



Sterrebeek, 14 december 2009

vzw
Erkende streekgebonden vereniging

Secretariaat:
Oude Keulseweg 354
1933 Sterrebeek

Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en
Energie
Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer,
Milieu&Gezondheid
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel
lucht.hinder.gezondheid@lne.vlaanderen.be.

Betreft : Ontwerpen van actieplannen Wegverkeerslawaaï, Spoorverkeerslawaaï en
Omgevingslawaaï voor Brussels Airport, openbaar onderzoek

Geachte Dames, Heren,

Naar aanleiding van de publieke inspraak over de ontwerpen van actieplannen Wegverkeerslawaaï, Spoorverkeerslawaaï en Omgevingslawaaï voor Brussels Airport, wil de vereniging STERREBEEK 2000 vzw volgende opmerkingen en bezwaren formuleren.

Samengevat stelt de vereniging dat de actieplannen en de publieke inspraak te laat komen, achterhaald zijn qua inhoud, onvolledig, niet objectief, onduidelijk, weinig concreet en onvoldoende ambitieus zijn.

Hieronder wordt dit uitgebreid gemotiveerd. Tenzij anders vermeld, wordt naar bladzijden verwezen van het actieplan Omgevingslawaaï voor de luchthaven Brussels Airport.

1. TE LAAT

Het Vlaams Gewest is te laat met het opstellen van deze actieplannen.

In de algemene brochure blz. 8 wordt gesteld dat de eerste fase nog loopt maar volgens de EU richtlijn 2002/49, artikel 8 en ook volgens Bijlage IV, par 1.6 en 2.6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 JULI 2005 (inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaaï en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende de algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne) moest de eerste fase afgerond zijn **vóór 18 juli 2008**. De EU richtlijn bepaalt dat de lidstaten er zorg voor dragen dat de bevoegde autoriteiten uiterlijk 18 juli 2008 actieplannen hebben uitgewerkt, bestemd voor de beheersing, op hun grondgebied, van lawaaïuitstoot en lawaaï-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaaïvermindering.

2. ACHTERHAALD

De ontwerpnota dateert van mei 2009 en werd pas in november 2009 ter inspraak voorgelegd.

Intussen kwam er op **27 juli 2009 een Ministerieel besluit (MB)**, tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaïhinder op de luchthaven Brussel-Nationaal, waarin verschillende maatregelen werden genomen die in

de ontwerptekst onder punt 8.2 (blz. 58/34-37) nog als "Projecten in voorbereiding" worden vermeld.

Hierdoor wordt de indruk gewekt dat de actieplannen nog heel wat in petto hebben terwijl die maatregelen reeds genomen zijn; maatregelen die overigens nauwelijks een verbetering inhouden en nog steeds geen enkele garantie bieden op een ongestoorde nachtrust en weekendrust.

De hele Paragraaf 8.1.2, blz. 58/25-29, "Van kracht zijnde maatregelen..." is daarom ook achterhaald en niet meer in overeenstemming met het laatste MB.

Ook op blz. 58/38 onderaan wordt toegegeven dat de studie in het kader van de milieuvergunning achterhaald is omwille van de recente maatregelen op Federaal niveau. Bovendien baseert het actieplan zich hoofdzakelijk en bijna uitsluitend op **cijfermateriaal van 2006** wat nog meer maakt dat het document gedateerd is. Ook de contourkaarten in bijlage 1 dateren van 2006.

Op blz. 58/20 verwijst men naar de EU-richtlijn waarin 2006 als referentiejaar zou worden opgelegd. In de richtlijn is hiervan niets te bespeuren.

Ook op blz. 58/44 wordt gemeld dat de contouren 2006 niet meer actueel zijn en er ook een nieuwe rekenmodel (INM versie 7) zal gebruikt worden dat belangrijke verschuivingen zal geven in de contouren. De vraag stelt zich dan waarom deze aangepaste gegevens niet als basis in de tekst zijn opgenomen. Als er effectief belangrijke verschuivingen optreden enkel en alleen door het hanteren van een nieuw rekenmodel dan bewijst dit toch de relatieve waarde van dergelijke modellen. Rekenmodellen moeten effectief getoetst worden aan de werkelijkheid!

