeeld dat “**actieplannen bedoeld zijn om geluidshinder te beheersen**, in plaats van deze alleen te verminderen” (Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaaai, p. 8 *in* p. 5; verwijzend naar HvJ 13 januari 2022, nr. C-683/20, *Europese Commissie t. Slovakije*, en HvJ 31 maart 2022, nr. C-687/20, *Europese Commissie t. Portugal*).

In dit verband geeft de Europese Commissie ook aan dat “**het relevante instrument voor vliegtuiglawaai [de Geluidsverordening] [is]**. In [een] studie van 2022 over de vermindering van de geluidshinder door luchthavens werd [...] benadrukt dat het in [de Geluidsverordening] vervatte concept van de doelstelling inzake geluidsbeperking niet duidelijk tot uiting komt in de Richtlijn Omgevingslawaaai” (Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaaai, p. 15, met verwijzing naar de Europese Commissie, Directoraat-generaal Milieu, Study on airport noise reduction (Studie over de vermindering van geluidshinder door luchthavens), juni 2022, de **NOA Studie van 2022**).

- Met andere woorden, geluidsdoelstellingen die de vorm aannemen van geluidsreductiedoelstellingen passen niet in een geluidsactieplan in de zin van de Richtlijn Omgevingslawaaai. Dergelijke doelstellingen worden niet beoogd met de Richtlijn Omgevingslawaaai. Dit wordt ook onderlijnd in de NOA Studie van 2022, waarbij de Europese Commissie wijst op het feit dat **een geluidsreductiedoelstelling (“noise abatement objective”) op grond van de Richtlijn Omgevingslawaaai inconsistent is met de Geluidsverordening** (p. 79 *in* p. 82 van de NOA Studie van 2022).
- De Vlaamse Regering gaat er in het Ontwerp-GAP bijgevolg ten onrechte van uit dat een geluidsactieplan het instrument is om geluidsreductiedoelstellingen (zoals de geluidsreductiedoelstellingen van -30 %) vast te stellen. Dergelijke doelstellingen horen **niet thuis** in een geluidsactieplan, maar kunnen slechts worden opgelegd mits inachtnaam van de Geluidsverordening.

Dergelijke geluidsreductiedoelstellingen zijn immers “exploitatiebeperkingen” in de zin van de Geluidsverordening, en kunnen slechts worden opgelegd voor zover voorafgaandelijk de **evenwichtige aanpak-procedure** wordt gevolgd.

Naast de voornoemde stappen tot (i) het beoordelen van de geluidssituatie, en (ii) het vaststellen van een geluidsprobleem, dienen bijkomende stappen worden genomen, opdat dergelijke beperkingen daadwerkelijk kunnen worden opgelegd:

- **Beoordeling van methode, indicaties en informatie** – De bevoegde instanties moeten de methode, de indicatoren en de informatie zoals uiteengezet in de Geluidsverordening toepassen in hun beoordeling of ze exploitatiebeperkingen willen opleggen. Belangrijk hierbij is dat, bij het in overweging nemen welke maatregelen moeten worden genomen, exploitatiebeperkingen slechts **in laatste instantie** in overweging mogen worden genomen (naast de beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron, maatregelen in het kader van ruimtelijke ordening en beheer en operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder);
- **Technische samenwerking** – De bevoegde instanties moeten op het passende niveau een technische samenwerking tussen de luchthavenexploitant, de exploitanten van luchtvaartuigen en de verleners van luchtvaarnavigatiediensten opzetten, met als doel na te gaan met welke maatregelen het geluid kan worden beperkt. Technische informatie over geluidsbeperkende maatregelen moet worden meegedeeld;
- **Raadpleging van belanghebbende partijen** – De bevoegde instanties moeten een raadplegingsproces met belanghebbende partijen (incl. de luchthavenexploitant) op tijdige en concrete wijze organiseren, met inachtneming van openheid en transparantie met betrekking tot de gegevens en de berekeningsmethodes. De belanghebbende partijen hebben minstens drie maanden de tijd om opmerkingen te maken voordat nieuwe exploitatiebeperkingen worden ingesteld;
- **Beoordeling van kosteneffectiviteit** – De bevoegde instanties moeten de kosteneffectiviteit van elke nieuwe exploitatiebeperking beoordelen. Hierbij moeten ze (onder meer) rekening houden met de (i) de effecten op het Europees luchtvaartnetwerk, en (ii) **de directe, indirecte of katalysatoreffecten op werkgelegenheid en economie**;
- **Notificeren van de Lidstaten, de Europese Commissie én de relevante belanghebbende partijen** – Indien volgende voorafgaande stappen de bevoegde instanties beslissen om (alsnog) een exploitatiebeperking op te leggen, moeten de bevoegde instanties de Lidstaten, de Europese Commissie en de relevante belanghebbende partijen uiterlijk zes maanden voorafgaand aan het invoeren van de exploitatiebeperking notificeren;
- **Notificeren van de slotcoördinator** – Tot slot moeten de bevoegde instanties ook de slotcoördinator in kennis stellen van hun voornemen om (alsnog) een exploitatiebeperking op te leggen.

