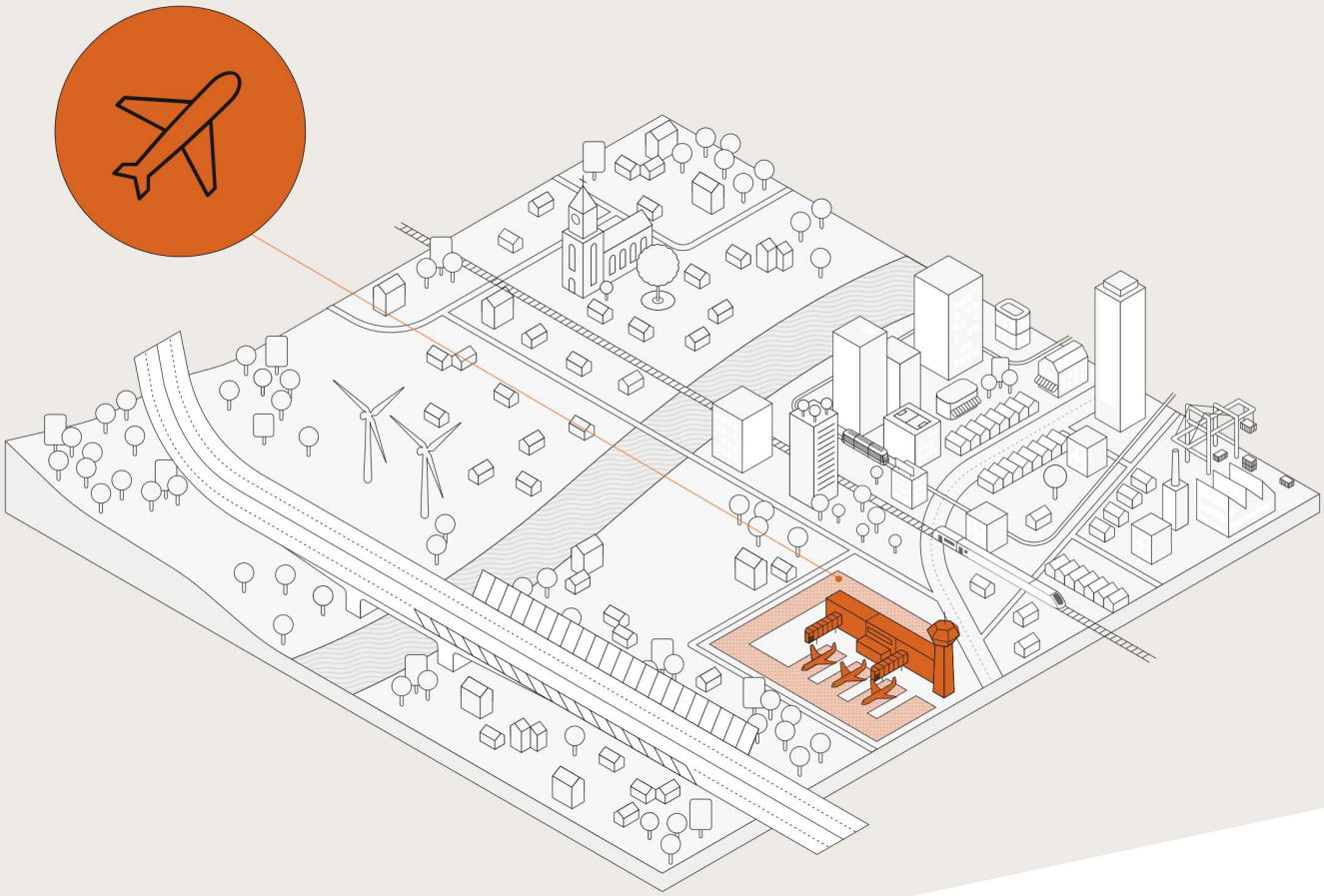
Vlaanderen
is kwaliteitsvolle
omgeving



Addendum

Overwegingsdocument bij het geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal

DEPARTEMENT
OMGEVING

vlaanderen.be/omgeving

INHOUDSTAFEL

1 Inleiding 3
2 Openbaar onderzoek 3
2.1 Verloop 3
2.2 Overzicht van de inspraakreacties 4
2.3 Manier van verwerking van de inspraakreacties 8
2.4 Advies van Serv en Minaraad 9
2.5 Adviezen van autoriteiten die om advies werden verzocht 10
2.6 Antwoorden op inspraakreacties 11
2.6.1 Fiche 1 – Strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata 12
2.6.2 Fiche 2 – Langetermijnstrategie 27
2.6.3 Fiche 3.1 – Vermindering van luchtverkeersgeluid aan de bron 56
2.6.4 Fiche 3.2 – Maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening en beheer 58
2.6.5 Fiche 3.3 – Operationele procedures voor lawaaibestrijding 64
2.6.6 Fiche 3.4 – Exploitatiebeperkingen 67
2.6.7 Fiche 3.5 – Maatregelen ter beheersing van het grondlawaai 76
2.6.8 Fiche 3.6 – Andere acties en flankerend beleid 81
2.6.9 Fiche 4 – Verwachte resultaten van de uitvoering van voorliggend actieplan 104
2.6.10 Fiche 5 – Andere 108

1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EG) werd door de Vlaamse Overheid een ontwerp van geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal opgemaakt. De Vlaamse Regering nam kennis van het ontwerp van geluidsactieplan op 15 november 2024. Overeenkomstig artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM werd over het ontwerp van geluidsactieplan een publieksconsultatie georganiseerd voor de duur van een maand. Gedurende deze termijn kon iedereen bezwaren of opmerkingen schriftelijk ter kennis brengen. Hiertoe werd o.m. voorzien in een webformulier, via hetwelk reacties konden worden opgeladen. 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 uitbrengen. Het advies van deze strategische adviesraden is niet bindend. Het ontwerp geluidsactieplan werd verder ook ter advies voorgelegd aan Brussels Airport Company en de FOD Mobiliteit en Vervoer, zoals is voorzien overeenkomstig bijlage 2.2.4.7. van titel II van VLAREM. Een definitief geluidsactieplan wordt opgemaakt rekening houdend met de gegeven adviezen en ingediende bezwaren of opmerkingen.

In dit overwegingsdocument worden de inspraakreacties en adviezen besproken en afgewogen die werden ontvangen tijdens de publieksconsultatie. Het doel van dit document is om het publiek en belanghebbenden in te lichten over deze inspraakreacties en adviezen, en hen in te lichten waarom welke keuzes worden gemaakt. Dit helpt het proces van besluitvorming doordat alle relevante informatie en overwegingen duidelijk worden gepresenteerd.

Er is ervoor gekozen om de inspraakreacties zo goed als integraal en ongewijzigd (inclusief typfouten) in dit document over te nemen, wat de meeste transparantie naar het publiek biedt. Uiteraard zijn daarbij tekstdelen die zouden kunnen leiden tot identificatie van de inspreker geweerd.

Voorliggend document wordt als addendum toegevoegd bij het definitief door de Vlaamse Regering goed te keuren geluidsactieplan.

2 OPENBAAR ONDERZOEK

2.1 VERLOOP

Het ontwerp van actieplan doorliep van 21 november 2024 tot en met 20 december 2024 een openbaar onderzoek dat op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 21 november 2024
- Publicatie van onderstaande advertentie in de kranten De Standaard en Het Laatste Nieuws op 21 november 2024
- Publicatie op Inspraakportaal beleidsdomein Omgeving op 21 november 2024
- Berichtgeving op 21 november 2024 op Yammer (Atrium Lerend Netwerk) en herinnering in Caplo-nieuws op 17 december 2024 (doelgroep: lokale besturen/omgevingsambtenaren)
- Bekendmaking via homepage departement Omgeving en sociale media kanalen

- Bekendmaking per e-mail aan leden van overlegfora WUROL[1], CCIM Stuurgroep Geluid[2] en Platform Gezonde Publieke Ruimte[3]

AANKONDIGING OPENBAAR ONDERZOEK
Geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en luchthaven Brussel-Nationaal

Op 15 november 2024 heeft de Vlaamse Regering kennis genomen van de ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen (trein/tram) en de luchthaven Brussel-Nationaal. De opmaak van deze actieplannen kadert in de uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG), en heeft als doel ervoor te zorgen dat minder mensen hinder of slaapverstoring ervaren door lawaai van weg-, spoor- en luchtverkeer.

Elk van deze actieplannen bevatten o.m. informatie over de blootstelling en gezondheidseffecten aan omgevingslawaai, duiden de zones aan die bijzondere aandacht vragen en geven inzicht in de maatregelen en acties die de komende 5 jaar zullen genomen zullen worden.

De ontwerpen van geluidsactieplannen zijn te raadplegen op de website van het Departement Omgeving: omgeving.vlaanderen.be/publieke-consultatie-geluidsactieplannen, en liggen tevens ter inzage bij het Departement Omgeving, Havenlaan 88 te 1000 Brussel.

Van 21 november tot en met 20 december organiseert het Departement Omgeving een publieksconsultatie. Tijdens deze periode kan iedereen opmerkingen of bezwaren indienen. Dit kan via een webformulier op omgeving.vlaanderen.be/publieke-consultatie-geluidsactieplannen of per aangetekende brief, naar volgend adres: Departement Omgeving, Koning Albert II-laan 15 bus 547, 1210 Brussel.

DEPARTEMENT OMGEVING — Vlaamse overheid — omgeving.vlaanderen.be

- Het ontwerp van actieplan werd op 21 november 2024 voor advies bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.
- Het ontwerp van actieplan werd op 21 november 2024, overeenkomstig bijlage 2.2.4.7. van titel II van VLAREM, ter advies voorgelegd aan Brussels Airport Company en FOD Mobiliteit en Vervoer.

2.2 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

De Minaraad en SERV bezorgden op 24 december 2024 een gezamenlijk briefadvies. Adviezen van FOD Mobiliteit en Vervoer en BAC werden ontvangen op 20 december 2024.

Daarnaast werden tijdens de termijn van het openbaar onderzoek in totaal, na schrapping van dubbels, 69 inspraakreacties ontvangen, die als volgt kunnen verdeeld worden:

- 4 gemeentebesturen
- 2 bedrijven

[1] Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai, met vertegenwoordiging van de steden Brugge, Gent, Antwerpen en Leuven, 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
[2] Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid, met vertegenwoordiging van diverse diensten van federale overheid en gewesten
[3] Vertegenwoordigers van Vlaamse departementen en agentschappen, waaronder Departement Zorg, Vlaamse Milieumaatschappij

- 7 belangenverenigingen
- 54 particuliere reacties
- Ombudsdienst van de federale overheid voor de luchthaven Brussel-Nationaal[4]
- Leefmilieu Brussel

Deze inspraakreacties werden via het webformulier (https://omgeving.vlaanderen.be/nl/publieke-consultatie-geluidsactieplannen) of/en schriftelijk ontvangen.

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

Tabel 2-1 : Overzicht van de inspraakreacties

Reactie	Type	ID-label	Datum	Fiche(s)
1	particulier	Ranst	26/11/2024	5k
2	particulier	/	7/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
3	belangenvereniging	Grootouders voor het Klimaat vzw	7/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
4	particulier	/	7/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
5	particulier	/	10/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
6	particulier	/	11/12/2024	4b
7	particulier	/	12/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
8	particulier	/	12/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
9	particulier	Vilvoorde	12/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
10	particulier	/	12/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
11	particulier	/	12/12/2024	3.4g
12	particulier	/	13/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
13	particulier	/	13/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
14	particulier	/	13/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
15	particulier	/	14/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
16	particulier	/	14/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a

[4] De Ombudsdienst gaf in verband met zijn inspraakreactie het volgende mee: "Deze aanbevelingen vormen [...] geenszins standpunten van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal of haar leden, enkel opmerkingen die werden verzameld uit de ontvangen klachten van omwonenden."

17	particulier	/	14/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
18	particulier	Meise	14/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
19	particulier	/	14/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
20	particulier	/	14/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
21	particulier	/	15/12/2024	1c, 3.5i
22	particulier	/	15/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
23	particulier	/	15/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.3a, 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4f, 3.4h 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
24	particulier	/	15/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
25	particulier	/	17/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
26	particulier	/	17/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
27	particulier	/	17/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
28	particulier	/	17/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
29	particulier	/	17/12/2024	1a, 1b, 1d, 1e, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4f, 3.4i, 3.4j, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 3.6d, 4a, 5a
30	particulier	/	17/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
31	gemeente	Gemeente Steenokkerzeel	18/12/2024	3.5a
32	particulier	/	19/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
33	particulier	Erps-Kwerps	19/12/2024	1f, 1g, 3.2b, 3.4k, 3.4l, 3.4m, 3.4n, 3.6e, 3.6f, 3.6g, 3.6h, 4c
34	gemeente	Gemeente Zaventem	19/12/2024	3.2c, 3.2d, 3.2e, 3.4o, 3.4z, 3.4aa, 3.5b, 3.5c, 3.5d, 3.5e, 3.6i, 3.6j, 5l, 5m, 5n, 5o, 5p
35	bedrijf	DHL Aviation NV	13/12/2024	2c, 2d, 2e, 3.6t
36	particulier	Erps-Kwerps	19/12/2024	1f, 1g, 3.2b, 3.4k, 3.4l, 3.4m, 3.4n, 3.6e, 3.6f, 3.6g, 3.6h, 4c
37	particulier	/	19/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
38	belangenvereniging	Bond Beter Leefmilieu - Coalitie 'Wij liggen er wakker van'	19/12/2024	1d, 1e, 1o, 1j, 1k, 1l, 1m, 2b, 3.2a, 3.2g, 3.4a, 3.4b, 3.4e, 3.4f, 3.4i, 3.4j, 3.6a, 3.6b, 3.6d, 3.6l, 4a, 5a, 5f

39	gemeente	Gemeente Grimbergen	19/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.3g, 3.4a, 3.4b, 3.4w, 3.4y, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
40	particulier	/	19/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
41	particulier	Vilvoorde	19/12/2024	3.4bb
42	belangenvereniging	Milieusteunpunt Huldenberg	19/12/2024	1a, 1b, 1j, 1k, 1l, 1n, 1s, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4e, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6l, 4a
43	particulier	/	19/12/2024	3.4p, 3.4q, 3.4cc
44	belangenvereniging	Natuurpunt Grimbergen	20/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
45	bedrijf	Brussels Airlines NV	20/12/2024	2a, 2n, 3.6k, 3.6s, 3.6gg
46	particulier	Huldenberg	20/12/2024	1h, 1i, 1j, 1k, 1l, 2b, 3.2a, 3.2f, 3.2g, 3.2h, 3.2o, 3.2p, 3.3b, 3.4a, 3.4b, 3.4f, 3.4r, 3.6b, 3.6l, 4d
47	particulier	Wezembeek-Oppem	20/12/2024	1r,3.3c, 3.4s, 3.4t, 3.4dd, 3.6m, 3.6n, 3.6o, 3.6p, 5b
48	particulier	/	20/12/2024	1a, 1j, 1k, 1l, 1b, 1n, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4e, 3.4f, 3.6a, 3.6l, 4a
49	Particulier	Erps-Kwerps	25/11/2024	3.2q, 3.3d, 3.4u
50	particulier	/	26/11/2024	3.2i, 3.2j, 3.2k, 3.3e, 3.4v, 3.4ee, 3.6q, 3.6r, 5q, 5r
51	particulier	/	4/12/2024	3.2r, 3.4ff, 3.4gg, 3.5f
52	particulier	/	4/12/2024	1t
53	overheidsdienst	Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal	10/12/2024	3.2l, 3.2m, 3.2n, 3.3h, 3.3i, 3.4hh, 3.5g, 3.5h, 3.6u, 3.6v, 3.6w, 3.6x, 5s
54	particulier	/	11/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
55	particulier	/	12/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
56	particulier	Grimbergen	12/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
57	particulier	/	13/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
58	particulier	/	15/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
59	particulier	/	15/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
60	particulier	/	15/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
61	particulier	/	16/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a

62	belangenvereniging	Actie Noordrand	16/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
63	belangenvereniging	Belgische Unie Tegen Vliegtuighinder vzw	16/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
64	particulier	/	17/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4d, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
65	particulier	/	18/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4c, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a
66	belangenvereniging	Boreas vzw	19/12/2024	1a, 1b, 3.2a, 3.3f, 3.4a, 3.4b, 3.4w, 3.4x, 3.6a, 3.6b, 3.6c, 4a, 5c, 5d, 5e
67	particulier	/	19/12/2024	1a, 1j, 1k, 1l, 1b, 1n, 3.2a, 3.4a, 3.4b, 3.4e, 3.4f, 3.6a, 3.6b, 3.6l, 4a
68	gemeente	Gemeente Kortenberg	20/12/2024	1p, 2o, 3.1a, 3.6y, 3.6z, 3.6aa, 3.6bb, 5g
69	overheidsdienst	Leefmilieu Brussel	18/12/2024	1q, 2l, 2m, 3.1b, 3.6ee, 3.6ff, 5h, 5i, 5j

Tabel 2-2: Overzicht van de adviezen.

Advies	Datum	Fiche(s)
BAC	20/12/2024	2f, 2g, 2h, 2i, 2j
MiNa en SERV	24/12/2024	2k
FOD Mobiliteit	20/12/2024	/

2.3 MANIER VAN VERWERKING VAN DE 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 5 hoofdcategorieën, zoals ook al was voorzien in het webformulier.
- Per categorie 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.
- Hoofdcategorie 3 werd verder onderverdeeld in 6 subcategorieën. Deze verdeling volgt de indeling die ook in het geluidsactieplan werd gemaakt.
- In de fiches wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 1.

Tabel 2-3 : Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

Fiche	Naam
1	Strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata
2	Langetermijnstrategie
3.1	Maatregelen en flankerend beleid: vermindering van luchtverkeersgeluid aan de bron
3.2	Maatregelen en flankerend beleid: Maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening en beheer
3.3	Maatregelen en flankerend beleid: operationele procedures voor lawaaibestrijding
3.4	Maatregelen en flankerend beleid: exploitatiebeperkingen
3.5	Maatregelen en flankerend beleid: maatregelen ter beheersing van het grondlawaai
3.6	Maatregelen en flankerend beleid: andere acties en flankerend beleid
4	Verwachte resultaten van de uitvoering van voorliggend actieplan
5	Andere

Het gezamenlijke advies van Minaraad en SERV wordt 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 24 december 2024 hun gezamenlijk briefadvies 24-020 over de ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal. Dit advies is integraal beschikbaar op de website van de Minaraad[5].

De adviesraden stellen vast dat **voor belangrijke wegen de geluidsblootstelling hoog blijft** niettegenstaande de door hen erkende geleverde inspanningen van de voorbije jaren vanuit Vlaanderen om het omgevingslawaai te beperken.

Zij verwijzen daarbij o.m. naar het drukkere wegverkeer en stellen vast dat Vlaanderen er vooralsnog **niet in** is **geslaagd om de verkeersgroei te beheersen** (hetgeen zich uit in stijgingen in aantal wagens alsook in aantal afgelegde kilometers), nochtans belangrijke voorwaarde om de doelstellingen van zowel Luchtbeleidsplan 2030 als geluidsactieplannen te behalen. **Of die verkeersgroei effectief zal kunnen worden beheerst** binnen de looptijd van het actieplan, is voor de adviesraden **twijfelachtig**, temeer we worden geconfronteerd met een context waarbij de bevolking blijft aangroeien, gezinnen kleiner worden, de bevolking ouder wordt (en sneller geneigd zal zijn de auto te nemen i.p.v. de fiets) en de evolutie naar elektrische voertuigen ook niet meteen een stimulans is om het autogebruik te verminderen.

De adviesraden steunen het principe om bij ingrepen **prioriteit** te **geven aan de meest problematische knelpunten**, gelet op de hoge kostprijs van sommige maatregelen.

De adviesraden stellen vast dat de actieplannen **geen inzicht** geven in de **kosten, noch in** de **baten** van de voorgenomen maatregelen. Zij wijzen daarbij op de directe opbrengsten, via waardestijging van woningen, gebouwen en gronden, alsook door de afname van gezondheidseffecten.

[5] https://www.minaraad.be/themas/hinder/geluidsactieplannen-2025-2029

Zoals ook al gesteld in hun briefadvies bij de opmaak van de geluidsactieplannen van vorige ronde (referentiejaar 2016) herhalen de adviesraden hun voorstel om een deel van de **opbrengsten van de kilometerheffing in te zetten 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'.

Specifieke aandacht vragen de raden voor **onderzoek en initiatieven om het gebruik van stillere, milieuverantwoorde banden te bevorderen**. Voorbeeld van initiatieven die daarbij worden benoemd zijn metingen en testen, beïnvloeding van Europese wetgeving, voorlichting, convenanten, financiële instrumenten en handhaving.

De geluidsproblematiek is symptomatisch voor onze gebrekkige Vlaamse ruimtelijke ordening. De adviesraden pleiten dan ook voor een **operationeel BRV**, waarmee kan worden gestreefd naar kwalitatieve versterking van stedelijke kernen en/of slimme manier van verdichten.

Wat het actieplan Luchthaven Brussel-Nationaal betreft, wijzen de raden op het **belang van de opmaak van een samenwerkingsakkoord** tussen het federale niveau en de betrokken Gewesten, in functie van een langetermijnstrategie. De raden vragen zich ten slotte 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.

2.5 ADVIEZEN VAN AUTORITEITEN DIE OM ADVIES WERDEN VERZOCHT

De **FOD Mobiliteit en Vervoer** bedankte in haar advies van 20 december 2024 de dienst die instond voor de opmaak van het geluidsactieplan voor de goede samenwerking en het overleg. Het Directoraat-Generaal Luchtvaart had geen specifieke opmerkingen. Zij gaf wel mee met interesse het voornemen van de Vlaamse Overheid te vernemen om een studie te laten uitvoeren die verband houdt met de tweede pijler van de Balanced Approach procedure, alsook het vooropgestelde tijdspad voor doorlopen van diezelfde procedure.

Brussels Airport Company bezorgde een advies waarin zij als volgt concludeerde en de Vlaamse Regering vroeg om het volgende in overweging te nemen:

- 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.

De verschillende onderdelen van het advies van BAC worden hierna behandeld, tezamen met de inspraakreacties.

2.6 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES

In dit deel worden de adviezen en inspraakreacties per fiche besproken en wordt het standpunt van het bestuur hierbij geformuleerd.

2.6.1 Fiche 1 – Strategische geluidsbelastingkaarten en blootstellingsdata

(deel)reactie	verwijzing
a. Geluidshinder door de luchthaven wordt geminimaliseerd De overmatige geluidshinder van het vliegverkeer heeft een nefaste invloed op de gezondheid van de omwonenden. Het gerenommeerde adviesbureau ENVISA heeft in een recente studie ingeschat dat het vlieglawaai van Brussels Airport de slaap van 109.000 omwonenden ernstig verstoort en dat zo'n 50.000 mensen een sterk verhoogd risico lopen op hart- en vaatziekten. De gezondheidseconomische kosten van de geluidsoverlast bedragen meer dan 1 miljard euro per jaar, zo berekende ENVISA. In dit geluidsactieplan wordt die geluidshinder en de daaraan verbonden gezondheidsschade sterk geminimaliseerd. Zo zouden volgens het geluidsactieplan in 2021 slechts 5.184 personen een hoge mate van slaapverstoring ondervinden vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal. Dit is duidelijk een onderschatting en liefst een factor 20 verschil met de resultaten van de ENVISA studie. Er moet (door een onafhankelijke instantie) een verklaring gegeven worden waarom deze cijfers zo sterk verschillen van de wetenschappelijke bevindingen van ENVISA.	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 39, 40, 42, 44, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67
b. Er wordt geen rekening gehouden met geluidspieken en hun frequentie, enkel met gemiddelden De strategische geluidsbelastingkaarten vormen de basis van dit geluidsactieplan. Zowel die kaarten als het plan gebruiken de geluidsbelastingindicatoren Lden en Lnight. Het Lden-niveau is het gewogen gemiddelde van de geluidsniveaus gedurende een volledige dag, Lnight het gemiddelde geluidsniveau gedurende de nacht. Mensen worden echter niet gehinderd of wakker gemaakt door geluidsgemiddelden, wel door geluidspieken en de frequentie ervan. Daarom is er nood aan een ander soort normen, die wel rekening houden met het aantal overvluchten. Deze normen moeten zich baseren op de gezondheidskundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Deze normen moeten het maximaal piekgeluid en de maximale overvluchtfrequentie, zoals door de mens wordt waargenomen op de grond (immissie), vastleggen. Zo wordt het aantal overvluchten en de daarmee gepaard gaande overlast die omwonenden te verwerken krijgen, objectief en evenwichtig beperkt voor alle omwonenden en wordt de te hoge frequentie van overvluchten teruggedrongen. Er is een brede wetenschappelijke consensus dat niet de blootstelling aan de jaargemiddelde Lnight/Lden bepalend is voor respectievelijk ernstige slaapverstoring/ernstige hinder, maar wel de blootstelling aan single noise event indicatoren LAmax/SEL en de frequentie van overvluchten. Daarom vraag ik om de veel relevantere 'single noise event indicatoren' (met name de intensiteit (LAmax/SEL) en frequentie van blootstelling) als parameters te gebruiken in dit geluidsactieplan. Het pieklawaai aan de buitengevel mag de 60 dBA LAmax (d.w.z. 45 dBA LAmax in de slaapkamer bij raam op verluchtingsstand) niet overschrijden, omdat vanaf deze intensiteit een gemiddeld persoon wakker wordt (ontwakingsdrempel). Het aantal omwonenden dat aan meer dan 60 dBA LAmax tijdens de nacht wordt blootgesteld rond Brussels Airport is gigantisch en dit niet éénmaal per nacht, maar meerdere tot tientallen malen per nacht.	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 39, 40, 42, 44, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67
c. Het grondlawaai (proefdraaien, taxien, warmdraaien enz.) wordt niet opgenomen in de metingen. Nochtans is dit een van grootste bronnen van geluidshinder voor	21

	de directe omwonenden. Zonder deze gegevens is het geluidsactieplan een lege doos. ik wens mij hiertegen te verzetten.	
d.	Advies Hoge Gezondheidsraad niet van tel? [...] Ik vraag dan ook om het geluidsactieplan te herwerken op basis van de aanbevelingen van de Hoge Gezondheidsraad. Dit wil zeggen: vertrekken van de WHO drempelwaarden [...]	29, 38
e.	Advies Hoge Gezondheidsraad niet van tel? [...] Ik vraag dan ook om het geluidsactieplan te herwerken op basis van de aanbevelingen van de Hoge Gezondheidsraad. Dit wil zeggen: [...] niet enkel gemiddelde geluidsbelastingsindicatoren gebruiken, maar ook de piekintensiteit (LAmax/SEL) [...]	29, 38
f.	Geluidshinder en gezondheidsschade worden geminimaliseerd Het plan onderschat de impact van geluidshinder. Zo blijkt uit een onafhankelijke ENVISA-studie dat het aantal ernstig slaapverstoorden rond de luchthaven 109.000 bedraagt, veel meer dan de 5.184 in het plan. Dit verschil vereist een duidelijke verklaring en bijsturing.	33, 36
g.	Geen aandacht voor geluidspieken en frequentie Hinder wordt veroorzaakt door geluidspieken en de frequentie van overvluchten, niet door gemiddelde niveaus (Lden/Lnight). Ik verzoek daarom de opname van single noise event-indicatoren (LAmax/SEL) en het vastleggen van een maximum piekgeluid van 60 dBA LAmax tijdens de nacht.	33, 36
h.	Het geluidsactieplan gebruikt 65 dB Lden als plandrempel voor de dagperiode (24h) en 55 dB Lnight als drempel voor de nachtperiode en voor slaapverstoring. Deze drempels liggen te hoog, waardoor heel wat knelpunten zelfs niet in beeld komen in dit geluidsactieplan. Volgens de WHO is er in het geval van luchtverkeersgeluid een drempel nodig van Lden = 45 dB ter bescherming van de volksgezondheid. Boven deze drempel zal namelijk 10% van de mensen ernstige hinder ondervinden. Daarbovenop wordt een drempelwaarde voor Lnight van 40 dB aangeraden. Voorbij deze drempel zal 11% van de mensen ernstige slaapverstoring ondervinden. Bovendien moet wat de nachtvluchten betreft rekening worden gehouden met de frequentie van overvlucht volgens de WHO. Ook dat is niet in het plan verwerkt. Daarom vragen wij om voor dit geluidsactieplan te vertrekken van de wetenschappelijk onderbouwde drempels van de WHO.	46
i.	De overmatige geluidshinder van het vliegverkeer heeft een nefaste invloed op de gezondheid van de omwonenden. Het gerenommeerde adviesbureau ENVISA heeft in een recente studie ingeschat dat het vlieglawaai van Brussel Nationaal de slaap van 109.000 omwonenden ernstig verstoort en dat zo'n 50.000 mensen een sterk verhoogd risico lopen op hart- en vaatziekten. De gezondheidseconomische kosten van de geluidsoverlast als gevolg van de nachtvluchten bedragen meer dan 1 miljard euro per jaar, zo berekende ENVISA. In dit geluidsactieplan wordt die geluidshinder en de daaraan verbonden gezondheidsschade sterk geminimaliseerd of zelfs volledig foutief berekend. Zo zouden volgens het geluidsactieplan in 2021 slechts 5.184 personen (p 4 tabel 1)[1] en voor het referentiejaar dat gebruikt wordt voor het geluidactieplan 7.714 personen een hoge mate van slaapverstoring ondervinden vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal . Deze getallen worden berekend voor een blootstelling aan minstens een Lnight van 50 dBA. Als we de gegevens van ENVISA gebruiken voor hetzelfde jaar 2019 dan wordt een totaal berekend van 108.978 HSD binnen de WHO-richtlijn contour van 45 dBA Lnight. Door enkel de HSD binnen de 50 dBA Lnight in het geluidsactieplan te betrekken wordt dus het	46

aantal HSD verminderd met 98.360 omwonenden tot 10.618! Ook dit cijfer ligt ruim 27% hoger dan de raming van het Vlaams Gewest (7.714).
Dit is duidelijk een onderschatting, met liefst een factor 20 verschil in vergelijking met de resultaten van de ENVISA-studie.
Een onafhankelijke instantie moet een verklaring geven voor dit feit: hoe komt het dat uw cijfers zo sterk verschillen van de wetenschappelijke bevindingen van ENVISA?

j. De geluidsbelastingskaarten zijn het resultaat van een modelberekening. Sinds 2021 wordt hiervoor een nieuw model gebruikt, het ECHO geluidberekeningsmodel van luchtvaartadviesbureau To70. In de jaren daarvoor werd het INM-model gebruikt.
De resultaten van de gebruikte modellen lopen sterk uiteen. Het ECHO model schat de blootgestelde oppervlakte en populatie veelal een stuk lager in, in vergelijking met INM 7.0b (WAVES) en AEDT (ENVISA).
Hoewel in de bijlage bij het plan algemene verklaringen worden gegeven over het waarom van deze verschillen, wordt er geen verklaring gegeven over waarom de verschillen zo groot zijn.
Wij hebben dan ook vragen bij de betrouwbaarheid van het ECHO-model. Er wordt aangegeven dat het Echo geluidsmodel volgens de methodologie vermeld in "ECAC Doc. 29 4e" werkt. Het ECHO-model werd echter niet onafhankelijk gevalideerd door ICAO, daar waar dat wel het geval is voor andere modellen. Bovendien is het model niet door een onafhankelijke instantie opgesteld. To70 is immers een betrokken partij aangezien het commercieel vasthangt aan het ECHO-model en werkt in opdracht van en betaald wordt door de luchthaven Brussels Airport die er alle belang bij heeft om de geluidsbelasing te minimialiseren.
We vragen daarom dat het model gevalideerd wordt door een onafhankelijk instantie, die tevens de grote verschillen dient te verklaren tussen de verschillende geluidsmodellen. Immers, de volledige analyse van de impact van het luchtzijdig lawaai als gevolg van overvliegende toestellen valt of staat met de validiteit van het gebruikte model.
In onderstaande tabel worden ter illustratie de opmerkelijke verschillen weergegeven tussen de drie modellen (Echo (To70), INM 7.0b (WAVES) en AEDT (ENVISA)) voor hetzelfde jaar 2019 voor wat de aantallen omwonenden betreft, die worden blootgesteld aan een hoge nachtelijke frequentie van overvluchten.

Aantal mensen die 's nachts meer dan 10 maal overvlogen worden met vliegtuigen die meer dan 60 dBa LAmax produceren (cijfers 2019).