Ook worden de **recentste contouren en frequentiecontouren niet bijgevoegd** ondanks het feit dat BAC die volgens haar milieuvergunning jaarlijks moet berekenen (zie 8.1.3., blz. 58/31 Geluidcontouren).

Ook bij de afbakening van het VSGB (waarnaar men refereert op blz. 58/42 Geluidstoets) en in de START-studie (blz. 58/40) baseert men zich op kaarten volgens **routegebruik van 2004**. Behoorlijk voorbijgestreefd.

De kaarten houden bovendien voor o.a. Sterrebeek onvoldoende rekening met overvlichten van vertrekken van andere banen (25R en 25L) omdat vanaf een bepaalde vluchthoogte het simulatiemodel geen rekening meer houdt met de hinder.

3. ONVOLLEDIG

3.1 Studies

Op verschillende plaatsen in de tekst worden lopende studies aangehaald waarvan voor sommige de resultaten in september 2009 worden verwacht.

De plannen zijn daarom onvolledig omdat ze geen rekening houden met de resultaten van deze studies en ze zelfs geen melding maken van hun belangrijkste conclusies.

Voorbeelden:

- 8.2.2.a Baangebruik (blz. 58/36)
Internationale experts zouden in opdracht van de federale regering een studie uitvoeren over de toe te passen windnormen en hun impact op veiligheid, capaciteit, gebruik van de banen en geluidshinder. De resultaten van deze studie zouden in september 2009 worden voorgelegd aan de federale Ministerraad.
- 8.2.2.b gebruik van het luchtruim en vliegroutes (blz. 58/37)
Er wordt gemeld dat een werkgroep tegen 30 juni 2009 verslag zou uitbrengen over onderzoek naar mogelijke wijzigingen in de beperkingen en het statuut van de voor militairen gereserveerde luchtruimzones. Verder zou een werkgroep tegen 30 sep-

tember 2009 verslag uitbrengen over de evaluatie van de huidige vliegroutes en voorstellen voor wijziging voorleggen.

- 10. Blz. 58/45: " voor deze acties.....zullen studies uitgevoerd worden...."
- 11. Maatregel 8 (blz. 58/49):
 "...zodra tegen september 2009 alle implicaties bekend zijn van de resultaten van voorgenomen studies (studie van de windnormen en studie van de organisatie van het luchtruim en vliegprocedures)"
- Blz. 58/19 "de vaststelling van milieukwaliteitsnormen voor vliegtuiggeluid en de toepassing ervan zal het onderwerp zijn van een beleidsvoorbereidende studie
 Wat is de timing van deze studie en vooral wie zal ze uitvoeren ? (onafhankelijke studie ???).

3.2 Aantal nachtvluchten

Er wordt soms verwarrende informatie gegeven over het aantal nachtvluchten en de **definitie van Nacht**.

Zo is er op blz. 58/11 sprake van een beperking tot 16000 nachtslots. Hier wordt niet vermeld dat dit voor het interval 23-6u geldt en dat de vluchten tussen 6u en 7u hier niet worden bijgeteld, hoewel de nachtcontouren berekend worden van 23-7u. Tussen 23u en 7u bedroeg het aantal nachtvluchten in 2007 niet minder dan het hallucinante aantal van 33550 (cfr. tabel blz. 58/10).

3.3. Proefdraaiplaats

Op blz. 58/25 wordt vermeld dat er soms wordt uitgeweken naar plaats P7. Deze plaats is nergens op de kaarten aangegeven.

3.4. Geluidcontouren

De recentste contouren en frequentiecontouren zijn niet bijgevoegd (zie 8.1.3., blz. 58/31 Geluidcontouren). Zie hoger onder 2.

3.5. START-plan

Het document is ook onvolledig zeker waar het initiële START-project voorgesteld wordt (blz. 58/39, 9.2.1.).

Men vergeet te melden dat het initiële megalomane START-plan (verdubbeling van vliegbewegingen!) in de praktijk – ook al ingevolge de economische crisis - compleet achterhaald is.

De Studie waarnaar in voetnoot 16 verwezen wordt dateert van 2 november 2005 en moet dus als achterhaald worden beschouwd.

Men geeft dit impliciet toe door op blz. 58/41 te melden dat de Vlaamse administratie opteert voor een scenario van max. 300.000 bewegingen op jaarbasis (dit staat haaks op START!).