Bovendien mogen de exploitatiebeperkingen **niet restrictiever zijn dan noodzakelijk** om de vastgestelde geluidsdoelstellingen inzake de bestrijding van omgevingsgeluid te halen.

- Een derde bezwaar betreft het (ontbreken) van een **samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest en de federale overheid**.

- Wat betreft de Luchthaven Brussel-Nationaal, is het uit de samenlezing van artikel 6, §1, X, 7°, artikel 6, §4, eerste lid, 3° en artikel 6, §1, II, 1° BWHI duidelijk dat **het Vlaams Gewest niet alleen bevoegd is om exploitatiebeperkingen** (zoals een geluidsreductiedoelstelling van -30%) **op de Luchthaven Brussel-Nationaal in te voeren**.

In dit verband is de federale overheid bevoegd voor de uitrusting en uitbating van de Luchthaven (artikel 6, §1, X, 7° BWHI) en voor de algemene politie, de reglementering op het verkeer en de technische voorschriften inzake het luchtverkeer (artikel 6, §4, eerste lid, 3° BWHI); het Vlaams Gewest is op haar beurt bevoegd voor de bescherming van het leefmilieu, waaronder de strijd tegen de geluidshinder (artikel 6, §1, II, 1° BWHI). Deze gedeelde bevoegdheden blijken ook (onder meer) uit een reeks arresten over het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, waarin de vaste en consistente rechtspraak van de Raad van State oordeelt dat het opstijgen van of het landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal tot de bevoegdheden van de federale overheid behoort (RvS 9 mei 2006, nr. 158.548, *nv European Air Transport e.a.*, 15; RvS 13 januari 2010, nr. 199.465, *vzw Airline Operators Committee Brussels* 12 en 13; RvS 23 december 2011, nr. 217.043, *Delta Air Lines Inc.*, 9; en RvS 14 februari 2012, nr. 217.952, *Saudi Arabian Airlines Corporation*, 9).

Bijgevolg is er nood aan een samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest en de federale overheid vooraleer enige geluidsdoelstellingen, zoals het geval is in het Ontwerp-GAP, worden opgelegd.

- Dit wordt ook benadrukt in het geluidsactieplan [oktober 2021 – juni 2024] voor de Luchthaven Brussel-Nationaal – Actualisatie van het geluidsactieplan ronde 2 in uitvoering van Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (het **GAP van 2021-2024**). In dit verband stelt het GAP van 2021-2024 dat er een samenwerkingsakkoord moet worden gesloten tussen de federale overheid en het Vlaams Gewest, dat “de basis [legt] voor een gecoördineerde uitvoering van Europese verplichtingen ten aanzien van de luchthaven uit hoofde van de [Richtlijn Omgevingslawaai] en de [Geluidsverordening]”. Dit samenwerkingsakkoord moet “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” bevatten. Voor zover bekend is geen dergelijk samenwerkingsakkoord onderhandeld. De nood tot dergelijk samenwerkingsakkoord wordt ook in het Ontwerp-GAP (op p. 98) aangehaald.