	>10x	10-15 x	15-20 x	20-30 x	>30 x
ENVISA - AEDT	185 330	112 003	35 719	25 519	12 088
WAVES - INM 7.0b	163 518	110 835	17 770	24 096	10 817
To70 - ECHO	156 569	94 396	26 723	25 383	10 067

38, 42, 46, 48, 67

k. Punt van kritiek bij de gebruikte modellen is het gebruik van de A-filtering bij de berekening van de decibels (dBA). Hierdoor wordt het aandeel laagfrequent geluid (zoals dat van vliegtuigen) onderschat, terwijl dit net hinderlijker is en veel sterker penetreert in de woningen.
Wat dit laatste betreft is het belangrijk op te merken dat de A-filtering, die systematisch wordt toegepast voor de beoordeling van omgevingslawaai, de ernst van de impact van overmatige blootstelling aan vliegtuiglawaai zeer ernstig onderschat omdat vliegtuiglawaai zeer veel lage frequenties bevat die bij dezelfde Lnight veel meer hinder/slaapverstoring veroorzaken. De WHO is hierover duidelijk: *"When prominent low-frequency components are present, noise measures based on A-weighting are inappropriate. The difference between*

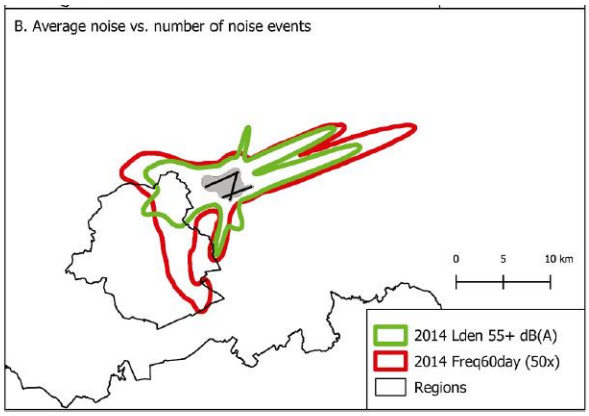
38, 42, 46, 48, 67

	dBC and dBA will give crude information about the presence of low frequency components." Voor vliegtuiglawaai zijn inderdaad de verschillen tussen dBC en dBA bijzonder groot, zodat door de A-filtering ruwweg met 90% van de hoorbare energie-inhoud van het vliegtuiglawaai geen rekening wordt gehouden. In Nederland is onderzoek gaande naar het verschil tussen de buitenshuis gemeten A-gewogen en C-gewogen equivalente geluidniveaus bij in de praktijk veel voorkomende situaties. De gemeten gemiddelde verschillen zijn voor vliegtuigen 9 dB met een range 2–13 dB.	
l.	De dosis-effect relatie uit hoofdstuk 5.57 'Vliegvelden' uit Titel II van Vlarem betreffende het aantal ernstig gehinderden in functie van de Lden, is nog steeds niet vervangen door de WHO dosis-effect relatie van 2018, hoewel dit door de Europese Commissie aan haar lidstaten werd opgelegd in een addendum (END Richtlijn 2020-367 addendum 2002-49). Vlarem bevat inderdaad nog steeds een dosis-effect relatie voor het berekenen van het aantal ernstig gehinderden door het vlieglawaai, afkomstig van de Vlaamse luchthavens die gebaseerd is op een meta-analyse van Miedema en Oudshoorn. Deze meta-analyse werd gepubliceerd in 2001 bundelt een reeks kleinere studies, gepubliceerd tussen 1965 en 1992, en is dus helemaal achterhaald. Hierdoor wordt de gezondheidsimpact van het vliegtuiglawaai sterk geminimaliseerd.	38, 42, 46, 48, 67
m.	De strategische geluidsbelastingkaarten vormen de basis van dit geluidsactieplan. Zowel die kaarten als het plan gebruiken de geluidsbelastingindicatoren Lden en Lnight. Het Lden-niveau is het gewogen gemiddelde van de geluidsniveaus gedurende een volledige dag, Lnight het gemiddelde geluidsniveau gedurende de nacht. Mensen worden echter niet gehinderd of wakker gemaakt door geluidsgemiddelden, wel door geluidspieken en de frequentie ervan. Daarom is er nood aan een ander soort normen, die wel rekening houden met het aantal overvluchten. Deze normen moeten zich baseren op de gezondheidskundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Deze normen moeten het maximaal piekgeluid en de maximale overvluchtfrequentie van ALLE overvluchten (en niet enkel die met een Lamax lager dan waarde x of y), zoals door de mens wordt waargenomen op de grond (immissie), vastleggen. Zo wordt het aantal overvluchten en de daarmee gepaard gaande overlast die omwonenden te verwerken krijgen, objectief en evenwichtig beperkt voor alle omwonenden en wordt de te hoge frequentie van overvluchten teruggedrongen. Er is een brede wetenschappelijke consensus dat niet de blootstelling aan de jaargemiddelde Lnight/Lden bepalend is voor respectievelijk ernstige slaapverstoring/ernstige hinder, maar wel de blootstelling aan single noise event indicatoren LAmax/SEL en de frequentie van ALLE overvluchten. Daarom vragen wij om de veel relevantere 'single noise event indicatoren' (met name de intensiteit (LAmax/SEL) en frequentie van ALLE overvluchten) als parameters te gebruiken in dit geluidsactieplan. Ter illustratie: een Lnight van 'slechts' 40 dBA jaargemiddeld laat b.v. nog 29 overvluchten per nacht toe tijdens een 8-uurse nacht van 60 dBA LAmax (= ontwakingsdrempel aan de gevel), wat een ontwakingsrisico door vliegtuiglawaai met zich meebrengt (op PSG stadium 'Awakening' of 'S1') van 53%. Ruwweg een op twee wordt daarvan wakker en door de hoge frequentie wordt herinslapen moeilijk, zo niet onmogelijk.	38, 46

De WHO richtlijnen van 2018 hebben de jaargemiddelde grenswaarden naar beneden bijgesteld maar de grenswaarden voor LAmax/SEL van 1999 blijven van kracht. Het aantal omwonenden dat rond Brussel Nationaal dag en nacht aan hoge frequentie wordt overvlogen is onaanvaardbaar groot.
Deze 'single noise event indicatoren' geven ons een veel beter inzicht in de impact van het vliegtuiglawaai op de gezondheid van de omwonenden dan de jaargemiddelde indicatoren Lnight en Lden.
Ook de Hoge Gezondheidsraad (HGR) heeft hierop gewezen in haar recent rapport (20240506_hgr-9741_vliegtuiglawaai_en_andere_emissies_vweb, samenvatting): 'De werkgroep benadrukt het feit dat, vanuit het oogpunt van de gezondheidseffecten van lawaai, het aantal keren dat een bepaald gebeurtenisgerelateerd geluidsniveau wordt overschreden gedurende een bepaalde tijdsperiode veel relevanter is dan gemiddelde akoestische niveaus. Dit betekent dat, hoewel een vermindering van de gemiddelde geluidsniveaus (bv. Lden) welkom zou zijn, dit niet kan worden gebruikt als excuus om de vluchtfrequentie te verhogen' (p 12) en: 'De belangrijkste indicator voor de beoordeling van de impact van nacht- en dagvluchten is de frequentie waarmee het maximumniveau dat door elke vlucht wordt bereikt hoger is dan 60 dB(A) LAmax en de mate waarin deze drempel wordt overschreden. Jaargemiddelde akoestische niveaus (Lden, Lnight, LAeq) worden veel gebruikt bij het maken en opvolgen van beleid en bij de communicatie tussen belanghebbenden en omwonenden. De werkgroep benadrukt het feit dat, vanuit het oogpunt van de gezondheidseffecten van lawaai, het aantal keren dat een bepaald gebeurtenisgerelateerd geluidsniveau wordt overschreden gedurende een bepaalde tijdsperiode veel relevanter is dan gemiddelde akoestische niveaus' (p 12). Beleidsmatig is dit in het kader van het opstellen van een geluidsactieplan van het grootste belang omdat het zich beperken tot jaargemiddelde geluidsbelastingsindicatoren zoals Lden en Lnight een handig middel is om de geluidsimpact te minimaliseren zoals ook de HGR heeft opgemerkt: 'Er is veel bewijs voor de nadelige gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai, maar de indicatoren die worden gebruikt om de blootstelling aan lawaai te kwantificeren (nvdr Lnight en Lden), leiden tot een onderschatting van zowel de impact van het lawaai als het aantal getroffen mensen.'.
Dat het gebruik van Lnight (en bij analogie Lden) de impact op de omgeving ernstig onderschat, blijkt ook uit het ENVISA rapport (Chapter 3 p. 130 e.v.). Zo is voor de nacht de oppervlakte en het aantal omwonenden, die worden blootgesteld aan minstens 10 x 60 dBA LAmax (de volgens de HGR meest relevante parameter voor slaapverstoring) gigantisch en vele malen groter dan de oppervlakte en aantal omwonenden binnen de willekeurig gekozen plandrempel van 50 dBA Lnight:

	Blootgestelde oppervlakte	Blootgestelde populatie
Lnight > 50 dBA	56.8 km^2	173.3 km^2
Minstens 10 x 60 dBA/Lamax	43 742	185 473

Bovendien is de Vlaamse Regering zich er terdege van bewust dat het probleem zich niet enkel situeert in de bevolking die blootgesteld wordt aan een hoge geluidsbelasting in termen van Lden en Lnight. De opstellers van het MER van de luchthaven hebben hierop duidelijk gewezen in het ontwerp MER: 'Wanneer de

	frequentieanalyse wordt bekeken, wordt opgemerkt dat het belangrijk is om naar de toekomst de woongebieden en de bevolkingstoename in de omgeving van de hoge frequentiebanden niet meer te laten ontwikkelen' (Ontwerp MER p 661). Of anders gesteld: aangezien de bevolkingstoename moet worden beperkt in de woongebieden die met hoge frequentie worden overvlogen, is het duidelijk daar dat de grootste risico's voor de gezondheid van de omwonenden zich situeren. Dus de geluids- en gezondheidsimpact dient vooral te worden beoordeeld aan de hand van aan hoge frequentie van overvluchten blootgestelde bevolking, vooral tijdens de avond en de nacht maar ook tijdens de dag (7-19 u), gezien de impact op het onderwijs. De Vlaamse regering bedriegt dus de publieke opinie wetens willens niet enkel door de plandrempels te kiezen ver boven de WHO aanbevelingen maar ook door de verkeerde geluidsbelastingsindicatoren te kiezen die hen toelaten ernstige hinder en ernstige slaapverstoring te minimaliseren tegen de wetenschappelijke evidentie in. Niet enkel is de contour van de gekozen plandrempels veel kleiner dan die van de contouren waarbinnen de omwonenden getroffen worden door hoge frequentie van overvluchten maar de contouren liggen van zodra men wat verder van de luchthaven gaat door het gehanteerde concentratie model ook op geografisch soms erg verschillende plaatsen zoals aangetoond in de studie van Dobruszkes et al (Dobruszkes F and Efthimiou M : When environmental indicators are not neutral Assessing aircraft noise assessment in Europe J Air Transport Management 2020 : 88:101861). De rode dagfrequentiecontour (50 x 60 dBA per dag is veel groter dan de Lden + 55 dBA en heeft een totaal verschillende geografische spreiding.  **Fig. 6.** Comparing the spatial extent of various noise indicators. Sources: Rychtarikova et al. (2015) and Brussels Environment Agency	
n.	Een Lnight van 'slechts' 40 dBA jaargemiddeld laat nog 29 overvluchten per nacht toe tijdens een 8-uurse nacht van 60 dBA LAmax (= ontwakingsdrempel aan de gevel), wat een ontwakingsrisico door vliegtuiglawaai met zich meebrengt (op PSG stadium 'Awakening' of 'S1') van 53%. Ruwweg een op twee wordt daarvan wakker en door de hoge frequentie wordt herinslapen moeilijk, zo niet onmogelijk. De WHO richtlijnen van 2018 hebben de jaargemiddelde grenswaarden naar beneden bijgesteld maar de grenswaarden voor LAmax/SEL van 1999 blijven van kracht. Het aantal omwonenden dat rond Brussel Nationaal dag en nacht aan hoge frequentie wordt overvlogen door vliegtuigen die de normen van de WHO voor LAmax/SEL ver overschrijden is onaanvaardbaar groot. Deze 'single noise event indicatoren' geven ons een veel beter inzicht in de impact van het vliegtuiglawaai op de gezondheid van de omwonenden dan de	42, 48, 67

jaargemiddelde indicatoren Lnight en Lden. Dus de geluids- en gezondheidsimpact dient vooral te worden beoordeeld aan de hand van aan hoge frequentie van overvluchten blootgestelde bevolking, vooral tijdens de avond en de nacht maar ook tijdens de dag (7-19 u), gezien de impact op het onderwijs.	
o. Geluidshinder door de luchthaven wordt geminimaliseerd De overmatige geluidshinder van het vliegverkeer heeft een nefaste invloed op de gezondheid van de omwonenden. Het gerenommeerde adviesbureau ENVISA heeft in een recente studie ingeschat dat het vlieglawaai van Brussel Nationaal de slaap van 109.000 omwonenden ernstig verstoort en dat zo'n 50.000 mensen een sterk verhoogd risico lopen op hart- en vaatziekten. De gezondheidseconomische kosten van de geluidsoverlast als gevolg van de nachtvluchten bedragen meer dan 1 miljard euro per jaar, zo berekende ENVISA. In dit geluidsactieplan wordt die geluidshinder en de daaraan verbonden gezondheidsschade sterk geminimaliseerd. Zo zouden volgens het geluidsactieplan in 2021 slechts 5.184 personen (p 4 tabel 1) [1] en voor het referentiejaar dat gebruikt wordt voor het geluidactieplan 7714 personen een hoge mate van slaapverstoring ondervinden vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal. Deze getallen worden berekend voor een blootstelling aan minstens een Lnight van 50 dBA. Als we de gegevens van ENVISA gebruiken voor hetzelfde jaar 2019 dan wordt een totaal berekend van 108 978 HSD binnen de WHO richtlijn contour van 45 dBA Lnight. Door enkel de HSD binnen de 50 dBA Lnight in het geluidsactieplan te betrekken wordt dus het aantal HSD verminderd met 98360 omwonenden tot 10618! Ook dit getal is ruim 27% groter dan de raming van het Vlaams Gewest (7714). Dit is duidelijk een onderschatting en liefst een factor 20 verschil met de resultaten van de ENVISA studie. Er moet door een onafhankelijke instantie een verklaring gegeven worden waarom deze cijfers zo sterk verschillen van de wetenschappelijke bevindingen van ENVISA. [1] Dit getal is niet helemaal relevant omdat men de cijfers van 2021 niet neemt als basis owv de terugval van het vliegverkeer tijdens Corona. Maar de opmerking des te meer.	38
p. Dit actieplan is onvoldoende ambitieus om volgende redenen: De geluidsbelastingskaarten werden opgemaakt a.d.h.v. berekende 'jaargemiddelde' geluidsindicatoren. Er wordt uitsluitend rekening gehouden met de parameters Lden en Lnight. Ondanks het feit dat deze aanpak conform is met de richtlijn 2002/49/EG, worden de inwoners niet zozeer wakker van een gemiddelde maar van geluidspieken en de frequentie van de geluidspieken. De piekbelasting en frequentie moet in rekening gebracht worden bij de uitwerking van maatregelen i.k.v. dit actieplan.	68
q. Leefmilieu Brussel herinnert eraan dat de blootstelling van de bevolking in 2019 op geen enkele wijze een aanvaardbare of referentiesituatie mag vormen en dat een vermindering van het aantal blootgestelde personen het hoofddoel moet zijn. Leefmilieu Brussel is tevreden met het feit dat de dosis-responsrelatie waarmee in het actieplan rekening wordt gehouden, de meest recente is die door de WHO is gepubliceerd, d.w.z. de relatie die is opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn betreffende de evaluatie en het beheer van lawaai in het milieu, een bijlage die uiterlijk op 31/12/2021 in nationale wetgeving moest worden omgezet, waardoor de vroegere relatie die opgenomen was in de WG2 Dosis/Effect van de Europese Commissie, die voorheen door het Vlaamse Gewest werd gebruikt en helaas nog steeds vermeld wordt in de MER bij de aanvraag van de omgevingsvergunnig voor de luchthaven Brussel-Nationaal en ook in VLAREM (*Afdeling 5.57.1. Algemene bepalingen, artikel 5.57.1.2 §5*).	69

r.	Andere maatregelen zijn nodig, wil men een significant bijdrage bekomen aan de verlaging van de globale geluidsimpact: [...] het in rekening nemen van de WHO geluidsdrempelwaarden [...]	47
s.	Bewoners worden langdurig aan overmatig lawaai blootgesteld.	42
t.	Er is te veel lawaai, er passeren te veel vliegtuigen. Soms gaat de vliegtuig heel laag en hebben we moeilijkheden om mekaar te horen.	52

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) De geluidshinder vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal in het geluidsactieplan wordt geminimaliseerd. Dit blijkt ook uit de cijfers van de studie uitgevoerd door ENVISA. **(a, f, i, o)**

(2) De geluidshinder vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal gekwantificeerd in het geluidsactieplan is geen weerspiegeling van de werkelijke hinder. Dit komt doordat er gewerkt wordt met gemiddelde geluidsniveaus, terwijl het werken met 'single noise event' indicatoren beter zou zijn om de hinder te kwantificeren. **(b, e, g, m, n, p, s, t)**

(3) De geluidshinder vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal zoals gekwantificeerd in het geluidsactieplan is geen weerspiegeling van de werkelijke hinder. Het grondlawaai wordt namelijk niet in kaart gebracht. **(c)**

(4) De geluidshinder vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal zoals gekwantificeerd in het geluidsactieplan is geen weerspiegeling van de werkelijke hinder. Er wordt namelijk niet gerapporteerd volgens de grenzen voor luchtverkeersgeluid opgesteld door de WHO. **(d, h, r)**

(5) Er worden vragen gesteld bij de validiteit van het gebruikte geluidsmodel (ECHO) voor het berekenen van de strategische geluidsbelastingkaarten dat in vergelijking met andere studies (INM, ENVISA) afwijkende resultaten oplevert. **(j)**

(6) De geluidshinder vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal gekwantificeerd in het geluidsactieplan is geen weerspiegeling van de werkelijke hinder. De geluidsniveaus worden namelijk gewogen volgens de A-filtering, die de ernst van de impact van blootstelling aan luchtverkeerslawaai onderschat. **(k)**

(7) Het aantal ernstig gehinderden vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal wordt onderschat. In VLAREM staat namelijk nog steeds de oude dosis-effectrelatie. **(l, q)**

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) Het verschil in cijfers berekend in de studie van ENVISA (2023) en de cijfers weergegeven in het geluidsactieplan kunnen als volgt verklaard worden:

i. Verschillend geluidsmodel

In het geluidsactieplan werd gebruik gemaakt van het ECHO geluid rekenmodel. De ENVISA studie gebruikt het AEDT rekenmodel. Specificiteiten van deze modellen worden verder toegelicht (zie (5)).

ii. Verschillend referentiejaar

De cijfers uit het geluidsactieplan die worden aangehaald in de inspraakreactie (5.184 ernstig slaapverstoorden) slaan op modelleringen op basis van de vluchtgegevens van 2021. Vanwege de Coronapandemie was dit geen representatief jaar voor de luchtvaart. Daarom werd er ook gekozen om ook de cijfers van 2019 op te nemen in het geluidsactieplan. Voor dat jaar wordt in het actieplan het aantal ernstig slaapverstoorden geschat op 7.714.

De inschatting van het aantal ernstig slaapverstoorden in de studie van ENVISA is eveneens gebaseerd op de gegevens van 2019.

iii. Verschillende rapporteringsdrempels

De rapporteringsdrempels zoals berekend in het kader van VLAREM-verplichtingen en in het kader van de Richtlijn Omgevingslawaai, voldoen aan bijlage VI van de richtlijn. Art. 5.1 van de Richtlijn schrijft voor om strategische geluidsbelastingkaarten op te maken van de jaargemiddelde equivalente indicatoren L_{den} en L_{night} (en eventueel L_{day} en $L_{evening}$), met rapportering vanaf de in bijlage VI van de richtlijn voorgeschreven drempels voor L_{den} (55 dB) en L_{night} (50 dB). Vanaf deze drempels werd het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden berekend en gerapporteerd.

De studie uitgevoerd door ENVISA rapporteert het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden vanaf de drempels van respectievelijk L_{den} 45 dB en L_{night} 40 dB. Dit zijn de gezondheidskundige drempels die de WHO (2018) rapporteert.

Het geluidsactieplan rapporteert enkel vanaf de drempels die formeel verplicht zijn door de Richtlijn Omgevingslawaai.

Het geluidsactieplan rapporteert blootstelling al vanaf een L_{night} van 45 dB. Op het aantal mensen blootgesteld aan minstens deze L_{den} en L_{night} waarden werden de dosis-effectrelaties van de WHO (2018) toegepast om het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden te schatten. Dit verschil in rapporteringsdrempel verklaart wellicht het grootste aandeel van de verschillende cijfers tussen het geluidsactieplan en de studie uitgevoerd door ENVISA.

In het geluidsactieplan werd niet berekend hoeveel mensen een verhoogd risico op hart- en vaatziekten lopen. Volgens de WHO (2018) is er namelijk niet genoeg bewijslast voor luchtverkeerslawaai om hiervoor een dosis-effectrelatie op te stellen.

iv. Verschillende bevolkingsgegevens

Het geluidsactieplan gaat uit van bevolkingsgegevens per statistische sector van 2021. Deze bevolkingsaantallen werden verdeeld over de aanwezige adrespunten.

De studie uitgevoerd door ENVISA gebruikt de bevolkingsgegevens per statistische sector van 2019. Zij verdeelden de bevolking homogeen over de statistische sectoren.

v. Verschillend toepassingsgebied

Het geluidsactieplan spreekt zich enkel uit over blootgestelden en gehinderden in Vlaanderen. De studie van ENVISA houdt ook rekening met de blootgestelden en gehinderden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Om al deze redenen verschillen de cijfers in blootgestelden, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden tussen het geluidsactieplan en de studie uitgevoerd door ENVISA.

De geluidshinder in het actieplan wordt echter niet geminimaliseerd. In paragraaf 9.1 van het geluidsactieplan worden immers ook de geluidsblootstellingscijfers vanwege de luchthaven weergegeven vanaf de WHO-drempels van L_{den} 45 dB en L_{night} 40 dB, met onderscheid tussen de gewesten. Ook het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden worden daar vanaf deze drempels weergegeven. Deze resultaten zijn overgenomen uit het MER in het kader van de hervergunningsprocedure, waarbij de dosis-effectrelaties zijn toegepast vanaf de WHO-advieswaarden.

(2) De Richtlijn Omgevingslawaai legt de lidstaten op om de geluidsblootstelling te berekenen aan de hand van de gemiddelde geluidsindicatoren L_{den} en L_{night}. Het berekenen van het aantal blootgestelden aan geluid vanwege de luchthaven in het geluidsactieplan voldoet hier aan.

Daarnaast zijn gegevens over de optredende frequenties van overvluchten beschikbaar in de vorm van frequentiecontouren. Deze tonen het gemiddelde aantal overschrijdingen per dag en nacht van het L_{Amax}-niveau van 60 en 70 dB. Deze contouren werden opgemaakt conform de aanvullende vergunningsvoorwaarden in de omgevingsvergunning voor exploitatie van de luchthaven. Vanaf dit jaar zullen deze contouren opgemaakt worden voor de dag, avond en nacht, conform de bijzondere milieuvoorwaarden in de nieuwe omgevingsvergunning. Alle kaarten met geluidscontouren die in dit kader jaarlijks opgemaakt worden zijn beschikbaar op de website van BATC.[6]

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

[6] https://www.batc.be/nl/geluid/geluidscontouren

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.

In het advies van april 2024 van de 'Hoge Gezondheidsraad' wordt wel aanbevolen om single event noise indicatoren, in het bijzonder de frequentie of het aantal overschrijdingen boven LAmax 60 dB, omwille van de belangrijke relatie met gezondheidseffecten mee te integreren in de beoordeling van de geluidsbelasting. In dat verband kan verwezen worden naar de studie beschreven in fiche LUCHT-2021-25 van het geluidsactieplan. Als onderdeel van deze studie zal onderzocht worden of het gebruik van 'single noise event' indicatoren al ingeburgerd is rondom gelijkaardige luchthavens in Europa. Er zal onderzocht worden of het gebruik van dit type indicatoren wenselijk en/of mogelijk is voor de situatie van Brussel-Nationaal. Tevens zal het onderzoek voorstellen van belanghebbenden van mogelijke geluidsimmissiekaders, al of niet steunend op het gebruik van 'single event noise' indicatoren, voor de omgeving rond de luchthaven bestuderen. (zie ook antwoord (1) van fiche 3.2)

(3) Het rapporteren van het aantal blootgestelden aan omgevingsgeluid vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal gebeurt enkel op basis van modelleringen van het luchtverkeer. Grondlawaai gerelateerd aan proefdraaien, APU-gebruik, GPU-gebruik, ijsvrij maken van toestellen en banen, taxiën… worden dus niet in rekening gebracht bij het opstellen van de strategische geluidsbelastingkaart. Dit is conform de richtlijn omgevingslawaai.

In het MER dat werd opgemaakt in kader van de hervergunning van de luchthaven werd het grondgeluid wel in kaart gebracht. Er werden ook bijzondere milieuvoorwaarden opgelegd om het effect van het grondlawaai op de omgeving te verminderen (zie fiche LUCHT-2021-13 en fiche LUCHT-2021-14 in het geluidsactieplan). Bijkomende acties en maatregelen die worden uitgevoerd worden uiteengezet in fiche LUCHT-2021-15 tot en met fiche LUCHT-2021-17 van het geluidsactieplan.

Zie ook antwoord (1) van fiche 3.5 van dit document voor verdere toelichting over het monitoren van grondlawaai.

(4) Het rapporteren van het aantal blootgestelden aan omgevingsgeluid vanwege de luchthaven Brussel-Nationaal gebeurt vanaf de drempels L_{den} 55 dB en L_{night} 45 dB. Deze waarden komen overeen met de rapportagedrempels zoals opgenomen in de sectorale voorwaarden voor de uitbating van vliegvelden in VLAREM.

De Richtlijn Omgevingslawaai voorziet rapportage van het aantal blootgestelden vanaf de drempelwaarden L_{den} 55 dB en L_{night} 50 dB. Het geluidsactieplan rapporteert dus vanaf lagere waarden dan strikt nodig volgens de Richtlijn.

In hoofdstuk 9.1 van het geluidsactieplan wordt bij uitbreiding ook het aantal blootgestelden, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden weergegeven vanaf de zogenaamde WHO-drempelwaarden, zijnde L_{den} 45 dB en L_{night} 40 dB.

Zie ook antwoord (1) van fiche 3.6 voor verdere uiteenzetting over de gekozen plandrempels voor het geluidsactieplan.

(5) Het gebruikte rekenmodel Echo, dat voldoet aan de specificaties van ECAC Doc 29 4e editie, is geheel in overeenstemming met de Europese rekenmethode CNOSSOS-EU (RL 2015/996), zoals nader gepreciseerd in Bijlage II van richtlijn 2002/49/EG voor het berekenen van de EU-strategische geluidsbelastingkaarten vanaf ronde 4.

De verschillen met de resultaten van andere studies (INM, ENVISA) kunnen als volgt nader geduid worden:

- Vergelijking van de verschillen in de resultaten van INM en Echo

Vooreerst dient benadrukt te worden dat het INM rekenmodel niet voldoet aan de specificaties van de rekenmethode CNOSSOS-EU (RL 2015/996), zoals nader gepreciseerd in Bijlage II van richtlijn 2002/49/EG. De laatste versie van INM (versie 7) voldoet aan de specificaties van de vroegere uitgave van ECAC Doc 29 3e editie. De verschillen van de overgang van INM 7.0b naar de berekeningsmethode zoals opgelegd door bijlage II van richtlijn 2002/49/EG vanaf ronde 4, worden nader geduid onder 6.5.1 van het ontwerp actieplan:

> *Sinds 2021 wordt er voor het modelleren van de geluidscontouren het Echo geluidsmodel gebruikt. Voorheen werden de contouren berekend met het INM model, versie 7.0b. Voor de milieueffectenrapportage opgemaakt in het kader van de hervergunningsaanvraag van BAC voor de exploitatie van de luchthaven, werden echter de geluidcontouren voor 2019 opnieuw berekend met het nieuwe model. Voor 2019 en 2021 kan het effect van het geluidsmodel op de ligging van de geluidcontouren dus bekeken worden.*
>
> *Het rekenmodel beïnvloedt de ligging van de geluidscontouren, de oppervlakte die ze beschrijven en het aantal inwoners binnen de geluidscontouren. De belangrijkste verandering in het rekenmodel is de implementatie van een nieuwere manier om atmosferische demping te bepalen. Dit heeft een toename van de geluidsniveaus als gevolg, waarbij de verschillen tussen de resultaten van oud en nieuw model nabij de luchthaven klein zijn. Op grotere afstand van de luchthaven kan het verschil met de oude rekenmethode echter 1 à 2 dB bedragen.*
>
> *De verschillen werden hoger in detail aangetoond met cijfers over het aantal inwoners binnen de contouren van Lden en Lnight voor het jaar 2021, berekend met respectievelijk INM 7.0b en het Echo rekenmodel (tabellen 6-5 en 6-6).*

Voor wat betreft de verschillen met de resultaten van de contourberekening voor 2019, zoals berekend door WAVES (UGent) op basis van het rekenmodel 'INM', wordt in bovenstaande passage verwezen naar de toelichting in bijlage F bij het contourrapport 2021 (To70-rapport 21.150.01, april 2022). Hierin worden de verschillen in berekeningswijze bij de overgang van het rekenmodel 'INM' naar 'ECHO' nader toegelicht, met kwantificering van de impact van de nieuwe berekeningswijze op de resultaten (oppervlakte van en aantal inwoners binnen contouren van Lden, Lday, Levening en Lnight). Op basis van deze analyse is er geen reden om aan te nemen dat

de nieuwe berekeningswijze met het rekenmodel 'ECHO', compatibel met ECAC Doc 29 4e ed. en in overeenstemming met de Europese rekenmethode CNOSSOS-EU (RL 2015/996), tot onbetrouwbare resultaten zou leiden.

- Vergelijking tussen de toegepaste rekenmethode van To70 vs ENVISA

De toegepaste rekenmodellen beantwoorden beiden aan de rekenmethode zoals opgelegd in het kader van bijlage II van richtlijn 2002/49/EG. (CNOSSOS_EU).

To70 gebruikt voor de geluidmodellering in haar studie het Echo geluidberekeningsmodel, ontwikkeld door AerLabs; Envisa heeft het Aviation Environmental Design Tool (AEDT) van de Federal Aviation Administration (FAA) gebruikt. Beide modellen zijn opgezet volgens de specificaties van ECAC Doc. 29, 4e editie (2016) en geverifieerd op basis van het verificatie framework van ECAC Doc. 29, 4e editie, Volume 3. Op dat punt is er geen aanleiding om één van beide rekenmodellen (software) in vraag te stellen.

De verschillen tussen de Envisa-studie en de MER-studie zijn nader toegelicht onder § 6.5.4.1.6 van het MER-rapport met verwijzing naar de To70 notitie met kenmerk 23.150.01 gevoegd in bijlage 6.9 bij het MER-rapport. De impact op de resultaten van verschillende keuzes in de modellering (geluidemissie van vliegtuigen, vliegpaden en vliegprocedures), alsook de verschillende methodiek voor het berekenen van de geluidblootstelling van de bevolking (en bijhorende gezondheidseffecten), wordt nader geduid.

De verschillen zijn dus toe te wijzen aan diverse factoren, in het bijzonder verschillende keuzes die door de operatoren (To70 en ENVISA) zijn gemaakt bij de opmaak van hun rekenmodel. De keuzes van To70 wijzen op een verfijnde, meer gedetailleerde modellering in vergelijking met deze van ENVISA.

Een belangrijke invloedsfactor, onafhankelijk van de gebruikte rekenmodellen, is de wijze hoe de geluidblootstelling binnen berekende geluidscontouren is bepaald en op welke wijze dosis-effectrelaties zijn toegepast ter bepaling van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden.

In dat verband merken we op dat in de ENVISA-studie de dosis-effectrelaties op een afwijkende (foutieve) manier zijn toegepast. In plaats van het aantal gehinderden of slaapverstoorden uit het aantal inwoners per blootstellingsbereik (vb. in intervallen van 1 of 5 dB) te evalueren, zijn de relaties geëvalueerd op basis van het gecumuleerd aantal inwoners binnen een bepaalde contour. Deze afwijkende methode is niet conform met wat bijlage III van richtlijn 2002/49/EG voorschrijft (en zoals omgezet in VLAREM Bijlage 2.2.4.3. Bepalingsmethoden voor schadelijke effecten), die steunt op de toepassing van de formules voor het absolute risico AR van de betreffende dosis-effectrelatie, bij de centrale waarde van elk lawaaibereik (bv.: afhankelijk van de beschikbare gegevens, bij 50,5 dB voor het lawaaibereik van 50-51 dB, of bij 52 dB voor het lawaaibereik 50-54 dB).

Bovendien is de gebruikte bevolkingslaag in de vorm van bevolkingsgegevens per statistische sector minder nauwkeurig dan de gegevens per adrespunt gebruikt door

To70. Daarnaast wordt in beide studies gebruikt gemaakt van verschillende peiljaren (bevolking per 1/1/2019 in de ENVISA-studie en 1/1/2022 in de studie van To70).

Gelet op bovenstaande elementen is er geen voldoende reden om de validiteit van het gebruikte rekenmodel Echo in vraag te stellen.

(6) Het gebruik van A-weging in rekenmodellen, om rekening te houden met de hindergevoeligheid voor vliegtuiggeluid, is geheel conform de bepalingen zoals opgelegd vanuit de richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beoordeling van omgevingslawaai.

De gebruikte EU-indicatoren (Lday, Levening, Lnight en Lden) in strategische geluidsbelastingskaarten zijn immers 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.

In rekenmodellen wordt bovendien enkel gerekend met A-gewogen grootheden. De rekenmethode zoals opgelegd in bijlage II van de richtlijn 2002/49/EG steunt op de toepassing van de Europese rekenmethode ECAC Doc 29, zoals nader gepreciseerd in de Europese richtlijn RL 2015-966 (CNOSSOS-EU)[7]. Deze rekenmethode incorporeert enkel het gebruik van A-gewogen geluiddrukniveaus. Hiervoor kan o.m. verwezen worden naar § 2.6.1 , § 2.7.15 en § 2.7.16 uit RL 2015-966. In aanhangsel I van Verordening RL 2015-966 zijn de gegevens van de ANP-databank nader opgenomen . De toegepaste geluidmaten zijn hierbij wederom uitgedrukt in A-gewogen maten voor het niveau van geluidsgebeurtenissen (LAmax en SEL).

Het gebruik van de spectrale A-weging is internationaal algemeen aanvaard ter beoordeling van de geluidsimpact van vliegtuiggeluid. In dat verband kan er trouwens herinnerd worden dat ter beoordeling van de schadelijke effecten van blootstelling aan vliegtuiglawaai overeenkomstig bijlage III van richtlijn 2002/49/EG verplicht gebruik moet gemaakt worden van de hierin opgenomen dosis-effectrelaties (die conform zijn met de WHO-richtlijnen 2018) waarbij de geluiddosis is uitgedrukt als een A-gewogen indicator.

(7) De oude dosis-effectrelatie staat nog in VLAREM, maar wordt hier niet gebruikt (wel om de vergelijking met vorige jaren mogelijk te maken).

Het klopt dat in art. 5.57.1.2 § 5 van titel II van VLAREM de 'oude' dosis-effectrelatie voor ernstig gehinderden vanwege luchtverkeer opgenomen is.

Om deze reden werd deze formule gebruikt in het MER bij de omgevingsvergunningaanvraag. In het MER werden echter ook het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden berekend op basis van de 'nieuwe' dosis-effectrelaties gepubliceerd door de WHO in 2018.

[7] RICHTLIJN (EU) 2015/996 VAN DE COMMISSIE van 19 mei 2015 tot vaststelling van gemeenschappelijke bepalingsmethoden voor lawaai overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad

In het kader van gewestelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2020/367 van de Commissie van 4 maart 2020 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2002/49/EG, werden deze 'nieuwe' dosis-effectrelaties ook opgenomen in VLAREM, onder bijlage 2.2.4.3 'Bepalingsmethoden voor schadelijke effecten'.

Een voorstel tot aanpassing van de dosis-effectrelaties in de sectorale voorwaarden van VLAREM hst. 5.57 werd in het kader van de beslissing van Vlaamse Regering voorlopig nog niet weerhouden, omwille van de interactie ervan met de bijzondere vergunningsvoorwaarden van regionale luchthavens die hiervan tot voor kort nog gebruik maakten. Het blijft evenwel aangewezen deze tegenstrijdigheid met de achterhaalde dosis-effectrelaties in VLAREM II Hst. 5.57 op te heffen.

Bij het berekenen van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden werden in dit actieplan dan ook de dosis-effectrelaties opgesteld door de WHO (2018) gebruikt. Enkel in figuur 6-4 van het geluidsactieplan werd het aantal ernstig gehinderden berekend volgens de 'oude' dosis-effectrelatie, met als doel het beter kunnen vergelijken van het aantal ernstig gehinderden over de jaren heen. Dit is een correctere manier om de trend in kaart te brengen.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Op basis van het antwoord (7) zal in het definitieve geluidsactieplan bijkomend een nieuwe fiche **LUCHT-2021-26** opgenomen worden met een voorstel tot aanpassing van sectorale voorwaarden van VLAREM Hst. 5.57. Hierbij zal het departement Omgeving het initiatief nemen om de dosis-effectrelaties voor vliegtuiggeluid zoals opgenomen onder Artikel 5.57.1.2. §5 van de sectorale voorwaarden van VLAREM II Hoofdstuk 5.57 te actualiseren en te aligneren met deze in toepassing van bijlage III van richtlijn 2002/49/EG, opgenomen onder VLAREM Bijlage 2.2.4.3. 'Bepalingsmethoden voor schadelijke effecten'.

2.6.2 Fiche 2 – Langetermijnstrategie

<table>
<tr><th>(deel)reactie</th><th>Verwijzing</th></tr>
<tr><td>

a. Het objectief op middellange termijn voor de Luchthaven Brussel-Nationaal is arbitrair en ondienstig.

In het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal wordt in hoofdstuk 5.7 het objectief op middellangetermijn bepaald. Net zoals in de omgevingsvergunning OMV_2022106386 van 29 maart 2024 wordt het objectief simpelweg afgestemd op de geluidsdoelstelling geformuleerd in het 'EU-actieplan: Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul', een mededeling van de Europese Commissie (het Zero Pollution Action Plan). [1]

Het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal motiveert het objectief als volgt:

"Uitgangspunt voor deze milieudoelstelling op middellange termijn is de geluidsdoelstelling, zoals geformuleerd in het Zero PoHution Action Pian van de Europese Commissie. De doelstelling inzake de bestrijding van lawaaihinder op middellange termijn voor de luchthaven Brussel-Nationaal wordt bijgevolg in dit actieplan als volgt geformuleerd:

Jaar	*% vermindering van het aantal ernstig gehinderden*	*% vermindering van het aantal ernstig slaapverstoorden*
2028	*-5%*	*-10%*
2030	*-10%*	*-15%*
2032	*-30%*	*-30%*

Het betreft een doelstelling in verband met de stelselmatige vermindering van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden in vergelijking met de situatie in 2019, als basis voor het doorlopen van de Balanced Approach procedure met toepassing van de regels en procedures van Verordening (EU) 598/2014.

Deze doelstelling, omschreven overeenkomstig art. 5.2 a) van Verordening (EU) 598/2014, is in overeenstemming met de reducties zoals opgelegd in de bijzondere vergunningsvoorwaarde van het MB van 29 maart 2024. De precieze modaliteiten voor beoordeling en opvolging van deze doelstelling zal gebeuren volgens dezelfde modaliteiten zoals nader gespecifieerd in dat MB.