Men laat na te vermelden dat START op het einde van de vorige legislatuur (najaar 2008) door niet alleen de oppositie maar ook door twee van de drie toenmalige meerderheidsfracties (CD&V en SP.a) ter discussie werd gesteld en opgeroepen werd om de START – ambities op vlak van expansie grondig bij te stellen.

4. NIET OBJECTIEF

4.1. Ontwikkelingsperspectieven

Hoewel het ontwerp van actieplan tot doel heeft het omgevingslawaai te doen verminderen, lijkt het in sommige paragrafen eerder een actieplan om de luchthaven maximaal te laten groeien.

Al bij de aanvang in de algemene beschrijving van de luchthavengegevens (blz. 58/7) worden een aantal stellingen ontwikkeld die weinig objectief zijn en die eigenlijk niets te maken hebben met de actuele toestand van de luchthaven.

1) Ligging en Layout:

Zo worden op blz. 58/7 twee gebieden beschreven die nog potentieel hebben voor verdere *ontwikkeling*: de noordelijke zone tussen Brucargo en de militaire zone, en de zuidelijke zone ten zuiden van baan 07R/25L en ten oosten van 02/20.

Voor de **zuidelijke zone** is dit in flagrante tegenstelling met het plan-MER dat opgesteld wordt bij de afbakening van het VSGB en waarin de zuidelijke zone niet meer in overweging wordt genomen.

Anderzijds wordt de indruk gewekt op blz. 58.6 dat er in gemeenten zoals Zaventem, Nossegem, ea. weinig bewoning is door te stellen dat het gaat om "verspreide nederzettingen in de open ruimte". Het woord "**nederzettingen**" is een term die doet denken aan de Middeleeuwen, met een behoorlijk negatieve connotatie en doet uitschijnen dat het kleine kernen betreft met slechts een heel beperkt aantal inwoners. In praktijk zijn gemeenten zoals Sterrebeek, Wezembeek Oppem, Tervuren dicht bevolkt (WO: ca 13000 inwoners, Sterrebeek: >8000 inwoners, Tervuren + Duisburg > 30.000 inwoners). Merkwaardig is ook dat men de Zaventemse deelgemeenten Sterrebeek en St.-Stevens-Woluwe niet vermeldt.

Dit is dus allesbehalve een objectieve weergave van de feitelijke situatie.

2) Banenstelsel en luchthaveninstallaties

Op blz. 58/7 wordt een impliciet pleidooi gehouden om de **taxipiste langs baan 25L/07R** volledig aan te leggen met het oog om vertrekken via baan 25L mogelijk te maken ("de parallelle taxiweg langs baan 07R/25L is niet op volle lengte aangelegd..... wat de capaciteit van de baan ernstig beperkt").

Dit wordt nogmaals herhaald op blz. 58/12.

Tevens is er sprake van de installatie een ILS op banen 07L en 07R.

Een dergelijke realisatie zou **nefaste gevolgen hebben voor de oostrandgemeenten** (waaronder alle deelgemeenten van Zaventem) rond Brussel die dan niet alleen opstijgingen zullen te verwerken krijgen via de banen 25 R en 20, maar ook nog eens via baan 25L.

Bovendien betekent de aanleg van een taxibaan naast het laatste stuk van baan 25 L de complete onleefbaarheid van Humelgem (gehucht van Steenokkerzeel).

Het is overigens niet juist dat de kortere taxibaan een capaciteitsbeperking inhoudt. In het jaar 2000 werden 326.000 (tabel 1.8 blz. 58/9) bewegingen genoteerd met de configuratie 25 R voor landingen (30%) en opstijgingen en baan 25 L voor landingen (70%) en dit zonder taxiweg op het laatste stuk van de 25 L. Dit leverde geen problemen op. Er moet hierbij worden opgemerkt dat 326.000 reeds een onleefbaar aantal bewegingen is dat op geen enkele manier nagestreefd dient te worden of voor herhaling vatbaar is.

Op blz. 58/12 staat dat men wil **groeien van 74 naar 80 bewegingen per uur** (of 144 meer per dag !).

Het is een illusie te denken dat het omgevingslawaai beheerst kan worden bij een stijgend aantal bewegingen, zelf al gebruikt men hiervoor iets minder lawaaierige vliegtuigen (de term lawaaierige vliegtuigen is enkel van toepassing op zweefvliegtuigen). De verstoring zal dan constant in de tijd zijn, weliswaar met iets lagere geluidspieken.