- Een vierde bezwaar gaat over de (on)**haalbaarheid en het (on)realistisch karakter** van de vooropgestelde geluidsreductiedoelstellingen, zoals deze vervat zijn in het Ontwerp-GAP (en in de omgevingsvergunning d.d. 29 maart 2024 die aan BAC werd toegekend (de **Omgevingsvergunning**)). Uit berekeningen blijkt duidelijk dat de geluidsreductiedoelstellingen uit het Ontwerp-GAP (en de Omgevingsvergunning) niet realistisch noch haalbaar zijn zonder bijkomende drastische maatregelen. Het huidige Project-MER van de omgevingsvergunning bevat een prognose van -10% reductie ernstig gehinderden en -15% reductie ernstig slaapverstoorden tegen 2032. Er rest dus nog een grote kloof met de te behalen doelstellingen in 2028-2030-2032 die allerm minst gedicht wordt met de maatregelen uit de omgevingsvergunning. De overheid zal dus forse bijkomende maatregelen moeten bepalen om deze doelstellingen te behalen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het significant en ingrijpend reduceren van het aantal vluchten in de nachtperiode (om het Ernstig Slaapverstoorden-doel te bereiken) maar eveneens in de aanzienlijk minder gevoelige dagperiode (om het Ernstig Gehinderden-doel te bereiken). Berekeningen uitgevoerd in opdracht van Brussels Airport Company geven aan dat een globale reductie van het aantal bewegingen van meer dan 30% (ten opzichte van het verwacht bewegingsaantal van 2032, zijnde 240.000) nodig zal zijn om de vooropgestelde geluidsdoelen te halen. Een krimp in alle dagdelen zou bijzonder nefaste, en voor Brussels Airport Company en haar stakeholders, onaanvaardbare gevolgen hebben voor de connectiviteit van het land en de regio, de passagiershubfunctie van de luchthaven, de rendabiliteit van hier gevestigde luchtvaartmaatschappijen, tewerkstelling, economische waarde-creatie... Dergelijke krimp zou ook leiden tot internationale juridische conflicten gezien het mondiaal karakter van de sector en het fors inbreken op historische slotrechten met mogelijke vergeldingsacties tot gevolg. Een andere mogelijke drastische maatregel om de geluidsdoelen te behalen zou het aanpassen van vliegroutes en/of baangebruik kunnen zijn (pijler 3 in BA-Verordening) waarbij de geluidsimpact zou worden verschoven naar de minst bevolkte gebieden, hiervoor lijkt samenwerking en overleg met de federale overheid onontbeerlijk.

Brussels Airport Company is van mening dat indien maatregelen zouden worden opgelegd door bevoegde overheden ter dichting van deze kloof, dit enkel kan na het doorlopen van de evenwichtige aanpakprocedure uit de BA-Verordening waarin ook de economische belangen mee in ogenschouw moeten worden genomen (zie hierboven). BAC merkt eveneens op dat de tussentijdse geluidsreductiedoelen in 2028 en 2030 op weg naar de einddoelstellingen in 2032 eveneens niet haalbaar zijn zonder bijkomende maatregelen vanwege de overheid.

Tot slot verwijst BAC naar de dalende hindertrend (-57% ernstig gehinderden tussen 2000 en 2019, verdere verwachte dalende evolutie richting 2032) en wil zij benadrukken dat zij de intentie van de overheid onderschrijft om hinder verder te verminderen. BAC meent echter dat hiervoor prioritair moet gewerkt worden aan een onderbouwd, realistisch en

haalbaar geluidsreductiedoel voor de meest gevoelige periode, zijnde de nacht tussen 23-6u. Alle beschikbare maatregelen (die overwogen moeten worden in een evenwichtige aanpak-procedure conform de Geluidsverordening) om een realistisch en onderbouwd geluidsreductiedoel te realiseren in de meest gevoelige periode, zullen automatisch ook een aanzienlijk effect ressorteren op de parameter aantal ernstig gehinderden over de gehele dagperiode, waardoor BAC de nood aan een aparte doelstelling hiervoor betwist. Alleszins is het voor BAC cruciaal dat bij het bepalen van onderbouwde en realistische geluidsdoel(en) en overheidsmaatregelen om deze doel(en) te behalen, de hubfunctie van de luchthaven, de geboden connectiviteit en wereldwijde ontsluiting van het land en Vlaanderen, de tewerkstelling (direct en indirect 85.000 jobs), de economische meerwaardecreatie (2% Bruto Binnenlands Product) enzovoort wordt gewaarborgd.