Bij de toepassing van de Balanced Approach procedure kunnen meerdere maatregelen (of een combinatie van maatregelen) overwogen worden om de hoger geformuleerde doelstelling inzake de bestrijding van lawaaihinder te bereiken. Indien het doorlopen van de Balanced Approach procedure ertoe zou nopen aanpassingen aan te brengen aan de bijzondere voorwaarden, kan dit gebeuren via een bijstelling van de vergunningsvoorwaarden en dit rekening houdende met de verschillende in het geding zijnde regels en belangen en het bereiken van een billijk evenwicht tussen deze belangen. Op deze manier zal op lange termijn kunnen gekomen worden tot een duurzame oplossing m. b. t. de omgeving en de betreffende economische activiteit. "

</td><td>45</td></tr>
</table>

Bezwaarindiener merkt alvast op dat de geluidsreductiedoelstellingen tegen 2028/ 2030 eerder gradueel toenemen. In de periode 2000-2028 moet 5% (ernstig gehinderden) dan wel 10% (ernstig slaapverstoorden) geluidsreductie gerealiseerd worden. In de periode 2028-2032 moet een bijkomende reductie van 5% voor zowel ernstig gehinderden als ernstig slaapverstoorden bereikt worden (5% -> 10% en 10% -> 15%). Tussen 2030 en 2032 moet plots 20% (ernstig gehinderden) en 15% (ernstig slaapverstoorden) bijkomende geluidsreductie gerealiseerd worden [2]. Deze tijdsframe tussen 2030 en 2032 is volstrekt onrealistisch, waarover verder meer. Het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal ontleent aldus een algemene reductiedoelstelling vooropgesteld door de Europese Commissie en kopieert-en-plakt deze reductiedoelstelling als objectief op middellange termijn op de Luchthaven Brussel-Nationaal zonder enige acht te slaan op de specifieke situatie en specifieke mogelijkheden van de luchthaven en de verschillende stakeholders. Het Zero Pollution Action Plan wil "*een kompas bieden voor het opnemen van verontreinigingspreventie in alle relevante EU-beleidsmaatregelen, het op een doeltreffende en evenredige manier maximaliseren van synergieën, het versterken van de uitvoering en het in kaart brengen van mogelijke lacunes of afwegingen*." In het kader daarvan formuleert het plan enkele reductiedoelstellingen waaronder het doel om tegen 2030 de chronische last van verkeerslawaai van mensen in de EU te verminderen met 30 %. Het is deze reductiedoelstelling die de Vlaamse regering nu met het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal (en eerder met de omgevingsvergunning van 29 maart 2024) 1 op 1 wenst op te leggen aan de Luchthaven Brussel-Nationaal, zonder enig onderzoek of deze doelstelling nuttig, realistisch of zonder meer haalbaar is, gegeven de concrete eigenheid van de luchthaven en de stakeholders. Deze werkwijze is op zijn minst onzorgvuldig te noemen. Het gaat over een niet-bindende doelstelling opgesteld in het kader van de ambities van de EU Green Deal. Deze ambities van de Green Deal zijn vooruitstrevend en verregaand en vereisen dan ook dat er grondig wordt bestudeerd hoe deze ambities op een effectieve en kostenefficiënte manier vertaald kunnen worden naar concrete, unieke situaties. Een eenvoudige doorlegging van de doelstelling naar één specifieke luchthaven is niet werkbaar. Deze algemene, niet-bindende reductiedoelstelling vooropgesteld voor de volledige EU en voor alle sectoren kan niet eenvoudigweg getransponeerd worden op een specifieke casus als de Luchthaven Brussel-Nationaal. Bijlage 2 van het Zero Pollution Action Plan bevat toelichting bij de verschillende doelstellingen. De reductiedoelstelling inzake het verkeerslawaai wordt als volgt toegelicht: *"Doelstelling 2: tegen 2030 moet in de EU zijn bereikt dat 30 % minder mensen chronisch last heeft van verkeerslawaai* *Basis: Richtlijn 2002/49/EG inzake omgevingslawaai* *Beschrijving: de doelstelling is gebaseerd op een onderzoek van de Commissie uit 2021, waarin de officiële gegevens van de lidstaten over blootstelling aan lawaai (artikel 7 van de richtlijn omgevingslawaai), de nationale actieplannen tegen lawaai voor de periode 2018-2024 (artikel 8 van de richtlijn omgevingslawaai) en de verkenning voor 2020 van het*	

EEA inzake omgevingslawaai in Europa worden geanalyseerd. Het onderzoek kwantificeerde de reductie van met lawaai verband houdende gezondheidsklachten als gevolg van de uitvoering van kosteneffectieve maatregelen, waaronder reeds op de markt beschikbare oplossingen. Sommige daarvan vloeien voort uit specifieke geluidsgrenswaarden die verplicht zijn krachtens Eu wetgeving (bv. Voor banden, voor motorvoertuigen, voor stille wagons), terwijl andere (bv. Voor stillere wegdekken, gladdere en stillere rails, vluchttijden en -procedures) vereisen dat op nationaal/lokaal niveau maatregelen worden genomen uit hoofde van de richtlijn omgevingslawaai, in wisselwerking met andere relevante EU-wetgeving: de algemene coördinatie en het ambitieniveau van deze laatste worden overgelaten aan het oordeel van de bevoegde nationale/lokale autoriteiten. In het algemeen is uit de beoordeling van verschillende scenario's waarin maatregelen voor wegen, spoorwegen en luchthavens zijn geïntegreerd, gebleken dat, in vergelijking met 2017, de verwachte reductie van lawaaigerelateerde gezondheidsklachten tegen 2030 zal variëren van 15 % tot 45 %, waarbij de meest bescheiden reductie voortvloeit uit de uitvoering van enkele maatregelen in verband met de specifieke geluidsgrenswaarden die verplicht zijn krachtens de EU-wetgeving, en de grootste reductie uit een combinatie van het eerste scenario samen met krachtigere maatregelen op lokaal niveau. Een reductie met 30 % tegen 2030 wordt dan ook voorgesteld als een realistische ambitie, die vooral haalbaar is dankzij een betere uitvoering van de relevante EU-wetgeving en een degelijke ondersteuning van stedelijke en regionale maatregelen ter bestrijding van verontreiniging betreffende geluidshinder. *Referentiejaar: 2017* *Empirische onderbouwing: EU-onderzoek (2021) "Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU" (Evaluatie van mogelijke gezondheidsvoordelen van maatregelen in de EU om lawaai te verminderen)* *Monitoring: actualisering van de reguliere EEA-evaluatie (laatste EEA-verslag nr. 22/2019), op te nemen in het kader voor de monitoring van en vooruitzichten voor een samenleving zonder verontreiniging"* (eigen benadrukking) In deze toelichting wordt door de Europese Commissie aangegeven dat bepaalde maatregelen – zoals voor vluchttijden en -procedures – op nationaal/lokaal niveau dienen te volgen uit de richtlijn omgevingslawaai in wisselwerking met andere relevante EU-wetgeving zoals de Verordening Evenwichtige Aanpak.[3] Inderdaad wordt in de voetnoten specifiek verwezen naar de Verordening Evenwichtige Aanpak. Het is net deze verordening die door het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal wordt geschonden door exploitatiebeperkingen op te leggen zonder de daarin voorgeschreven procedure te volgen (zie het tweede bezwaar). Met het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal wordt dus blindweg een algemene reductiedoelstelling overgenomen, zonder de toepasselijke Europese regelgeving en richtlijnen te volgen. De geluidsreductiedoelstelling op middellange termijn van 30% is niet grondig onderbouwd en onrealistisch (zie het vierde bezwaar).	

Bezwaarindiener benadrukt dat eerst een grondige analyse dient plaats te vinden om tot goed onderbouwde en haalbare geluidsreductiedoelstellingen conform de evenwichtige aanpakprocedure te komen. Voornoemde procedure wordt toegelicht in het kader van het volgende bezwaar.

[1] Brussel, 12 mei 2021, COM(2021) 400 final, CELEX:52021DC0400.
[2] Bovenop de reeds geleverde inspanningen in de periode 2020-2030 en zonder te vergeten dat sinds 2000 al ontzettend veel inspanningen zijn geleverd.
[3] 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, Pb.L. 12 juni 2014, nr. 173, 65-78.

b. [...] Maar de kern van de zaak reikt nog veel verder: de al niet haalbare en weinig ambitieuze doelstelling om het aantal ernstig gehinderden en aantal ernstig slaapverstoorden tegen 2032 te beperken met 30% zal weinig of geen verschil uitmaken voor de omwonenden die wonen binnen respectievelijk de Lden > 65 dBA en de Lnight < 50 dBA of die met hoge frequentie worden overvlogen ook verder van de luchthaven. In haar advies bij de milieuvergunning voor Brussels Airport vroeg daarom de GOVC om naast een daling van de aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden ook een progressieve reductie van het aantal overschrijdingen van het piekgeluid tijdens de nacht boven de 60 dBA Lamax door te voeren tot nul vanaf 2030 (GOVC advies p 70):

naar een reductie van 30%. Aanvullend worden voorwaarden opgelegd voor het aantal overschrijdingen van LAmax.

Jaar	% daling van het aantal ernstig gehinderden (HA)	% daling van het aantal ernstig slaapverstoorden (HSD)	Aantal overschrijdingen LAmax (in woonzones) (Piekgeluid > 60 dB(A))		
			Day (07 – 19 u)	Evening (19 – 23 u)	Night (23 - 07 u)
2025	-5%	-5%	-5%	-10%	-30%
2028	-15%	-15%	-15%	-30%	# = 0
Vanaf 2030	-30 %	-30 %	-30%	# = 0	# = 0

De GOVC is er zich immers van bewust dat de daling van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden zich vooral zal voordoen aan de buitengrenzen van de geluidscontouren: '*Het eerste deel van de voorwaarde heeft betrekking op de verkleining van de contour Lden 45 dB(A) en Lnight 40 dB(A) onafhankelijk van de toekomstige bevolkingsgroei*' (GOVC advies p 71). Aangezien paradoxaal genoeg daar de grootste aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden wonen en de contouren worden berekend op basis van een volstrekt theoretisch computermodel (INM, AEDT, ECHO) waarbij aan de exploitant dan nog de vrijheid wordt geboden om een voor hem meest voordelig model te kiezen, is dit een vrij makkelijk haalbaar objectief. Maar dit verandert dus niet noodzakelijk iets aan de leefomstandigheden van de omwonenden dichter bij of onder de hoge frequentiebanden. Daarvoor is volgens de GOVC de tweede voorwaarde, nl. het beperken van het piekgeluid tijdens de nacht (tot minder dan 60 dBA Lamax) en dus indirect ook de frequentie van blootstelling essentieel: '*Het tweede deel van de voorwaarde garandeert een daling van de ernst van overschrijding (en dus hinder) ook in de nabijgelegen zones (statische sectoren waar mensen wonen)*.' De GOVC drong dus aan op een progressieve daling van het aantal

38, 46

overschrijdingen van de Lamax van 60 dBA zowel overdag, tijdens de avond en de nacht.	
c. Punt 5.7: Objectief op middellange termijn voor de luchthaven Brussel-Nationaal Belangrijk om op te merken is dat de grondslag van de doelstellingen zoals vermeld in de vergunning van de luchthaven (MB 29 maart 2024) en nu overgenomen worden in het voorstel van Vlaams geluidsactieplan niet bindend zijn op Europees niveau. Het Europese Zero Pollution Action Plan heeft geen statuut van regelgeving, maar stelt ambities voor en koppelt daaraan enkele acties. Dit betekent dat alvorens uitvoering kan gegeven worden aan dit plan, er eerst nieuwe Europese wetgeving moet komen en dus voorafgaande goedkeuring van de Europese wetgever noodzakelijk is. Wat betreft omgevingslawaai stelt het Europese Zero Pollution Action Plan het volgende: *In overeenstemming met de bevindingen van de in 2017 verrichte evaluatie van de richtlijn omgevingslawaai en de evaluatie van de richtlijn geluidsemissies buitenshuis in 2020, zal de Commissie zich concentreren op een betere aanpak van lawaai aan de bron, met name 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. Daarnaast zal de Commissie een vervolg geven aan de evaluatie van de richtlijn geluidsemissies buitenshuis met betrekking tot materieel voor gebruik buitenshuis. Zij zal de voortgang in 2022 evalueren en nagaan of er in de richtlijn omgevingslawaai op EU-niveau doelstellingen voor de vermindering van geluidshinder moeten worden vastgesteld. De door de richtlijn voorgeschreven actieplannen inzake geluidshinder moeten beter worden geïntegreerd in de plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit en profiteren van een uitbreiding van schoon openbaar vervoer en van actievere mobiliteit. Samen kunnen de bovengenoemde maatregelen ter beperking van geluidshinder op een of andere manier de schade herstellen die wordt veroorzaakt door chronische geluidshinder.* In de bijlage van dit plan wordt ook een concrete doelstelling geformuleerd wat betreft mensen die chronisch last hebben van verkeerslawaai: *Doelstelling 2: tegen 2030 moet in de EU zijn bereikt dat 30 % minder mensen chronisch last heeft van verkeerslawaai* *Basis: Richtlijn 2002/49/EG inzake omgevingslawaai* *Beschrijving: de doelstelling is gebaseerd op een onderzoek van de Commissie uit 2021, waarin de officiële gegevens van de lidstaten over blootstelling aan lawaai (artikel 7 van de richtlijn omgevingslawaai), de nationale actieplannen tegen lawaai voor de periode 2018-2024 (artikel 8 van de richtlijn omgevingslawaai) en de verkenning voor 2020 van het EEA inzake omgevingslawaai in Europa worden geanalyseerd. Het onderzoek kwantificeerde de reductie van met lawaai verband houdende gezondheidsklachten als gevolg van de uitvoering van kosteneffectieve maatregelen, waaronder reeds op de markt beschikbare oplossingen. Sommige daarvan vloeien voort uit specifieke*	35

geluidsgrenswaarden die verplicht zijn krachtens EU-wetgeving (bv. Voor banden, voor motorvoertuigen, voor stille wagons), terwijl andere (bv. Voor stillere wegdekken, gladdere en stillere rails, vluchttijden en –procedures) vereisen dat op nationaal/lokaal niveau maatregelen worden genomen uit hoofde van de richtlijn omgevingslawaai, in wisselwerking met andere relevante EU-wetgeving: de algemene coördinatie en het ambitieniveau van deze laatste worden overgelaten aan het oordeel van de bevoegde nationale/lokale autoriteiten. In het algemeen is uit de beoordeling van verschillende scenario's waarin maatregelen voor wegen, spoorwegen en luchthavens zijn geïntegreerd, gebleken dat, in vergelijking met 2017, de verwachte reductie van lawaaigerelateerde gezondheidsklachten tegen 2030 zal variëren van 15 % tot 45 %, waarbij de meest bescheiden reductie voortvloeit uit de uitvoering van enkele maatregelen in verband met de specifieke geluidsgrenswaarden die verplicht zijn krachtens de Eu wetgeving, en de grootste reductie uit een combinatie van het eerste scenario samen met krachtigere maatregelen op lokaal niveau. Een reductie met 30 % tegen 2030 wordt dan ook voorgesteld als een realistische ambitie, die vooral haalbaar is dankzij een betere uitvoering van de relevante EU-wetgeving en een degelijke ondersteuning van stedelijke en regionale maatregelen ter bestrijding van verontreiniging betreffende geluidshinder. De Europese Commissie heeft verder in haar derde voortgangsrapport over de richtlijn omgevingslawaai [1] ook beoordeeld of er bindende doelstellingen moeten komen. *The Commission will not only strengthen the ongoing short-term actions on source legislation, but will also seek to improve the implementation of the Environmental Noise Directive. The Commission will also assess possible improvements to the Directive, including noise reduction targets at the EU level (as underlined in the zero pollution action plan).* In hetzelfde document wordt verwezen naar andere maatregelen om lawaai terug te dringen, namelijk verbeterde ATM-procedures en het koppelen van luchthavengelden aan milieuprestaties. Al deze documenten tonen aan dat er op dit moment nog geen bindende doelstellingen zijn (niet op EU-niveau, laat staan op lidstaatniveau) wat betreft de reducties voor omgevingslawaai, al dan niet afkomstig van verkeer. Er is geen enkele indicatie dat de Europese Commissie zou voorstellen om bindende doelstellingen op lidstaatniveau te implementeren in de (nabije) toekomst. Dit zou in elk geval een aanpassing vereisen van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. Dat dergelijke aanpassing er komt is zeer onwaarschijnlijk. De onlangs benoemde nieuwe EU-commissaris voor milieu heeft van de voorzitter van de Europese Commissie von der Leyen de opdracht [2] gekregen om zich te richten op de handhaving en implementatie van bestaande wetgeving met betrekking tot milieu, biodiversiteit en zero pollution, waarbij rekening moet worden gehouden met het belang van (administratieve) vereenvoudiging en dialoog met belanghebbenden. Het Europese milieuagentschap (EEA) heeft in 2022 trouwens een rapport gepubliceerd dat aantoont dat het onwaarschijnlijk is dat de	

doelstelling van -30% zal worden gehaald voor de volledige vervoerssector, zelfs niet wanneer er een aanzienlijk aantal geluidsmaatregelen wordt genomen [3] . Er moet echter opgemerkt worden dat er een grote discrepantie is tussen de verschillende subsectoren (wegvervoer, treinverkeer en luchtvaart). Eenzelfde conclusie wordt bereikt in het eerste vooruitgangsrapport van het Europese Zero Pollution Action Plan dat werd gepubliceerd in 2022. [4]
In het EEA-rapport werden de volgende maatregelen wat betreft luchtvaart geïdentificeerd die een grote impact kunnen hebben op een grote populatie aan mensen:

- het verbeteren van de landings- en startprocedures voor vliegtuigen om bevolkte gebieden meer te vermijden
- stillere vliegtuigen inzetten

Door de implementatie van deze twee maatregelen schat het EEA dat een reductie van 37% ernstig gehinderden kan bereikt worden op Europees niveau. Ook derde voortgangsrapport over de richtlijn omgevingslawaai komt tot een gelijkaardige conclusie. Door in te zetten op huidig beleid, zou reeds een reductie van 32% geprojecteerd worden op EU-niveau wat betreft vliegverkeer.
In de achterliggende studie van het EEA-rapport [5] werd ook een best

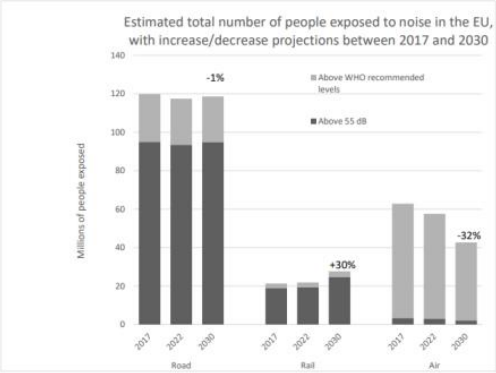


Figure 2: Number of people in the EU27 exposed to more than the Directive's 55 dB L_{den} of environmental noise (combined data for locations inside and outside agglomerations) and above WHO levels[20]. The 2030 estimates are based on the implementation of existing EU-level and local-level measures and take traffic and population increase forecasts into account.

implementation scenario gesimuleerd waarbij naast de maatregelen in voormeld scenario (stillere vliegtuigen en aanpassen procedures) ook "Lnight curfews" en "Noise balanced approach" worden geïmplementeerd. Deze maatregelen gaan minder ver dan wat reeds in de verleende vergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd opgenomen [6]. In dit scenario wordt zelfs een grotere reductie berekend op EU-niveau. In beide scenario's is de ingeschatte toename van het vliegverkeer hoger dan wat de vergunning van de luchthaven toelaat. Met andere woorden: indien alle luchthavens in Europa de maatregelen die vandaag gelden op de luchthaven Brussel-Nationaal zouden implementeren, wordt de doelstelling van het Europese Zero Pollution Action Plan wat betreft luchtvaart meer dan ruimschoots gehaald.
Het is daarbij duidelijk dat de luchtvaartsector verre van de slechtste leerling van de klas is, in tegendeel, en als enige vervoerssector in de EU een reductie van het aantal ernstig gehinderden projecteert tegen 2030, in tegenstelling tot het wegverkeer (status quo) en het treinverkeer (verslechtering). Hoewel de algemene doelstelling voor de

reductie van mensen die chronisch last hebben van verkeerslawaai niet realistisch lijkt zonder bijkomend beleid, is een reductie van minstens -30% ernstig gehinderden door luchtverkeer op EU-niveau wel haalbaar binnen het huidige beleid. Deze berekeningen bevestigen verder de onderzoekresultaten van Indiville, dat in opdracht van DHL Aviation begin 2024 empirisch heeft vastgesteld dat de omwonenden rondom de luchthaven Brussel-Nationaal meer hinder ondervinden van het wegverkeer dan van het vliegverkeer [7]. Het is daarom voor DHL Aviation opmerkelijk dat de Vlaamse Overheid in dit geluidsactieplan, net als in de vergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal, een doelstelling vooropstelt van -30% potentieel ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden tegen 2032 terwijl in het MER (bij een constante populatie, referentie per 01/01/2022) een reductie was berekend van 9,9% ernstig gehinderden en 14,7% ernstig slaapverstoorden bij ongewijzigd beleid (maar met vlootvernieuwing). Met reductiedoelstellingen van respectievelijk 9,9% en 14,7% zou Vlaanderen dus perfect in lijn zijn met de algemene reductieambitie van -30% van de Europese Commissie en haar bijdrage daarin leveren. DHL Aviation begrijpt daarom ook niet waarom een Europese ambitie, die noch een diepgaande analyse of beoordeling heeft ondergaan, noch in EU-wetgeving is onderschreven, in dit ontwerp geluidsactieplan één-op-één overgenomen wordt voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Dit miskent de specifieke situatie van Vlaanderen en lijkt op het eerste zicht in te gaan tegen het Vlaams Regeerakkoord [8]: *We gaan in dialoog met de Europese Commissie over de impact en opportuniteiten van algemene klimaat-, energie- en leefmilieudoelstellingen voor dichtbevolkte en economische belangrijke regio's zoals Vlaanderen. (pag 47)* *Daarnaast moet het Europese beleid, met het oog op het realiseren van EU-doelstellingen ruimte bieden voor een gedifferentieerde aanpak, die rekening houdt met de verschillen tussen grote landen met veel open ruimte en kleine, dichtbevolkte gebieden. De Europese Unie moet verder van onderuit worden opgebouwd, met respect voor het subsidiariteitsbeginsel en de proportionaliteit. (pag 87)* Het is net omwille van het feit dat Vlaanderen een economisch sterke regio en tegelijk dichtbevolkt is, dat een algemene doelstelling van –30% HA/HSD disproportioneel lijkt. Door zonder meer een niet-bindende EU-wijde ambitie over te nemen als Vlaamse doelstelling, miskent de Vlaamse Overheid haar eigen beleidsdoelstelling voor een gedifferentieerde aanpak wat betreft het Europese leefmilieubeleid. In elk geval ontbreekt de noodzakelijke voorbereidende analyse en impactbeoordeling van dit voorstel. Tegelijk straft het één-op-één overnemen van een niet-bindende EU-wijde ambitie in het Vlaams geluidsactieplan de voorlopersrol die Brussels Airport speelt op vlak van geluidsreductie af. De operationele beperkingen op de luchthaven zijn reeds erg streng in een Europees perspectief en kennen een lange geschiedenis. Aangezien het referentiejaar in het Europese Zero Pollution Action Plan 2017 is (2019 in het voorstel van Vlaams geluidsactieplan), wordt geen rekening gehouden met de hele geschiedenis aan geluidsreducerende	

maatregelen die van toepassing zijn op de luchthaven Brussel-Nationaal. Een verdrievoudiging of verdubbeling van de doelstelling ten opzichte van het MER (voor respectievelijk ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden) is onrealistisch zonder schade te berokkenen aan het economisch ecosysteem van de luchthaven. Eind 2023 berekenden de Universiteit Antwerpen en UCLouvain nog dat de luchthaven Brussel-Nationaal goed is voor meer dan 64.000 jobs, 5,4 miljard euro aan toegevoegde waarde en instaat voor 1,85% van het Belgische BBP in 2019 [9]. [1] https://environment.ec.europa.eu/document/download/d28b97d8-235d-4454-8df1-988caa6a7950_en?filename=COM_2023_139_1_EN_ACT_part1_v3.pdf [2] https://commission.europa.eu/document/download/10a1fd18-2f1b-4363-828ebb72851ffce1_en?filename=Mission%20letter%20-%20ROSWALL.pdf [3] https://www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030/outlook-to-2030-can-the [4] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022DC0674 [5] ETC HE Report 2022/5: Projected health impacts from transportation noise – Exploring two scenarios for 2030 – Eionet Portal [6] Pag 90, "E. Lnight curfews: Operating restriction in the form of preventing the use of noisier aircraft during certain times across all airports could be simulated by replacing all non-Chapter 4 aircraft (ICAO, 2017) by a Chapter 4 equivalent between 22.00 and 08.00 hours (VVA et al., 2021).". De vergunning van Brussels Airport legt vanaf het IATA zomerseizoen van 2025 een strengere norm op tussen 23u en 6u dan deze Lnight curfews. [7] Indiville, februari 2024, steekproef van 1.032 omwonenden rondom Brussels Airport. [8] https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/69476 [9] https://repository.uantwerpen.be/docman/irua/013dcemotoMa5	
d. In het algemeen kan ook gesteld worden dat de WHO-richtlijnen [1] die in 2018 werden opgesteld, de basis zijn voor de doelstelling in de vergunning en aldus ook in dit ontwerp geluidactieplan. In deze richtlijnen wordt het verband gelegd tussen geluid van vliegverkeer en verschillende medische aandoeningen (zoals bv. Hart -en vaatziekten, hypertensie en cognitieve problemen), wat vervolgens de WHO ertoe gestrekt heeft sterk te adviseren de geluidshinder door vliegverkeer te reduceren tot Lden = 45dB en Lnight = 40dB. De berekening van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden, en dus de doelstelling in dit ontwerp geluidsactieplan, is op deze waarden gebaseerd. Deze 'sterk aanbevolen' geluidsniveaus zouden effectief alle gemotoriseerd transport – weg, spoor en lucht – 's nachts verbieden, wat dramatische gevolgen zou hebben voor de economie en essentiële behoeften van bedrijven en burgers waaraan de transportsector bijdraagt. In de WHO-aanbevelingen van 2018 is er een significante discrepantie tussen de WHO-aanbevelingen die als "sterk" zijn geclassificeerd en het bewijs hiervoor dat het WHO-rapport opmerkt als (slechts) "laag" of "matig". Bij het bepalen dat de positieve effecten van de WHO-aanbevelingen zwaarder zouden wegen dan de "ongewenste gevolgen", wordt niet vermeld hoe de WHO het volledige scala aan gevolgen heeft geïdentificeerd; hoe deze werden gecategoriseerd en hoe deze vervolgens werden gekwantificeerd. DHL Aviation waarschuwt daarom tegen het automatisch verwijzen naar en accepteren van de WHO-waarden zoals gegeven in de richtlijnen van 2018. Daarnaast is in Europees Horizon 2020 ANIMA-onderzoek [2] het belang aangetoond van niet-akoestische factoren, die in belangrijke mate bijdragen aan de hinder door vliegtuiglawaai aangezien zij ongeveer een derde van alle oorzaken van hinder (en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de gezondheid) vertegenwoordigen. Niet-akoestische factoren zijn factoren die geen verband houden met de werkelijke	35

geluidsniveaus en verklaren waarom sommige mensen bij een bepaald geluidsniveau hinder ondervinden en anderen niet. Persoonlijke attitudes, zorgen en verwachtingen werden in dit onderzoek geïdentificeerd als de belangrijkste niet-akoestische factoren die dergelijke hinder veroorzaken. Dit terwijl positieve attitudes, zoals de overtuiging dat de geluidsbron belangrijk is voor de economie, en goede communicatie en betrokkenheid met de lokale bevolking net tot minder hinder leiden. In die zin zou DHL Aviation de Vlaamse Overheid dus met aandrang willen vragen om bijzonder omzichtig om te springen met doelstellingen die louter hun grondslag vinden in de aanbevelingen van de WHO. Hoewel wij uiteraard van mening zijn dat gezondheidschade maximaal vermeden moet worden, lijken de richtlijnen van de WHO ons op dit moment gebaseerd te zijn op te onzekere data om doelstellingen en maatregelen te verantwoorden die verregaande economische gevolgen en gevolgen voor de werkgelegenheid zouden kunnen teweeg brengen. DHL Aviation stelt zich daarom ernstige vragen bij de vooropgestelde reductiedoelstellingen in punt 5.7 van het ontwerp geluidsactieplan. Deze doelstellingen lijken niet samen te sporen met de beleidsdoelstelling die het Vlaams Gewest zich voorhoudt [3]: *In het kader van het beheersen van de geluidshinder rond de nationale luchthaven, zal het Vlaams Gewest blijven inzetten op een vermindering van de geluidsimpact in de luchthavenregio, zonder evenwel de belangrijke functie van de luchthaven als connectiviteitshub, economische draaischijf en tewerkstellingspool uit het oog te verliezen.* [1] https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563 [2] https://anima-project.eu/news/details/results-of-anima-project-four-years-of-international-research-andcooperation [3] Pag 33 van het ontwerp geluidsactieplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal.	
e. Het bepalen van een doelstelling is ook belangrijk in het kader van de Balanced approach procedure conform Verordening (EU) 598/2014, aangezien een maatregelenpakket zal moeten uitgewerkt worden om deze doelstelling te bereiken. Het ontwerp geluidsactieplan stelt: *Bij de toepassing van de Balanced Approach procedure kunnen meerdere maatregelen (of een combinatie van maatregelen) overwogen worden om de hoger geformuleerde doelstelling inzake de bestrijding van lawaaihinder te bereiken. Indien het doorlopen van de Balanced Approach procedure ertoe zou nopen aanpassingen aan te brengen aan de bijzondere voorwaarden, kan dit gebeuren via een bijstelling van de vergunningsvoorwaarden en dit rekening houdende met de verschillende in het geding zijnde regels en belangen en het bereiken van een billijk evenwicht tussen deze belangen.* Voor DHL Aviation is het belangrijk dat verduidelijkt wordt in het ontwerp geluidsactieplan dat deze “aanpassingen aan de bijzondere vergunningsvoorwaarden” ook kunnen slaan op de doelstellingen van –30% HA/HSD die opgenomen worden in dit geluidsactieplan. Als uit de balanced approach procedure blijkt dat de bijkomende maatregelen die werden opgenomen in de omgevingsvergunning van de luchthaven ter bestrijding van het luchtgeluid (stille	35

weekendnachten, uitfasering luidste vliegtuigen, plafond op aantal bewegingen) onvoldoende zijn om het reductietarget van 30% te halen, kan het niet de bedoeling zijn dat er gezocht wordt naar bijkomende maatregelen in de vorm van nieuwe operationele beperkingen. Het Vlaams Regeerakkoord bevestigt dit standpunt ook: *We verzoenen de gezondheid en leefbaarheid van de regio met groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen. <u>In dat kader benadrukken we de voorwaarden zoals bepaald in de omgevingsvergunning.</u>* De verschillende maatregelen die opgenomen zijn in de omgevingsvergunning van de luchthaven leiden al tot een streng keurslijf voor de verschillende luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op Brussels Airport, in het bijzonder voor die maatschappijen die 's nachts opereren (zoals de vliegtuigmaatschappijen van DHL Group). Dit delicaat evenwicht tussen de economische leefbaarheid van de luchthaven en de vermindering van het omgevingslawaai kan teniet gedaan worden door bijkomende maatregelen die het economische ecosysteem van de luchthaven verder aantasten.	
f. 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 <u>-30% in aantal ernstig gehinderden</u> en <u>-30% in aantal ernstig slaapverstoorden</u> 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	BAC

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 geluidsgerelateerde 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 geluidsgerelateerde 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 2023 (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.	
g. 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.	BAC

Op grond van de Geluidsverordening, moet een zogenaamde "evenwichtige aanpak" worden gevolgd voor geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen. Een "geluidsgerelateerde exploitatiebeperking" is "een geluidsgerelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert (…"). Dit begrip is gekoppeld aan een "geluidsgerelateerde 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 – regelgeving waarbij het aantal vliegbewegingen beperkt wordt, maakt een exploitatiebeperking uit. Wanneer een bepaalde maatregel een geluidsgerelateerde 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 <u>in een actieplan geen (bijkomende stappen worden genomen opdat) nieuwe exploitatiebeperkingen kunnen worden ingevoerd</u>. Met andere woorden, exploitatiebeperkingen kunnen dus <u>enkel</u> 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 Omgevingslawaai geoordeeld dat "actieplannen bedoeld zijn om geluidshinder te beheersen, in plaats van deze alleen te verminderen" (Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai, p. 8 *iuncto* 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 Omgevingslawaai" (Verslag over de uitvoering van de Richtlijn Omgevingslawaai, 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 Omgevingslawaai. Dergelijke doelstellingen worden niet beoogd met de Richtlijn Omgevingslawaai. 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 Omgevingslawaai inconsistent is met de Geluidsverordening (p. 79 *iuncto* 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 geluidsreductiedoestellingen van -30 %) vast te stellen. Dergelijke doelstellingen horen niet thuis in een geluidsactieplan, maar kunnen slechts worden opgelegd mits inachtname 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 luchtvaartnavigatiediensten 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.	
h. 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	BAC

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.	
i. 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 allerminst 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	BAC

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.	
j. Zoals eerder gesteld, moet op grond van de Geluidsverordening, een evenwichtige aanpak worden gevolgd voor geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen. Een “geluidsgerelateerde exploitatiebeperking” is “een geluidsgerelateerde 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 geluidsgerelateerde	BAC

exploitatiebeperking uitmaakt, moeten verschillende stappen worden doorlopen. De vooropgestelde geluidsreductiedoelstellingen van -30 % maken, zoals eerder gesteld, een geluidsgerelateerde 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 doestellingen 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 geluidsgerelateerde 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 starten 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.	
k. 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' [1]). Dit zou een onderdeel moeten zijn van een langetermijnstrategie. [1] '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.	MiNA en SERV

l. Leefmilieu Brussel herinnert eraan dat de geluidshinder als gevolg van de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal een sterke impact heeft op de lokale bevolking, zowel in Brussel als in Vlaanderen, en dat deze blootstelling aan lawaai zoveel mogelijk moet worden beperkt. Het is jammer om de toename van het luchtverkeer in de komende jaren niet in twijfel te trekken, vooral gezien alle milieueffecten die het luchtverkeer met zich meebrengt. Economische, gezondheids- en milieubelangen moeten met elkaar in evenwicht zijn.	69
m. Leefmilieu Brussel herinnert aan de Europese doelstelling ("Zero pollution") om chronische ziekten tegen 2030 met 30% te verminderen en betreurt dan ook dat deze horizon niet wordt gerespecteerd door het actieplan (net als de omgevingsvergunning).	69
n. De doelstellingen en maatregelen van het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal zijn onrealistisch en hebben ongewenste neveneffecten Bezwaarindiener benadrukt verder dat de algemene geluidsreductiedoelstelling van 30% minder ernstig gehinderden en slaapverstoorden tegen 2032 niet realistisch is, gezien, indien er vanuit wordt gegaan dat elke luchtvaartmaatschappij eenzelfde inspanning van 30% zou moeten leveren, bezwaarindiener op zeer korte termijn bijzonder grote investeringen zou moeten aangaan, die zowel qua investeringskost als timing onrealistisch zijn. Bezwaarindiener herhaalt dat het onrealistische karakter van de vooropgestelde geluidsreductiedoelstelling niet los kan worden gezien van het vooropgestelde tijdskader, zoals weergegeven onder randnummer 17. In de periode 2026-2028 moet 5% (ernstig gehinderden) dan wel 10% (ernstig slaapverstoorden) geluidsreductie gerealiseerd worden. In de periode 2028-2032 moet een bijkomende reductie van 5% voor zowel ernstig gehinderden als ernstig slaapverstoorden bereikt worden (5% -> 10% en 10% -> 15%). Tussen 2030 en 2032 moet plots 20% (ernstig gehinderden) en 15% (ernstig slaapverstoorden) bijkomende geluidsreductie gerealiseerd worden. [1] Zoals uiteengezet onder randnummer 10, doet bezwaarindiener reeds bijzondere inspanningen in functie van geluidsreductie. Bezwaarindiener zet daarbij ook in op een duurzame vlootvernieuwing. Huidig bezwaarschrift kant zich uitdrukkelijk niet tegen duurzame vlootvernieuwing. Alleen moet deze wel duurzaam en realistisch zijn. De timing die het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal vooropstelt is noch duurzaam noch realistisch. Uit eigen berekening van bezwaarindiener blijkt dat de 30% reductiedoelstelling tegen 2032 alleen kan worden gerealiseerd door: - Of het merendeel van de vloot versneld te vernieuwen met de nieuwste generatie toestellen, hetgeen totaal onrealistisch is binnen het vooropgestelde tijdskader zowel naar investeringen als omwille van de leveringsproblematiek bij de vliegtuigfabrikanten. Onder randnummer 11 werd reeds toegelicht dat de vliegtuigfabrikanten met grote toeleveringsproblemen kampen. Er zullen dus gewoonweg niet voldoende *new technology* vliegtuigen tijdig geleverd kunnen worden om het vooropgestelde tijdsframe te halen. Dit ligt evident buiten de wil van bezwaarindiener. Daarnaast werd aangetoond dat de koop of lease van een *new*	45

technology vliegtuigen een enorme investering uitmaakt. Het is financieel gewoon niet realistisch om de vloot van bezwaarindiener binnen het vooropgestelde tijdsframe versneld te vernieuwen. - Of, indien een versnelde vlootvernieuwing niet mogelijk blijkt te zijn (wat het geval is voor bezwaarindiener), te krimpen. Bezwaarindiener benadrukt dat deze analyse ruimer opgaat voor de luchtvaartsector op de Luchthaven Brussel-Nationaal. Ook de andere luchtvaartmaatschappijen zullen een gelijkaardige problematiek ondergaan. Het uiteindelijke resultaat zal zijn dat de nationale luchthaven zelf ook economisch belemmerd zal worden, met onwenselijke economische gevolgen voor de tweede economische motor van Vlaanderen en het economische weefsel daarrond. Er rijzen ook vragen bij de duurzaamheid van een dermate versnelde vlootvernieuwing en de kapitaalsvernietiging die ermee gepaard gaat. De bestaande vloot zal veel sneller dan voorzien afgeschreven moeten worden. Tot slot: de algemene reductiedoelstelling staat niet op zichzelf, maar moet gezien worden in combinatie met de andere vooropgestelde geluidsgelateerde acties en exploitatiebeperkingen zoals het plafond op het aantal vliegbewegingen (zoals opgelegd in de bijzondere milieuvoorwaarde 3.4.a). Deze combinatie leidt tot een economische krimp voor bezwaarindiener ten opzichte van de bestaande situatie. Het mag duidelijk zijn dat de reductiedoelstelling en de daaraan gekoppelde maatregelen, zoals deze op heden zijn opgenomen in het Geluidsactieplan, verregaande gevolgen op economisch en financieel gebied zullen hebben voor de bezwaarindiener. [1] Bovenop de reeds geleverde inspanningen in de periode 2020-2030 en zonder te vergeten dat sinds 2000 al ontzettend veel inspanningen zijn geleverd.	
o. Dit actieplan is onvoldoende ambitieus om volgende redenen: Het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal is te vrijblijvend: […] Een langetermijnvisie op de globale ontwikkeling van de luchthaven voor de komende 25 jaar ontbreekt […]	68