Op blz. 58/48 (Maatregel 8: immissiekader op lange termijn) stelt men dat de uitwerking van het recent federale luchthavenplan – dat uitgaat van een **groei van 1,5 % van het aantal dagvluchten** - momenteel de best beschikbare optie is en waarvan mag worden verondersteld dat het een *ruim draagvlak* heeft, gelet op uitgebreide consultatie van diverse betrokken actoren.

Het is totaal onduidelijk waaruit dit draagvlak blijkt en wie geconsulteerd werd.

Volgens blz. 58/12 overweegt de luchthavenuitbater **de bouw van een lagekostenpier**. Nochtans antwoordde de bevoegde minister meermaals in het parlement dat zij niet gevat is door enige vergunningsaanvraag. Bovendien trok BAC de aanvraag tot MER-ontheffing in. Waarom schrijft de administratie dan dit ?

De constructie van deze terminal zal het aantal bewegingen nog doen toenemen wat uiteindelijk een verhoging van het omgevingslawaai zal veroorzaken. Nergens worden dan ook besluiten getrokken uit een mogelijke verhoging van het aantal vluchten.

4.2. Aantal nachtvluchten

Onder 1.8, blz. 58/11 en 8.2, blz. 58/34 wordt verwezen naar het gedeeltelijk vertrek van DHL "met een substantiële/belangrijke daling van het aantal nachtbewegingen".

STERREBEEK 2000 wijst erop dat de **vermindering slechts 30%** bedraagt. Bovendien zijn de vertrekken van DHL sinds de verhuis van het sorteercentrum opgeschoven naar het eerste deel van de nacht waardoor het verstoringpatroon grondig gewijzigd is: door constant op te stijgen tussen 23 en 3u worden mensen **zeer ernstig gehinderd tijdens het inslapen**, zelfs al is het aantal vliegtuigen effectief verminderd.

STERREBEEK 2000 streeft reeds jaren voor een **totale afbouw van de nachtvluchten** en betreurt dat in de voorgestelde maatregelen in het actieplan geen enkele inspanning wordt gedaan om het aantal nachtvluchten verder in te perken, ook niet op Europees niveau.

De beperkingen tijdens het weekend (blz. 58/ 34 8.2.1) voorzien nachten van 5 à 6 uur zonder opstijgingen. De gemiddelde mens heeft elke nacht een nachtrust nodig van 7,30 à 8 uren om gezond te blijven. Waar blijft het recht op gezondheid ?

4.3. Stabiel Exploitatieschema

Op blz. 58/44 worden maatregelen aangekondigd in afwachting van een stabiel exploitatieschema voor de luchthaven.

Hier dient opgemerkt dat tot vóór de invoering van het zgn. spreidingsplan er wel degelijk een stabiel exploitatieschema gevolgd werd door gebruik van banen 25 R (opstijgen + landen) en 25 L (landen), volgens dewelke de inwoners zich gevestigd hebben (met duidelijk zicht op te mijden lawaaigebieden en met kennis van de zones waar minder lawaai aanwezig was). De invoering van een spreidingsplan, na jaren van stabiel baangebruik, betekende en betekent nog steeds een onaanvaardbare schending van de rechtszekerheid, en bracht plots lawaaioverlast in zones waar er voorheen minder of geen was.

5. TE WEINIG AMBITIEUS

5.1 De geluidscontouren

In de voorgestelde actieplannen beperkt men zich naar onder toe tot de geluidscontouren van L_{den} van 55 dB(A) en L_{night} van 45 dB(A) in overeenstemming met het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 en de EU-richtlijn (blz. 58/31).

De kaarten houden bovendien voor o.a. Sterrebeek onvoldoende rekening met overvluchten van vertrekken van andere banen (25R en 25L) omdat vanaf een bepaalde vluchthoogte het simulatiemodel geen rekening meer houdt met de hinder.

