



Gezamenlijk
briefadvies

het ontwerp actieplan omgevingslawaai luchthaven Brussel-Nationaal

Advies over het ontwerp van actieplan omgevingslawaai (tweede ronde) voor de luchthaven

Datum van goedkeuring Minaraad **17 december 2015**

Datum van goedkeuring SERV **21 december 2015**

Volgnummer Minaraad **2015 | 028**

Volgnummer SERV **SERV_20151221_Omgevingslawaai_ADV**

Coördinator + e-mailadres **Dirk Uyttendaele, dirk.uyttendaele@minaraad.be**

Contact SERV **Annick Lamote, alamote@serv.be**

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

Datum **17 december 2015**

Uw referentie **K37-20151109-12014**

Onze referentie **02/L3/2015/716**

Betreft **Advies over het ontwerp van actieplan omgevingslawaai
(tweede ronde) voor de luchthaven Brussel-Nationaal**

Mevrouw de minister,

- [1] De Minaraad en de SERV ontvingen uw adviesvraag op 9 november 2015. Als gevolg van de procedure, die wordt vastgelegd door art. 2.2.4.4.1, 8° van VLAREM II, zouden de Minaraad en de SERV een advies dienen uit te brengen binnen dertig dagen na ontvangst van het ontwerp actieplan. Hetzelfde artikel bepaalt echter ook dat er een openbaar onderzoek wordt georganiseerd. Van 16 november 2015 tot en met 15 januari 2016 ligt het ontwerp daartoe ter inzage van het publiek bij het bestuur (in casu LNE). Onder die omstandigheden heeft de Minaraad een verlenging van de adviestermijn gevraagd tot aan zijn geplande zitting van 17 december. Het uitstel werd door uw kabinet op 23 november aanvaard.
- [2] Dit ontwerp van actieplan past in de procedure die is vastgelegd door de Richtlijn 2002/49/EG¹ aangaande de actieplannen (RL, artikel 8, 5.): *“De actieplannen worden in geval van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de geluidshindersituatie en daarnaast ten minste om de vijf jaar na de datum van goedkeuring opnieuw bezien, en zo nodig aangepast.”* De geluidsactieplannen voor de belangrijke wegen, spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal (Vlaams Gewest, eerste fase) werden op 23 juli

¹ Het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie, Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, 18 juli 2002, L 189/12

2010 door de Vlaamse Regering goedgekeurd en op 27 augustus 2010 aan de Commissie bezorgd.

- [3] De Raden stellen vast dat het aantal potentieel sterk gehinderden in Vlaanderen ingevolge vliegtuiggeluid van bewegingen van en naar Brussels Airport in 2011 met 21 % afgenomen is in vergelijking met de situatie in 2006. De afname van het aantal inwoners blootgesteld aan geluidsniveaus groter dan L_{den} 55 dB en L_{night} 45 dB ligt in dezelfde grootteorde. Deze gunstige evolutie is volgens het ontwerp van actieplan het gevolg van een algemene daling van de luchthavenactiviteit sinds 2009, vooral het gevolg van de afbouw van het aantal nachtbewegingen en de invoering van nieuwe, uitgebreide exploitatiebeperkingen. Daarnaast wijst het ontwerp van actieplan er op dat vermindering van vliegtuiggeluid bij de bron de meest effectieve maatregel is om de impact van vliegtuiglawaai te beperken. In het kader van een evenwichtige aanpak heeft deze maatregel betrekking op de introductie van nieuwere, stillere vliegtuigtypes, alsook de vermindering van geluidsemissie van bestaande vliegtuigtypes door modificatie.

De toegestane geluidsemissie van burgervliegtuigen is onder invloed van ICAO² certificatiestandaarden ook steeds verder aangescherpt. Hierdoor moeten nieuwe vliegtuigen aan steeds strengere geluidseisen voldoen. De beperking van vliegtuiggeluid aan de bron door nieuwe geluidscertificeringseisen, en de bijhorende, geleidelijke uitfasering van de meest lawaaierige vliegtuigen, heeft op de luchthaven Brussel-Nationaal dan ook een significante, gunstige impact gehad op de geluidsblootstelling.

Niettegenstaande de afname van de geluidimpact van de luchthaven op haar omgeving sinds 2006, worden nog steeds inwoners blootgesteld aan geluidsniveaus boven de drempels waarboven aanzienlijke negatieve gezondheidseffecten kunnen optreden. De Minaraad en de SERV treden het uitgangspunt van het ontwerp van actieplan bij dat *“Een belangrijke (milieu)doelstelling van een actieplan ter vermindering van de lawaaihinder moet er dan ook op gericht zijn om de geluidsblootstelling aan geluidsniveaus boven deze drempelwaarden in deze gemeenten structureel te verminderen”* (zie ontwerp actieplan p.79 van 126).

- [4] De Raden stellen ook vast dat de positieve resultaten, die tot dusver bereikt werden, vooral te maken hebben met maatregelen ter reducering van het geluid aan de bron, exploitatiebeperkingen en procedures die op internationaal en federaal niveau zijn opgelegd of afgesproken. De rol van het Vlaamse gewest zit vooral in de sfeer van het flankerend beleid via het instrumentarium van de ruimtelijke ordening. Ook voor de planningstermijn

² ICAO: International Civil Aviation Organization

2016-2020 blijft de aanpak gelijkaardig. De Raden accepteren deze aanpak voor de volgende plantermijn.