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

De inhoud van deze inspraakreacties kan als volgt onderverdeeld worden:
- De geluidsdoelstelling is overmatig ambitieus
- De geluidsdoelstelling is onzorgvuldig tot stand gekomen
- De geluidsdoelstelling moet kunnen bijgesteld worden op basis van Balanced Approach
- De geluidsdoelstelling is onvoldoende ambitieus
- Het geluidsactieplan mist een geluidsperspectief voor de omwonenden op langetermijn

<u>De geluidsdoelstelling is overmatig ambitieus</u>

(1) De geluidsdoelstelling die werd opgenomen in het geluidsactieplan is onrealistisch. Deze werd overgenomen uit het niet-bindende Zero Pollution Action Plan, zonder dat er werd rekening gehouden met de lokale situatie. De doelstelling is dus ook niet onderbouwd en niet haalbaar voor de luchthaven Brussel-Nationaal. **(a, c)**

(2) De geluidsdoelstellingen zijn blindelings gebaseerd op de richtwaarden van de WHO, die aanraden actie te ondernemen vanaf een L_{den} van 45 dB en een L_{night} van 40 dB. Deze waarden zijn niet genoeg onderbouwd. Bovendien wordt er zo geen rekening gehouden met niet-akoestische factoren, die een groot deel uitmaken van het hindergevoel. De geluidsdoelstelling lijkt niet te stroken met de beleidsdoelstelling opgenomen in de langetermijnstrategie: *"[...] het Vlaams Gewest [zal] blijven inzetten op een vermindering van de geluidsimpact in de luchthavenregio, zonder evenwel de belangrijke functie van de luchthaven als connectiviteitshub, economische draaischijf en tewerkstellingspool uit het oog te verliezen."* **(d)**

(3) De geluidsdoelstelling die werd opgenomen in het geluidsactieplan werd overgenomen uit het niet-bindende Zero Pollution Action Plan. Die doelstellingen zijn enkel gericht naar de Europese Commissie en de lidstaten, niet naar de individuele actoren of exploitanten. De doelstelling van het ZPAP is gericht op de combinatie van alle vervoersmodi samen, niet enkel luchtverkeer. Het ZPAP vraagt aan de lidstaten een betere implementatie van de bestaande regels rond luchtverkeer om de geluidshinder te verminderen. **(f)**

(4) De opgelegde geluidsreductiedoelstelling zijn onhaalbaar en onrealistisch. Het halen van de doelstelling zou bijzonder nefaste en onaanvaardbare gevolgen hebben voor BAC, haar stakeholders, de connectiviteit van het land, tewerkstelling, economische waarde-creatie... **(i)**

(5) De geluidsdoelstellingen en de daaraan gekoppelde maatregelen zoals nu opgenomen in het geluidsactieplan zullen verregaande economische en financiële gevolgen hebben voor de luchtvaartmaatschappijen. **(n)**

<u>De geluidsdoelstelling is onzorgvuldig tot stand gekomen</u>

(6) De verordening (EU) 598/2014 werd niet correct toegepast bij het opstellen van de geluidsdoelstelling. Eerst moet een beoordeling van de geluidssituatie plaatsvinden, gevolgd door het vaststellen van een geluidsprobleem. Dat laatste dient te blijken uit het geluidsactieplan. De vooropgestelde geluidsreductie is reeds een exploitatiebeperking, wat niet kan opgenomen in het geluidsactieplan. Geluidsactieplannen zijn overigens bedoeld om de geluidshinder te beheersen, en niet om deze enkel te verminderen. Ook voor alle maatregelen die worden opgelegd om de geluidsreductiedoelstelling te halen moet de Balanced Approach-procedure gevolgd worden. **(g, j)**

(7) Een samenwerkingsakkoord tussen de Vlaamse en Federale Overheid is nodig vooraleer er een geluidsdoelstelling kan opgelegd worden. De Vlaamse Overheid is namelijk niet alleen bevoegd voor het opleggen van exploitatiebeperkingen. **(h)**

(8) Er is een samenwerkingsakkoord nodig 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. **(k)**

<u>De geluidsdoelstelling moet kunnen bijgesteld worden op basis van Balanced Approach</u>

(9) In het actieplan wordt vermeld dat er een mogelijkheid is dat het doorlopen van de Balanced Approach ertoe zou nopen om de bijzondere vergunningsvoorwaarden bij te stellen. Er moet in het actieplan opgenomen worden dat dit bijstellen van de voorwaarden ook kan slaan op het bijstellen van de geluidsdoelstellingen. Het kan namelijk niet de bedoeling zijn dat als de bestaande bijzondere voorwaarden niet genoeg zijn om de doelstellingen te halen, er nieuwe operationele beperkingen opgelegd worden. **(e)**

De geluidsdoelstelling is onvoldoende ambitieus

(10) De geluidsdoelstelling is niet voldoende. Het halen van deze doelstelling zou namelijk weinig effect hebben op de mensen die het frequentst overvlogen worden. Daarom zou er ook een reductiedoelstelling omtrent het maximaal aantal overschrijdingen van het piekgeluid boven 60 dB(A) L_{Amax} moeten opgenomen worden. De GOVC stelde dit ook voor in haar advies bij de nieuwe omgevingsvergunning; zij vroegen een progressieve reductie van het aantal overschrijdingen van het piekgeluid van 60 dB(A) L_{Amax} tijdens de dag, avond en nacht. **(b)** (zie ook fiche 1, antwoord (2))

(11) De geluidsdoelstelling respecteert de Horizon van het Europese Zero Pollution Action Plan niet. **(m)**

Het geluidsactieplan mist een geluidperspectief voor de omwonenden op lange termijn

(12) De toename in luchtverkeer de komende jaren wordt niet in twijfel getrokken. **(l)**

(13) Er is geen langetermijnvisie opgenomen op de globale ontwikkeling van de luchthaven voor de komende 25 jaar. **(o)**

Reactie op de opmerkingen

De geluidsdoelstelling is overmatig ambitieus

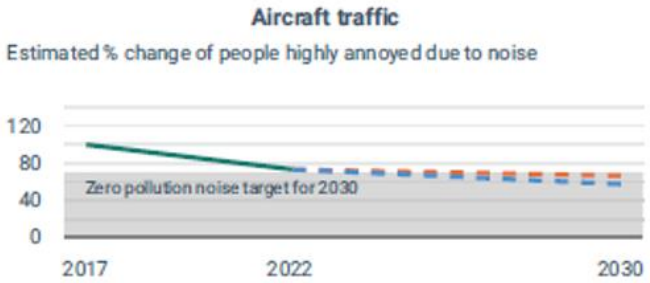
Hierna volgt een gebundelde reactie op elementen [1] tot [5], die erop willen wijzen dat de geluidsdoelstellingen zoals die zijn opgenomen in het ontwerp geluidsactieplan overmatig ambitieus zijn.

Eerst en vooral dient benadrukt dat de geluidsdoelstellingen, zoals die zijn opgenomen in dit actieplan, als stelselmatige reducties in aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden, werden gealigneerd aan de vooropgestelde reducties in de beslissing van toenmalig Vlaams minister van Omgeving Zuhal Demir over de omgevingsvergunningsaanvraag van BAC voor de verdere exploitatie van de luchthaven (MB van 29 maart 2024). De argumentatie die toen heeft geleid tot de opname van deze beoogde reducties (alsook de andere bijzonder voorwaarden) geldt bijgevolg ook voor de geluidsdoelstellingen die zijn opgenomen in dit actieplan.

Bij het verlenen van de vergunning werd gelet op de positieve verplichtingen die overeenkomstig artikel 8 EVRM en artikel 22 van de Grondwet op de overheid rusten en de ruime discretionaire bevoegdheid waarover de overheid beschikt om een billijke afweging te maken tussen de verschillende in het geding zijnde belangen, bijkomende maatregelen genomen om de hinder voor de omwonenden verder te beperken. Daartoe werd onder andere de bijzondere voorwaarde omtrent de vooropgestelde reductie van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden opgenomen in de vergunning in afwachting van het doorlopen van de

procedure van de Balanced Approach, waartoe minister Demir parallel opdracht gaf om deze op te starten. Om de hinder tot een aanvaardbaar niveau te brengen werden de bijzondere voorwaarden uitgewerkt op basis van een 'minder hinder scenario', met fasering in de tijd en daarbij het vastklikken van tussentijdse verworvenheden.
Deze en de andere bijzondere voorwaarden vormden een antwoord op de vele voorwaarden die werden voorgesteld in de uitgebrachte adviezen en de vele bezwaren rond het reduceren van geluidshinder.

Daarbij werd de vooropgestelde reductie gebaseerd op het Zero Pollution Action Plan van de Europese Commissie uit 2021. De Europese Commissie houdt zich nog steeds sterk dat specifiek voor luchtverkeer deze doelstelling binnen bereik ligt. Dat werd nogmaals bevestigd in het recent gepubliceerde rapport 'EEA-JRC Report 13/2024 "Zero pollution monitoring and outlook 2025", waarin onderstaande figuur is opgenomen, die een voorspelling geeft van de evolutie in reductie ernstig geluidsgehinderden door luchtverkeer. Zowel in een conservatief als optimistisch scenario lijkt de 30% reductie binnen de Europese context haalbaar.



Bron figuur: ETC/HE, 2024. Methodology for calculating projected health impacts from transportation noise – Exploring two scenarios for 2030, ETC/HE Report 2024/7

Hoewel de doelstelling uit het ZPAP niet als een bindende doelstelling kan worden aanzien, is zij gebaseerd op de vaststelling dat een groot aandeel van de Europese bevolking blootgesteld wordt aan luchtverkeerslawaai, en de ambitie van de Europese Commissie om de gezondheidsschade die ermee gepaard gaat significant te willen verminderen. Gelet op de hoge bevolkingsdichtheid nabij de luchthaven Brussel-Nationaal en bijgevolg een groot aandeel geïmpacteerden werd bij de vergunningverlening besloten om, zoals hoger al aangegeven, de door de Europese Commissie in het ZPAP vooropgestelde geluidsdoelstelling over te nemen in de specifieke context van de luchthaven Brussel-Nationaal, als doorvertaling van het "minder hinder scenario". De berekende scenario's uit het MER werden daarbij eerder als een "business as usual" scenario aanzien, en werden beleidsmatig niet acceptabel geacht, gelet op de grote bezorgdheid bij omwonenden en negatieve adviezen.

De noodzaak om geluid van luchtverkeer te reduceren wordt trouwens ook beklemtoond in het recente rapport van EASA (European Aviation Environmental Report 2025), net omwille van het hoge aantal blootgestelden aan niveaus die tot gezondheidsschade kunnen leiden.

Wat de modaliteiten voor de beoordeling en opvolging van deze doelstellingen betreft, wordt eveneens aangesloten bij dezelfde modaliteiten zoals opgenomen in het MB van 29 maart 2024. Dit houdt in dat de dosis-effect relaties, opgenomen in de publicatie van de WHO uit 2018 (die zich specifiek richt op Europa) als maatstaf dienen voor bepalen van hinder en slaapverstoring. Diezelfde dosis-respons relaties zijn overgenomen door de Europese Commissie in annex III van richtlijn 2002/49/EG, en vervolgens ook in onze Vlaamse regelgeving (bijlage 2.2.4.3. van titel II van VLAREM). Eventuele latere herzieningen op basis van nieuw wetenschappelijk bewijs zijn

uiteraard wel mogelijk. Vorige aanbevelingen van de WHO, specifiek voor Europa, dateerden van 1999 (algemeen) en 2009 (voor de nacht). Hoewel de WHO stelt dat haar advieswaarden bedoeld zijn om nationale wetgevingen te onderbouwen en beleidsmakers te ondersteunen in beslissingsprocessen, geeft zij ook aan dat haar aanbevelingen voornamelijk gebaseerd zijn op de wetenschappelijke bewijswaarde voor gezondheidseffecten, en bijgevolg geen rekening houden met technische, economische en maatschappelijke afwegingen. De WHO advieswaarden voor luchtverkeer (Lden 45 dB en Lnight 40 dB) zijn dus niet te beschouwen als grens- of richtwaarden, maar kunnen wel dienstig zijn bij het bepalen van langetermijn ambities voor geluidskwaliteit.

Uiteraard zal daarbij steeds, in lijn met het voornemen van de Vlaamse Regering, een evenwicht tussen ecologie en economie gerealiseerd moeten worden. Of zoals dit in het Vlaamse Regeerakkoord, alsook in de beleidsnota van huidig minister van Omgeving Jo Brouns is verwoord:

V*oor de luchthaven van Zaventem streven we naar een oplossing voor de geluidshinder [...]. We verzoenen de gezondheid en leefbaarheid van de regio met groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.*

De garantie om naar dit evenwicht te evolueren is er met het engagement, gemaakt in het MB van 29 maart 2024, om de Balanced Approach procedure te doorlopen, waarbij de juiste balans wordt gezocht tussen een geluidsdoelstelling die het 'minder hinder' scenario belichaamt enerzijds, en een mix van maatregelen waarmee deze doelstelling kan worden gerealiseerd en die als meest kosteneffectieve mix resulteert uit het studiewerk en stakeholderoverleg dat onderdeel uitmaakt van die Balanced Approach procedure.

De relatief grote sprong in beoogde reducties tussen 2030 en 2032 is te verklaren doordat tot 2030 voornamelijk wordt gerekend op de reducties die kunnen worden bereikt op basis van de in het MER doorgerekende maatregelen (vlootvernieuwing en stijging aandeel CDO landingen enerzijds, verwachte aantal bewegingen anderzijds), terwijl voor het behalen van de reducties in 2032 ook de resultaten van de dan doorlopen Balanced Approach procedure in rekening kunnen worden gebracht.

Een inspreker geeft aan dat de formulering van de geluidsdoelstelling enkel op basis van geluidblootstelling/ernstige hinder/ernstige slaapverstoring de in realiteit ervaren geluidshinder zou miskennen. Benadrukt wordt dat niet-akoestische factoren een rol spelen. Miskenning daarvan kan betekenen dat de geluidsoverlast wordt overschat (en dus de doelstelling te ambitieus is geformuleerd). Het is evenwel bijzonder moeilijk (en wetenschappelijk riskant) om deze niet-akoestische factoren in rekening te willen brengen in een op te volgen doelstelling. Geluidshinder is een subjectief gegeven en de methodieken die worden gehanteerd om hinder en slaapverstoring in kaart te brengen steunen daarom best op geobjectiveerde, meetbare en berekenbare parameters. De internationaal erkende methoden vormen daarbij de basis.

<u>De geluidsdoelstelling is onzorgvuldig tot stand gekomen</u>

Insprekers geven aan dat de geluidsdoelstelling, in de context van Verordening (EU) 598/2014 onzorgvuldig is tot stand gekomen. In de context van deze Verordening dient vooreerst een geluidsprobleem te worden vastgesteld, waarna een doelstelling kan worden omschreven rekening houdend met artikel 8 van en bijlage V bij Richtlijn 2002/49/EG. Hierna beschrijven we de relatie tussen de relevante deliverables van richtlijn 2002/49/EG en Verordening (EU) 598/2014, waarmee een beter begrip hiervan wordt beoogd.

Hoofdstuk 6 van het geluidsactieplan gaat in op de geluidsblootstelling en gezondheidseffecten vanwege het luchtverkeer van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal. In 2019 ging het om bijna 68 000 mensen die in het Vlaamse Gewest werden blootgesteld aan L_{den}-waarden van minstens 55 dB vanwege het luchtverkeer van en naar Brussel-Nationaal. Bijna 33.000 mensen waren in 2019 in het Vlaamse Gewest blootgesteld aan een gemiddeld nachtelijk geluidsniveau Lnight van minstens 50 dB. Dit aantal blootgestelden is hoog wanneer vergeleken wordt met andere, vergelijkbare Europese luchthavens. Ook het MER dat opgemaakt werd naar aanleiding van de vergunningsaanvraag, wijst ondubbelzinnig op een geluidsprobleem anno 2019 (meest representatieve werkingsjaar waarbij geen impact was van Corona of naweeën ervan).
Artikel 5 van de Verordening (EU) 598/2014 voorziet weliswaar in een evenwichtige aanpak voor luchthavens waar zich een geluidsprobleem stelt, maar geeft geen criteria mee waarop men zich kan baseren om te stellen dat er een geluidsprobleem is. Wel wordt een duidelijke link gemaakt met de geluidbelastingskaarten die worden opgemaakt in uitvoering van richtlijn 2002/49/EG.
Op basis van de gegevens die zijn opgenomen in het geluidsactieplan kan o.i. gesteld worden dat er zich een geluidsprobleem stelt rond de luchthaven Brussel-Nationaal. Daarenboven wijzen ook de talrijke inspraakreacties die werden ingediend naar aanleiding van de vergunningsaanvraag daarop.
Overeenkomstig Verordening (EU) 598/2014 is de formulering van een doelstelling inzake de bestrijding van geluidshinder een aangewezen volgende stap. Uit een EU evaluatierapport (EC, Noise Consultants Ltd, 2022. Study on airport noise reduction) kan afgeleid worden welke criteria zoal kunnen worden gehanteerd bij het vaststellen van een doelstelling:

"Most Competent Authorities defined the noise problem in relation to non-compliance with a national limit value, created outside of the Regulation 598/2014 or Directive 2002/49/EC process, or with a specific environmental permit or planning condition;
The indicators used are mainly related to population exposure and /or noise contour areas.
There are examples where the calculation of harmful effects has been used but these are rare, and in even fewer cases the location of complaints has been used."

De geluidsdoelstelling kan geformuleerd worden als een reductiedoelstelling ten opzichte van een referentiesituatie en kan uitgedrukt worden in één of meerdere indicatoren (vb. de geluidblootstelling (aantal inwoners) binnen specifieke geluidscontouren, het aantal gehinderden, het aantal slaapverstoorden, aantal woningen binnen een specifieke contour,...). Een specifieke focus naar de reductie van de nachtelijke impact (slaapverstoring) van de luchthaven is daarbij, gelet op de grote impact van nachtvluchten, te overwegen.

Voor de totstandkoming van de concrete doelstellingen zoals geformuleerd voor de luchthaven Brussel-Nationaal kan verwezen worden naar voorgaande reactie onder 'de geluidsdoelstelling is overmatig ambitieus'. Uit artikel 8 van Richtlijn 2002/49/EG volgt dat de bevoegde autoriteiten een ruime beleidsvrijheid hebben in het bepalen van de geluidsdoelstelling. Omdat het bepalen van een specifieke geluidsdoelstelling voor de luchthaven een maatschappelijke afweging vereist, is het een politieke verantwoordelijkheid om de doelstelling te preciseren. Het is bijgevolg belangrijk te begrijpen dat de in dit geluidsactieplan geformuleerde doelstelling een beleidsbeslissing is die de Vlaamse Overheid, als bevoegde entiteit voor de opmaak van dit geluidsactieplan, kan nemen. Deze geluidsdoelstelling ligt ook in de lijn van de door het Vlaamse Gewest in de omgevingsvergunning opgelegde vergunningsvoorwaarde.
Deze doelstelling zal, zoals gesteld, als basis dienen voor het doorlopen van de Balanced Approach procedure met toepassing van de regels en procedures van Verordening (EU) 598/2014. Het is daarbij belangrijk te begrijpen dat "Basis voor" niet noodzakelijkerwijs betekent dat dit de finale geluidsdoelstelling is waarvoor uiteindelijk de meest kosteneffectieve maatregelenmix zal worden

gezocht. Immers, hoewel het vastleggen van een doelstelling in het gewestelijke geluidsactieplan een puur Vlaamse bevoegdheid is, en geen voorafgaand overleg met het federale niveau benodigt, is dat anders voor de geluidsdoelstelling zoals bedoeld in Verordening (EU) 598/2014. Vermits de maatregelen van de evenwichtige aanpak zowel betrekking hebben op gewestbevoegdheden, als op federale bevoegdheden, gaat het dus om een gemengde aangelegenheid. Dit werd recent ook bevestigd in het arrest nr. 262.171 van 30 januari 2025 van de Raad van State. Daarin wordt gesteld dat de federale overheid, wat haar eigen bevoegdheden betreft, bevoegd is om diensten aan te wijzen die belast worden met het evalueren van geluidshinder en het voorbereiden van nieuwe exploitatiebeperkingen en dat de federale overheid daarbij gehouden is om de verplichting van artikel 8 van Verordening (EU) 598/2014 na te leven (10.1 en 10.2). Om het goede verloop van de Balanced Approach procedure te waarborgen, is het dan ook logisch om in overleg te treden met de federale instanties, inclusief over de geluidsdoelstelling. Dit ligt ook in de lijn met artikel 6 van Verordening (EU) 598/2014, waarbij voorzien wordt in een technische samenwerking ("*er op het passende niveau een technische samenwerking tussen de luchthavenexploitanten, de exploitanten van luchtvaartuigen en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten wordt opgezet, met als doel na te gaan met welke maatregelen het geluid kan worden beperkt….")*.

De relevante paragrafen over deze kwestie zijn toegelicht onder hoofdstuk 5.7 van het geluidsactieplan, en verder bevestigd onder hoofdstuk 8.2.3. (actie LUCHT-2021-18), en zijn samen te lezen met de bovenliggend opgenomen verduidelijking.

<u>De geluidsdoelstelling moet kunnen bijgesteld worden op basis van Balanced Approach</u>

Het doorlopen van de Balanced Approach-procedure kan er toe nopen dat de bijzondere milieuvoorwaarden van de omgevingsvergunning voor Brussel-Nationaal aangepast worden. Zoals hierboven toegelicht vormt de doelstelling, opgenomen in het geluidsactieplan, een basis voor het doorlopen van de Balanced Approach, maar is zij niet noodzakelijkerwijs te beschouwen als finaal. Immers, Verordening (EU) 598/2014 verwacht een grondige beoordeling van de kosteneffectiviteit wat moet leiden tot de vaststelling van een combinatie van maatregelen die de grootste kosteneffectiviteit biedt. Deze grondige beoordeling kan in de Belgische context maar gebeuren, gelet op de complexe bevoegdheidsverdeling, indien hierover op de passende niveaus afspraken worden gemaakt en wordt samengewerkt. Wanneer de doelstelling van de Balanced Approach wordt bijgesteld, zal dit eveneens een bijstelling vragen van de doelstelling, opgenomen in het geluidsactieplan, alsook van de vooropgestelde reductie zoals die is opgenomen in de omgevingsvergunning. In elk van deze procedures wordt transparantie en inspraak gegarandeerd via de daarbij horende consultaties van publiek en stakeholders.

<u>De geluidsdoelstelling is onvoldoende ambitieus</u>

De geluidsdoelstelling wordt als onvoldoende ambitieus aanzien vanwege specifieke doelstellingen om pieklawaai en te frequente blootstelling aan te pakken, en vanwege het vooropgestelde tijdskader (2032 in plaats van 2030).

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 richtlijn 2002/49/EG aan de lidstaten opgelegd. Ook de WHO gaat in haar aanbeveling 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 (zie ook fiche 1). Een voorstel van de GOVC waarbij werd voorzien in een stelselmatige

vermindering van het aantal overschrijdingen van LAmax 60 dB werd niet weerhouden in de omgevingsvergunning. De vermindering tot 0 overschrijdingen vanaf 2028 tijdens de nachtperiode (23-07u) en vanaf 2030 ook tijdens de avondperiode (19-23) betekent de facto een algemeen vliegverbod tijdens deze periodes. Immers, vliegtuigen van de nieuwste generatie, met de laatste technologie op vlak van geluidemissies, kunnen zelfs op grote afstand van de luchthaven niet voldoen aan deze immissiegrenswaarde van LAmax 60 dB, en dit zowel bij landing als opstijging.

Er dient wel vermeld dat in de omgevingsvergunning het engagement is aangegaan om specifieke geluidsimmissienormen, waaronder frequentiegebaseerde geluidsnormen voor 'single event indicatoren' (LAmax) nader bestudeerd zullen worden. De studie beschreven in fiche LUCHT-2021-25 van het geluidsactieplan vult dit engagement in. Er zal daarbij onderzocht worden of de toepassing van single event noise indicatoren als reductiedoelstellingen of grenswaarden al ingeburgerd is rondom gelijkaardige luchthavens in Europa, alsook of het gebruik van dit type indicatoren wenselijk en/of mogelijk is voor de situatie van Brussel-Nationaal. Zie ook antwoorden onder fiche 3.2)

De verschuiving van de deadline voor het bereiken van de 30% reductie van 2030 (overeenkomstig ZPAP) naar 2032 is een gevolg van volgende argumentatie: het 'Zero Pollution Action Plan' van de Europese commissie met als doel om tegen 2030 het aantal personen dat chronisch is blootgesteld aan lawaai van verkeersgeluid te verminderen met 30%. Het Zero Pollution Action Plan gebruikte 2017 als referentiejaar, terwijl bij de omgevingsvergunningsaanvraag 2019 als referentiejaar werd gebruikt in het project-MER. Om die reden werd hetzelfde tijdspad gehanteerd en diende de doelstelling op 2032 in plaats van 2030 te worden gelegd.

Het geluidsactieplan mist een geluidsperspectief voor de omwonenden op lange termijn

Inspreker betreurt dat tussen 2025 en 2032 nog wordt voorzien in een groei van het aantal bewegingen. De Vlaamse Regering stelt die groei evenwel niet in vraag.
De luchthaven Brussel-Nationaal is een belangrijke economische poort en tewerkstellingspool. De luchthaven veroorzaakt evenwel vandaag omwille van zijn specifieke ligging in de nabijheid van heel wat bewoning geluidshinder. Dit wordt bevestigd in het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029, waarin expliciet is gesteld dat de gezondheid en leefbaarheid van de regio moet worden verzoend met de groeikansen voor de luchthaven. Als Vlaamse Overheid staan we voor de uitdaging om een goede balans te vinden tussen enerzijds dit economische belang van een internationale luchthaven voor België en anderzijds de leefomgevingskwaliteit rondom deze luchthaven.
De voorwaarden opgenomen in de nog door minister Demir toegekende omgevingsvergunning zijn een basis, en bieden nog kansen voor groei, waarbij tevens een volwaardig perspectief wordt geboden aan de omwonenden die vandaag nog worden geconfronteerd met overmatige geluidshinder en slaapverstoring. Daarbij hanteert de Vlaamse Regering als uitgangspunt de billijke spreiding van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brusselse Gewest.

Specifiek voor de luchthaven Brussel-Nationaal geeft het geluidsactieplan geen inzicht in de visie van de Vlaamse Regering op de langetermijn (nà 2032). Hoofdstuk 5.2 bevat weliswaar langetermijn doelstellingen en ambities, maar die worden als onvoldoende concreet aanzien voor de specifieke context van de luchthaven. Alleszins blijven de toegekende vergunning en de Balanced Approach procedure de basis voor een goed evenwicht tussen economie en ecologie, zoals Europese regelgeving dat van ons verwacht. Ook op de lange termijn.

Aanpassingen in het actieplan

De inspraakreacties hebben geleid tot een verduidelijking van de status van de geluidsdoelstelling zoals die is opgenomen in het geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

2.6.3 Fiche 3.1 – Vermindering van luchtverkeersgeluid aan de bron

(deel)reactie	Verwijzing
a. Dit actieplan is onvoldoende ambitieus om volgende redenen: Het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal is te vrijblijvend: [...] Er werden slechts 2 acties opgenomen die vermindering aan de bron beogen zijnde gedifferentieerde landings- en opstijgvergoedingen en gedifferentieerde vergoeding voor ATC-diensten (Air Traffic Control). De volgende gereguleerde tarifiëringsperiode (04/2028-03/2033) valt op het einde van de periode van het geluidsactieplan. De effecten zullen niet voelbaar zijn binnen deze planperiode. Voor de ATC- diensten is zelfs geen nieuwe tariefaanpassing in het vooruitzicht gesteld. De 2 brongerichte acties zullen dus geen effect hebben binnen de planperiode.	68
b. Wat betreft de financiële maatregelen en vergoedingen die BAC en Skeyes heffen op basis van de geluidsemissies van vliegtuigen, is het jammer dat in het actieplan niet wordt vermeld welke bedragen worden geïnd, noch hoe deze worden of kunnen worden aangerekend in het kader van geluidsbeperkende of compenserende maatregelen, bijvoorbeeld in het kader van een compensatiefonds volgens het beginsel dat de vervuiler betaalt. Leefmilieu Brussel vraagt om dit bedrag te evalueren en vast te stellen en om de impact van de verhoging van een compensatiefonds voor geluidscompensatiemaatregelen (isolatie, onteigening, enz.) te evalueren.	69

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) De brongerichte maatregelen (ATC-vergoedingen en landings- en opstijgvergoedingen) die werden opgenomen zijn niet voldoende. **(a)**

(2) De bedragen die geïnd worden als ATC-vergoedingen en landings- en opstijgvergoedingen moeten vermeld worden en ten goede komen van een compensatiefonds. **(b)**

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

Het toepassen van gedifferentieerde tarieven voor landings- en opstijgvergoedingen en ATC-diensten op basis van de geluidsemissies van het toestel in kwestie vormt een stimulans voor de luchtvaartmaatschappijen om stillere toestellen in te zetten op de luchthaven Brussel-Nationaal.

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 [7] in het geluidsactieplan en nader toegelicht in bijlage B.8 bij het geluidsactieplan. Maatregelen binnen deze categorie zijn meestal het resultaat

van uitgebreid internationaal onderzoek en ontwikkelingen op vlak van vliegtuig- en motordesign. De introductie van deze technologie valt bijgevolg buiten de controle van individuele luchthavens. In plaats daarvan worden ze op internationaal niveau geïntroduceerd met de vaststelling van ICAO geluidscertificatienormen.

De gedifferentieerde tarieven voor landings- en opstijgvergoedingen en ATC-diensten vormen wel een stimulans voor de luchtvaartmaatschappijen om stillere toestellen in te zetten op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Het bepalen van de tarieven voor de landings- en opstijgvergoedingen en voor ATC-diensten is een federale aangelegenheid en valt dus niet onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest. In het kader van de uitrol van de Balanced Approach-procedure zal er echter wel samengewerkt worden met het federale niveau, om alle mogelijke maatregelen om de geluidshinder te beperken te bekijken.

Luchtvaartmaatschappijen betalen een vergoeding aan luchthavenbeheerder BAC voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur. De voorwaarden voor het bepalen van de tarifering zijn vastgelegd in de federale exploitatielicentie die werd verleend aan BAC. Hetzelfde geldt voor de vergoedingen voor ATC-diensten die worden geleverd door skeyes.

De vergoedingen betreffen dus een betaling voor geleverde diensten, en worden momenteel niet aangewend voor het voeden van een compensatiefonds. De vergoedingen zijn transparant en kunnen geraadpleegd worden op de website van Brussels Airport: https://www.brusselsairport.be/nl/airport-operations/operations/charges-fees.

Voor verdere uiteenzetting over financiële instrumenten ter financiering van geluidsmitigerende maatregelen (bijvoorbeeld op basis van een specifiek fonds) verwijzen we naar fiche 3.2. Deze financiële instrumenten vallen namelijk onder de ICAO-pijler 'ruimtelijke ordening en beheer' (zoals ook nader toegelicht in bijlage B.8 van het geluidsactieplan).

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Geen.