B. Overnemen van exploitatiebeperkingen in het Ontwerp-GAP zonder naleving van de Geluidsverordening

- Zoals eerder gesteld, moet op grond van de Geluidsverordening, een evenwichtige aanpak worden gevolgd voor geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen. Een “geluidsgelateerde exploitatiebeperking” is “een geluidsgelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert (...)”. Dit betreft een uiterst ruime definitie; **elke** – zelfs tijdelijke – regeling waarbij het aantal vliegbewegingen beperkt wordt, maakt een exploitatiebeperking uit. Wanneer een bepaalde maatregel een geluidsgelateerde exploitatiebeperking uitmaakt, moeten verschillende stappen worden doorlopen.
- De **vooropgestelde geluidsreductiedoelstellingen van -30 %** maken, zoals eerder gesteld, een geluidsgelateerde exploitatiebeperking in de zin van de Geluidsverordening uit. In een geluidsactieplan aldus kunnen geen (bijkomende stappen worden genomen opdat) nieuwe exploitatiebeperkingen worden ingevoerd. Geluidsreductiedoelstellingen, zoals de voorgestelde doelstellingen van -30 %, horen niet thuis in een geluidsactieplan, maar kunnen slechts worden ingevoerd na het doorlopen van de evenwichtige aanpak (zoals hoger beschreven). BAC stelt dus vast dat de Vlaamse Regering de Geluidsverordening hierbij dient na te leven.
- Bovendien wenst BAC te benadrukken dat niet alleen de vooropgestelde geluidsreductiedoelstellingen van -30% een geluidsgelateerde exploitatiebeperking in de zin van de Geluidsverordening uitmaken, maar ook **alle maatregelen die moeten worden genomen om de vooropgestelde geluidsreductiedoelstellingen van -30 % te realiseren**. Voor dergelijke maatregelen dient ook de evenwichtige aanpak uit de Geluidsverordening (zoals hoger beschreven) te worden gevolgd. Om dergelijke geluidsdoelstellingen te realiseren, zal immers (i) een serieuze vermindering van het aantal

dag- en nachtbewegingen, en (ii) een aanpassing van de vliegroutes / het gebruik van start- en landingsbanen noodzakelijk zijn. Deze maatregelen zullen een ernstige negatieve impact hebben op (i) het Europees luchtvaartnetwerk en de connectiviteit, en (ii) werkgelegenheid en economie (waarbij rekening moet worden gehouden bij de evenwichtige aanpak-procedure). Zo vertegenwoordigt de Luchthaven Brussel-Nationaal 85.000 directe en indirecte banen en 1,85% van het Belgische BBP. Eventuele maatregelen die zouden worden opgelegd om deze kloof te dichten, kunnen alleen geldig worden opgelegd na het doorlopen van de evenwichtige aanpak-procedure uit de Geluidsverordening, waarin ook de economische belangen in aanmerking moeten worden genomen.

- Het ontwerp-GAP herneemt eveneens de bijkomende exploitatiebeperkingen uit de omgevingsvergunning die werden opgelegd in strijd met de Europese Geluidsverordening 598/2014. Het betreft het verbod op marginaal conforme toestellen in de nachtperiode, de verstrenging van het regime “stille weekendnachten”, het plafond op het aantal bewegingen. Deze maatregelen treden in werking vanaf 2025 of 2026. BAC is van oordeel dat deze bijkomende beperkingen niet rechtsgeldig zijn gezien de inbreuk op Europees recht en dus niet van toepassing kunnen zijn vooraleer een evenwichtige aanpak-procedure correct en volledig is doorlopen. Deze bijkomende exploitatiebeperkingen horen dan ook niet thuis in het ontwerp-GAP.