- [5] De Raden wijzen echter op het grote belang van een politiek samenwerkingsakkoord om de beleidsafstemming te formaliseren. Het samenwerkingsakkoord bevat minstens concrete afspraken over het exploitatiekader (vluchtprocedures en exploitatiebeperkingen), het algemeen beheer en de controle van de geluidoverlast, alsook de formulering van gezamenlijke milieudoelstellingen inzake lawaaivermindering, de benodigde maatregelen om deze doelstellingen te realiseren met de toepassing van de ICAO 'evenwichtige aanpak'³, alsook de opvolging en de financiering ervan. Het samenwerkingsakkoord legt bovendien de basis voor een gecoördineerde uitvoering van de verplichtingen voortvloeiend uit de richtlijn 2002/49/EG (opmaak van strategische geluidbelastingsskaarten en actieplannen) en de richtlijn 2002/30/EG met betrekking tot de regels en procedures voor het vaststellen van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen⁴.
- [6] Een flankerend beleid op het vlak van ruimtelijke ordening is maar voldoende effectief indien de geluidcontouren voldoende stabiel zijn. Dit vraagt afspraken over de uitbating en exploitatie van de luchthaven op lange termijn. Daarom moeten de vliegroutes gestabiliseerd worden in een Vliegwet. Deze Vliegwet wordt bij voorkeur eerst vastgelegd in het kader van een samenwerkingsakkoord (zie [5]). De Minaraad en de SERV onderstrepen dat het ontwerp van actieplan (p.83/126) ervan uitgaat dat de geluidcontouren, die op basis de vastgelegde plandrempels een gebied met een hoge geluidbelasting afbakenen (het kerngebied), een zekere stabiliteit hebben. De Minaraad en de SERV dringen er daarom op aan dat het Vlaams gewest niet wacht om in dit 'kerngebied' rond de luchthaven, waar gegarandeerd hinder zal blijven optreden, een oordeelkundig ruimtelijk beleid te ontwikkelen.
- [7] De Raden wijzen op de relatie tussen enerzijds het versmallen van de corridors waarbinnen vliegtuigen opstijgen en anderzijds de mogelijkheid om gerichte en efficiënte maatregelen te nemen. Eén van de technieken om

³ De ICAO 'evenwichtige aanpak' inzake het beheer van het vliegtuiglawaai op luchthavens omvat een zorgvuldige evaluatie van de volgende vier elementen of vormen van lawaaibestrijding:

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

⁴ Het Europees Parlement en de Raad, Richtlijn 2002/30/EG van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, 28 maart 2002, L 85/40

het kerngebied in oppervlakte te beperken is bijvoorbeeld de *Performance Based Navigation*. De Raden vragen na te gaan wanneer deze technologie toepasbaar zal zijn en om daar ook rekening mee te houden (bv. bij de afbakening van het kerngebied).

- [8] De luchthavenbeheerder en de luchtverkeersleider passen een systeem van geluidgerelateerde vergoedingen toe voor respectievelijk het gebruik van de luchthaveninfrastructuur (opstijg- en landingsvergoedingen) als voor de verstrekking van luchtnavigatiediensten (ATC-diensten). Hoe hoger de geluidproductie, hoe hoger deze landings- en opstijgvergoedingen en de vergoedingen voor luchtnavigatiediensten (zie ontwerp actieplan, p.66-67/126). Hoewel het ontwerp actieplan niet helemaal duidelijk is of het gaat over vergoedingen of heffingen, gaan de Minaraad en de SERV er toch van uit dat deze differentiatie de maatschappijen aanmoedigt om stillere vliegtuigen in te zetten en dat deze maatregel in min of meerdere mate uitvoering geeft aan het principe 'de vervuiler betaalt'.
- [9] Maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening als onderdeel van de ICAO 'evenwichtige aanpak' zijn volgens het ontwerp van actieplan een typische gewestelijke bevoegdheid. Maar bepaalde maatregelen kunnen ook op federaal niveau in overweging genomen worden (vb. *een isolatieprogramma gefinancierd op basis van geluidgerelateerde heffingen, bekendmakingsplicht bij vastgoedtransacties, ...*) (ontwerp actieplan p.81/126).

De Minaraad en de SERV zijn van mening dat de isolatiemaatregelen uit het ontwerp van actieplan te vrijblijvend omschreven zijn. De Raden vragen daarom te onderzoeken hoe een ondersteuningsprogramma met isolatiepremies (in de eerste plaats voor het kerngebied) kan gefinancierd worden.

- [10] Tenslotte wijzen de Minaraad en de SERV er op dat het Vlaamse gewest de termijnen die opgelegd zijn door RL 2002/49/EG niet haalt. De geluidbelastingkaarten en blootstellingsdata en de actieplannen hadden in de 1^{ste} fase een vertraging van gemiddeld meer dan twee jaar. Voor de 2^{de} fase was de vertraging gemiddeld iets meer dan een jaar voor de geluidbelastingkaarten en blootstellingsdata en overschrijdt het twee en een half jaar voor de actieplannen. Voor de opmaak van strategische geluidbelastingkaarten en actieplannen van belangrijke luchthavens is in de richtlijn geen tweede implementatiefase voorzien (slechts één fase).

De strategische geluidbelastingkaarten worden ten minste om de vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van hun opstelling, herzien en zo nodig aangepast (artikel 7, lid 5, van de richtlijn). De actieplannen moeten in geval van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de geluidhindersituatie, en daarnaast ten minste om de vijf jaar na de datum van goedkeuring, herzien, en zo nodig aangepast worden (artikel 8, lid 5, van de richtlijn).

De Minaraad en de SERV stellen vast dat ook in deze tweede ronde ver-
tragingen tegenover de in de richtlijn voorziene timing wordt opgebouwd. Zij
dringen aan op inspanningen om de timing alsnog zo goed mogelijk te res-
pecteren.

Hoogachtend,

Caroline Copers

Voorzitter SERV

Iris Penninckx

Voorzitter Minaraad