Dit blijkt uit de geluidscontour van L_{den} 55 dB(A) (bijlage 1) die een heel diepe insprong maakt in de zone ter hoogte van de verkeerswisselaar van de snelweg Leuven Brussel en de Ring rond Brussel, en dit terwijl een groot deel van de op de 25R vertrekkende vliegtuigen richting baken Huldenberg aan de oostelijke zijde van de Ring rond Brussel voor-

bijkomen. Het lijkt alsof de opstellers van de geluidscontourenkaarten niet weten waar de vliegtuigen reëel overvliegen en zich enkel baseren op theoretische gevlogen routes. De EU indicator van **L_{den} van 55 dB(A) is nog steeds veel te hoog**. Mensen worden reeds ernstig gestoord bij een L_{den} van 50dB(A), cfr. recente wetenschappelijke bevindingen.

Bovendien zou niet alleen gemeten moeten worden volgens de A- kurve/ filtering, maar ook volgens de C kurve, omdat het aandeel van de lage tonen bij moderne vliegtuigmotoren aanzienlijk toegenomen is. Het laagfrequente gebulder is wel degelijk aanwezig maar wordt weggefilterd in de A kurve, waardoor de meting een totale onderschatting geeft van het reële geluidsniveau.

Ook de **L_{night} van 45 db(A) is nog steeds te hoog**. Mensen worden niet zozeer wakker van een gemiddelde van 45 dB(A) maar wel van de pieken van 90 dB(A) en zelfs meer.

In de actieplannen wordt een onderscheid gemaakt voor referentiewaarden tussen bestaande situaties en nieuwe situaties (blz. 58/18) waarbij enkel wordt toegespitst op de waarden voor bestaande situaties L_{den} 65 dB(A) en L_{night} 55 dB(A).

Door het spreidingsplan en allerlei wijzigingen hieraan zijn in feite ALLE omwonenden in een nieuwe situatie terecht gekomen.

STERREBEEK 2000 vindt dat de actieplannen zich minstens moeten richten op de meest ambitieuze waarden en bovendien ook de L_{den} van 50 db(A) en L_{night} van 40 db(A) zouden moeten beschouwen. Om te beginnen zou de berekening van deze contouren moeten worden opgelegd in de milieuvergunning (zie blz. 58/31).

De contouren L_{den} en L_{night} zijn **berekende gemiddelden** en geven geen inzicht in de piekwaarden die men in een zone ondervindt.

Omwonenden worden evengoed of nog meer gestoord door de enorme piekvolumes van opstijgende vliegtuigen; met 80 bewegingen per uur waarvan 40 opstijgingen krijgt men om de 90 seconden een piek tussen 75 en 100 dB(A).

5.2. Grondlawaai

Op blz. 58/24 (beheersing van het grondlawaai) stelt men zich blijkbaar tevreden met twee stukjes geluidswal.

Ook de proefdraaiplaats wordt als een oplossing voorgesteld (blz. 58/25). Nochtans was in de eerste milieuvergunning voor BAC voorzien in een **loods** om te vermijden dat het geluid alsnog verspreid wordt .

5.2. Het aantal gehinderden

Met de invoering van de recente federale beslissing en rekening houden men een groei tegen 2020 verwacht men een daling van het aantal gehinderden 's nacht (L_{night} 50 dBA) met 25% (blz. 34/35) en overdag met 7% (55 dBA L_{den}).

STERREBEEK 2000 vindt het onaanvaardbaar dat de actieplannen geen enkel cijfer vooropstellen in de lijst van maatregelen (blz 58/48-50) om het aantal gehinderden sterk te verminderen. Dit getuigt van een totaal gebrek aan ambitie en gebrek aan respect voor de nachtrust van de mensen en is niet in overeenstemming met de EU-richtlijn.

5.3. Geluidsquota

De vermelde QC van 8 (blz. 58/34 en 35) voor de nachtelijke periode is nog ontzettend hoog.

Als men vaststelt dat charters om 5u45 's nachts opstijgen met pieken tot 87 dB(A) (WHO aanbeveling 60 dB(A) en momenteel naar beneden bijgesteld), niettegenstaande

een QC kleiner dan 4 (bijv. B737- 300 en 800) dan moet men zich toch ernstig vragen stellen over de waarde van de QC als parameter waarop nachtelijke geluidsbeperkingen gebaseerd zijn.

Voor de nachtelijke beperkingen zou men zich niet alleen moeten baseren op de QC waarde van een vliegtuig maar ook op de reële meetwaarden La-max en SEL (deze worden nu al jaren geregistreerd door tientallen geluidsmeters).