2.6.4 Fiche 3.2 – Maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening en beheer

(deel)reactie	Verwijzing
a. Om deze normen ook afdwingbaar te maken, moeten de aan de grond waargenomen geluidsniveaus gemeten door het meetnet en de overvluchtfrequenties gemeten door het meetnet en/of berekend door het computermodel een wettelijk (juridisch afdwingbaar) statuut krijgen en moeten overschrijdingen effectief bestraft worden.	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 46, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67
b. Nood aan een gebiedsdekkend meetnet [...] Deze gegevens moeten juridisch afdwingbaar worden en overschrijdingen moeten worden bestraft.	33, 36
c. De luchthavengemeenten, waaronder Zaventem, dienen te worden ondersteund, zowel financieel als administratief bij het uitwerken van een ruimtelijke ordeningsbeleid, dat gericht is op het beperken van ernstig gestoorde bewoners op vlak van geluid. Deze ondersteuning dient gericht te zijn op verwerven en herlocaliseren van woning bij (meer dan) 60DB volgens Lden2021. Dit in het bijzonder bij de aanvliegroutes van de luchthaven. [...]	34
d. De luchthavengemeenten, waaronder Zaventem, dienen te worden ondersteund, zowel financieel als administratief bij het uitwerken van een ruimtelijke ordeningsbeleid [...]. In het bijzonder zouden vergoedingen en tarieven bij vliegtuigen aan Zaventem moeten worden gestort om deze plandoelstelling te realiseren;	34
e. De maatregelen zoals voorgesteld in het geluidsactieplan gaan teveel uit van het voeren van studies zonder concrete maatregelen en verbeteringen voor te stellen. Zo dienen bepaalde huizen te worden onteigend of verworven. Er komen huizen voor met 65db bij Lden2021. Dergelijke woningen zijn niet langer aanvaardbaar. Daarnaast zijn deze woning veelal ook zonevreemd gelegen binnen industriegebied, ruimtelijk kwetsbaar gebied en landbouwgebied. Hierop inzetten kan het ernstig gehinderde bewoners terugdringen met een finaal oogpunt zonder enkel mitigerende maatregelen;	34
f. Een ander probleem is dat in dit plan geen onderscheid wordt gemaakt naar locatie (vlakbij/in verlengde baan of niet) en afstand tot de luchthaven. Hiervoor zouden genuanceerde, afzonderlijke normen moeten worden opgelegd. Het door vliegtuiglawaai 'onbewoonbaar' gebied is zeker in Vlaanderen veel te groot.	46
g. Dat de vaak geroemde (en nog altijd hypothetische) vlootvernieuwing, die wellicht de geluidscontouren en dus het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden enigszins zal doen dalen, op dat vlak geen enkele garantie biedt, geeft de minister zelf toe in haar argumentatie om het tweede deel van de voorwaarde niet in de omgevingsvergunning op te nemen: 'De in het GOVC-advies	38, 46

	voorgestelde voorwaarde met betrekking tot een stelselmatige vermindering van het aantal overschrijdingen van LAmax 60 dB wordt niet weerhouden…./… Immers, vliegtuigen van de nieuwste generatie, met de laatste technologie op vlak van geluidemissies, kunnen zelfs op grote afstand van de luchthaven niet voldoen aan deze immissiegrenswaarde van LAmax 60 dB, en dit zowel bij landing als opstijging. Dit kan gestaafd worden op basis van bijgevoegde analyse van gemiddelde maximale geluidsdrukniveaus zoals in 2023 geregistreerd in de permanente meetstations rond de luchthaven beheerd door het departement omgeving. Weergegeven zijn de gemiddelde maximale geluidsdrukniveaus voor 4 representatieve vliegtuigtypes van de nieuwste generatie (A20N, B38M, B788 en B78X), (MB Omgevingsvergunning p 70). Het betreft hier toestellen zoals de A20N met een QC 0.7 bij vertrek. Dit staat in schril contrast met wat er in Brussel gebeurt: daar blijven veel oudere toestellen met een QC tot 4 in 85% van de vertrekken wel degelijk onder de 60 dBA LAmax op een vergelijkbare afstand van de luchthaven als in de Rand. De voornaamste reden is dat het Brussels Gewest een handhavingsbeleid heeft: lawaaierig gedrag van de piloten wordt beboet. Veel belangrijker dan de theoretische QC die in de computermodellen wordt ingevoerd om de geluidsbelasting te meten, is immers het vlieggedrag van de piloten, de zgn. 'engine settings' (Merino Martinez R et al Determination of Aircraft Noise Variability Using an Acoustic Camera ICSV 23 july 2018) of m.a.w. hoe milieuvriendelijk het vliegtuig wordt bediend. Om de vlootvernieuwing te vertalen naar milieuwinst is dus niet enkel strikte gebiedsdekkende monitoring van het geluid nodig (cfr.infra) maar ook een daaraan gekoppeld handhavingsbeleid. Zonder dat blijft het ganse geluidsactieplan pure window dressing.	
h.	Waar het gaat om overvluchtfrequenties moeten ALLE overvluchten in aanmerking worden genomen omdat vliegtuiglawaai ook met een LAmax<60 dB absoluut niet buiten te houden is en elke activiteit stoort. Dan zwijgen we nog over hoe het het leven buiten negatief beïnvloed. We zouden meer moeten bewegen, maar de stress van het buitenkomen onder niet aflatend vliegtuiglawaai verhindert dat compleet. En toch moeten wij als burgers jaarlijks een zeer hoge belasting betalen voor het bezit van een woning en een tuin waar we door het lawaai van de vliegtuigen echter NUL genot van hebben.	46
i.	P26/4.3.1 een Airport-city : als het kind maar een naam heeft. Mooie woorden, maar geen concrete plannen om de leefbaarheid in onze dorpen te verbeteren en te bestendigen en dat kan maar op één manier : het geluid aan de bron aanpakken en daar bindende normen stellen die helaas maar weinig aan bod zijn gekomen in de nieuwe	50

	uitbatingsvergunning, die nu eindelijk de kans bood om iets te verwezenlijken.	
j.	P31/5.5 : de vervuiler betaalt : dit betekent dat BAC de kosten op zich moet nemen voor geluidsisolatie en dergelijke	50
k.	P58/ isolatiepremies : hierover wordt al 20 jaar geëmmerd, ik heb nog niets gezien en zoals ik als commentaar gaf bij het vorige geluidsactieplan dat nu afloopt, zou ik graag weten of er ook budget is voorzien, en bovendien willen mensen ook in de zomer van hun tuin genieten	50
l.	Invoering van Vlaamse regionale wetgeving inzake grondgeluidsnormen voor overvluchten (zie Ontwerpbesluit 17.042) In ons Ontwerpbesluit 17.042 verzoeken wij de Vlaamse overheid en de Minister van Leefmilieu van het Vlaams Gewest immissiegeluidsnormen vast te leggen die niet mogen worden overschreden wanneer boven haar grondgebied, delen van haar grondgebied of nader te bepalen gebieden wordt overvlogen, teneinde de inwoners van het Vlaams Gewest te beschermen.	53
m.	Een coherent stedenbouwkundig beleid voeren, enkel onder de "non aedificandi"-corridor 25R/L-07R/L (zie Ref 7295-P) Wat betreft de "non aedificandi"-zones in de as van de banen 25R/L en 07R/L uit het bestemmingsplan, kan niemand betwisten dat de wetgever te zijner tijd gepland heeft gebieden ten oosten van het luchthavendomein Brussel-Nationaal (in de naderingsas van de banen 25R/L) te reserveren als nietbebouwbare gebieden, met als doel hier een overvliegcorridor of een geluidscorridor te creëren. Sinds 1997 stelt het bestemmingsplan: "Om de internationale luchthaven van Zaventem voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te geven wordt geen verder ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten in de kernen, die binnen de lawaaicorridors gelegen zijn." In tegenstelling tot de gemeente Haacht (met deelgemeente Tildonk) heeft de gemeente Herent het bestemmingsplan Vlaanderen snel omgezet in het bestemmingsplan van het gemeentelijk grondgebied van Herent: "Daarnaast dient de ontwikkeling van het noordelijk deel van Herent (Buken, Delle, Doren, Elst, Langeveld) eerder afgeremd te worden om reden van: (...) de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem. Mogelijks zal bij de herstructurering van de landings- en vertrekbanen van de luchthaven dit deel van Herent in de vertrekroute liggen. Dit zou geluidshinder met zich meebrengen. Zo lang hierover geen uitsluitsel gegeven is, is de verdere ontwikkeling van dit gebied niet aangewezen." Als derden binnen deze corridor recente woningen hebben gebouwd, lijkt het moeilijk te beweren dat ze niet op de hoogte zijn gebracht van de overvluchtsituatie in dit specifieke gebied, specifiek bedoeld om alle overvluchten te ontvangen, zowel bij de landing (banen 25R en 25L) als bij het opstijgen (banen 07L en 07R); vooral omdat de banen 25/07 het langst en best uitgerust zijn van de 3	53

	banen op BrusselNationaal. Bovendien waren zowel de gehele gemeenschap als de gemeenten rond de as van de banen 07R/L zich er sinds 2007 volledig van bewust dat er alternatieven werden overwogen om de geluidsbelasting te verminderen, die werd gegenereerd door de opstijgingen 's nachts vanuit banen 07R/L rond het baken van Huldenberg.	
n.	Aanvullen van het FBMOL isolatie- en onteigeningsfonds, dat sinds 2003 wordt beheerd door B.A.C. (zie Ref 7368-P) De wet van 12 augustus 2000 (Belgisch Staatsblad van 31 augustus 2000) houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen, heeft een Fonds voor de Beperking van de Milieuoverlast in de Omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FBMOL) opgericht. Dit fonds werd op 5 maart 2002 afgeschaft ter uitvoering van het besluit van de Raad van Ministers van 27 april 2001 om zijn taken over te dragen aan B.I.A.C., inclusief de financiële stromen. B.I.A.C. (nadien Brussels Airport Company geworden) heeft dit fonds nooit gebruikt of aangevuld. We stellen vast dat de vergunninghouder sinds 21 februari 2001 beheerde van het FBMOL is en nog nooit de minste cent in het fonds heeft gestort. De wet van 12 augustus 2000 (Belgisch Staatsblad van 31 augustus 2000, pagina 29922) houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen, die een Fonds voor de Beperking van de Milieuoverlast in de Omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FBMOL) heeft opgericht, wordt dus niet nageleefd. Wij stellen een strikte naleving en implementatie van de wetgeving, van een isolatie- en onteigeningsplan, door de vergunninghouder, de privéonderneming Brussels Airport Company, voor.	53
o.	Cruciaal om de hinder in te perken is echter het beperken van de frequentie van overvlucht. Deze parameter wordt nooit meegenomen in de plannen. Nochtans is het belang daarvan al aangetoond door de WHO wat betreft de nachtvluchten en er is geen enkele reden om aan te nemen dat dit voor dagvluchten anders zou zijn. Als ervaringsdeskundigen kunnen we u vertellen dat hoe hoog ze ook boven Huldenberg-dorp zitten, zelfs met geluidsisolerend glas, ELK toestel binnen hoorbaar blijft, met alle ramen en deuren gesloten. Met een 150 tot 200 overvluchten per dag betekent dat dat men PERMANENT in een staat van stress is. Voeg daaraan toe de nog lawaaierige vluchten elk weekend (dankzij het plan Anciaux) en de nachtelijke ontwakingen en u begint misschien een idee te krijgen wat 'hinder' eigenlijk betekent.	46
p.	Een verbetering op dat vlak moet [...] gebeuren door [...] de frequentie waarmee de omwonenden overvlogen worden voor iedereen te begrenzen. Over het beperken van de frequentie van het aantal overvluchten per persoon, wijk, dorp ... is nu gewoonweg en alweer niets voorzien in het geluidsactieplan.	46
q.	[...] en er zouden hogere boetes moeten komen voor geluidsoverlast van oude vliegtuigen.	49

r. Het opleggen van boetes voor luidruchtige vliegtuigen heeft niet veel zin aangezien daardoor de geluidsoverlast blijft.	51

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) Er is vraag naar afdwingbare geluidsimmissienormen. **(a, b, f, g, h, i, l, o, p, q, r)**

(2) De luchthavengemeenten willen ondersteund worden bij het voeren van een beleid rond ruimtelijke ordening. **(c)**

(3) De luchthaven moet financieel bijdragen aan een beleid rond ruimtelijke ordening. **(d, j, n)**

(4) De hoogst geluidbelaste woningen moeten verworven of onteigend worden. **(e)**

(5) Er moeten isolatiepremies voorzien worden. **(k)**

(6) Er is nood aan een coherent stedenbouwkundig beleid in de non-aedificandi zone in het verlengde van de banen 25L/R. **(m)**

Reactie op de opmerkingen

(1) Hoe afdwingbare geluidsimmissienormen eruit kunnen zien (welke geluidsindicator, welke grenswaarden waar, hoe er wordt gehandhaafd al of niet met de toepassing van boetes) en hoe ze toegepast kunnen worden in het geval de luchthaven Brussel-Nationaal zal onderdeel uitmaken van een studie naar mogelijke maatregelen onder de ICAO-pijler 'ruimtelijke ordening en beheer' (zie fiche LUCHT-2021-25 in het geluidsactieplan). Deze studie is van start gegaan tijdens het opstellen van dit document. Het resultaat van deze studie zal gebruikt worden bij het doorlopen van de Balanced Approach-procedure, waarvoor de geluidsdoelstelling de basis vormt.

(2) In het kader van de opbouw van een gebiedsprogramma en instrumentenmix voor de luchthavenregio wordt er onderzocht hoe de luchthavengemeenten ondersteund kunnen worden in het voeren van een ruimtelijk ordeningsbeleid (zie fiche LUCHT-2021-03 in het geluidsactieplan).

(3) Welke financiële instrumenten mogelijk zijn om bij te dragen aan een beleid rond ruimtelijke ordening in de luchthavenregio zal worden onderzocht in het kader van de opbouw van een gebiedsprogramma en instrumentenmix voor de luchthavenregio (zie fiche LUCHT-2021-03 in het geluidsactieplan).

(4) De mogelijkheden omtrent de meest geluidsbelaste woningen in de luchthavenregio worden onderzocht in het kader van de opbouw van een gebiedsprogramma en instrumentenmix voor de luchthavenregio (zie fiche LUCHT-2021-03 in het geluidsactieplan).

(5) Welke financiële instrumenten mogelijk zijn om bij te dragen aan beleid rond ruimtelijke ordening in de luchthavenregio zal worden onderzocht in het kader van de opbouw van

een gebiedsprogramma en instrumentenmix voor de luchthavenregio (zie fiche LUCHT-2021-03 in het geluidsactieplan).

(6) De inspraakreactie verwijst naar het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV) van 1997. waarmee door de gemeente Herent rekening is gehouden in haar gemeentelijk beleid (bestemmingsplannen) ter vrijwaring van nieuwe woonbebouwing in de (landings)corridor van de baan 25L. Dit in tegenstelling tot andere gemeenten (Haacht) die in functie van de vertrekroute 'Leuven Rechtdoor' binnen deze corridor geen beleidsmaatregelen getroffen hebben.

In het bindend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) wordt de luchthaven van Zaventem als 'poort' van Vlaanderen geselecteerd. Het richtinggevend gedeelte stelt inderdaad dat onder meer 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 richtinggevend gedeelte van het RSV op de gewenste ruimtelijke structuur is echter 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 25 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 in juli 2018 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd, en operationele beleidskaders die nog nader vastgesteld moeten worden.

Zoals aangegeven in de fiche LUCHT 2021-03 van het geluidsactieplan loopt binnen het departement Omgeving momenteel een planproces voor het gebiedsprogramma voor de luchthavenregio, met de ontwikkeling over 2 sporen, waarbij naast de focus op het lawaaikerngebied (spoor 1) , ook onderzoek zal gebeuren naar een mogelijke ruimtelijke beleidsvisie voor de ruime luchthavenregio (spoor 2).

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

2.6.5 Fiche 3.3 – Operationele procedures voor lawaaibestrijding

	(deel)reactie	Verwijzing
a.	Graag een eerlijke verdeling van de vliegtuigroutes ook over de zuidrand van Brussel zodat de vliegtuigoverlast dragelijk blijft voor iedereen. Graag een eerlijke spreiding	23
b.	Een verbetering op dat vlak [van hinder vanwege frequente overvluchten] moet in eerste instantie gebeuren door wijzigingen in route- en baangebruik [...]	46
c.	Bovendien is de situatie [in het Heilig Hartcollege in Tervuren] er op verergerd, sinds oktober 23 door het nieuw satellitair vlieg systeem. Waypoint BR 101 (Bremlaan) ligt op het traject van deze school en moet daarom ook dringend van plaats veranderd worden en de vliegroute aangepast worden.	47
d.	De stijgende vliegtuigen zouden gelijk verdeeld moeten worden over de stijgende vliegtuigen boven Brussel en boven Vlaanderen [...]	49
e.	4.3.3 : een nieuwe vliegwet ?? wat is de bedoeling daarvan ? gaat men terug beginnen morrelen aan het baangebruik, de te volgen routes en weerom de ene streek tegen de andere opzetten ? Trouwens het baangebruik is federale materie en ik zie daar maar één oplossing : terugkeer naar het historisch baangebruik en de normen van voor het spreidingsplan Anciaux. Toen was er vrede en rust en rechtszekerheid. Tot slot wens ik op te merken dat het invoeren van geluidspreferentiële banen of routes in dit dichtbevolkte gebied een niet te verwezenlijken droom is en dat haalt het hele idee van een vliegwet onderuit.	50
f.	Actie Noordrand vraagt om een plan uit te werken voor een verdere daling en vooral een correcte en rechtvaardige spreiding van het aantal nachtvluchten. Immers reeds lang ijveren de vijf Noordrandgemeenten Machelen, Meise, Wemmel en stad Vilvoorde, voor een eerlijke en billijke spreiding van de vluchten, incl. nachtvluchten. Er is hoogdringend nood aan een evenwichtig en stabiel economisch en ecologisch kader voor de luchthaven gebaseerd op het principe van de evenwichtige spreiding van de lawaaioverlast, waarbinnen de luchthaven zich op een duurzame manier kan ontwikkelen binnen een kader dat leefbaarheid garandeert voor alle omwonenden.	66
g.	Het college van burgemeester en schepenen vraagt om een plan uit te werken voor een verdere daling en vooral een correcte en rechtvaardige spreiding van het aantal nachtvluchten. Immers reeds lang ijvert de gemeente Grimbergen, en bij uitbreiding de noordrandgemeenten Machelen, Meise, Wemmel en stad Vilvoorde, voor een eerlijke en billijke spreiding van de vluchten, incl. nachtvluchten. Er is hoogdringend nood aan een evenwichtig en stabiel economisch en ecologisch kader voor de luchthaven gebaseerd op het principe van de evenwichtige spreiding van de lawaaioverlast, waarbinnen de luchthaven zich op een duurzame manier kan ontwikkelen binnen een kader dat leefbaarheid garandeert voor alle omwonenden.	39

h.	"Spreiding" is momenteel een als foutief beoordeeld principe door het Hof van Beroep te Brussel en kan dus niet als beoogde oplossing beschouwd worden. We moeten erop wijzen dat spreiding door gebruik van alle banen, ongeacht de weersomstandigheden, als foutief is beoordeeld en door verschillende gerechtelijke beslissingen waarin het gebruik zonder reden van baan 01 voor landingen wordt veroordeeld (Rechtbank van eerste aanleg en Hof van Beroep te Brussel, vonnissen van 17 maart 2005, 29 mei 2008, 31 maart 2017, 22 oktober 2020 en 22 december 2023; vonnissen niet geannuleerd door het Hof van Cassatie en dus afdwingbaar).	53
i.	Maximaal gebruik van de preferentiële banen 25R/L door het duidelijk vastleggen van windnormen en het begrip windstoten De vastgelegde grenswaarden voor de windcomponenten beïnvloeden of bepaalde banen wel of niet worden gebruikt. Hoe hoger de norm, hoe stabieler het gebruik van de preferentiële banen 25R/L op Brussel-Nationaal om de uurcapaciteit van 75 bewegingen van het verkeer (zoals vastgelegd in twee koninklijke besluiten) te handhaven. Een verwarring tussen de begrippen "kleine windstoot" (beperkt in tijd, een variatie van minder dan 5 knopen ten opzichte van de gemiddelde windsnelheid en die deze gemiddelde snelheid niet verandert) en een wind die in constante vlagen waait, heeft ervoor gezorgd dat er momenteel op basis van een onjuiste ministeriële instructie wordt gevlogen, terwijl enkel de DGLV-instructie van 17 juli 2003, waarin de windcomponenten op de juiste manier berekend worden, als enige rechtmatig, wettig, geldig en in overeenstemming met de wet en het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM) is.	53

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) Er is vraag naar een eerlijke spreiding van de vluchtroutes. **(a, d, f, g)**

(2) Er is vraag naar het aanpassen van het route- en baangebruik om de frequentie van overvluchten te beperken. **(b)**

(3) Er is vraag naar het aanpassen van de routes. **(c, e)**

(4) Spreiding van de routes mag niet als oplossing beschouwd worden. **(h)**

(5) De begrippen "kleine windstoot" en "wind die in constante vlagen waait" moeten juist gehanteerd worden zodat de preferentiële banen maximaal gebruikt worden. **(i)**

Reactie op de opmerkingen

Maatregelen en acties die onder de ICAO-pijler 'operationele procedures voor lawaaibestrijding' vallen, zijn een federale aangelegenheid en vallen dus niet onder de bevoegdheden van het Vlaams Gewest.

In kader van de uitrol van de Balanced Approach-Procedure zal echter moeten samengewerkt worden met het federale niveau. Voor het uitvoeren van het onderzoek naar de meest kosteneffectieve mix van maatregelen zullen maatregelen van alle vier de pijlers onderzocht worden.

Er kan eveneens verwezen worden naar het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029, waar de regering stelt te willen streven naar een oplossing omtrent de rechtsonzekerheid en de geluidshinder die de luchthaven met zich meebrengt, dit doormiddel van een evenwichtige vliegwet waarin routes worden vastgelegd. Daarbij wordt rekening gehouden met het principe van een billijke spreiding van de lasten binnen de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ook het nieuwe federale regeerakkoord 2025-2029 van 31 januari 2025 bevestigt de beleidsintentie om op federaal niveau werk te maken van een vliegwet:

> *"De federale regering stelt een werkgroep samen, onder regie van één minister per taalrol en de premier, die werk maakt van een vliegwet. De werkgroep zal bestaan uit internationale experts uit elk van de buurtlanden en het Verenigd Koninkrijk, één vertegenwoordiger per gefedereerde entiteit, en één vertegenwoordiger per regeringspartij. De internationale experts werken een voorstel van vliegwet uit, dat zal worden voorgelegd aan de gezamenlijke regering. Dit voorstel dient rekening te houden met geluidsoverlast, volksgezondheid, economische activiteit, en werkzaamheid."*

Minister Brouns herbevestigde in de Commissie voor Leefmilieu, Natuur en Ruimtelijke Ordening werk te willen maken van een evenwichtige vliegwet om een einde te maken aan de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven geconfronteerd wordt. Bovendien zal hij pleiten voor een samenwerkingsakkoord tussen de federale en gewestregeringen als basis voor de integrale aanpak van de geluidsproblematiek.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

2.6.6 Fiche 3.4 – Exploitatiebeperkingen

	(deel)reactie	Verwijzing
a.	"Tot slot wil ik er op wijzen dat dit al het vijfde geluidsactieplan op rij is voor de luchthavenregio. Ook de vorige vier geluidsactieplannen hebben weinig of geen verbetering gebracht voor de omwonenden. Het is nu echt wel tijd om deze *business as usual* spiraal te doorbreken. Verder blijven aanmodderen is vanwege de grote gezondheidsimpact echt geen optie meer. Om al deze redenen vraag ik in de eerste plaats een stevige bijsturing van het plan, met extra maatregelen die wél een verschil maken en die ervoor kunnen zorgen dat de vooropgestelde ambitie van -30% tegen 2032 bereikt wordt. Deze doelstelling kan enkel bereikt worden door in de eerste plaats het aantal nachtvluchten te verminderen en gradueel af te bouwen. Door deze maatregel boeken we een gigantische gezondheidswinst want door de nachtvluchten lopen momenteel 215.000 omwonenden minstens 25 % meer risico op hart- en vaatziekten (hartkramp, hartinfarct, hersentrombose).	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 46, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67
b.	Verder zijn er maatregelen nodig die zowel het totaal jaarlijkse aantal vliegbewegingen als de frequentie waarmee de omwonenden overvlogen worden begrenzen. In de nieuwe milieuvergunning is voorzien dat het aantal vliegbewegingen beperkt wordt tot 240.000 in 2032. Dat is nog steeds zeer hoog en laat een verdere forse groei van het actuele aantal vliegbewegingen toe. In dat geval zal het onmogelijk zijn om de geluidsoverlast fundamenteel te beperken, wat toch de doelstelling is van dit plan. Daarom vraag ik een verdere inperking van het totaal aantal vliegbewegingen tot maximaal 220.000/jaar. Door het vervangen van de korte-afstandsvluchten door internationaal treinvervoer kunnen we dit plafond realiseren, zonder te raken aan de bereikbaarheid van Brussel en ons land.	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 46, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67
c.	Over het beperken van de frequentie van het aantal overvluchten is nu helemaal niets voorzien. Daarom vraag ik een plafond van maximum 74 bewegingen/uur voor piekperiodes.	2, 3, 4, 5, 29, 30, 63, 65
d.	Over het beperken van de frequentie van het aantal overvluchten is nu helemaal niets voorzien. Daarom vraag ik een beperking van het aantal vluchten per uur tot een niet gezondheid schadend niveau.	7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 37, 40, 44, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64
e.	Over het beperken van de frequentie van het aantal overvluchten is nu helemaal niets voorzien in het geluidsactieplan. Daarom vragen we een plafond op het maximum aantal bewegingen/uur voor piekperiodes, tot onder een niveau dat dit niet meer schadelijk is voor de gezondheid. Het huidige door Skyes goedgekeurd plafond bedraagt maximaal 74 bewegingen/uur. Dat is zeer hoog en moet naar beneden worden bijgesteld.	38, 42, 48, 67

f. Geen beperking van de nachtvluchten Het geluidsactieplan stelt geen verdere vermindering van het aantal nachtvluchten in het vooruitzicht, hoewel die de grootste gezondheidsimpact hebben. Een recente studie van Transport & Mobility Leuven toont echter aan dat een plafond op het aantal vliegbewegingen tot 220.000 vluchten per jaar (6% minder dan voor corona) en een verbod op nachtvluchten per jaar 400 miljoen euro gezondheids- en milieuwinst opleveren, zonder dat er jobs verloren hoeven te gaan. Indien tijdig voorzien wordt in herscholingsprogramma's en begeleidingstrajecten voor werknemers, zullen deze vlot een nieuwe job vinden bij andere bedrijven in de luchthavenregio en bij treinmaatschappijen.	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67
g. Vluchten van DHL overdag en niet 's nachts, trouwens alleen DHL heeft nachtvluchten dank zij Ben Weyts, hoeveel krijgt hij daarvoor ??? is niet iedereen gelijk volgens de Belgische Wet	11
h. Graag een vermindering van de hinderlijke nachtvluchten	23
i. Advies Hoge Gezondheidsraad niet van tel? [...] Ik vraag dan ook om het geluidsactieplan te herwerken op basis van de aanbevelingen van de Hoge Gezondheidsraad. Dit wil zeggen: [...] een afbouw van de nachtvluchten [...]	29, 38
j. Advies Hoge Gezondheidsraad niet van tel? [...] Ik vraag dan ook om het geluidsactieplan te herwerken op basis van de aanbevelingen van de Hoge Gezondheidsraad. Dit wil zeggen: [...] geen groei van het totaal aantal vluchten [...]	29, 38
k. Doelstellingen worden niet gehaald [...] Ik vraag daarom concrete, extra maatregelen die de ambitie wél haalbaar maken, zoals: Afbouw van nachtvluchten, die een bewezen sterke impact hebben op de gezondheid van 215.000 omwonenden. [...]	33, 36
l. Doelstellingen worden niet gehaald [...] Ik vraag daarom concrete, extra maatregelen die de ambitie wél haalbaar maken, zoals: Plafond op vliegbewegingen: Maximaal 220.000 per jaar, ondersteund door het vervangen van korte-afstandsvluchten door internationaal treinvervoer. [...]	33, 36
m. Doelstellingen worden niet gehaald [...] Ik vraag daarom concrete, extra maatregelen die de ambitie wél haalbaar maken, zoals: [...] Beperking van overvluchtfrequenties, bijvoorbeeld door een plafond van maximaal 74 bewegingen/uur in piekperiodes	33, 36
n. Nachtvluchten worden onvoldoende beperkt Een plafond op het aantal nachtvluchten ontbreekt, terwijl deze vluchten de grootste gezondheidsimpact hebben. Een verbod op nachtvluchten en een plafond op vliegbewegingen tot 220.000 per jaar kunnen volgens studies aanzienlijke gezondheids- en milieuwinsten opleveren zonder economische schade.	33, 36
o. Het aantal nachtvluchten dient beperkt te blijven tot maximaal 16.000 slots (waarvan 5.000 slots voor vertrekken) per kalenderjaar. Er zijn geen nachtslots toegelaten voor vertrek op vrijdagnacht tussen 01 uur en 6 uur en op zaterdag- en zondagnacht tussen middernacht en 6 uur. Deze maatregel werd	34

	van kracht bij M.B. van 6 april 2009 tot aanpassing van het MB van 3 mei 2004 en trad in werking op 24 april 2009;	
p.	Om tot een effectieve geluidsreductie te komen, is een plafonnering van het aantal bewegingen absoluut nodig: 200.000 is een maximum voor de komende jaren, zolang de globale geluidsoverlast niet substantieel daalt. Dit zal niet enkel een direct effect hebben, maar ook technieken als geluidsarme naderingsprocedures mogelijk/makkelijker maken.	43
q.	Verder is een verbod op nachtvluchten (week en weekend) absoluut vereist. Enkel de absoluut noodzakelijke nachtvluchten zouden nog toegelaten mogen worden (bv medische urgentie). Hier dient het recente advies van de Hoge GezondheidsRaad gevolgd te worden.	43
r.	In elk geval moet al van bij de start het aantal toegelaten bewegingen per uur worden ingeperkt tot ver onder de huidige 74.	46
s.	Andere maatregelen zijn nodig, wil men een significant bijdrage bekomen aan de verlaging van de globale geluidsimpact: een geleidelijk afbouw van de nachtvluchten [...]	47
t.	Andere maatregelen zijn nodig, wil men een significant bijdrage bekomen aan de verlaging van de globale geluidsimpact: [...] een verdere inperking van het totaal aantal jaarlijkse vliegbewegingen [...]	47
u.	Ik wil graag mijn mening geven over het actieplan geluid met betrekking tot de internationale luchthaven van Brussel. Als inwoner van Erps-Kwerps ben ik een van de ruim 220 00 mensen waarvan onderzoekers aantonen dat ze "heel sterk gehinderd" worden door het vlieglawaai (https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/03/30/studiebureau-berekent-gezondheidsimpact-brussels-airport-tot-10/). Slaapgebrek door de nachtvluchten is een deel van het probleem, maar ook ik (en veel anderen) werk ook thuis en vaak heeft het lawaai van het vliegtuig invloed op mijn werkdag. Ik begrijp dat de luchthaven van Brussel een belangrijk economisch centrum van België is en dat het moet blijven werken en ontwikkelen, maar de problemen die die 220.000 mensen ondervinden van het vliegtuiglawaai kosten België ook veel geld - het behandelen van depressie, hartaanvallen, slaapgebrek voor zoveel mensen heeft ook zijn kosten. Er zouden zeer strenge regels moeten zijn en geen nachtvluchten in het tijdssegment tussen 6.00 uur 's ochtends en 22.00 uur.	49
v.	P 70 : stille week-end nachten : in kleine stapjes wordt dit ingevoerd, maar vindt u het normaal dat mensen in de omgeving alleen in de week-ends nachtrust wordt gegund ? De nieuwe omgevingsvergunning schiet hier echt te kort en had moeten voorzien dat de nachtvluchten konden uitdoven. In de ons omringende landen als Duitsland en Frankrijk wordt dit voor stadsluchthavens toegepast en aangezien Brussel Nationaal zich ontwikkeld heeft in een dicht bevolkt gebied, moet ze aanzien worden als een stadsluchthaven.	50

w.	Over het beperken van de frequentie van het aantal overvluchten is nu helemaal niets voorzien. Daarom vragen wij een beperking van het aantal vluchten per uur tot een niet gezondheidsschadend niveau daar waar dit technisch mogelijk is.	39, 66
x.	De verdere beperking van het aantal nachtvluchten moet structureel worden vastgelegd. Het geluidsactieplan stelt geen verdere vermindering van het aantal nachtvluchten in het vooruitzicht, hoewel die een grote gezondheidsimpact hebben.	66
y.	Onderzoek naar verdere beperking van het aantal nachtvluchten Het geluidsactieplan stelt geen verdere vermindering van het aantal nachtvluchten in het vooruitzicht, hoewel die een grote gezondheidsimpact hebben.	39
z.	Er moet worden gestreefd naar een zo laag mogelijke Quotacount (QC);	34
aa.	De vlootsamenstelling met modernere, minder geluidshinderende vliegtuigen dient tussentijds te worden geëvalueerd door de vergunningverlenende overheid, waarbij de doelstelling van 2032 moet worden gehandhaafd. Categorie R3 vliegtuigen moeten tegen januari 2025 worden geschrapt uit de vlootsamenstelling. Categorie R4 en R5 dienen te worden uitgefaseerd in de vlootsamenstellingen tegen 2032;	34
bb.	Het is schandalig dat de koerier diensten nog steeds mogen vliegen vanaf Brussel Nationaal met vliegtuigen van meer dan 20 jaar oud en vooral 's nachts over onze wijk Kassei in Vilvoorde.	41
cc.	Ten slotte volstaat het niet de meest lawaaierige toestellen wat extra taks aan te rekenen: men dient deze toestellen te verbieden nog op Zaventem te landen (cf de aanpak van andere luchthavens).	43
dd.	Andere maatregelen zijn nodig, wil men een significant bijdrage bekomen aan de verlaging van de globale geluidsimpact: [...] het verwijderen van de oude lawaaierige toestellen (o.a. voor cargo).	47
ee.	P53 : gedifferentieerde landings-en opstijgvergoedingen zijn inderdaad een instrument om de maatschappijen aan te zetten om modernere toestellen in te zetten, maar er zal meer nodig zijn en bepaalde vliegtuigtypes moeten inderdaad verboden worden op de luchthaven en verwijs ik een totaal verbod van marginaal comforme vliegtuigtypes zoals de Boeing 777 die al 10 jaar officiëel 's nachts niet meer mag landen op de luchthaven, maar nog altijd in gebruik is bij DHL	50
ff.	Er dient een datum vooropgesteld te worden en vanaf dan luidruchtige vliegtuigen gewoonweg verbieden om nog te landen. Dit zal de maatschappijen sneller aanzetten om over te stappen op geluidsarme toestellen zodat ook overdag de geluidshinder verdwijnt of tot een minimum beperkt wordt.	51
gg.	Nachtvluchten verbieden of alleen laten uitvoeren door geluidsarme toestellen, zodat de impact op de verstoring van de nachtrust verdwijnt.	51
hh.	Verlaging van de federale individuele geluidsniveaus van vliegtuigen op Brussel-Nationaal overdag, 's ochtends, 's avonds en 's nachts	53

Het regeerakkoord van 11 februari 2000 voorziet de invoering van maatregelen ter beperking van geluidsoverlast die direct op vliegtuigen betrekking hebben. De regering heeft een verordening opgesteld die verbiedt dat vliegtuigen die een bepaalde geluidsproductie overschrijden, vanaf 1 juli 2001 landen of opstijgen op Brussel-Nationaal. Het doel van een quotum per beweging is het verminderen van geluidspieken. Het ministerieel besluit van 26 oktober 2000, verschenen in het Belgisch Staatsblad op 17 november 2000, keurt het B.I.A.C.-reglement betreffende de invoering van een geluidsquotasysteem tijdens de nacht en tot bepaling van de maximaal toegelaten hoeveelheid nachtlawaai op de Luchthaven Brussel-Nationaal goed. Het koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen en het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal vervolledigen deze bepalingen. Het maximaal toelaatbare geluid per beweging wordt voor elk type vliegtuig vastgelegd op basis van het akoestische certificaat van het vliegtuig. Dit betekent dat een geluidsarm vliegtuig een lage QC krijgt en een luider vliegtuig een hogere QC. Zoals u wellicht weet stellen wij voor om de limieten van individuele toegestane geluidsquota voor vliegtuigen op verschillende tijdstippen van de dag te verlagen. Het Quota Count-systeem is gebaseerd op de geluidscertificatie van vliegtuigen. Elk vliegtuig krijgt een QC-waarde op basis van het geluid dat onder bepaalde gecontroleerde en gecertificeerde omstandigheden wordt geproduceerd. Hoe minder lawaai het vliegtuig maakt, hoe lager de QC-waarde. Elk vliegtuig krijgt een QC-waarde voor het opstijgen en voor het landen. De limieten van de toegestane individuele QC van vliegtuigen zijn niet veranderd sinds 2010, toen de Airbus A330 nog niet bestond in cargoversie, en de Boeing 777 ook niet. Het is dus hoog tijd dat deze limieten herzien worden. Een verlaging van de geluidsquota van 8,0 naar 6,0 's nachts zou de Boeing 767 en Boeing 777L uit de nachtvluchten schrappen, maar ook de Airbus A300 en A330. Met een QC van 9,0 's ochtends, 9,0 's avonds en 12,0 overdag zou een noodzakelijke zuivering van de vloot plaatsvinden en de lawaaierige Boeing 747-400 verbieden op Brussel-Nationaal. Anderzijds respecteert de vergunninghouder, Brussels Airport Company, de federale wetgeving inzake de individuele geluidsniveaus van vliegtuigen niet, en doet deze ook niet naleven. Ook moedigt zij op verschillende manieren aan de wetgeving te omzeilen, in strijd met artikel 31 van haar vergunning en ministeriële besluiten van 3 mei 2004, 21 januari 2009, 6 april 2009 en 27 juli 2009.	

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

De 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 vergunningsvoorwaarden en/of federale uitvoeringsbesluiten (op grond van het MB van 3 mei 2004):

(1) Er vraag is naar het afbouwen van het aantal vluchten tijdens de nacht. **(a, f, g, h, i, k, n, q, s, u, v, x, y, gg)**

(2) Er is vraag naar een plafond van jaarlijkse vliegbewegingen. **(b, f, l, p, t)**

(3) Er is vraag naar het beperken van het aantal vluchten per uur in functie van de beperking van de frequentie van overvluchten. **(c, d, e, m, r, w)**

(4) Er is vraag naar het niet toelaten van de groei van het aantal vluchten. **(j)**

(5) Het aantal nachtslots moet hetzelfde blijven. **(o)**

(6) Er moeten zo laag mogelijke QC-waarden nagestreefd worden. **(z, aa, bb, cc, dd, ee, ff, gg, hh)**

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

In verband met de vraag naar de vaststelling van nieuwe of aangepaste exploitatiebeperkingen kan volgende algemene opmerking gegeven worden:

Exploitatiebeperkingen zoals nader gedefinieerd onder Verordening (EU) 598/2014, omvatten elke geluidsgerelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen en partiële exploitatiebeperkingen, die bijvoorbeeld gedurende bepaalde tijdsperioden van de dag of alleen voor bepaalde start- en landingsbanen gelden. Nieuwe exploitatiebeperkingen kunnen maar worden ingevoerd nadat de procedure werd doorlopen van Verordening (EU) 598/2014. Daarom is het doorlopen van deze procedure ook als actie opgenomen in het geluidsactieplan (LUCHT-2021-18).

Onder hoofdstuk 8.2.1.4 van het geluidsactieplan werden enkele maatregelen opgenomen die vallen onder de definitie van exploitatiebeperkingen. Sommige daarvan zijn bestaande exploitatiebeperkingen, andere werden overgenomen uit de bijzondere milieuvoorwaarden van de nieuwe omgevingsvergunning voor de luchthaven. Laatstgenoemde voorwaarden werden opgelegd omdat het duidelijk is dat het luchtgeluid afkomstig van de luchthavenactiviteiten zorgt voor de meeste hinder, en dat deze hinder op heden niet als aanvaardbaar kan worden aanzien. Omdat de geluidshinder niet tot een aanvaardbaar niveau (tijdens de nacht) kan worden gebracht, zelfs met het opnieuw verankeren van de reeds opgelegde exploitatiebeperkingen in de nieuwe vergunning, hebben heel wat adviesinstanties een ongunstig advies uitgebracht, wat neer zou komen op het weigeren van de hernieuwing van de rubriek 57.1.2°.

