

Bezwaarschrift geluidsactieplan luchthaven Brussel Nationaal

Geachte,

hierbij wens ik volgende bezwaren in te dienen bij het ontwerp van geluidsactieplan 2025-2029 voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

1. 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.

Gemeten naar de geluidsbelastingsindicatoren L_{den} en L_{night} , zal volgens het plan het aantal personen in Vlaanderen binnen de $L_{den} \geq 55$ dB en $L_{night} \geq 50$ 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.

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).

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.

Over het beperken van de frequentie van het aantal overvluchten is nu helemaal niets voorzien. Daarom vraag ik een een plafond van maximum 74 bewegingen/uur voor piekperiodes.

2. 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.

3. 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 ENV-ISA heeft in een recente studie ingeschat dat het vlieglawaaï 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 geluidscatieplan 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 ENV-ISA studie. Er moet een verklaring gegeven worden waarom deze cijfers zo sterk verschillen van de wetenschappelijke bevindingen van ENV-ISA.

4. 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 L_{den} en L_{night} . Het L_{den} -niveau is het gewogen gemiddelde van de geluidsniveaus gedurende een volledige dag, L_{night} 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 L_{night}/L_{den} bepalend is voor respectievelijk ernstige slaapverstoring/ernstige hinder, maar wel de blootstelling aan single noise event indicatoren L_{Amax}/SEL en de frequentie van overvluchten. Daarom vraag ik om de veel relevantere 'single noise event indicatoren' (met name de intensiteit (L_{Amax}/SEL) en

frequentie van blootstelling) als parameters te gebruiken in dit geluidsactieplan. Het pieklawaai aan de buitengevel mag de 60 dBA LA_{max} (d.w.z. 45 dBA LA_{max} in de slaapkamer bij raam op verluchttingsstand) niet overschrijden, omdat vanaf deze intensiteit een gemiddeld persoon wakker wordt (ontwakingsdrempel). Het aantal omwonenden dat aan meer dan 60 dBA LA_{max} tijdens de nacht wordt blootgesteld rond Brussels Airport is gigantisch en dit niet éénmaal per nacht, maar meerdere tot tientallen malen per nacht.

5. 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.

6. Nood aan gebiedsdekkend meetnet

Het departement Omgeving beheert sinds 2000 geluidsmmeetstations 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.

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.

7. 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.