Alles met geluidspieken boven de 60 dB(A) zou dan verboden moeten worden om op te stijgen (in afwachting van een definitief verbod).

Dit ligt ook binnen de bevoegdheden van de Vlaamse overheid in tegenstelling met bronmaatregelen (zoals QC) die tot de bevoegdheid van de Federale overheid horen. Dit in tegenstelling met wat men laat vermoeden met deelproject SP10 uit het START-plan (blz 58/40).

Uit de tabel blz. 58/ 35 blijkt dat vliegtuigen met een QC tussen 24 en 48 nog kunnen opstijgen maar niet meer kunnen landen. Hoe kan dit ?

5.4. Isolatie

Het actieplan vermeldt de invoering van een akoestische isolatieverplichting bij nieuwbouw of grondige verbouwing (blz. 58/39).

Maar wat met de mensen die wonen in vroeger gebouwde huizen en die voorheen niet overvlogen werden, maar door de invoering van het spreidingsplan nu wel massaal overvlogen worden en daardoor geluidsniveaus moeten verwerken zoals in Diegem (Bij gebruik van baan 20 doet deze situatie zich voor Sterrebeek, Wezembeek – Oppem en Tervuren.

Maatregel 3 zal de impact evalueren van de nieuwe norm NBN S01-400-1 (blz. 58/46). Aangezien het merendeel van de woningen rond de luchthaven bestaande woningen zijn, lijkt ons deze maatregel weinig efficiënt.

Maatregel 10 wil een isolatievoorschrift vastleggen binnen bepaalde contouren (blz. 58/50) maar blijft op alle vlakken vaag hoe men dit gaat realiseren. Ook beperkt men zich hoofdzakelijk tot de woningen binnen de Lden 55 dB(A) terwijl recente wetenschappelijke bevindingen stellen dat 55 dB(A) te hoog is en men eerder 50 dB(A) zou moeten hanteren.

Bovendien blijft de uitwerking vooral financieel afhankelijk van een samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de gewesten.

STERREBEEK 2000 vindt dat de Vlaamse overheid teveel heil ziet in isolatieverplichtingen in plaats van de oorzaak aan de bron aan te pakken. Op die manier wimpelt men de kosten van de hinder af op de omwonenden, die moet zorgen voor de voorfinanciering, i.p.v. op de "vervuiler".

De luchtvaartsector betaalt gewoonweg niets voor de enorme schade die ze veroorzaakt. Integendeel, de slachtoffers van de geluidsoverlast betalen nu met hun gezondheid en met sterk verminderde waarde van hun onroerend goed.

5.5. Windnormen en routegebruik

Op blz. 58/30 staat zeer duidelijk bepaald dat er slechts mag afgeweken worden van het normaal baangebruik bij 20 knopen zijwind en 7 knopen rugwind op de banen 25L en 25R.

De dagdagelijkse praktijk is compleet anders: deze **normen worden niet gerespecteerd**.

STERREBEEK 2000 vindt het onaanvaardbaar dat er een verschil is voor baan 20 tussen nacht en dagperiode voor wat betreft rugwind. Gelet op een aantal bijzonderheden van baan 20 (stijgend verloop, omgevend reliëf dat aanzienlijk hoger ligt dan de baan 20 en de kortere lengte), is dit een meer lawaaijerige baan om op te stijgen dan de 25 R. Om die

reden is het niet te verantwoorden dat van deze baan opgestegen mag worden met een rugwind van 5 knopen tijdens de nacht.

Het continu aanpassen van de windnorm en de wijze van operationele toepassing ervan (rukwinden inbegrepen of niet, voorspellend werken of niet, ...) vormt de grondslag van het huidige spreidingsplan en het vernietigen van het historisch gegroeide evenwicht tussen de luchthaven en zijn omgeving. Een verdere verlaging van de windnormen, zoals die nu ter bespreking staat op federaal niveau, geeft blijk van gebrek aan respect voor het leefmilieu én de historisch gegroeide ruimtelijke ordening in de regio. Kortom, het getuigt van onfatsoenlijk bestuur!