Noch uit de tekst, noch uit het doel, noch uit de systematiek van Verordening 598/2014 volgt dus dat de omgevingsvergunning voor de aangevraagde rubriek 57.1.2° voor de exploitatie van een vliegveld met drie start- en landingsbanen geweigerd moet worden zolang de procedure van de evenwichtige aanpak niet doorlopen is. Het weigeren van de rubriek 57.1.2°, omdat de procedure

van de evenwichtige aanpak niet doorlopen is, zou overigens op gespannen voet leven met de regels en procedure van de evenwichtige aanpak en de Verordening 598/2014 zelf, vermits bezwaarlijk gesteld kan worden dat een sluiting vanuit luchtvaartoogpunt "de meest kosteneffectieve maatregel" is om het geluidsprobleem voor de luchthaven op te oplossen (cf. definitie van de evenwichtige aanpak uit artikel 2, 3° en overweging 5 van Verordening 598/2014) en dit evenmin bijdraagt tot een efficiënt gebruik van de bestaande capaciteit van het Europees luchtvaartnetwerk. Een weigering van de rubriek 57.1.2° zou daarentegen neerkomen op de meest drastische en absolute (exploitatie)beperking, met name de sluiting van de luchthavenactiviteit, wat fundamenteel ingaat tegen de principes van de evenwichtige aanpak zelf en de Verordening 598/2014. Een weigering van de rubriek 57.1.2° omdat de procedure van de evenwichtige aanpak nog niet doorlopen is, zou dus ingaan tegen de tekst, doelstelling en systematiek van Verordening 598/2014.

Artikel 73, §1, van het Omgevingsvergunningsdecreet bepaalt dat de bijzondere milieuvoorwaarden de bijkomende maatregelen bevatten die noodzakelijk zijn voor de bescherming van de mens en het milieu tegen onaanvaardbare risico's en hinder afkomstig van de exploitatie.

Vermits het recht op eerbiediging van het privéleven en het familie- en gezinsleven ook de Uniewetgever bindt (conform artikel 7 Handvest van de grondrechten van de Europese Unie), wordt Verordening 598/2014 in die zin begrepen dat ze er zich niet tegen verzet dat in het kader van een hernieuwing van de rubriek 57.1.2° bijzondere voorwaarden worden opgelegd die gericht zijn op het beperken van de geluidshinder en dit in afwachting van het doorlopen van de procedure van de evenwichtige aanpak. Anders oordelen zou niet alleen ingaan tegen de tekst en filosofie van Verordening 598/2014, maar zou bovendien een uitleg geven aan Verordening 598/2014 die betekent dat eerst overgegaan moet worden tot een sluiting van de luchthavenactiviteit om vervolgens een uitvoerige en tijdrovende procedure te moeten volgen waarbij niet alleen de Europese Commissie, maar ook alle lidstaten moeten worden geraadpleegd, wat de rechtsgrond van de Verordening 598/2014 te buiten gaat en strijdig zou zijn met Unierechtelijke evenredigheids- en subsidiariteitsbeginsel.

Om de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken in afwachting van het doorlopen van de procedure van de evenwichtige aanpak wordt een dubbele aanpak gehanteerd.

Vooreerst wordt de bestaande omkadering van de luchthaven die gericht is op de bescherming tegen geluidshinder bestendigd in de bijzondere voorwaarden teneinde het bestaande beschermingsniveau te behouden. Daartoe worden de geluidsgerelateerde maatregelen ter beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal die opgenomen waren (1) in de huidige basismilieuvergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal en (2) in het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven opnieuw verankerd in de bijzondere voorwaarden van de omgevingsvergunning.

Daarnaast wordt gelet op de positieve verplichtingen die overeenkomstig artikel 8 EVRM en artikel 22 van de Grondwet op de overheid rusten en de ruime discretionaire bevoegdheid waarover de overheid beschikt om een billijke afweging te maken tussen de verschillende in het geding zijnde belangen, bijkomende maatregelen genomen om de hinder voor de omwonenden verder te beperken. Daartoe werden enkele (nieuwe) bijzondere voorwaarden opgenomen in de vergunning

in afwachting van het doorlopen van de procedure van de 'balanced approach' die parallel opgestart wordt.

Aanvullend worden volgende reacties geformuleerd op de specifieke inspraakreacties:

(1) In de omgevingsvergunning die in maart 2024 werd verleend aan BAC ter exploitatie van de luchthaven werd als bijzondere vergunningsvoorwaarde het uitbreiden van de stille weekendnachten opgelegd (zie fiche LUCHT-2021-11 van het geluidsactieplan). Uit het doorlopen van de Balanced Approach procedure zal blijken of deze voorwaarde moet bijgesteld worden, en of extra beperkingen van de nachtvluchten nodig zijn om op de meest kosteneffectieve manier de binnen het kader van de Balanced Approach af te spreken geluidsdoelstelling te halen.

(2) In de bijzondere vergunningsvoorwaarden van de omgevingsvergunning die in maart 2024 aan BAC werd verleend is een plafond van 240.000 jaarlijkse vliegbewegingen vanaf 2032 opgenomen (zie fiche LUCHT-2021-12).

(3) Omtrent het beperken van de frequentie van overvluchten kan verwezen worden naar de studie 'Ruimtelijke ordening en beheer als onderdeel van de evenwichtige aanpak om de geluidsproblematiek van de luchthaven Brussel-Nationaal aan te pakken: vergelijkende studie naar Europese luchthavens en evaluatie van Vlaamse voorstellen', zoals opgenomen in fiche LUCHT-2021-25 van het geluidsactieplan.

Deze studie is deel van de voorbereiding op de uitrol van de Balanced Approach-procedure. Geluidsimmissienormen, al dan niet op basis van overvluchtfrequentie, zullen onderdeel uitmaken van de studie (zie ook fiche 3.2 van dit document).

De huidige (piek)capaciteit van de luchthaven van 74 gecoördineerde bewegingen per uur, is vastgelegd in Art. 24 van federaal aan BAC verleende exploitatielicentie. Dit is de capaciteit van het banenstelsel dat door BAC in normale omstandigheden (bij hoofdbaangebruik met aankomsten op baan 25L/R en vertrekken van baan 25R) moet gegarandeerd worden. Art 24 bepaalt tevens dat BAC moet 'onderzoeken' hoe dit naar 80 bewegingen kan gebracht worden. Met de hernieuwing van de licentie in 2013 is gesteld dat aan (deze voorwaarde uit) Art 24 is voldaan. Het opleggen van specifieke eisen of voorwaarden aan de capaciteit van het banenstelsel is geen gewestelijke bevoegdheid maar valt onder de bevoegdheid van de federale overheid.

(4) De luchthaven Brussel-Nationaal is een economische draaischijf en een tewerkstellingspool voor Vlaanderen. Het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029 stelt te willen streven naar een oplossing omtrent de rechtsonzekerheid en de geluidshinder die de luchthaven met zich meebrengt. Het regeerakkoord legt tevens nogmaals de nadruk op het naleven van de voorwaarden die werden opgenomen in de nieuwe omgevingsvergunning, op 29 maart 2024 verleend aan BAC. In de bijzondere milieuvoorwaarden wordt de groei van het aantal vluchten begrensd, in overeenstemming met het door de exploitant vooropgestelde groeiscenario.

(5) In de omgevingsvergunning ter exploitatie van de luchthaven die aan BAC werd verleend op 29 maart 2024 werd als bijzondere voorwaarde opgelegd dat er van 23 u tot 6 u jaarlijks

maximaal 16.000 slots mogen toegekend worden, waarvan 5.000 voor vertrekkende vluchten. Het aantal nachtvluchten blijft dus beperkt tot 16.000 slots per jaar.

(6) De inspreekreactie vraagt beperkingen van de geluidemissie per individuele vliegbeweging, in de vorm van een zo laag mogelijke QC per beweging.

De beperkingen van de geluidhoeveelheid per beweging QC is vastgelegd op grond van het federaal MB van 3 mei 2004 en als bijzondere voorwaarde overgenomen in de omgevingsvergunning ter exploitatie van de luchthaven die aan BAC werd verleend op 29 maart 2024.

In de bijzondere milieuvoorwaarden van de omgevingsvergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal is bijkomend opgenomen dat, met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, de opstijgingen en de landingen van marginaal conforme vliegtuigen, gecertificeerd overeenkomstig 'Hoofdstuk 3' voorwaarden van ICAO bijlage 16 maar met een cumulatieve marge ten aanzien van deze normen van minder dan 13 EPNdB, tijdens de nacht (23 uur – 7 uur) niet meer toegelaten zijn op de luchthaven Brussel-Nationaal vanaf het IATA zomerseizoen. Hiermee worden alvast de meest lawaaierige vliegtuigen tijdens de nachtperiode beperkt. Uit het doorlopen van de Balanced Approach procedure zal blijken of deze voorwaarde moet bijgesteld worden, en of extra beperkingen van de geluidemissie van individuele vliegbewegingen nodig zijn om op de meest kosteneffectieve manier de binnen het kader van de Balanced Approach af te spreken geluidsdoelstelling te halen.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Geen.

2.6.7 Fiche 3.5 – Maatregelen ter beheersing van het grondlawaai

(deel)reactie	Verwijzing
a. Grondgeluid is niet inbegrepen in de strategische geluidsbelastingkaarten. In het geluidsactieplan houdt men wel rekening met de hinder door grondgeluid en hiervoor zijn verschillende maatregelen opgenomen. De gemeente Steenokkerzeel vindt echter dat metingen van grondgeluid mee opgenomen dienen te worden in het plan. Hoe kan men de impact van de maatregelen voor bestrijding van grondgeluid beoordelen, indien er geen metingen van grondgeluid opgenomen worden.	31
b. De gewijzigde inplanting van proeflocatie kan worden toegelaten voor een proefperiode van 2 jaar. Het is onduidelijk of er een noodzaak is om deze zone te voorzien binnen een gebouw, waarbij het omgevingsgeluid kan worden verlaagd. Er wordt een geluidsscherm voorzien, rondom de locatie. Deze proeflocatie dient binnen de 2 jaar te voorzien zijn van geluidschermen. Bij het niet kunnen gebruiken van de proeflocatie dient een alternatief te worden voorzien, met geluidsmaatregelen;	34
c. Het bijkomende wegverkeersgeluid ter hoogte van de A201 dient te worden opgevangen door BAC. Hiervoor dienen de nodige maatregelen te worden getroffen om het grondlawaai te voorkomen. De geluidsafschermende objecten dienen te worden aangelegd door BAC. Een haalbaarheidsstudie en omgevingsvergunning dient te verduidelijken op welke wijze de locaties die zijn opgenomen in de Project-MER worden verwezenlijkt;	34
d. Geluidswerende objecten dienen landschappelijk inpasbaar te zijn, het ingroenen en beplanten is vereist;	34
e. Maatregelen die zijn opgenomen, dienen steeds in - zorgvuldig - overleg te gebeuren met de gemeente Zaventem. Zo is een geluidswal enerzijds een belangrijke implicator om geluid tegen te gaan, doch dient deze ook ruimtelijk en visueel te worden ingepast.	34
f. Ook het warmdraaien van de motoren of het ijsvrij maken van de vliegtuigen in de winterperiode geeft een overlast van lawaaihinder. Onlangs nog met de korte winterprik was er urenlang een constant geluid van warmdraaiende motoren omdat de vleugels en romp ijsvrij dienen gemaakt te worden en maar niet lukte en dit was dan overdag. Maar ook in de vroege ochtend vanaf +/- 6 uur worden de motoren warmgedraaid. Ook hieraan dient verholpen te worden.	51
g. De bouw van een complete geluidsmuur (zie Ref 7368-P) De perimeter van het luchthaventerrein is niet omgeven door een volledige geluidswerende structuur. Er bestaan twee beperkte delen van geluidsmuren: één in Steenokkerzeel aan het eind van baan 25R en de andere in Melsbroek bij het sorteercentrum van een integrator die nachtvluchten uitvoert. Dit punt, opgenomen in het algemene plan dat op 5 september 1991 door de minister van Communicatie werd voorgesteld, werd trouwens door	53

	Brussels Airport Company – milieuvergunningen luchthavenlicentiehouder – nooit uitgevoerd.	
h.	De bouw van een proefdraailoods voor de reactoren op het luchthavendomein (zie Ref 7368-P) De vliegtuigmotoren en straalmotoren worden altijd in de open lucht getest, zonder enige bescherming tegen geluidsoverlast of vervuiling en zonder enige controle op de uitlaatgassen. Dit punt was het voorwerp van een formele overeenkomst tussen de ministers van Communicatie en Defensie van 19 augustus 1988 en 1 augustus 1989 en is nooit ten uitvoer gelegd door de licentiehouder.	53
i.	Het grondlawaai (proefdraaien, taxien, warmdraaien enz.) wordt niet opgenomen in de metingen. N**ochtans** is dit een van grootste bronnen van geluidshinder voor de directe omwonenden. Zonder deze gegevens is het geluidsactieplan een lege doos.	21

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) Er is vraag naar het monitoren van grondgeluid op basis van geluidmetingen. **(a, i)**

(2) De geplande nieuwe proefdraailocatie moet een proefperiode van 2 jaar doorlopen. De locatie moet voorzien worden van geluidsschermen en als deze locatie niet gebruikt kan worden moet er een alternatief zijn dat evenzeer is uitgerust met geluidsmaatregelen. **(b)**

(3) Het bijkomend wegverkeersgeluid ter hoogte van de A201 moet worden opgevangen door BAC. **(c)**

(4) Geluidswerende objecten voor het grondgeluid moeten passen in het landschap. **(d, e)**

(5) Het warmdraaien van de motoren en het ijsvrij maken van de vliegtuigen veroorzaakt te veel geluidsoverlast. **(f)**

(6) Er moet een complete geluidsmuur rond het luchthaventerrein komen. **(g)**

(7) Proefdraaien moet gebeuren in een daarvoor gebouwde loods. **(h)**

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) De strategische geluidsbelastingkaarten zijn het resultaat van modellering van het luchtgeluid, conform de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. Deze kaarten bevatten niet de bijdrage(n) van bronnen van grondgeluid. Hiervoor kan verwezen worden naar de geluidscontouren van specifieke bronnen van grondgeluid zoals opgenomen in het project-MER in het kader van de hernieuwing van de omgevingsvergunning, berekend voor de situatie 2019 en 2032. (Antea rapport, Deel 2 Effectanalyse en – beoordeling, § 6.5.4.2 en § 6.6.2). Het departement Omgeving overweegt binnen de huidig beschikbare middelen geen specifieke metingen van grondgeluid (zie ook fiche 3.6 van dit document). Dit vraagt immers een zeer specifieke operationele kennis over de luchthavenactiviteiten om een eenduidig verband te kunnen leggen tussen de bronnen van omgevingslawaai en de

geluidregistraties. Hiervoor zijn de (permanente) meetstations beheerd door de luchthavenuitbater BAC, zoals gesitueerd binnen of op de rand van het luchthaventerrein bovendien geschikter. Zoals vermeld in de fiche LUCHT-2021-23 van het actieplan zal BAC tijdelijke meetcampagnes uitvoeren bij het implementeren van nieuwe maatregelen, waaronder het proefdraaien op de nieuwe proefdraaiplaats. Daarnaast kan ook verwezen worden naar de fiche LUCHT-2021-17 waarbij BAC in het kader van de monitoring van het gebruik van 'reverse thrust' boven idle thrust een analysetool op basis van metingen zal ontwikkelen om het gebruik ervan in kaart te brengen en luchtvaartmaatschappijen te sensibiliseren. Naast het gebruik van metingen in de bestaande meetpost aan baan 25L (NMT 03-3) is een extra meetpost aan baan 25R voorzien.

(2) In de omgevingsvergunning die op 29 maart 2024 werd verleend aan BAC ter exploitatie van de luchthaven werd opgenomen dat uiterlijk 1 januari 2027 de nieuwe proefdraailocatie met geluidsscherm aangelegd en operationeel moet zijn (zie ook fiche LUCHT-2021-13 in het geluidsactieplan). In de bijzondere voorwaarden werd bovendien een lijst met locaties waar mag geproefdraaid worden toegevoegd, met daarbij een voorkeursrangorde die moet gerespecteerd worden. De bijzondere milieuvoorwaarden in kwestie zijn de volgende:

> *Voordat de definitieve proefdraaiplaats aangelegd wordt, dus uiterlijk tot 1 januari 2027, is het proefdraaien enkel toegestaan op volgende locaties waarbij onderstaande voorkeursrangorde wordt gerespecteerd:*
> *1) Het proefdraaien is enkel toegestaan op de centrale proefdraaiplaats gelegen op de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y tussen 7 uur en 22 uur;*
> *2) Het proefdraaien op het platform genaamd P7 gelegen aan de kop van baan 01 ten zuiden van de luchthaven is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden bijvoorbeeld bij werken aan bovengenoemde centrale proefdraaiplaats;*
> *3) Outer 1, is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden indien voorgaande opties niet mogelijk zijn.*
>
> *Nadat de proefdraaiplaats aangelegd is (uiterlijk vanaf 1 januari 2027) is het proefdraaien enkel toegestaan op volgende locaties waarbij onderstaande voorkeursrangorde wordt gerespecteerd:*
> *1) Het proefdraaien is enkel toegestaan op de nieuwe centrale proefdraaiplaats tussen 7 uur en 22 uur;*
> *2) Indien deze niet gebruikt kan worden, dan is het gebruik van de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden bijvoorbeeld bij werken aan bovengenoemde centrale proefdraaiplaats;*
> *3) Het proefdraaien op het platform genaamd P7 gelegen aan de kop van baan 01 ten zuiden van de luchthaven is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden als optie 1 en 2 niet mogelijk zijn, bijvoorbeeld bij renovatiewerken van de baan 01/19;*
> *4) Outer 1, is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie indien alle voorgaande opties niet mogelijk zijn. Indien het proefdraaien plaatsvindt op een andere locatie dan de centrale proefdraaiplaats gelegen op de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y (uiterlijk tot 1 januari 2027) of de nieuwe centrale proefdraaiplaats (uiterlijk vanaf 1 januari 2027), wordt dit maandelijks*

gerapporteerd aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving (omgevingsinspectie.vbr@vlaanderen.be).

(3) Omtrent het bijkomend wegverkeersgeluid ter hoogte van de A201 werd volgende bijzondere milieuvoorwaarde opgenomen in de omgevingsvergunning die op 29 maart 2024 werd verleend:

> *De exploitant voert een haalbaarheidsstudie uit om grondlawaai afkomstig van het bijkomend wegverkeersgeluid ter hoogte van de A201 te milderen. In deze studie wordt minstens het effect onderzocht van het plaatsen van geluidsafschermende objecten ten zuiden van de A201.*

(4) De geluidswerende objecten zullen inderdaad ingegroend worden, net zoals de huidige, bestaande geluidswerende objecten ingegroend zijn. Dit werd ook reeds in het MER van de hervergunning van de luchthaven beschreven in het onderdeel landschap. Echter dient de vegetatie aan bepaalde (veiligheids)voorwaarden te voldoen onder andere met betrekking tot de maximale hoogte ervan en het aantrekken van vogels of andere fauna. Maatregelen welke een visuele impact hebben, dienen inderdaad maximaal genomen te worden in overleg met de gemeenten en omwonenden. Echter geldt ook hier dat veiligheid en effectiviteit prioritair zijn in de beslissingsboom.

(5) Het warmdraaien van de motoren gebeurt tijdens het taxiën naar de baan voor vertrek. Vliegtuigen staan niet stil op specifieke plaatsen hiervoor.

Het ijsvrij maken van vliegtuigen is bij winterse omstandigheden een kritisch proces om de veiligheid bij het vertrek te garanderen. Dit kan uitgevoerd worden op de meeste standplaatsen voor de vliegtuigen (motoren van vliegtuigen staan uit) of op een remote de-icing platform (motoren van vliegtuigen draaien "idle" nadat vliegtuig naar dit platform is getaxied). In het huidige seizoen werd tot nu toe ongeveer 72% van de vluchten ijsvrij gemaakt op de stand (en dus zonder draaiende motoren). De duurtijd van dit proces is afhankelijk van verschillende parameters: meteorologische condities, vliegtuigtype, locatie, aantal trucks… en kan hierdoor variëren van 5 minuten tot meer dan 45 minuten. Gemiddeld bedraagt de tijd voor het ijsvrij maken respectievelijk ongeveer 7 (narrowbody toestellen) tot 10 minuten (widebody toestellen) op het remote platform en 10 (narrowbody toestellen) tot 19 minuten (widebody toestellen) op de standplaatsen.

(6) Het aanleggen van bijkomende geluidswerende objecten werd opgenomen als bijzondere milieuvoorwaarde in de omgevingsvergunning die werd verleend op 29 maart 2024. De aanleg moet voltooid zijn binnen een termijn van vier jaar na het verlenen van de omgevingsvergunning (zie ook fiche LUCHT-2021-14 in het geluidsactieplan). Volgende geluidswerende objecten worden voorzien:

- Afscherming tussen baan 07R en Zaventem Witte Cité
- Afscherming tussen 07R/01 en Kerkhoflaan
- Ter hoogte van het noordoostelijk wachtbekken extra afscherming naar Steenokkerzeel en "Groene" wijk.

De aanleg van een complete 'geluidsmuur' over de gehele perimeter van het luchthaventerrein werd niet in overweging genomen als milderende maatregel in het kader van de vergunningverlening.

(7) In de omgevingsvergunning die op 29 maart 2024 werd verleend, werd als bijzondere milieuvoorwaarde opgenomen dat er een centrale proefdraailocatie zal komen (zie ook fiche LUCHT-2021-13 in het geluidsactieplan en antwoord nummer (2) van fiche 3.5 in dit document). Deze proefdraaiplaats zal voorzien worden van een U-vormig, absorberend geluidsscherm.

Een U-vormige constructie is de meest gangbare constructie voor de bouw van een proefdraai-inrichting op internationale luchthavens. Een proefdraailoods, in de vorm van een gesloten constructie met specifieke (geluidgedempte) voorzieningen voor de luchttoevoer en de afvoer van verbrandingsgassen, werd niet in overweging genomen als milderende maatregel in het kader van de vergunningverlening.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Geen.

2.6.8 Fiche 3.6 – Andere acties en flankerend beleid

(deel)reactie		Verwijzing
a.	De geluidsdrempels in het geluidsactieplan liggen te hoog Het geluidsactieplan gebruikt 65 dB Lden als plandrempel voor de dagperiode (24h) en 55 dB Lnight als drempel voor de nachtperiode en voor slaapverstoring. Deze drempels liggen te hoog, waardoor heel wat knelpunten zelfs niet in beeld komen in dit geluidsactieplan. Volgens de WHO is er in het geval van luchtverkeersgeluid een drempel nodig van Lden = 45 dB ter bescherming van de volksgezondheid. Boven deze drempel zal namelijk 10% van de mensen ernstige hinder ondervinden. Daarbovenop wordt een drempelwaarde voor Lnight van 40 dB aangeraden. Voorbij deze drempel zal 11% van de mensen ernstige slaapverstoring ondervinden. Daarom vraag ik om voor dit geluidsactieplan te vertrekken van de wetenschappelijk onderbouwde drempels van de WHO.	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67
b.	Nood aan gebiedsdekkend meetnet Het departement Omgeving beheert sinds 2000 geluidsmeetstations rond de luchthaven. Momenteel zijn er slechts tien meetstations actief. Dat is veel te weinig om de geluidsoverlast rond de luchthaven goed te kunnen monitoren. Daarom vraag ik dat het huidige meetnet gebiedsdekkend wordt, met een drastische uitbreiding van de meetpunten. Dat kan door op afstanden van 2km, 4km, 8km, 12km, 16km, … van het geografische middelpunt van de luchthaven extra meetpunten te voorzien. Daarenboven moeten ad hoc metingen met een mobiele geluidsmeter op aanvraag van gemeente en/of bewoners kunnen plaatsvinden voor een representatieve periode. Vanuit het principe 'de vervuiler betaalt' ben ik van mening dat de luchthaven moet betalen voor de uitbouw van dit meetnet.	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 46, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67
c.	Geen maatregelen voor kwetsbare locaties zoals scholen, crèches en zorginstellingen. De Europese geluidsrichtlijn voorziet dat er maatregelen genomen worden om kwetsbare functies zoals scholen, crèches en ziekenhuizen te vrijwaren van geluidsoverlast. In het geluidsactieplan wordt wel opgelijst hoeveel kwetsbare locaties binnen de geluidscontouren liggen, maar hiervoor zijn verder geen specifieke acties voorzien. Het gaat hier over onze opgroeiende kinderen, die in de geluidsbelaste zones nu al af te rekenen krijgen met concentratieproblemen en leerachterstand oplopen. Daarom vraag ik expliciet om in dit geluidsactieplan maatregelen te nemen om kwetsbare functies zoals scholen te beschermen tegen geluidsoverlast van de luchthaven.	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 39, 40, 44, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66
d.	Advies Hoge Gezondheidsraad niet van tel? […] Ik vraag dan ook om het geluidsactieplan te herwerken op basis van de aanbevelingen van de Hoge Gezondheidsraad.	29, 38

	Dit wil zeggen: [...] meer aandacht voor kwetsbare groepen zoals kinderen en voor kwetsbare locaties zoals scholen.	
e.	De voorgestelde maatregelen zijn onvoldoende om de doelstellingen van -30% ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden tegen 2032 te behalen. Ik roep op tot een grondige herziening en versterking van het plan.	33, 36
f.	Geluidsdrempels zijn te hoog De huidige plandrempels van 65 dB Lden (dag) en 55 dB Lnight (nacht) liggen te hoog om gezondheidsschade effectief te beperken. De WHO adviseert drempelwaarden van 45 dB Lden en 40 dB Lnight. Ik vraag dat deze wetenschappelijk onderbouwde waarden als basis worden gebruikt.	33, 36
g.	Nood aan een gebiedsdekkend meetnet Het huidige netwerk van 10 meetstations is ontoereikend. Ik vraag een uitbreiding met meetpunten op vaste afstanden rond de luchthaven en ad-hocmetingen op aanvraag van gemeenten en bewoners. [...]	33, 36
h.	Geen maatregelen voor kwetsbare locaties Kwetsbare locaties zoals scholen, crèches en ziekenhuizen worden in het plan niet beschermd. Dit is onaanvaardbaar gezien de negatieve impact van geluidsoverlast op kinderen, zoals leerachterstand en concentratieproblemen. Ik verzoek specifieke maatregelen om deze locaties te vrijwaren van overmatige geluidshinder.	33, 36
i.	De resultaten van het Meetnet dienen publiek beschikbaar worden gesteld, waarbij deze resultaten moeten worden gebruikt voor het opstellen van een actieplan om de lawaaibestrijding te verminderen. Bijkomende meetpunten voor een uitgebreid, gebiedsdekkend meetnet zijn wenselijk.	34
j.	Vanuit de geluidsimpact dient een task force te worden opgericht die nagaat hoe de geluidsimpact kan worden beperkt, ten behoeve hiervan dient BAC jaarlijks 100.000 euro in een fonds te steken, waarbij de impact van het geluid kan worden onderzocht, alsook maatregelen verder kunnen worden vormgegeven ten behoeve van de nabije omgeving;	34
k.	Het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal legt geluidsgerelateerde acties en exploitatiebeperkingen op zonder de bindende evenwichtige aanpakprocedure te volgen <u>De "Evenwichtige Aanpak" in het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal</u> Het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal lijkt enigszins misleidend voor te houden dat de evenwichtige aanpakprocedure doorlopen werd voor de opmaak van het plan. In de samenvatting van het ontwerp wordt het volgende aangegeven: "*De Vlaamse Overheid stelt alvast een ambitieuze doelstelling voorop, waarbij men trapsgewijs tegen 2032 een reductie wenst te realiseren ten opzichte van 2019 van -30% in ernstig gehinderden alsook in aantal ernstig slaapverstoorden. Daartoe wordt de Baianced Approach procedure doorlopen zoals voorgeschreven door Verordening (EU) 598/2018.*"	45

(Geluidsactieplan Brussel-Nationaal, pagina 3 van 132, het nummer van de Verordening is foutief, allicht gaat dit om een materiële fout) En: *"De maatregelen en acties in dit actieplan zijn opgedeeld naar maatregelen voor de bestrijding van luchtverkeersiawaai, maatregelen voor de bestrijding van grondlawaai, acties en flankerende beleidsinitiatieven. De maatregelen voor luchtverkeersiawaai zijn verder opgedeeid overeenkomstig de vier elementen van de ICAO Baianced Approach. Elke maatregel, actie of flankerend beleid is opgenomen in een fiche."* (Geluidsactieplan Brussel-Nationaal, pagina 5 van 132) Verder in het ontwerp, valt in het onderdeel 5.7 te lezen dat de evenwichtige aanpakprocedure parallel zal opgestart worden en eventueel tot aanpassingen zal nopen: "*Het betreft een doelstelling in verband met de stelselmatige vermindering van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden in vergelijking met de situatie in 2019, als basis voor het doodopen van de Baianced Approach procedure met toepassing van de regels en procedures van Verordening (EU) 598/2014.* *Deze doelstelling, omschreven overeenkomstig art. 5.2 a) van Verordening (EU) 598/2014, is in overeenstemming met de reducties zoals opgelegd in de bijzondere vergunningsvoorwaarde van het MB van 29 maart 2024. De precieze modaliteiten voor beoordeling en opvolging van deze doelstelling zai gebeuren volgens dezelfde modaliteiten zoals nader gespecifieerd in dat MB.* *Bij de toepassing van de Balanced Approach procedure kunnen meerdere maatregelen (of een combinatie van maatregelen) overwogen worden om de hoger geformuleerde doelstelling inzake de bestrijding van lawaaihinder te bereiken.* *Indien het doorlopen van de Balanced Approach procedure ertoe zou nopen aanpassingen aan te brengen aan de bijzondere voorwaarden, kan dit gebeuren via een bijstelling van de vergunningsvoorwaarden en dit rekening houdende met de verschillende in het geding zijnde regels en belangen en het bereiken van een billijk evenwicht tussen deze belangen.* *Op deze manier zal op lange termijn kunnen gekomen worden tot een duurzame oplossing m. b. t. de omgeving en de betreffende economische activiteit."* Niettemin worden in het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal verscheidene geluidsgerelateerde acties voor de Luchthaven Brussel-Nationaal vastgesteld, met inbegrip van de exploitatiebeperkingen die eerder reeds (onwettig) werden opgelegd in de omgevingsvergunning aan BAC van 29 maart 2024. Het betreft onder meer de regeling van de stille	

weekendnachten en het plafond op het aantal vliegbewegingen op de luchthaven [1]. Uit wat volgt blijkt dat voor het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal geenszins de evenwichtige aanpakprocedure werd gevolgd én dat het geluidsactieplan geen exploitatiebeperkende maatregelen kan opleggen zonder deze procedure te doorlopen, waardoor het plan onwettig is. <u>De Verordening Evenwichtige Aanpak</u> De Verordening Evenwichtige Aanpak stelt een bindend rechtskader vast voor het opleggen van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen voor luchthavens in de EU. Het uitgangspunt is dat geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen voor luchthavens in sommige gevallen noodzakelijk kunnen blijken om de geluidshinder van luchthavens te bestrijden, maar dat een onoordeelkundig inzetten hiervan het risico inhoudt op concurrentieverstoringen binnen de Unie of op een belemmering van de algemene efficiëntie van het luchtvaartnetwerk van de Unie door een inefficiënt gebruik van de bestaande capaciteit [2]. Daarom is op Europees niveau een bindend kader van regels en procedures vastgesteld om tot een evenwichtige aanpak ('*balanced approach*') te komen van geluidsgerelateerde acties tegen de geluidshinder van luchthavens, waarbij geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen alleen mogen worden ingevoerd wanneer andere maatregelen van de evenwichtige aanpak niet voldoende zijn om de specifieke doelstellingen ter bestrijding van geluidshinder te halen [3]. Artikel 1.1 van de Verordening Evenwichtige Aanpak luidt als volgt: "*In deze verordening worden voor luchthavens met een geluidsprobleem regels vastgesteld inzake de procedure die moet worden gevolgd voor de coherente invoering van geluidsgerelateerde expioitatiebeperkingen, per individuele luchthaven, teneinde de geluidsomgeving te verbeteren en het aantal mensen dat aanzienlijke hinder ondervindt van de mogelijk schadelijke gevolgen van vliegtuiglawaai te beperken of te doen afnemen, overeenkomstig de evenwichtige aanpak.*" Een <u>luchthaven</u> in de zin van de verordening betreft een luchthaven met meer dan 50.000 bewegingen van civiele luchtvaartuigen per kalenderjaar, op basis van het gemiddelde aantal bewegingen tijdens de drie kalenderjaren die aan de geluidsbeoordeling voorafgaan [4]. De Luchthaven Brussel-Nationaal beantwoordt hieraan, zodat zij onder het toepassingsgebied van de verordening valt. De beoogde <u>evenwichtige aanpak</u> wordt als volgt gedefinieerd in de Verordening Evenwichtige Aanpak [5]: "*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 expioitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het geluidsprobleem voor elke individuele luchthaven op de meest kosteneffectieve wijze op te lossen;" Geluidsgerelateerde actie die overwogen kan worden binnen een evenwichtige aanpak, is als volgt gedefinieerd [6]: "*elke maatregel die gevolgen heeft voor de geluidsomgeving rond een luchthaven, waarvoor de beginselen van de evenwichtige aanpak van toepassing zijn, inclusief andere niet-operationele acties die gevolgen kunnen hebben voor het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan vliegtuiglawaai*" Een exploitatiebeperking in de zin van de Verordening Evenwichtige Aanpak, is als volgt [7]: *"*een geluidsgerelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die bijvoorbeeld gedurende bepaalde tijdsperioden van *de dag of alleen voor bepaalde start- en landingsbanen gelden."* De essentie van de beoogde evenwichtige aanpak is dat geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen maar als een *'last resort'* in aanmerking komen om een probleem van geluidshinder van een luchthaven te bestrijden, wanneer andere (kosteneffectievere) maatregelen geen soelaas bieden. Dit zit vervat in artikel 5.3 van de Verordening Evenwichtige Aanpak: *"Als de lidstaten geluidsgerelateerde actie ondernemen, zorgen zij ervoor dat de volgende combinatie van beschikbare maatregelen in overweging wordt genomen, teneinde te kunnen vaststellen welke maatregel of combinatie van maatregelen de grootste kosteneffectiviteit biedt;* *a) de verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron;* *b) ruimtelijke ordening en beheer;* *c) operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder;* *d) exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie toe te passen, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen. (...)"* De bevoegde instanties binnen de lidstaten zien erop toe dat de geluidssituatie op luchthavens waarvoor zij verantwoordelijk zijn, regelmatig wordt beoordeeld overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG. Indien uit deze evaluatie blijkt dat nieuwe exploitatiebeperkingen nodig zijn om een geluidsprobleem op een luchthaven op te lossen, dienen de bevoegde instanties bepaalde beslissingsschema's en regels te volgen om desgevallend tot exploitatiebeperkingen te komen. Dit behelst o.m.:	

- Criteria ter beoordeling van de bijdrage van iedere maatregel in het kader van de evenwichtige aanpak en van de kosteneffectiviteit van de maatregelen;
- Technische samenwerking tussen luchthavenexploitanten, de exploitanten van luchtvaartuigen en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
- Een raadplegingsproces met belanghebbende partijen onder wie *"vertegenwoordigers van de exploitanten van luchtvaartuigen waarvoor geluidsgerelateerde maatregelen kunnen gelden". [8]*

Ook dit is een belangrijk uitgangspunt van de evenwichtige aanpak: er wordt vertrokken van de bestaande geluidssituatie en -problematiek van een luchthaven om volgens bepaalde regels en procedures te bepalen welke acties aangewezen zijn om de situatie te verbeteren. Dit is net niet het vertrekpunt in huidig Geluidsactieplan Brussel-Nationaal, wel integendeel: er wordt vertrokken vanuit een niet-bindende Europese geluidsreductiedoelstelling van -30% ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden tegen 2032 die niet specifiek is toegespitst op de luchtvaartsector laat staan de Luchthaven Brussel-Nationaal om daaraan allerlei geluidsgerelateerde acties en exploitatiebeperkingen te verbinden, zonder acht te slaan op de bestaande geluidssituatie van de luchthaven en in welke mate deze verbetering behoeft.

Wanneer een bevoegde instantie vervolgens een exploitatiebeperking wil opleggen, moet zij verplicht een notificatie- en consultatieprocedure doorlopen [9]:

"Wanneer de bevoegde instanties een exploitatiebeperking willen opleggen, moeten zij de lidstaten, de Commissie en de relevante belanghebbende partijen daar zes maanden van tevoren kennis van geven; deze termijn eindigt uiterlijk twee maanden voor de vaststelling van de slotcoordinatieparameters voor de betrokken luchthaven en de relevante dienstregelingsperiode, zoals gedefinieerd in artikel 2, onder m), van Verordening (EEG) nr.95/95."