C. Conclusie

- Volgens BAC is er een diepgaandere analyse en onderbouwing nodig van geluidsdoelstellingen die worden opgelegd in het Ontwerp-GAP. De onderbouwing moet grondig beargumenteerd zijn en rekening houden met de specifieke situatie rond de Luchthaven Brussel-Nationaal en de haalbaarheid van de geluidsdoelstellingen. Een loutere verwijzing naar het ZPAP volstaat volgens BAC niet. BAC heeft in dit advies aangetoond dat de huidige doelstellingen zijn vastgesteld zonder naleving van dwingende Europese regelgeving en niet haalbaar zijn en vraagt hierbij om realistische, haalbare en onderbouwde geluidsdoelstelling(en), in het kader van de Richtlijn Omgevingslawaai, te bepalen na grondig overleg met de Luchthaven Brussel-Nationaal en waarbij prioriteit uitgaat naar de meest gevoelige periode.
- Bovendien moeten, volgens BAC, de geluidsdoelstelling(en) worden vastgesteld in lijn met de evenwichtige aanpakprocedure uit de Geluidsverordening. Ook moeten eventuele, bijkomende maatregelen die in het kader van de geluidsdoelstellingen overwogen worden, in overeenstemming zijn met de toepasselijk regelgeving, in het bijzonder met de Geluidsverordening. De bijkomende exploitatiebeperkingen uit de nieuwe

omgevingsvergunning zijn in strijd met de Europese Geluidsverordening opgelegd en horen volgens BAC dus ook niet thuis in het ontwerp-GAP.

Hierbij wenst BAC te benadrukken dat de Geluidsverordening (onder meer) vergt om de kosteneffectiviteit van elke nieuwe exploitatiebeperking te beoordelen, waarbij de Vlaamse Regering (onder meer) moet rekening houden met de effecten op werkgelegenheid en economie.

Benoît GILSON
Gedelegeerd Bestuurder
Marcel Broodthaersplein 2
1060 Brussel

Christophe PELGRIMS
Afdelingshoofd
Vlaamse Overheid - Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische
Ondersteuning
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
bjo.omgeving@vlaanderen.be

uw bericht van
20.11.2024

uw kenmerk
LOK/GD/2023/11

bijlage(n)
0

Brussel,

ons kenmerk
I-CBE.01/2024-3/SD

Betreft: Adviesvraag: Ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke spoorwegen - in uitvoering van Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï

Geachte heer Pelgrims,

Met aandacht hebben we kennis genomen van uw schrijven van 20 november 2024 met de vraag naar formeel advies van Infrabel met betrekking tot het thans voorliggende ontwerp geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen voor de periode 2025-2029.

Gezien dit ontwerp in overeenstemming is met de informatie die Infrabel bezorgde, kan ik u middels dit schrijven dan ook mededelen dat Infrabel geen opmerkingen formuleert op het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke spoorwegen i.v.m. de acties waarvoor Infrabel verantwoordelijk is.

In het actieplan worden akoestische isolatie-eisen uit de in 2022 hernieuwde NBN-norm (NBN S01-400-1) vermeld. Ze "gelden wel als code van goede praktijk maar worden tot dusver niet algemeen toegepast in de dagdagelijkse bouwpraktijk". Infrabel wenst het nut te onderstrepen van maatregelen die de toepassing van gevelisolatie voor woningen bevorderen. De maatregel OMG-2021-04 in het actieplan, "kennisopbouw en -verspreiding milderende maatregelen m.b.t. ruimtelijke ordening" kan ertoe bijdragen.

We danken u alvast om ons op de hoogte te houden van de verdere voortgang van dit dossier.

Met de meeste hoogachting,



Benoît GILSON
Gedelegeerd Bestuurder

contactpersoon
Stéphane DUFOUR
T + 32 2 432 28 76
stephane.dufour@infrabel.be
I-CBE.01 Sustainability

Uw brief met Ref LOK/GD/2023/11 van 19/11/2024



Patrice Couchard <patrice.couchard@belgiantrain.be>

Aan VAN BROECK Gunther

CC Jeroen Alting von Geusau; Véronique Minet; Valérie Lecloux

Deze afzender patrice.couchard@belgiantrain.be is afkomstig van buiten uw organisatie.

U hebt dit bericht doorgestuurd op 19/12/2024 9:42.