Ook **inzake routegebruik worden geen maatregelen aangekondigd.**

Zo vindt meer dan 40 % van alle opstijgende nachtvluchten plaats via de SOPOK 2L route over Sterrebeek, zonder de minste vorm van spreiding en zonder dat er getracht wordt woonkernen te ontwijken. Nochtans bestaan er voor baan 20 routes die voorlangs Sterrebeek wegdraaien waardoor de woonkernen ontweken kunnen worden, indien correct wordt gevlogen. Het betreft hier de routes LNO 4L en de route SPI 3L.

5.6. Monitoring

Maatregel 4 (blz. 58/46) inzake monitoringsactiviteiten vermeldt alleen de bestaande toestand.

Er wordt geen enkele actie voorgesteld om het monitoringnetwerk uit breiden en te verbeteren.

Zo worden nog belangrijke delen van Zaventem (oa. in St.-Stevens-Woluwe en in Sterrebeek) **te weinig bemeten.**

Er is nog steeds geen enkele toegang via het web voor de burger tot **individuele geluidsregistraties (met La max en sel waarden in zowel dB(A) als dB(C))** voor de verschillende geluidsmeters van het BAC netwerk. Alleen gemiddelden zijn beschikbaar. Het meetnet van LNE vermeldt wel overschrijdingen van piekwaarden.

Bijkomend zou ook gemeten moeten worden volgens de **geluidscurve dB(C) om het aandeel van de zeer lage frequenties beter te vatten.** Het aandeel van de lage tonen (het laagfrequente gerommel dat alles doet daveren in huis) in het geluidsspectrum van moderne en zware vliegtuigen is veel hoger dan bij oudere vliegtuigen.

5.7. Ruimtelijke ordening

In **Maatregel 1** (blz. 58/45) beperkt men zich tot de Lden 65 dB(A) zone om "eventuele" bestemmingswijzigingen aan te kondigen. Deze zone(s) moeten als volstrekt onleefbaar beschouwd worden.

Het actieplan stelt dat binnen deze zone nieuwe woonontwikkelingen en verdichting van woonfuncties absoluut moeten vermeden worden. In de praktijk wordt hierbij in het VSGB niet altijd rekening gehouden.

Ook in de **langetermijnmaatregel 9** blijft men vaag.

Het afbakeningsproces van het VSGB is volop aan de gang en het GRUP is in voorbereiding.

STERREBEEK 2000 begrijpt dan ook niet waarom hier over een langetermijnmaatregel wordt gesproken. De opties in het VSGB worden NU vastgelegd.

Tot op heden moeten we helaas vaststellen dat er op gebied van ruimtelijke ordening nog niets gerealiseerd is. Integendeel, onleefbare gebieden pal onder opstijgcorridors worden verder uitgebreid. En anderzijds worden voorheen niet overvlogen gebieden in-gevolge het spreidingsplan plots massaal overvlogen wat een aantasting inhoudt van de rechtszekerheid.

Zowel in het Gewestplan als in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en in het Provinciaal Structuurplan heeft men nooit de moed gehad bouwvrije corridors vast te leggen.

Ook het START-plan (blz. 58/40) kondigde in deelproject 11 aan om "Geluidszones vast te leggen waarbinnen een bepaalde geluidsbelasting mogelijk is en waar maatregelen van ruimtelijke ordening noodzakelijk geacht worden". Tot hiertoe zonder resultaat.

5.8. Overlegforum

Op federaal niveau *zou* een overlegforum geactiveerd worden (blz. 58/37).

In hoeverre is dit (federale) overlegforum overlappend met het bestaande (gewestelijke) overlegforum in het kader van de milieuvergunning ?

In het overlegforum dat door de gouverneur wordt voorgezeten zijn de omwonenden (actiegroepen) vertegenwoordigd.

Waarom zijn de bewonersgroepen niet vertegenwoordigd in dat nieuwe federale forum?

5.9. Geluid moet worden opgeteld

Op blz. 58/48 wordt toegegeven dat de geluidshinder niet steeds worden toegewezen aan één enkele bron en dat het nuttig zou zijn de samengevoegde geluidsbelastingskaarten (snelweg, spoorweg en luchthavengerelateerd geluid eens samen te leggen en te bekijken.

Ook op blz. 54 van het Actieplan Wegverkeerslawaai wordt dit herhaald ("De geluidshinder, die omwonenden ondervinden, kan niet steeds worden toegewezen aan één enkele bron. Weg-, spoor- en luchtverkeerslawaai kunnen elkaar plaatselijk versterken. Bij de uitbouw van een langetermijnstrategie zal dan ook rekening moeten worden gehouden met mogelijke interacties tussen verschillende geluidsbronnen. Dit kan bijvoorbeeld door de informatie uit de geluidsbelastingskaarten die voor de verschillende bronnen werden opgemaakt (zie inleiding) te combineren").