Na de beoordeling van de geluidshinder en van de mogelijkheid om geluidsgerelateerde maatregelen op te leggen conform de hogergenoemde beslissingsschema's en regels, gaat de kennisgeving van een voorgenomen exploitatiebeperking aan de Europese Commissie, de lidstaten en de relevante belanghebbende partijen vergezeld van een schriftelijk verslag waarin wordt uitgelegd waarom de exploitatiebeperking wordt opgelegd. Als de Europese Commissie van oordeel is dat de evenwichtige aanpakprocedure niet werd nageleefd bij de invoering van een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking, kan zij de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat daarvan in kennis stellen. De betrokken bevoegde instantie onderzoekt dan de kennisgeving van de Europese Commissie en

informeert de Europese Commissie over haar intenties alvorens de exploitatiebeperking in te voeren [10].
De lidstaten moeten hierbij ook het recht garanderen om tegen getroffen geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen beroep aan te tekenen bij een andere instantie dan diegene die de bestreden beperking heeft aangenomen, overeenkomstig de nationale wetgeving en procedures [11].
De Verordening Evenwichtige Aanpak staat alleen uitzonderingen toe op de evenwichtige aanpakprocedure voor ontwikkelingslanden en operaties met luchtvaartuigen van uitzonderlijke aard [12]. Andere uitzonderingen op de evenwichtige aanpakprocedure zijn niet voorzien.
De Verordening Evenwichtige Aanpak is als Europese verordening verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in de Belgische rechtsorde zonder dat een omzetting in nationaal recht vereist is [13]. Dit neemt niet weg dat bepaalde uitvoeringsmaatregelen vereist kunnen zijn om goede doorwerking te verlenen aan een verordening [14]. Zo hebben de federale overheid en het Vlaams Gewest voor hun eigen bevoegdheidsniveau de bevoegde instantie onder de verordening aangewezen, conform artikel 3 van de verordening:

- Koninklijk besluit van 11 juni 2023 tot uitvoering van 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 federale Minister bevoegd voor de luchtvaart is aangewezen als bevoegde instantie op federaal niveau en kan, in toepassing van artikel 8 van de verordening, exploitatiebeperkingen opleggen [15].
- Besluit van de Vlaamse Regering van 2 juni 2023 tot aanwijzing van een bevoegde instantie als vermeld in artikel 3 van 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
  - ⇨ Het Departement Omgeving is aangewezen als bevoegde instantie voor de Luchthaven Brussel-Nationaal op Vlaams niveau [16]

Er worden exploitatiebeperkingen vastgesteld in strijd met de Verordening Evenwichtige Aanpak
Bezwaarindiener stelt vast dat in het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal bijzondere geluidsgerelateerde acties en

exploitatiebeperkingen opgenomen zijn van toepassing op de Luchthaven Brussel-Nationaal. Het gaat o.m. om dezelfde exploitatiebeperkingen die eerder (onwettig) werden opgelegd in de omgevingsvergunning verleend aan BAC, zoals de stille weekendnachten en het plafond van het aantal vliegbewegingen. Deze geluidsgerelateerde maatregelen en acties kwalificeren als geluidsgerelateerde acties en exploitatiebeperkingen in de zin van de Verordening Evenwichtige Aanpak. Conform de Verordening Evenwichtige Aanpak kunnen deze maatregelen alleen opgelegd worden wanneer de voorgeschreven evenwichtige aanpakprocedure wordt gevolgd, met de nodige ' *checks and balances'* om te vermijden dat kosten ineffectieve exploitatiebeperkingen worden opgelegd met het risico op concurrentieverstoringen binnen het luchtvaartnetwerk van de Europese Unie of een vermindering van de algemene efficientie ervan. Deze procedure behelst o.m.: - Dat vertrokken wordt vanuit een onderbouwde evaluatie en beoordeling van de geluidssituatie van een luchthaven; - Dat een combinatie van mogelijke maatregelen in overweging wordt genomen om op de meest kosteneffectieve manier de geluidshinder vanwege luchthavens te bestrijden en waarbij exploitatiebeperkingen alleen worden toegepast als andere maatregelen niet voldoende effectief zijn; - Dat de genomen maatregelen of combinatie van maatregelen niet restrictiever zijn dan wat noodzakelijk is om de voor de luchthaven vastgestelde doelstellingen inzake de bestrijding van omgevingsgeluid te halen; - Dat voorafgaandelijk een technische samenwerking georganiseerd wordt tussen de luchthavenexploitanten, de exploitanten van luchtvaartuigen (zoals verzoekende partij) en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, met als doel om na te gaan met welke maatregelen het geluid kan worden beperkt; - Dat voorafgaandelijk een raadplegingsproces georganiseerd wordt met belanghebbende partijen, waaronder vertegenwoordigers van de getroffen exploitanten van luchtvaartuigen zoals verzoekende partij; - Dat beslissingen over mogelijke exploitatiebeperkingen gebaseerd zijn op de geluidsprestaties van luchtvaartuigen; - Dat mogelijke exploitatiebeperkingen 6 maanden op voorhand ter kennis worden gegeven van de Europese Commissie, de lidstaten en de belanghebbende partijen (waaronder opnieuw	

vertegenwoordigers van de getroffen exploitanten van luchtvaartuigen zoals verzoekende partij), vergezeld van een schriftelijk verslag waarin de voorgenomen exploitatiebeperkingen worden gemotiveerd [17]; - Dat de Europese Commissie de betrokken bevoegde instantie in kennis kan stellen van haar standpunt dat de voorgenomen exploitatiebeperkingen niet conform zijn aan de evenwichtige aanpakprocedure, waarna de bevoegde instantie dit onderzoekt en de Commissie moet informeren over haar verdere intenties; - Dat benadeelde partijen de mogelijkheid moeten hebben om getroffen exploitatiebeperkingen aan te vechten bij een andere instantie dan de instantie die de exploitatiebeperkingen heeft getroffen. Bezwaarindiener stelt vast dat het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal de hogergenoemde geluidsgerelateerde acties en exploitatiebeperkingen reeds opneemt en beoogt vast te klikken in een verordenend besluit van de Vlaamse Regering zonder de evenwichtige aanpakprocedure uit de Verordening Evenwichtige Aanpak te hebben toegepast. Er wordt in het geluidsactieplan dus reeds een voorafname gedaan van de mogelijke uitkomst van de evenwichtige aanpakprocedure met verscheidene exploitatiebeperkingen, zonder dat deze procedure reeds gevolgd is en zonder dat aldus is komen vast te staan dat deze exploitatiebeperkingen noodzakelijk en evenredig zijn en tegemoet komen aan een bestaande geluidssituatie van de luchthaven. Dit is flagrant in strijd met de Verordening Evenwichtige Aanpak. De beoogde exploitatiebeperkingen worden aldus op onwettige wijze vastgesteld. Bezwaarindiener verzet zich dan ook tegen deze onwettige exploitatiebeperkingen. [1] Geluidsactieplan Brussel-Nationaal, p. 65-72 [2] Verordening Evenwichtige Aanpak, overweging (6) [3] Verordening Evenwichtige Aanpak, overweging (9) [4] Artikel 2.2 Verordening Evenwichtige Aanpak [5] Artikel 2.3 Verordening Evenwichtige Aanpak [6] Artikel 2.5 Verordening Evenwichtige Aanpak [7] Artikel 2.6 Verordening Evenwichtige Aanpak [8] Artikel 6 Verordening Evenwichtige Aanpak [9] Artikel 8.1 Verordening Evenwichtige Aanpak [10] Artikel 8.3 Verordening Evenwichtige Aanpak [11] Artikel 4 Verordening Evenwichtige Aanpak. [12] Artikel 9 en 10 Verordening Evenwichtige Aanpak [13] Artikel 288 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. [14] K. LENAERTS en P. VAN NUFFEL, *Europees recht*, Intersentia, Antwerpen-Cambridge, 2011, 592. [15] Artikelen 2 en 3 van het KB van 11 juni 2023. [16] Artikel 2 van het BVR van 2 juni 2023. [17] Deze termijn van zes maanden eindigt uiterlijk twee maanden voor de vaststelling van de slotcoordinatieparameters voor de betrokken luchthaven en de relevante dienstregelingsperiode	
I. De Europese geluidsrichtlijn voorziet dat er maatregelen genomen worden om kwetsbare functies zoals scholen, crèches en ziekenhuizen te vrijwaren van geluidsoverlast. In het geluidsactieplan wordt wel opgelijst hoeveel kwetsbare locaties binnen de geluidscontouren liggen, maar hiervoor is	38, 42, 46, 48, 67

	verder geen enkele specifieke actie voorzien. Het gaat om 53 scholen, 105 kinderdagverblijven en 35 zorginstellingen. Specifiek op vlak van leerontwikkeling bij kinderen zijn de WHO richtlijnen uit de Guidelines for Community Noise van 1999 van kracht: *"The inability to understand speech results in a large number of personal handicaps and behavioural changes. Particularly vulnerable are the hearing impaired, the elderly, children in the process of language and reading acquisition, and individuals who are not familiar with the spoken language."* Voor overdag wordt binnen in klaslokalen een grenswaarde vermeld van 35 dBA LAeq (50 dBA aan de buitengevel) tijdens de lesuren omdat anders de spraakverstaanbaarheid en dus de kennisoverdracht worden bemoeilijkt. Het gaat hier over onze opgroeiende kinderen, die in de geluidsbelaste zones nu al af te rekenen krijgen met concentratieproblemen en leerachterstand oplopen. Daarom vragen wij expliciet om in dit geluidsactieplan maatregelen te nemen om kwetsbare functies zoals scholen te beschermen tegen geluidsoverlast van de luchthaven.	
m.	Zo goed als elke morgen wordt mijn gezin wakker geschud door overvliegende toestellen, die opstijgen vanuit baan 25R bocht links en dit vanaf 6 uur 's ochtends. Daarbij valt op te merken dat de ene vliegtuig hogere geluidspieken heeft dan de andere en dat de frequentie van overvluchten ook een significante invloed heeft op de slaapstoringen, die wij sinds jaar en dag ondergaan. Dit ondermijnd onze gezondheid. Ten gevolge hiervan hebben zowel mijn echtgenote als ik, sinds een aantal jaren, hartklachten, waardoor onze levenskwaliteit er sterk op achteruit is gegaan. Het is al langer wetenschappelijk bewezen dat een dergelijke luchtverkeersgeluid, schadelijk is voor de gezondheid van de omwonenden, wat enorme maatschappelijke kosten met zich meebrengt. De vooropgestelde maatregelen in dit geluidsactieplan zijn duidelijk ruim onvoldoende om de ambitieuze Europese doelstellingen te halen en dit op een zo kort mogelijke termijn.	47
n.	Andere maatregelen zijn nodig, wil men een significant bijdrage bekomen aan de verlaging van de globale geluidsimpact: [...] de invoering van de Europese nacht [...]	47
o.	Meten is weten: ik wil wijzen op het uitblijven van een goed onderbouwde netwerk van geijkte meetstations (sonometers) die moet instaan voor de objectivering van de geluidsproblemen en diens omvang.	47
p.	Wij wonen, aan de rand van Wezembeek-Oppem en Tervuren vlak naast het Heilig Hartcollege (HHC). Ik wil u in dit verband interpelleren over de aanwezigheid van deze instelling in onze buurt. Met zijn +/- 1500 leerlingen (wat gelijkgesteld is met 10% van de bevolking van de gemeente,.....allicht de grootste school in de gemeente), ligt deze onder de verschillende oostwaartse opstijgende vliegroutes (banen 25R	47

<table>
<tr><td>bocht links + baan 19), pal op de plek waar al die routes elkaar kruisen. Kinderen behoren nu eenmaal tot de meest kwetsbare groep en zijn o.a. zeer gevoelig voor geluidshinder. Chronisch vliegtuiglawaai tast hun cognitieve ontwikkeling en leervermogen aan [1].

[1] Bron: https://www.randkrant.be/artikel/hoge-gezondheidsraad-wil-verbod-opnachtvluchten (Randkrant, October 24)</td><td></td></tr>
<tr><td>q. P82 : positief dat de gemeten resultaten bekend worden gemaakt voor het grote publiek, maar het meetnet zelf moet veel fijnmaziger worden</td><td>50</td></tr>
<tr><td>r. P24 : onderzoek geluidssporen : dit moet bij hoogdringendheid uitgevoerd worden en men moet niet dralen om de mijlpalen uit te zetten, opdat men eindelijk maatregelen gaat treffen ter vrijwaring van de gezondheid van omwonenden (misschien zullen de naakte cijfers het beleid aanzetten om toch wat vlugger de nachtrust van omwonenden te vrijwaren en de uitstoot van chemische stoffen in te perken)</td><td>50</td></tr>
<tr><td>s. Het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal creëert een rechtsonzeker kader
Het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal bevat als actie ‘Doorlopen ‘Balanced approach’ procedure’ (ref. LUCHT-2021-18). Het gaat om de evenwichtige aanpakprocedure. Voor de uitvoering van deze actie wordt volgende tijdslijn vooropgesteld [1]:
<table>
<tr><td>Status actie</td><td>Nieuwe actie, pas opgestart.</td></tr>
<tr><td>Aanpak 2025 t.e.m. 2029</td><td>2024 - Formulering geluidsdoelstellingen
- Opzetten governancestructuur
- Opstellen afsprakenkaders
2025 - Inventarisatie potentiële maatregelen: van longlist naar shortlist
- Uitgebreide studie maatregelen (kosteneffectiviteitsstudie)
- Raadpleging stakeholders (technisch)
2026 - Openbare raadpleging
- Milieueffectbeoordeling
2027 - Verwerking raadpleging stakeholders + definitief maatregelenpakket
- Gemotiveerde keuze + rapport aan EC</td></tr>
<tr><td>Vooropgestelde mijlpalen</td><td>Eind 2027/begin 2028: afronding Balanced Approach procedure en mogelijke bijstelling omgevingsvergunning luchthaven Brussel-Nationaal (Inwerkingtreding (start winterseizoen 2027-2028).</td></tr>
</table>
Eind 2027/ begin 2028 wordt de afronding van de Balanced Approach procedure verwacht, samen met een mogelijke bijstelling van de omgevingsvergunning Luchthaven Brussel-Nationaal. De inwerkingtreding wordt verwacht in het winterseizoen 2027-2028.
In het hoofdstuk inzake het objectief op middellange termijn valt te lezen (zie citaat onder randnummer 20) dat de algemene geluidsreductiedoelstelling van 30%, zoals geformuleerd in het Zero Pollution Action Plan van de Europese Commissie, de basis zal vormen voor het doorlopen van de Balanced Approach procedure met toepassing van de regels en procedures van de Verordening Evenwichtige Aanpak.</td><td>45</td></tr>
</table>

Deze doelstelling van de evenwichtige aanpakprocedure is volgens het Geluidsactieplan Brussel- Nationaal in overeenstemming met de reducties zoals opgelegd in de bijzondere vergunningsvoorwaarde van het MB van 29 maart 2024. De precieze modaliteiten voor beoordeling en opvolging van deze doelstelling zal, nog volgens het geluidsactieplan, gebeuren volgens dezelfde modaliteiten zoals nader gespecifieerd in dat MB. Indien het doorlopen van de evenwichtige aanpakprocedure ertoe zou nopen om aanpassingen aan te brengen aan de bijzondere voorwaarden, kan dit volgens het Geluidsplan gebeuren via een bijstelling van de vergunningsvoorwaarden en dit rekening houdende met de verschillende in het geding zijnde regels en belangen en het bereiken van een billijk evenwicht tussen deze belangen. Deze werkwijze is niet alleen flagrant in strijd met de Verordening Evenwichtige Aanpak (zie hoger), maar creëert ook een grote mate van rechtsonzekerheid. In het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal wordt aldus vooruitgelopen op de uitkomst van de evenwichtige aanpakprocedure. Er wordt simpelweg vanuit gegaan dat de de evenwichtige aanpakprocedure zal resulteren in hetzelfde objectief op middellange termijn aan de hand van dezelfde geluidsgerelateerde acties en exploitatiebeperkingen als opgenomen in de (onwettige) bijzondere vergunningsvoorwaarden van het MB van 29 maart 2024 en huidig (evenzeer onwettig) Geluidsactieplan Brussel-Nationaal. Op basis van dit uitgangspunt kan de evenwichtige aanpakprocedure uiteraard niet op objectieve en zorgvuldige wijze doorlopen worden. Voor de evenwichtige aanpakprocedure dienen de verschillende stakeholders geraadpleegd te worden in combinatie van de organisatie van een openbare raadpleging en een milieueffectenbeoordeling. Het valt onmogelijk te voorspellen wat de uitkomst van deze procedure zal zijn, zonder de integriteit van de procedure aan te tasten. Het is bovendien problematisch dat nu reeds aan de hand van het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal en het MB van 29 maart 2024 onrealistische doelstellingen en maatregelen worden opgelegd die de betrokkenen zoals bezwaarindiener verplichten tot gigantische investeringen om eraan te kunnen conformeren (zie verder) om die dan, eenmaal dat de geijkte, bindende procedure is doorlopen, potentieel aan te passen. Deze werkwijze is een evidente schending van het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel. Het rechtszekerheidsbeginsel legt op dat de inhoud van het recht voorzienbaar en toegankelijk moet zijn, zodat de rechtzoekende in staat is de rechtsgevolgen van zijn handelingen op voorhand in te schatten en kan vertrouwen op een zekere standvastigheid van het bestuur. Het	

rechtszekerheidsbeginsel (in de materiele zin) vereist dat de rechtsonderhorige zeker is van zijn rechtspositie [2]. Het vertrouwensbeginsel houdt in dat de burger moet kunnen vertrouwen op toezeggingen of beloften die het bestuur in een concreet geval heeft gedaan of op wat door die burger niet anders kan worden opgevat dan als een vaste gedragslijn of beleidsregel van het bestuur op grond waarvan dat bestuur de door hem gewekte verwachtingen niet mag beschamen. Een verzoeker die zich beroept op een schending van dit beginsel moet aantonen dat het bestuur concrete toezeggingen heeft gedaan of bepaalde rechtmatige verwachtingen heeft gewekt [3]. Bezwaarindiener merkt bovendien op dat wel de theoretische mogelijkheid wordt geopperd om eventueel het MB van 29 maart 2024 bij te stellen indien de uitkomst van de evenwichtige aanpakprocedure hiertoe zou nopen, maar er wordt niets gezegd over huidig Geluidsactieplan Brussel-Nationaal waarin alsdan identieke doelstellingen en maatregelen zouden zijn vastgelegd. Met andere woorden, zelfs met een (hypothetische) bijstelling van het MB van 29 maart 2024 zou nog niet worden verholpen aan de inmiddels bindende doelstellingen en acties in het geluidsactieplan. Rechtsonzekerheid troef. Het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal creeert een rechtsonzeker kader door (i) onrealistische doelstellingen en maatregelen op te leggen, (ii) daarvoor niet de evenwichtige aanpakprocedure te volgen, (iii) maar wel de actie 'Doorlopen 'Balanced approach' procedure' (ref. LUCHT-2021-18) voorop te stellen, waarvan de uitkomst de doelstellingen en maatregelen nog kan wijzigen. Bezwaarindiener benadrukt nog dat de voorgehouden onwettige en rechtsonzekere werkwijze op geen enkele manier afbreuk kan doen aan de vereisten en procedures onder de Verordening Evenwichtige Aanpak. Zij maakt ieder voorbehoud in dat verband. Met andere woorden, wat uiteindelijk ook in het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal wordt vastgesteld, dit ontslaat de overheid niet van haar Europese verplichting om geluidsgerelateerde acties en eventuele exploitatiebeperkingen ten aanzien van de Luchthaven Brussel-Nationaal enkel vast te stellen met toepassing van de evenwichtige aanpakprocedure en bezwaarindiener daarin als belanghebbende/stakeholder volwaardig te betrekken en te horen zoals de verordening voorschrijft. Bezwaarindiener werd in het kader van het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal niet aangeschreven. De vaststellingsprocedure van het thans voorliggend geluidsactieplan kan dan ook niet gelden als toepassing van de evenwichtige aanpakprocedure, noch kan huidig bezwaarschrift beschouwd worden als een raadpleging of deelname van bezwaarindiener aan de vereiste evenwichtige aanpakprocedure. Bezwaarindiener behoudt dan ook alle	

	rechten voor om volwaardig deel te nemen aan de aangekondigde evenwichtige aanpakprocedure en hierin gekend en gehoord te worden zoals de verordening voorschrijft. [1] Geluidsactieplan Brussel-Nationaal, p. 78. [2] M. VAN DAMME en A. WIRTGEN, "Het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel" in I. OPDEBEEK en M. VAN DAMME (eds.), Beginselen van behoorlijk bestuur, Brugge, die Keure, 2006, 315; RvS 22 maart 2004, nr. 129.541, vzw Vlaams Centrum voor Levensvorming; RvS 11 januari 2007, nr. 166.546, bvba Duin; RvS 7 juli 2015, nr. 231.876, nv Ismapa.; S. DE TAEYE, "Het rechtszekerheidsbeginsel en het vertrouwensbeginsel" in B. HUBEAU en P. POPELIER (eds.). *Behoorlijk ruimtelijk ordenen. Algemene beginselen van behoorlijk bestuur in de ruimtelijke ordening en de stedenbouw,* Brugge, die Keure, 202, 127. [3] RvS 28 juni 1989, nr. 32.893; RvS 26 mei 2015, nr. 231.330; RvS 3 juni 2016, nr. 234.929.	
t.	Punt 8.2.3: Andere acties en flankerend beleid In actie "LUCHT-2021-18": doorlopen van de balanced approach procedure moet volgens DHL Aviation ook benadrukt worden dat een uitkomst van de balanced approach erin kan bestaan dat de vooropgestelde doelstellingen niet economisch haalbaar (of wenselijk) zijn en dus moeten aangepast worden. Op dit moment lijkt deze actie ervan uit te gaan dat vanaf het winterseizoen 2027-2028 een 'definitief maatregelenpakket' in werking zal treden, terwijl de uitkomst van de balanced approach niet noodzakelijk slaat op (bijkomende) operationele maatregelen. De doelstellingen wat betreft HA/HSD in de vergunning zijn opgenomen op basis van kalenderjaren. Om enige verwarring te vermijden, kan best de tekst van het ontwerp geluidsactieplan hiermee in lijn gebracht worden.	35
u.	Uitbreiding van het netwerk van geluidsmeters onder alle luchtcorridors van Brussel-Nationaal (zie Ref 7368-P) Het Vlaamse Gewest moet beslissen dat het netwerk van geluidsmeters en geluidsmonitoring rond het luchthavendomein Brussel-Nationaal moet worden aangevuld met de plaatsing van nieuwe geluidsmeters op kosten van Brussels Airport Company.	53
v.	Op korte termijn de nachtperiode aanpassen van 22u00 tot 07u00 (in plaats van 23u00 tot 06u00 momenteel), vervolgens de nachtvluchten verbieden Om de nachtrust van omwonenden van de luchthaven te verzekeren, zou de Europese nacht van 8 uren moeten worden ingevoerd, en bij voorkeur een nacht van 9 uren (van 22u00 tot 07u00). Op de luchthavens van Schiphol (vanaf 2025), Zürich, Londen en Frankfurt bijvoorbeeld, is er al een totaalverbod op nachtvluchten. Hier zou voor Brussel-Nationaal naartoe gewerkt kunnen worden, en de cargoactiviteit zou eventueel in zijn geheel verplaatst kunnen worden naar de luchthaven van Luik.	53
w.	Strikte naleving van de processen door het uitsluiten van vastgestelde inbreuken Een strikte toepassing van de wetgeving is essentieel om verschillende geconstateerde inbreuken terug te dringen en uiteindelijk te elimineren. Het gaat hierbij voornamelijk om inbreuken van de toegestane QC, het niet respecteren van de	53

	stille nachtperioden zonder vliegbewegingen, het overschrijden van het maximaal toegestane aantal nachtslots van 16.000, het gebruik van vliegprocedures die op een bepaald moment niet zijn toegestaan. Bovendien moet de commerciële privéonderneming Brussels Airport Company haar vergunning, en met name artikels 31, 34, 36 en 37, consequent en strikt naleven.	
x.	Het begrip "zwaar vliegtuig" herdefiniëren Het begrip "zware vliegtuigen" is al 50 jaar hetzelfde, en betreft viermotorige vliegtuigen. Ondertussen vliegen er zware vliegtuigen met slechts drie of twee motoren, die dus niet als zodanig worden beschouwd in hun gebruik van speciale procedures (KILO, voorheen DELTA). Men zou dus beter de ICAO-definitie aanpassen en alle vliegtuigen met een MTOW (opstijggewicht) van meer dan 136 ton wegen als "zwaar vliegtuig" aanduiden.	53
y.	Dit actieplan is onvoldoende ambitieus om volgende redenen: Het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal is te vrijblijvend: De financiële impact van de verschillende acties ontbreekt. [...]	68
z.	Dit actieplan is onvoldoende ambitieus om volgende redenen: Het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal is te vrijblijvend: [...] De timing van uitvoering ontbreekt voor tal van acties [...]	68
aa.	Dit actieplan is onvoldoende ambitieus om volgende redenen: Het actieplan richt zich op maatregelen die betrekking hebben op een kerngebied dat gedefinieerd wordt de drempelwaarden van Lden >= 65 dB en Lnight >= 55 dB. De Wereld Gezondheidsorganisatie beveelt in haar richtlijnen aan om een drempel van Lnight van 40 dB te hanteren en stelt dat geluidssituaties boven Lnight 55 dB 'op korte termijn' moeten aangepakt worden. In het eerste actieplan werd het kerngebied afgebakend als Lden >= 55 dB en Lnight >= 45 dB. Wat dichter aansluit bij de richtlijnen van de WHO. In het actieplan van 2016-2020 werd het kerngebied geherdefinieerd. Door de geluidsdrempel hoger te leggen, verkleint het kerngebied en blijft de oppervlakte waarop de voorgestelde maatregelen van toepassing zijn beperkt. De drempels moeten overeenkomen met richtlijnen die wetenschappelijk onderbouwd zijn en moeten ten minste meegenomen worden in de bespreking.	68
bb.	Dit actieplan is onvoldoende ambitieus om volgende redenen: Van de 26 acties die opgenomen werden in het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 zijn er 8 nieuwe acties (2021-06, 2021-12, 2021-13, 2021-14, 2021-15, 2021-18, 2021-24, 2021-25) die nog niet vermeld werden in voorgaande versies van het geluidsactieplan. Een groot deel van deze nieuwe acties vloeien voort uit de voorwaarden van de omgevingsvergunning.	68
cc.	Het ontwerp-GAP herneemt eveneens de bijkomende exploitatiebeperkingen uit de omgevingsvergunning die	BAC

	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 aanpakprocedure correct en volledig is doorlopen. Deze bijkomende exploitatiebeperkingen horen dan ook niet thuis in het ontwerp-GAP.	
dd.	De ICAO-regels werden binnen de Europese Unie doorvertaald in Verordening (EU) 598/2014 van 16 april 2014 [1]. Deze verordening bevat regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens binnen het kader van een evenwichtige aanpak (balanced approach). Als uit de evaluatie blijkt dat geluidsgerelateerde 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. [1] 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.	MiNa en SERV
ee.	Leefmilieu Brussel neemt nota van de wens van het Vlaams Gewest om in te zetten op een ”centrale zone”, een zone met een hoog en min of meer stabiel geluidsniveau die wordt gedefinieerd door de geluidscontouren Lden > 65dB(A) en Lnight > 55dB(A).	69
ff.	Leefmilieu Brussel stemt in met de door het Vlaamse Gewest voorgestelde maatregelen inzake ruimtelijke ordening en monitoring van het luchtverkeerslawaai in het milieu, die in overeenstemming zijn met de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten. Leefmilieu Brussel is zeer geïnteresseerd in de resultaten van de verschillende vermelde studies, in het bijzonder de studie over de haalbaarheid van de uitfasering van bouwzones in de ”centrale zone” en het programma dat wordt opgesteld, alsook de studies en tests van de operationele procedures, waarvan de resultaten kunnen worden vergeleken met de gegevens van ons netwerk van meetstations.	69
gg.	Het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal voldoet niet aan de vereisten van VLAREM II en de Richtlijn 2002/49/EG	45

De vaststellingsprocedure en inhoudelijke vereisten voor geluidsactieplannen zijn opgenomen in het Besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiene (VLAREM II) [1]. Het betreft de partiele omzetting van de Richtlijn 2002/49/EG. Artikel 2.2.4.4.1, § 6 VLAREM II schrijft voor dat de geluidsactieplannen moeten voldoen aan de minimumeisen vermeld in Bijlage 2.2.4.5 van VLAREM II. Bijlage 2.2.4.5 bevat een oplijsting van de minimale elementen die de geluidsactieplannen dienen te omvatten en van de maatregelen die ze onder meer kunnen voorschrijven. Een analoge oplijsting is te vinden in bijlage V van de Richtlijn 2002/49/EG. In strijd met deze wettelijk verplichte inhoudelijke vereisten, bevat het Geluidsactieplan Brussel-Nationaal essentiele informatie niet. Het gaat om: - De reeds bestaande maatregelen voor vermindering van omgevingslawaai en projecten dienaangaande die in voorbereiding zijn; - Financiele informatie (indien beschikbaar); begrotingen, kosteneffectiviteit- en kostenbatenanalyses; - Schattingen van de vermindering van de globale geluidsbelasting In het licht van de voorgaande bezwaren, is het voor bezwaarindiener essentieel dat de financiele informatie betrokken wordt en dat de doelstellingen, maatregelen en acties onderworpen worden aan kosteneffectiviteit- en kosten-batenanalyses. Hiervoor dient precies de evenwichtige aanpakprocedure waaraan voorbijgegaan wordt. Zonder bovenvermelde informatie voldoet het Geluidsplan Brussel-Nationaal niet aan bijlage 2.2.4.5 *jo.* artikel 2.2.4.4.1, § 6 VLAREM II waardoor het Geluidsplan niet kan aangenomen worden. [1] *BS 31* juli 1995, 20526; zoals gewijzigd met het 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 milieuhygiene, 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 juni 2019, 63678.	

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Specifieke inspraakreacties wijzen er op volgende vaststellingen:

(1) De plandrempels voor het kerngebied liggen te hoog. **(a, f, aa)**

(2) Er vraag is naar een uitbreiding van het geluidsmeetnet. **(b, g, i, o, q, u)**

(3) Er is vraag naar maatregelen specifiek om kwetsbare locaties te beschermen. **(c, d, h, l, p)**

(4) Er is vraag naar een herziening van alle maatregelen en acties om de geluidsdoelstelling te halen. **(e, m)**

(5) Er dient een task force opgericht te worden met steun van BAC om de impact van geluid en mogelijke maatregelen te onderzoeken. **(j)**

(6) Er worden geluidsgerelateerde acties en exploitatiebeperkingen opgenomen in het geluidsactieplan zonder dat de Balanced Approach-procedure doorlopen werd. **(k, cc, dd)**

(7) Er is vraag naar het uitbreiden van de nachtperiode. **(n, v)**

(8) Er moet verder gewerkt worden op basis van de resultaten van het onderzoek naar een gezondheidsspoor voor Brussel-Nationaal. **(r)**

(9) Het doorlopen van de Balanced Approach zoals voorgesteld in het geluidsactieplan creëert een rechtsonzeker kader. **(s)**

(10) Er moet gesteld worden dat het aanpassen van de bijzondere vergunningsvoorwaarden in functie van het doorlopen van de Balanced Approach ook moet kunnen slaan op het aanpassen van de geluidsdoelstellingen. De actie in fiche LUCHT-2021-18 gaat er van uit dat vanaf het winterseizoen 2027-2028 een definitief maatregelenpakket in werking zal treden, terwijl de uitkomst van de procedure niet noodzakelijk zal leiden tot operationele beperkingen. **(t)**

(11) Er moet streng gehandhaafd worden op eventuele inbreuken op de voorwaarden van de omgevingsvergunning. **(w)**

(12) Het begrip 'zwaar vliegtuig' in de omschrijving van specifieke vliegprocedures als 4 motorige vliegtuigen moet geherdefinieerd worden. **(x)**

(13) De financiële impact van de verschillende acties ontbreekt. **(y, gg)**

(14) De timing van uitvoering ontbreekt bij verschillende acties. **(z)**

(15) Het actieplan is onvoldoende ambitieus. Er zijn namelijk te weinig nieuwe acties opgenomen. **(bb)**

(16) Leefmilieu Brussel neemt nota van het concept van het lawaaikerngebied. **(ee)**

(17) Leefmilieu Brussel toont interesse in het resultaten van de voorgestelde studies. In het geval van de operationele studies en tests, stelt Leefmilieu Brussel voor om de resultaten te vergelijken met de meetresultaten van hun meetnet. **(ff)**

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) De rapportage van de geluidsblootstelling, ernstige hinder en ernstige slaapverstoring vanaf de drempels van L_{den} 55 dB en L_{night} 45 dB zijn volledig conform de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (zie ook fiche 1 van dit document). Sterker nog, het geluidsactieplan rapporteert vanaf lagere waarden dan strikt nodig volgens de Richtlijn, die rapportage vanaf L_{night} 50 dB oplegt.

Het gebied beschreven door de contouren van L_{den} 65 dB en L_{night} 55 dB wordt het (lawaai)kerngebied genoemd. Het vastleggen van plandrempels en het focussen op dit kerngebied is eveneens volledig conform de Richtlijn. Art. 8 van de Richtlijn stelt namelijk 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.

Voor wat betreft de luchthaven Brussel-Nationaal 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.

(2) Het gezamenlijk netwerk van meetstations rond de luchthaven, beheerd door diverse instanties (BAC, Leefmilieu Brussel en departement Omgeving), is in vergelijking met andere luchthavens met eenzelfde omvang al zeer uitgebreid en bestaat momenteel (begin 2025) uit 45 vaste meetstations: 21 meetstations beheerd door BAC (waarvan 17 in het Vlaamse Gewest), 14 meetstations beheerd door Leefmilieu Brussel en 10 meetstations beheerd door het departement Omgeving. In het Vlaamse Gewest zijn bijgevolg in totaal 27 vaste meetstations opgesteld. Samen vormt dit reeds een uitgebreid meetnet dat geografisch gespreid is onder de verschillende vliegroutes die momenteel operationeel zijn.

In vergelijking met het uitgebreidere netwerk van 21 meetstations beheerd door de luchthavenbeheerder BAC is het meetnet van het departement Omgeving een kleinschaliger meetnet, dat de vinger aan de pols houdt van de luchthaven, zonder de ambitie om de impact van elke vliegroute op elke locatie in detail te kunnen evalueren.

In zijn huidige vorm is het een ondersteunend beleidsinstrument om op specifieke referentielocaties rond de luchthaven de evolutie van geluidimmissie nader op te volgen en hierover burgers te informeren, de berekende geluidscontouren te valideren en de impact van specifieke maatregelen of operationele wijzigingen nader te evalueren. Voor de validatie van de geluidscontouren in het bijzonder kan verwezen worden naar de vergelijking tussen gemeten en berekende immissieniveaus in de meetstations van BAC en departement Omgeving zoals gerapporteerd in de jaarlijkse contourrapporten, opgemaakt in het kader van algemene vergunningsvoorwaarden van VLAREM Hst. 5.57.

Naargelang de beschikbare middelen en personeel investeert het Departement Omgeving in bijkomende meetactiviteiten. Binnen de scope van de huidige toepassing van het gewestelijk meetnet, dat ook ingezet wordt voor de monitoring van andere geluidsbronnen in Vlaanderen, is de extra meetcapaciteit hoe dan ook beperkt en dient er bijgevolg steeds de nodige prioritering gelegd te worden in functie van beschikbare middelen en menskracht.

Fiche LUCHT-2021-22 in het geluidsactieplan behandelt de voortzetting en optimalisatie van de geluidsmonitoring door het Departement Omgeving, op vlak van hardware (meetstations), data-acquisitie – en verwerking (luchthavenapplicatie) en rapportering van de meetresultaten op de website van het departement Omgeving [8].

Daarnaast verwijst fiche LUCHT-2021-23 naar de voortzetting van de geluidsmonitoring door BAC. In het kader van de uitvoering van milderende maatregelen uit het MER verbindt BAC zich ertoe dit meetnet te blijven uitbaten en ook tijdelijke meetcampagnes op te zetten bij het implementeren van nieuwe maatregelen. Zo zal bijvoorbeeld de impact van de nieuwe proefdraaiplaats met geluidsscherm op het omgevingsgeluid geëvalueerd worden aan de hand van tijdelijke meetposten.

Overeenkomstig de bijzondere voorwaarde opgenomen in de nieuwe omgevingsvergunning, "verleent BAC de volle medewerking aan Departement Omgeving bij de uitwisseling van de meetgegevens en de verwerking ervan". De vergunning stelt eveneens dat "indien nodig (bijvoorbeeld bij gewijzigde vliegprocedures) aanpassingen aan het meetnet worden doorgevoerd." Op heden is er echter geen gewijzigde situatie die dergelijke aanpassing noodzaakt.

De resultaten van het meetnet van BAC worden publiek gemaakt op de website van Brussels Airport Traffic Control (BATC) [9].

(3) Acties en maatregelen om kwetsbare locaties te beschermen zijn ondergebracht onder fiche LUCHT-2021-24. Om dit te verduidelijken zal dit expliciet vermeld worden. De uitrol ervan wordt evenwel nog voorgelegd aan de bevoegde minister(s).