Vlaamse overheid

Afdeling Beleidsontwikkeling en
Juridische Ondersteuning
Kong Albert II-laan 15 bus 547
B 1000 BRUSSEL

Betreft : Uw brief met Ref LOK/GD/2023/11 van 19/11/2024

Geachte heer Pelgrims,

We hebben geen opmerkingen op de door u meegedeelde documenten met betrekking tot het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029.

We danken u om de NMBS te blijven betrekken bij de uitwerking van de geluidsbelastingskaarten en de geluidsactieplannen.

Met de meeste hoogachting,

Patrice Couchard

DG Stations en procurement NMBS

Adviesvraag ontwerpen van geluidsactieplan 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal

SP

Secrétariat Président <secretariat.president@mobilit.fgov.be>

Aan

Omgeving, afdeling BJO;

VAN BROECK Gunther

CC

Cindy Dequesne; Koen Milis; Valérie Verzele; Martine Indot; An De Lange; Fanny Geeraerts; Maarten Geldolf;

Emmanuelle Vandamme; Maria Grazia Ferri; Coraline Gaspar; Bjorn Augusteys

Deze afzender secretariat.president@mobilit.fgov.be is afkomstig van buiten uw organisatie.

U hebt dit bericht doorgestuurd op 20/12/2024 14:34.

vr 20/12/2024 14:20

Beste heer Van Broeck,

Harfelijk dank voor uw adviesaanvraag. Hieronder vindt u onze opmerkingen. Wij wensen u alvast ook fijne feestdagen!

Geluidsactieplan belangrijke spoorwegen
Wij wensen in de eerste plaats de dienst verantwoordelijk voor het geluidsplanproject bedanken voor de goede samenwerking en het overleg met de NMBS, Infrabel en de diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer tijdens het hele proces van deze nieuwe versie van het plan.

Maar we hebben nog één opmerking.

Het plan luidt als volgt: Het effect van de maatregel 'De geluidsimpact van het rollende materieel voor goederenvervoer wordt beperkt door modernisering' (SPOOR-2016-2) wordt ingeschat op basis van een aanpassing van de intensiteiten van de verschillende treinvoertuigtipes voor goederenvervoer. Hierbij wordt aangenomen dat tegen het einde van 2024 alle treinvoertuigen voor goederenvervoer geretroft zijn. In referentiejaar 2021 was dit al 90%.

Het is echter belangrijk om te specificeren dat er geen verplichting is om bestaande wagons aan te passen, tenzij ze op stillere routes gaan rijden.
Nieuwe wagons die in gebruik worden genomen, moeten worden uitgerust met composiet remblokken en dus "stil" zijn.
Met de geleidelijke vernieuwing van het wagenpark en de aanpassing van een deel van de oude wagons zouden we geleidelijk aan moeten komen tot een vloot van 100% stille wagons.
Daarnaast vinden we het aangewezen om, zoals Infrabel benadrukt, de toepassing van geluidsisolatiënormen voor gebouwen vastgoed in de nabijheid van de sporen aan te moedigen. (7.2.3 Maatregelen bij de ontvanger).

Geluidsactieplan Luchthaven Brussel-Nationaal
Wij wensen in de eerste plaats de dienst verantwoordelijk voor het geluidsplanproject bedanken voor de goede samenwerking en het overleg.
Het DO Luchthaven heeft geen specifieke opmerkingen. Zij verneemt met interesse dat men een studie zal uitvoeren naar de tweede pijler, om te zien hoe dit in andere lidstaten wordt uitgevoerd, en het geplande tijds kader, (zoals vermeld in 8.2.3) voor de nieuwe exploitatiebeperkingen.

Geluidsactieplan belangrijke wegen
"Goedkeuring en installatie van controletoestellen voor de geluidsmeting van de gemotoriseerde tweewielers en controle van het geluid op het niveau van de technische keuring."
Het zou goed zijn ook iets te vermelden rond controle of geluidbeheersing van motorfietsen, aangezien de technische apparatuur bestaat.

Met vriendelijke groeten,

Christine De Meester
Voor mevrouw Emmanuelle Vandamme



Christine De Meester

Assistante de la Présidente du Comité de direction

Service Stratégie et Support | OTY ATRIUM – 9A29

SPF Mobiliteit en Transporten | rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles

02 277 31 83 / 0470 95 13 74