Vermits gegevens beschikbaar zijn voor de verschillende bronnen, **verwacht STERRE-BEEK 2000 dat reeds NU in de actieplannen gecombineerde geluidskaarten zouden worden opgesteld en weergegeven.**

5.10. Europa

In geen enkele maatregel wordt aangekondigd dat Vlaanderen initiatieven wil nemen om de geluidsoverlast op Europees niveau aan de bron aan te pakken door o.a. een vermindering van het aantal nachtvluchten en een belasting op kerosinegebruik.

Een gemiste kans, nu België binnenkort de EU mag voorzitten.

5.11. Lawaai van het wegverkeer

Het actieplan wegverkeerslawaai gaat onvoldoende in op de gevolgen van grote infrastructuurwerken zoals de uitbreiding van de **Ring RO**.

Ook wordt niet ingegaan op concrete maatregelen zoals **snelheidsbeperkingen** op bepaalde wegsegmenten.

Ook voor de **woonzone in de zuidoosthoek van het verkeerskruispunt Ring R0-E40** worden geen geluidsremmende maatregelen voorgesteld.

6. ONDUIDELIJK en WEINIG CONCREET

De teksten van Maatregelen (blz. 58/44-51) staan vol met "zou" en "zal".

Nergens worden concrete termijnen vermeld voor de verschillende maatregelen.

Van een document dat voor openbaar onderzoek wordt voorgelegd aan de bevolking, mag verwacht worden dat het duidelijk (qua concrete maatregelen en timing) is en keuzes maakt.

Vooraf inzake toekomstvisie blijft het document echter in gebreke. Zowel in punt 10., Maatregelen die men in de eerste vijf jaar in overweging neemt, als in de Lange termijn-

strategie (punt 11) blijft men zeer vaag en laat men de lezer in het ongewisse op vlak van timing en concrete maatregelen. Men weigert keuzes te maken.

De hamvraag voor de toekomst is immers **welk soort luchthaven willen we**: een zakenluchthaven, quid met cargo ? Wat met samenwerking met en taakverdeling tussen andere luchthavens ?

Het is onthutsend te moeten vaststellen dat de Vlaamse Regering blijft inzetten op de ontwikkeling van niet duurzame en immens vervuilende activiteiten gebaseerd op de consumptie van massale hoeveelheden olie (luchthaven gebonden). De productie van de meeste olievelden daalt met 6,7% per jaar en er is weinig zicht op de ontdekking van nieuwe grote olievelden.

Overheden die massaal blijven inzetten op aardolie-gebonden activiteiten zouden in de zeer nabije toekomst wel eens grondig benadeeld kunnen worden wanneer de olieprijs door het dak schieten ingevolge de toename van de vraag (Azië) en dit bij steeds lagere olie olieproductie. Gebrek aan visie dus.

Het is bovendien symptomatisch dat men wat Financiële informatie (blz 58/51) betreft, simpelweg stelt dat die niet beschikbaar is !

Ook op andere punten blijft het document vaag en onduidelijk.

Voorbeelden:

- Blz. 58/37: er *zou* een wet komen en er *zou* een specifieke cel van toezicht op de naleving van geluidsquota worden opgericht en er wordt gesuggereerd om een samenwerkingsakkoord af te sluiten met de andere gewesten
- Blz. 58/43: de nieuwe isolatienorm wordt niet in mensentaal uitgelegd. Hoe men die kan bereiken ? Welke materialen en wie gaat dat betalen ?
- Blz. 58/39: welke zijn de specifieke maatregelen die in overweging worden genomen?

Kortom: dit document biedt geen enkele visie op de toekomst van de luchthaven en op de concrete maatregelen die zullen genomen worden om de hinder van de omwonenden drastisch in te perken.

STERREBEEK 2000 vzw vindt de actieplannen daarom ondermaats en verzoekt de Vlaamse overheid de actieplannen grondig bij te stellen.

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts
Voorzitter

Hugo Leonard
Ondervoorzitter

Hilde Gedopt
Secretaris