(4) Zoals opgenomen in de omgevingsvergunning die op 29 maart 2024 verleend werd, en zoals opgenomen in fiche LUCHT-2021-18, zal de Balanced Approach-procedure opgestart worden om de op zoek te gaan naar de meest kosteneffectieve mix van maatregelen om de binnen het kader van de Balanced Approach af te spreken geluidsdoelstelling te halen.

Enkele van de acties en maatregelen die in het geluidsactieplan werden opgenomen, slaan op de bijzondere milieuvoorwaarden uit de recente omgevingsvergunning. Ingeval het doorlopen van de Balanced Approach-procedure zou vereisen dat de bijzondere voorwaarden moeten worden aangepast, zal dit gebeuren via een bijstelling van de vergunningsvoorwaarden. In dat geval zal ook het geluidsactieplan bijgesteld worden.

(5) In het kader van de uitrol van de Balanced Approach (zie fiche LUCHT-2021-18) zal uitgebreid onderzoek gedaan worden naar hoe de geluidsimpact van de luchthaven ingeperkt kan worden.

In verband met financiële instrumenten die kunnen bijdragen aan een beleid rond ruimtelijke ordening in de luchthavenregio, verwijzen we naar fiche 3.2 van dit document.

(6) Zoals opgenomen in de omgevingsvergunning die op 29 maart 2024 verleend werd, en zoals opgenomen in fiche LUCHT-2021-18, zal de Balanced Approach-procedure opgestart worden om de op zoek te gaan naar de meest kosteneffectieve mix van maatregelen om de binnen het kader van de Balanced Approach af te spreken geluidsdoelstelling te halen.

[8] https://omgeving.vlaanderen.be/nl/klimaat-en-milieu/gezonde-veilige-en-aantrekkelijke-leefomgeving/geluid/geluidsmeetnet-cijfers-en-rapporten.
[9] https://www.batc.be/nl/geluid/geluidsmetingen

Enkele van de acties en maatregelen die in het geluidsactieplan werden opgenomen, slaan op de bijzondere milieuvoorwaarden uit de recente omgevingsvergunning. Ingeval het doorlopen van de Balanced Approach-procedure zou vereisen dat de bijzondere voorwaarden moeten worden aangepast, zal dit gebeuren via een bijstelling van de vergunningsvoorwaarden. In dat geval zal ook het geluidsactieplan bijgesteld worden.

Zie als aanvulling hierop ook het algemene antwoord onder fiche 3.4.

(7) 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 alle 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 wordt 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. QC-beperkingen). 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.

Voor antwoord op het voorstel om de nachtvluchten te verbieden tijdens de nachtperiode van 23u00-07u00, of zelfs van 22u00-07u00, wordt verwezen naar fiche 3.4.

(8) Zie reactie onder (3).

(9) De inspraakreactie wijst erop dat het doorlopen van de Balanced Approach procedure zoals voorgesteld in het geluidsactieplan een rechtsonzeker kader creëert Volgens de inspraakreactie creëert het geluidsactieplan Brussel-Nationaal een rechtsonzeker kader door (i) onrealistische doelstellingen en maatregelen op te leggen, (ii) daarvoor niet de evenwichtige aanpakprocedure te volgen, (iii) maar wel de actie 'Doorlopen 'Balanced approach' procedure' (ref. LUCHT-2021-18) voorop te stellen, waarvan de uitkomst de doelstellingen en maatregelen nog kan wijzigen.

In verband met deze bezwaren over het procesverloop van de 'Balanced Approach' procedure, zoals opgenomen onder de fiche LUCHT-2021-18 van het ontwerp actieplan, verwijzen we naar de beoordelingselementen en motieven zoals in extenso opgenomen onder de fiche 2 en fiche 3.4 van dit document.

Er dient bijkomend opgemerkt dat de voorwaarde inzake de reductie van het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de vergunning een voorwaarde is die bestaat naast de andere voorwaarden. Men lijkt er vanuit te gaan dat de andere maatregelen (plafond, stille weekendnachten en verbod op marginaal conforme luchtvaartuigen) in de

vergunning noodzakelijk geacht worden om de in de vergunning opgenomen vooropgestelde reducties te bereiken. Dat men er vanuit zou gaan dat de evenwichtige aanpakprocedure zal resulteren in dezelfde geluidsgerelateerde acties en exploitatiebeperkingen als opgenomen in de bijzondere vergunningsvoorwaarden is dus onjuist.

(10) Het doorlopen van de Balanced Approach-procedure kan er toe nopen dat de bijzondere milieuvoorwaarden van de omgevingsvergunning voor Brussel-Nationaal aangepast worden. Zoals hoger ook toegelicht vormt de doelstelling, opgenomen in het geluidsactieplan, een basis voor het doorlopen van de Balanced Approach, maar is zij niet noodzakelijkerwijs te beschouwen als finaal. Immers, Verordening (EU) 598/2014 verwacht een grondige beoordeling van de kosteneffectiviteit wat moet leiden tot de vaststelling van een combinatie van maatregelen die de grootste kosteneffectiviteit biedt. Deze grondige beoordeling kan in de Belgische context maar gebeuren, gelet op de complexe bevoegdheidsverdeling, indien hierover op de passende niveaus afspraken worden gemaakt en wordt samengewerkt. Dit zal eveneens een bijstelling vragen van het geluidsactieplan, alsook van de vooropgestelde reductie zoals die is opgenomen in de omgevingsvergunning die op 29 maart 2024 is toegekend.

Zie ook fiche 2 van dit document.

(11) De afdeling Handhaving volgt het dossier en de naleving van de aan BAC opgelegde voorwaarden van de omgevingsvergunning van zeer nabij op. De afdeling doet dit onder andere aan de hand van geregelde inspecties ter plaatse alsook door het actief bevragen en opvragen van gegevens om te verifiëren of aan de opgelegde voorwaarden wordt voldaan.
Ook is er de overeenkomstig de omgevingsvergunning samengestelde monitoringscommissie waarin naast BAC ook de betrokken diensten van het Departement Omgeving, de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), Departement Zorg, Departement Mobiliteit en Openbare Werken alsook de gemeenten Zaventem, Kortenberg, Machelen en Steenokkerzeel deel van uitmaken. In de jaarlijkse vergaderingen van deze commissie zullen de vorderingen van de lopende acties door de luchthaven nader worden toegelicht. De commissie kwam een eerste maal samen op 8 oktober 2024. Een nieuwe bijeenkomst zal plaatsvinden in mei 2025.

(12) Een aanpassing van de begripsomschrijving 'zware vliegtuigen' in de procedurele omschrijvingen van specifieke vliegroutes (KILO, voorheen DELTA-routes) valt onder de federale bevoegdheid. Zie ook de fiche 3.3.

(13) Richtlijn 2002/49/EG stelt dat financiële informatie in het geluidsactieplan enkel moet opgenomen worden indien deze beschikbaar is. Voor veel van de acties en maatregelen die opgenomen zijn in het actieplan is dit evenwel niet het geval.

(14) Voor sommige acties en maatregelen ontbreekt inderdaad concrete timing. Voor deze maatregelen en acties in kwestie is de timing nog niet gekend of onder voorbehoud. Bij In het definitieve geluidsactieplan worden de timings van alle maatregelen en acties bijgewerkt en aangevuld waar nodig en waar mogelijk.

(15) De Vlaamse Regering meent dat het actieplan wel degelijk een ambitieus plan is, waarbij een evenwicht wordt betracht tussen ecologie en economie. Het actieplan bevat niet

alleen alle acties die ook zijn opgenomen als bijzondere voorwaarden in de omgevingsvergunning, maar met de formulering van een geluidsdoelstelling wordt daarenboven ook de basis gelegd voor de uitvoering van de Balanced Approach procedure.

(16) Met de toepassing van plandrempels legt het actieplan de focus van mitigerende maatregelen op het lawaaikerngebied, waarvoor binnen de gewestelijke bevoegdheid een aantal gebiedsgerichte, mitigerende maatregelen voorgesteld worden. Niettegenstaande deze focus op de meest belaste zone in het Vlaams Gewest, hebben andere maatregelen uit dit actieplan, in toepassing van de voorgenomen procedure van de evenwichtige aanpak, uiteraard een ruimere impact over de gewestgrenzen heen.

(17) Voor de resultaten van de operationele studies en tests verwijzen we naar de initiatiefnemer van de studies, zijnde BAC.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Verwijzend naar het antwoord (11) zal in het actieplan een nieuwe fiche **LUCHT-2021-27** worden opgenomen die specifiek zal ingaan op de aspecten in verband met de handhaving van de milieuvoorwaarden uit de omgevingsvergunning.

Timings worden bijgewerkt/aangevuld waar nodig en mogelijk.

2.6.9 Fiche 4 – Verwachte resultaten van de uitvoering van voorliggend actieplan

(deel)reactie	Verwijzing
a. De vooropgestelde doelstellingen worden helemaal niet gehaald. Het geluidsactieplan stelt als doelstelling voor om trapsgewijs tegen 2032 een reductie te realiseren ten opzichte van 2019 van -30% in ernstig gehinderden alsook in aantal ernstig slaapverstoorden. Dat is in overeenstemming met de doelstelling die de Europese Commissie zich stelde in 2021 in haar Zero Pollution Action Plan. Het Europees Milieuagentschap geeft aan dat deze doelstelling binnen een Europese context ambitieus is, maar voor luchtverkeerslawaai wel binnen het bereik ligt. Voor de lange termijn (tegen 2050) is de doelstelling om omgevingslawaai terug te dringen tot een niveau dat niet langer schadelijk is voor de gezondheid. Dit zijn goede doelstellingen, maar volgens de berekeningen in het actieplan worden die doelstellingen absoluut niet gehaald. Met dit geluidsactieplan zou het aantal ernstig gehinderden tegen 2029 dalen met slechts 2,9% en het aantal ernstige slaapverstoorden met slechts 3,8%. Dat is maar één tiende van de vooropgestelde doelstellingen en is volledig onder de lat. (Het ambitieniveau is zelfs zo laag, dat er feitelijk geen lat meer ligt waar de overheid nog onder kan kruipen.) Gemeten naar de geluidsbelastingsindicatoren Lden en Lnight, zal volgens het plan het aantal personen in Vlaanderen binnen de Lden ≥55 dB en Lnight ≥ 50 dB contour, tegen 2029 afnemen met respectievelijk 13,4% en 15,8%. Dat is nog steeds minder dan de helft van de vooropgestelde ambitie. Daarenboven geeft het plan zelf aan dat de berekeningen niet zeker zijn, omdat uitgegaan wordt van het stiller worden van de vliegtuigvloot, waarover er veel onzekerheid is. Daarom kon het te verwachten resultaat van de uitvoering van het geluidsactieplan slechts gedeeltelijk worden berekend. Het is dus zelfs niet zeker of de veel te beperkte doelstellingen van dit plan wel gehaald zullen worden. Het geluidsactieplan geeft helemaal geen verantwoording voor deze veel te beperkte resultaten. Er worden ook geen bijkomende maatregelen voorgesteld om de doelstellingen wel binnen bereik te krijgen.	2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 48, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67
b. Wat Zaventem betreft zal zelfs op basis van geluidsdrempels die veel hoger liggen dan aanbevolen door de Wereld	6

	Gezondheid Organisatie (WGO/WHO) bijna een derde van de inwoners overdag en een vierde van de Zaventemnaren 's nachts in 2032 ernstig gestoord zijn door vliegtuiglawaai. Die hoge geluids- en gezondheidsimpact op zoveel Zaventemnaren is onaanvaardbaar en moet verbeteren.	
c.	Doelstellingen worden niet gehaald Het actieplan voorziet slechts een reductie van 2,9% ernstig gehinderden en 3,8% ernstig slaapverstoorden tegen 2029, ver beneden de vooropgestelde ambitie van -30%. Bovendien zijn de berekeningen onzeker vanwege aannames over toekomstige stillere vliegtuigen. Ik vraag daarom concrete, extra maatregelen die de ambitie wél haalbaar maken [...]	33, 36
d.	Het geluidsactieplan heeft als doelstelling tegen 2032 stapsgewijs een reductie te realiseren van 30% ernstig gehinderden en 30% in aantal ernstige slaapverstoorden. Dat is in overeenstemming met de doelstelling die de Europese Commissie zich stelde in 2021 in haar Zero Pollution Action Plan. Het Europees Milieuagentschap geeft aan dat deze doelstelling binnen een Europese context ambitieus is, maar voor luchtverkeerslawaai wel binnen het bereik ligt. Voor de lange termijn (tegen 2050) is de doelstelling om omgevingslawaai terug te dringen tot een niveau dat niet langer schadelijk is voor de gezondheid. Die doelstellingen stellen al ietsje voor, maar volgens de berekeningen in het actieplan worden ze gewoonweg absoluut niet gehaald. Het aantal ernstig gehinderden zou volgens dat plan tegen 2029 slechts met 2,9% dalen en het aantal ernstig slaapverstoorden met maar 3,8%. Er wordt dan nog geen rekening gehouden met de 'gewoon' gehinderden en de 'gewoon' slaapverstoorden, hoewel ook zij gezondheidsnadelen ondervinden. De net geciteerde percentages maken één tiende van de vooropgestelde doelstellingen uit en gaan dus compleet onder de lat. Het niveau van de ambitie is zelfs zo laag dat er feitelijk geen lat meer ligt waar de overheid nog onder kan kruipen. Gemeten naar de geluidsbelastingsindicatoren Lden en Lnight zou het aantal personen in Vlaanderen binnen de Lden ≥55 dB en Lnight ≥ 50 dB contour tegen 2029 slechts afnemen met respectievelijk 13,4% en 15,8%. Dat is dus nog steeds minder dan de helft van de vooropgestelde ambitie ! Daarenboven geeft het plan zelf aan dat de berekeningen niet zeker zijn, onder meer omdat uitgegaan wordt van het stiller worden van de vliegtuigvloot, waarover veel onzekerheid bestaat. Daarom kon het te verwachten resultaat van de uitvoering van het geluidsactieplan slechts gedeeltelijk worden berekend. Het is dus zelfs niet zeker of de veel te beperkte doelstellingen van dit plan wel gehaald zullen worden.	46

Nergens in het geluidsactieplan wordt verantwoording afgelegd voor deze veel te beperkte resultaten. Evenmin worden bijkomende maatregelen voorgesteld om de doelstellingen wel binnen bereik te krijgen. De slechte resultaten worden gewoon aanvaard.	

<u>Inhoud van de opmerkingen</u>

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) De vooropgestelde doelstellingen worden volgens de toekomstprojecties helemaal niet gehaald. Het is zelfs niet zeker of deze resultaten gehaald zullen worden door de onzekerheid omtrent het verstillen van de vliegtuigvloot. **(a, c, e)**

(2) De geluidsimpact zal in de toekomst nog steeds onaanvaardbaar hoog zijn rond de luchthaven. **(b)**

<u>Reactie op de opmerkingen</u>

(1) Zoals vermeld in het ontwerp-geluidsactieplan (hoofdstuk 9), werd voor het in kaart brengen van de verwachte resultaten van het actieplan niet alle maatregelen in rekening gebracht. Enkel de verwachte evolutie van het luchtverkeer op de luchthaven, het stiller worden van de vloot bij vernieuwing van vliegtuigen door technologische vooruitgang en een stijging van het aandeel CDO-bewegingen werden in rekening gebracht.

In recente nieuwsberichten werd door BAC gewezen op het uitblijven van de stillere vloot wegens vertragingen bij de vliegtuigfabrikanten. Deze omstandigheden liggen buiten de controle van BAC.

De toekomstprojecties naar het einde van de planperiode (2029) onder § 9.2 van het actieplan steunen op de interpolatie van de verwachte reductie naar 2032 uit het project-MER. Voor wat betreft de gezondheidseffecten is de verwachte reductie berekend van het aantal gehinderden (HA) en slaapverstoorden (HSD) binnen de vaste begrenzing van het toepassingsgebied van het geluidsactieplan, namelijk de 55 Lden-contour van het referentiejaar 2019 beperkt tot het Vlaams Gewest. Het aantal ernstig gehinderden (HA) zal binnen deze vaste begrenzing tegen 2029 met 2,9% dalen en het aantal ernstig slaapverstoorden (HSD) met 3,8%. Hiermee wordt voldaan aan specifieke rapporteringsvereisten zoals opgelegd door de Europese instanties.

De aldus berekende reducties binnen de vaste begrenzing van het toepassingsgebied kunnen evenwel niet 1-op-1 vergeleken worden met de te verwachte reductie(s) voor het aantal gehinderden (HA) en slaapverstoorden (HSD), te evalueren binnen de ruimere, in de tijd evoluerende geluidscontouren van respectievelijk 45 dB Lden en 40 dB Lnight.

Voor de verwachte afname van het aantal ernstig gehinderden (HA) en ernstig slaapverstoorden (HSD) binnen respectievelijk de 45 dB Lden en 40 dB Lnight contouren, zoals berekend in het kader van de prognoses uit het project MER, kan verwezen worden naar § 9.1 in het geluidsactieplan. Ten opzichte van 2019, wordt voor 2032 in het Vlaams Gewest een afname in ernstig gehinderden van 8,8% verwacht. In het geval van ernstig slaapverstoorden wordt in het MER een afname van 14,9% verwacht.

(2) Zie reacties onder fiche 2.

Aanpassingen in het actieplan

Geen.

2.6.10 Fiche 5 – Andere

(deel)reactie	Verwijzing
a. Advies Hoge Gezondheidsraad niet van tel? Veel van de hierboven genoemde bezwaren komen ook aan bod in het recente advies van de Hoge Gezondheidsraad (advies nr. 9741, "De gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai en luchtverontreiniging in de omgeving van Brussels Airport"). Dit uitgebreide advies geeft een wetenschappelijk onderbouwd overzicht van de gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai, zoals cognitieve ontwikkelingsstoornissen bij kinderen, hypertensie, cardiovasculaire aandoeningen, geestelijke gezondheidsproblemen,... Daarnaast komt ook de gezondheidsimpact van luchtvervuiling door vliegverkeer aan bod. Dit gezaghebbende advies van de Hoge Gezondheidsraad komt zelfs niet ter sprake in het geluidsactieplan, wat toch wel zeer opmerkelijk is voor een plan dat als doel heeft om de gezondheidsimpact van omgevingslawaai te beperken.	29, 38
b. Ik wil heel uitdrukkelijk verzoeken naar het in acht nemen van de recente aanbevelingen van het rapport van de Hoge gezondheidsraad (2). Allicht dient dit aanschouwd te worden als een document die van een onbetwiste autoriteit geniet. Het was inderdaad federaal minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, Vandenbroucke die in 2022 de Raad om advies vroeg. Jammer genoeg werd het rapport slechts eind mei bekendgemaakt iets meer dan een maand nadat Vlaams minister van milieu, Demir, de omgevingsvergunning voor onbepaalde duur verleende voor de uitbating van de luchthaven (1). (1) Bron: https://www.randkrant.be/artikel/hoge-gezondheidsraad-wil-verbod-opnachtvluchten (Randkrant, October 24) (2) https://www.hgr-css.be/nl/advies/9741/gezondheidsimpact-van-vliegverkeer-rondbrussels-airport	47
c. Ik heb ernstig bezwaar tegen het feit dat een cryptische mail van 16.12 mij berichtte dat er een ""gecorrigeerde""" beslissing werd geregistreerd.	66
d. Ik heb ernstig bezwaar tegen het feit dat alleen aanpalende gemeentes van de luchthaven dit document kregen	66
e. Ik heb ernstig bezwaar tegen het feit dat we in volle kerstdrukte (hoe handig!!!) maar tot 20 december tijd kregen om een bezwaar te formuleren. Ik acht dit getuigen van minachting en van het voortrekken van de strikt economische belangen van de luchthaven boven de gerechtvaardigde gezondheidrechten van de omwonenden (eclogie).	66
f. Dit advies [van de Hoge Gezondheidsraad] komt tot de volgende beleidsaanbevelingen:	38

- Gezien het substantiële bewijs voor (ernstige) negatieve gezondheidseffecten, die voornamelijk gerelateerd zijn aan slaapverstoring, is de HGR van mening dat een volledig verbod op nachtvluchten tussen 23.00 en 07.00 uur vanuit gezondheidsperspectief het meest wenselijk is - De vliegroutes moeten zo worden uitgelijnd dat niemand onaanvaardbare hinder ondervindt van het aantal overschrijdingen van de drempel van 60 dB(A) LAmax, vooral 's nachts. In overeenstemming met dit concept (d.w.z. het primaire belang van zowel de piekintensiteit (LAmax/SEL) als het aantal blootstellingen) moet het met deze blootstellingsparameters gerelateerd aantal personen dat verstoord wordt in hun slaap en het aantal personen dat gehinderd wordt zo laag mogelijk worden gehouden. - Een uitbreiding van de luchthaven met als doel een toename van het aantal vluchten is niet aanvaardbaar gezien de huidige hoge belasting van de omwonenden in termen van luchtvervuiling en blootstelling aan lawaai. - In het licht van het groeiende bewijs dat chronisch vliegtuiglawaai de cognitie en het leervermogen van kinderen aantast, is de HGR van mening dat zowel LAeq als het aantal dagelijkse overvluchten boven de 60 dB(A)-drempel waaraan schoolkinderen worden blootgesteld, moet worden verminderd. Het is twijfelachtig of het geluiddicht maken van scholen zou bijdragen aan het verminderen van het lawaai waaraan kinderen worden blootgesteld. - Hetzelfde geldt voor het geluiddicht maken van slaapkamers: dit is niet realistisch en kan niet worden gerechtvaardigd, onder andere omdat het gebrek aan ventilatie tot dezelfde problemen leidt als in klaslokalen. - Er is veel bewijs voor de nadelige gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai, maar de indicatoren die worden gebruikt om de blootstelling aan lawaai te kwanticeren, leiden tot een onderschatting van zowel de impact van het lawaai als het aantal getroffen mensen. De belangrijkste indicator voor de beoordeling van de impact van nacht- en dagvluchten is de frequentie waarmee het maximumniveau dat door elke vlucht wordt bereikt hoger is dan 60 dB(A) LAmax en de mate waarin deze drempel wordt overschreden. Het aantal keren dat een bepaald gebeurtenis gerelateerd geluidsniveau wordt overschreden gedurende een	

	bepaalde tijdsperiode, is veel relevanter dan gemiddelde akoestische niveaus. - Momenteel liggen de niveaus van blootstelling aan lawaai die door de WHO worden beschouwd als drempelwaarden voor schadelijke gezondheidseffecten (45 dB(A) Lden, 40 dB(A) Lnight) onder de niveaus die worden gebruikt voor rapportering en risicobeoordeling. Daarom adviseert de HGR om de regionale drempelniveaus aan te passen aan de WHO-niveaus.	
g.	Dit is het vijfde actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Het actieplan 2016-2020 lag gedurende 60 dagen in openbaar onderzoek, het daaropvolgend actieplan 2019-2023 lag gedurende 40 dagen in openbaar onderzoek en voor dit actieplan is een openbaar onderzoek voorzien van 30 dagen van 21 november 2024 t.e.m. 20 december 2024. Een openbaar onderzoek van 30 dagen is zeer kort, het is aangewezen om een periode van 60 dagen te gebruiken zoals voorzien met het geluidsactieplan van 2016-2023.	68
h.	Leefmilieu Brussel betreurt dat het actieplan gebaseerd is op de milieuvergunning die in maart 2024 werd afgeleverd en waartegen beroep wordt aangetekend bij de bevoegde overheid.	69
i.	Leefmilieu Brussel betreurt dat in het actieplan geen melding wordt gemaakt van de huidige situatie van de nachtelijke exploitatie, die in tegenspraak is met de Europese Richtlijn 2002/49, die de lidstaten verplicht een actieplan aan te nemen met betrekking tot geluidshinder door onder meer het luchtvervoer en die een minimum van 8 uur nacht aanbeveelt (momenteel is de nacht van exploitatie van de luchthaven 7 uur).	69
j.	Tot slot ondersteunt Leefmilieu Brussel de gecoördineerde toepassing van Richtlijn 2002/49/EG en Verordening nr. 598/2014 op basis van het principe van een evenwichtige aanpak van het geluidsbeheer. Als Milieuagentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest herhalen wij onze bereidheid om constructief samen te werken om dit probleem, dat de gezondheid van alle omwonenden van de luchthaven aantast, op te lossen.	69
k.	Waarom enkel de luchthaven van Brussel. We wonen in Ranst en ondervinden veel geluidshinder door de vluchten die over ons vliegen (ook die van Brussel) maar zeker ook van de vluchten vanuit en naar Deurne. Zijn die vluchten vanuit Deurne wel allemaal te verantwoorden?	1
l.	Het college van burgemeester en schepenen vraagt dat uitbater Brussels Airport Company alles in het werk stelt om de vooropgestelde doelstellingen geformuleerd in het 'Ontwerp van geluidsactieplan 2025-2029 Luchthaven	34

	Brussel Nationaal' te halen om zodoende tot een aanzienlijke verbetering te komen voor de omwonenden met betrekking tot de geluidishinder en de gezondheidsimpact. De gemeente vraagt BAC om hiervoor met onderstaande punten rekening te houden: De luchthaven dient beperkt te blijven tot de terreinen die nu in gebruik zijn genomen (niet akkoord met enige verlenging of verlegging van baan 25L), verdere ontwikkeling in de dichtbevolkte regio is niet meer mogelijk;	
m.	Het meerjarenplan sustainable airport mobility plan (SAMP) moet publiek worden gemaakt;	34
n.	De luchthaven dient als voorwaarde op te nemen dat zij de diabolo taks overnemen, zodanig dat de modal shift kan worden verbeterd. De diabolo taks heeft immers geen positief effect op een verminderend autoverkeer, integendeel. Zodat het geluid van zowel vliegverkeer of wegverkeer naar de luchthaven kan worden verminderd. Waaronder het vliegverkeer tussen Schiphol en Zaventem;	34
o.	De bestaande monitoring inzake luchtpolluenten dient periodiek te worden geëvalueerd. Het advies van de VMM dient te worden nageleefd zoals bepaald in de omgevingsvergunning van Brussels Airport;	34
p.	Stikstofreducerende of stikstofeffecten reducerende maatregelen ten aanzien van de Natura2000 gebieden zijn vereist en dienen in overleg met de beheerders worden genomen. BAC dient hierin het initiatief te nemen en dient de vergunningverlenende overheid en het gemeentebestuur in te lichten over de stand van zaken;	34
q.	P26 /4.3.2: sedert april 2024 zou er een nieuw coördinatieteam zijn en engagementen rond gezondheidszorg en een leefkwaliteitstoets : ik heb daar nog nergens iets van gehoord en we naderen het jaareinde	50
r.	P78 : eind 2027/2028 mogelijke bijstelling van de omgevingsvergunning, dit moet om de 5 jaar gebeuren en niet éénmalig, aangezien men zo maar een omgevingsvergunning van onbepaalde duur heeft toegekend en dat voor zulk vervuilend bedrijf !!	50
s.	Alle banen op Brussel-Nationaal voorzien van RESA-/EMAS-veiligheidsuitrustingen Alle banen op Brussel-Nationaal moeten beschikken over dezelfde veiligheidsuitrustingen, zoals beschermingszones aan het einde van de banen, of RESA-/EMAS-voorzieningen om eventuele baanoverschrijdingen af te remmen.	53

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

(1) Het advies van de Hoge Gezondheidsraad over de gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai komt zelfs niet ter sprake in het geluidsactieplan. Het actieplan moet herwerkt worden volgens het advies **(a, b, f)**

(2) Er werd een mail rondgestuurd dat er een gecorrigeerde beslissing werd geregistreerd. **(c)**

(3) Enkel de gemeentes die aan de luchthaven grenzen kregen dit document. **(d)**

(4) Het openbaar onderzoek bij het geluidsactieplan werd niet goed georganiseerd. **(e, g)**

(5) Het geluidsactieplan is gebaseerd op de omgevingsvergunning, waartegen beroep werd aangetekend. **(h)**

(6) Er werd in het geluidsactieplan niet vermeld dat de huidige nachtelijke exploitatie geen nacht van 8 uur aanhoudt, zoals opgelegd in de Richtlijn Omgevingslawaai. **(i)**

(7) Leefmilieu Brussel wil graag constructief samenwerken rond de Richtlijn Omgevingslawaai en de toepassing van verordening 598/2014. **(j)**

(8) Enkel de luchthaven Brussel-Nationaal wordt besproken in dit actieplan. **(k)**

(9) De luchthaven mag niet verder uitbreiden in dit dichtbevolkt gebied. **(l)**

(10) Het meerjarenplan sustainable airport mobility plan (SAMP) moet publiek gemaakt worden. **(m)**

(11) De luchthaven dient de Diabolotaks over te nemen. **(n)**

(12) De bestaande monitoring inzake luchtpolluenten dient periodiek te worden geëvalueerd. **(o)**

(13) De luchthaven moet stikstofreducerende maatregelen voorzien ten aanzien van de Natura2000 gebieden in de omgeving. **(p)**

(14) Er is geen coördinatieteam en/of engagement rond gezondheidszorg en een leefkwaliteitstoets. **(q)**

(15) Elke 5 jaar moet er een bijstelling van de omgevingsvergunning mogelijk zijn. **(r)**

(16) Alle start- en landingsbanen van de luchthaven moeten voorzien worden van RESA-/EMAS-veiligheidsuitrusting. **(s)**

Reactie op de opmerkingen

(1) Het advies van de Hoge Gezondheidsraad over gezondheidsimpact van vliegverkeer rond de luchthaven Brussel-Nationaal wordt inderdaad niet vermeld in het ontwerp-geluidsactieplan. In het definitieve actieplan zal een paragraaf opgenomen worden die het advies bespreekt.

Zie ook fiche 1, fiche 3.4 en fiche 3.6 voor de bespreking van enkele van de specifieke aanbevelingen van de Hoge Gezondheidsraad.

(2) Op 16 december 2024 werd een beslissing uit de recent verleende omgevingsvergunning gecorrigeerd.

Het betrof een vergetelheid die de vergunningverlenende overheid zelf had vastgesteld en die ze heeft gemeend te moeten corrigeren. Het is steeds de bedoeling geweest bij de opmaak van het MB voor de omgevingsvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal om in de bijzondere milieuvoorwaarden alle bestaande en nog actuele toepasselijke exploitatiebeperkingen, zowel federale als gewestelijke, in hun geheel over te nemen. Op die manier konden ze handhaafbaar gemaakt worden door de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Zo werden dus ook in het omgevingsvergunningsbesluit, onder artikel 4§1 b)3., de QC-beperkingen zoals die toepasselijk zijn op grond van een federaal MB van 27 juli 2019 overgenomen, echter, zonder de 3 in dat MB vermelde en nog van kracht zijnde uitzonderingen mee over te nemen. Met het erratum werd deze vergetelheid rechtgezet.

De correctie heeft betrekking op 3 zeer specifieke uitzonderingen, waar nog maar zeer beperkt gebruik van wordt gemaakt door luchtvaartmaatschappijen.

Om deze gecorrigeerde beslissing mee te delen aan het publiek, ontving iedereen die een inspraakreactie gemaakt heeft tijdens het openbaar onderzoek voor de vergunningsaanvraag hiervan bericht. Dit bericht had op geen enkel vlak betrekking op het ontwerp-geluidsactieplan.

(3) Hoofdstuk 2.1 van dit document behandelt het verloop van het openbaar onderzoek. Iedereen kon een inspraakreactie achterlaten.

(4) De bekendmaking en het verloop van het openbaar onderzoek werd uitgevoerd overeenkomstig VLAREM Titel II, art. 2.2.4.4.1, §8. Het verloop van het openbaar onderzoek wordt behandeld in hoofdstuk 2.1 van dit document.

(5) Er is momenteel sprake van 21 hangende procedures bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen en één procedure voor de Raad van State. In afwachting van de uitspraak wordt er uitgegaan van een vermoeden van wettigheid van de vergunning.

(6) 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 alle 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. QC-beperkingen). 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.

(7) We nemen notie van het voorstel tot constructieve samenwerking van Leefmilieu Brussel. Deze samenwerking kan vertrekken vanuit de CCIM geluid (zie bijlage B.1 van het geluidsactieplan).

(8) De Europese Richtlijn Omgevingslawaai is enkel van toepassing op luchthavens met minstens 50.000 vliegbewegingen per jaar. Binnen Vlaanderen voldoet enkel de luchthaven Brussel-Nationaal aan deze bepaling.

De geluidsbelasting vanwege de luchthaven Antwerpen wordt echter ook in kaart gebracht. De agglomeratie Antwerpen valt namelijk ook onder het toepassingsgebied van de Richtlijn Omgevingslawaai[10]. De agglomeratie maakt strategische geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen waarbij rekening gehouden wordt met wegverkeerslawaai, spoorverkeerslawaai, luchtverkeerslawaai en industrielawaai.

(9) In alle beslissingen rond economische ontwikkelingen zal rekening gehouden moeten worden met de draagkracht voor de omwonenden. Omgekeerd is het ook van belang dat een rem wordt gezet op bijkomende verdichting in de sterk geluidbelaste zones. Er kan verwezen worden naar fiche LUCHT-2021-03.

(10) BAC bereidt momenteel de publieke communicatie van dit plan voor. Dit zal ten laatste in juni 2025 worden gelanceerd.

(11) De diabolotaks valt niet binnen de scope van het geluidsactieplan.

(12) Luchtpolluenten en de monitoring ervan vallen niet onder de scope van dit geluidsactieplan. In het kader van de voorwaarden bij de omgevingsvergunning die werd verleend op 29 maart 2024 zal de luchtkwaliteit moeten gemonitord worden.

(13) De problematiek rond stikstofuitstoot en de druk ervan op Natura2000 gebieden rond de luchthaven vallen niet onder de scope van dit geluidsactieplan.

(14) Het Vlaamse Parlement keurde dit plan goed op 30 april 2024. Departement Zorg maakt werk van de uitrol, maar wenst zich vooralsnog niet vast te pinnen op een datum voor opstart van het coördinatieteam.

[10] Agglomeraties met meer dan 100..000 inwoners vallen onder de het toepassingsgebied van de Richtlijn Omgevingslawaai.

(15) Hoewel de omgevingsvergunning van onbepaalde duur is, zal zij kunnen bijgesteld worden, o.a. na doorlopen van de Balanced Approach procedure. Verder kan de vergunning opnieuw beoordeeld en herzien worden wanneer er veranderingen optreden in de omstandigheden, wanneer er nieuwe inzichten over de milieu-impact zijn, of wanneer er veranderingen in de regelgeving zijn.

(16) De RESA van alle banen op Brussels Airport voldoet aan de laatste versie van de EASA regelgeving.

De EMAS werd ondertussen opgenomen in de EASA regelgeving (ED Decision 2022/006/R), met de belangrijke connotatie "IF PROVIDED". Dit betekent dat wanneer ze voorzien wordt (maar op dit ogenblik is het geen verplichting) ze aan de regels uit de Certification Specifications (CS ADR-DSN.C.236 Engineered Materials Arresting System (EMAS)) moet voldoen. Op Brussels Airport is er voor geen van de banen een EMAS aanwezig.

Voor beide aspecten (RESA/EMAS) erkent het DGLV in de Certification Basis (CB) van 13/01/2023 dat Brussels Airport "fully compliant" is (voor RESA) of "not provided" (voor EMAS).

De aanwezigheid van een RESA dan wel EMAS heeft geen enkel effect op de geluidsbelasting rond de luchthaven en valt dus niet onder de scope van het geluidsactieplan.

<u>Aanpassingen in het actieplan</u>

Op basis van opmerking (1) wordt er onder § 6.6 Gezondheidseffecten in het geluidsactieplan een passage opgenomen over het advies van de Hoge Gezondheidsraad van april 2024:

"De Belgische Hoge Gezondheidsraad (HGR) publiceerde in april 2024 advies nr. 9741 met de titel 'De gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai en luchtverontreiniging in de omgeving van Brussels Airport'. Het rapport werd gemaakt als antwoord op een adviesvraag van oktober 2022 van de federale minister van Sociale zaken en Volksgezondheid.

De HGR concludeerde dat de mate waarin gezondheidseffecten vanwege luchtverkeerslawaai optreden niet alleen beïnvloed word door gemiddelde geluidsniveaus, maar vooral door het aantal overvluchten die een bepaalde geluidsdrempel overschrijden. Nachtelijke blootstelling aan luchtverkeer veroorzaakt de schadelijkste effecten, aangezien een goede slaapkwaliteit van belang is voor de fysieke en mentale gezondheid.

In tegenstelling tot de WHO aanbevelingen van 2018 formuleerde de HGR in haar advies wel aanbevelingen met betrekking tot het gebruik van 'Single-Event Noise Indicatoren' als basis voor het beoordelen van gezondheidseffecten, met een concrete aanbeveling om de frequentie van piekniveaus boven de drempel van LAmax 60 dB, zowel tijdens de dag- als nachtperiode, te beperken."