



Sterrebeek, 13 januari 2016

VZW
Erkende streekgebonden vereniging

Secretariaat:
p/a Felix Timmermanslaan 24
1933 Sterrebeek

Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en
Energie
Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer,
Milieu&Gezondheid
Dienst Milieubeheer, lokaal 7.P.43
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel
milieuhinder@vlaanderen.be.

Betreft : Ontwerp actieplan Omgevingslawaai voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
2016-2020, openbaar onderzoek

Geachte Dames, Heren,

Naar aanleiding van de publieke inspraak over het ontwerp actieplan Omgevingslawaai voor de Luchthaven Brussel-Nationaal 2016-2020, wil de vereniging STERREBEEK2000 vzw volgende opmerkingen en bezwaren formuleren.

1. Kerngebied te klein

Het actieplan 2e ronde focust op een 'kerngebied' afgebakend door de (plan)drempelwaarden van de respectievelijke EU-indicatoren $L_{den} > 65$ dB en $L_{night} > 55$ dB.

In het vorige actieplan ging men nog uit van geluidscontouren van L_{den} van 55 dB(A) en L_{night} van 45 dB(A).

Het valt op dat men de geluidsdrempel bewust hoger legt zodat men een kleiner kerngebied bekommt om zo de voorgestelde maatregelen beperkt te kunnen houden.

Bezwaar: STERREBEEK2000 stelt voor om het kerngebied uit te breiden naar L_{den} van 60 dB(A) en L_{night} van 50 dB(A).

2. Geluidscontouren en meetmethode moeten ruimer

De metingen en geluidscontouren beperken zich naar onder toe naar een L_{den} van 55 dB(A) en een L_{night} van 45 dB(A) in overeenstemming met het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005.

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). 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.

Bezwaar: STERREBEEK2000 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 bijkomend moeten worden opgelegd in de milieuvergunning.

De contouren L_{den}, L_{evening} 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.

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

3. Maatregelen aan de bron

3.1. Aantal nachtvluchten

STERREBEEK2000 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.

Nochtans is de Vlaamse overheid **via de milieuvergunning bevoegd** om het aantal nachtvluchten te beperken.

Bezwaar: STERREBEEK2000 stelt voor om het aantal nachtvluchten tijdens de planperiode verder af te bouwen met 20%. (naar een maximum totaal van 12800 waarvan 4000 vertrekken/jaar).

Verder moet worden opgemerkt dat het aantal nachtvluchten nog steeds vastligt voor het interval 23-6u terwijl de geluidscontouren uitgaan van een nacht van 23-7u.

3.2. Geluidsquota

De vermelde QC van 8 (blz. 57) voor de nachtelijke periode is nog ontzettend hoog.

Bezwaar: STERREBEEK2000 vindt dat het actieplan zou moeten streven, via overleg met de bevoegde federale overheid, naar een nachtelijke QC-limiet van 4.

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.

Alles met geluidspieken boven de 60 dB(A) zou dan verboden moeten worden om op te stijgen.

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.

Uit de **tabel 13 blz. 57** blijkt dat vliegtuigen met een QC tussen 24 en 48 nog kunnen opstijgen maar niet meer kunnen landen. Hoe kan dit ? Als men niet kan landen, kan men ook niet opstijgen.

3.3. Baangebruik

Het actieplan spreekt zich niet uit over het gewenste baangebruik en vermeldt zelf dat dit nog kan wijzigen.

STERREBEEK2000 verzet zich met klem tegen elke wijziging van het huidige baangebruik in het nadeel van Sterrebeek en andere gemeenten in de Vlaamse Rand.

Sterrebeek neemt nu reeds ruim zijn deel van de vluchten boven de dorpskern. Vooral 's nachts (50%) en tijdens het weekend.

De Vlaamse overheid mag daarom in een samenwerkingsovereenkomst met de Federale overheid en het Brussels Gewest geen duimbreed toegeven aan de Brusselse eisen om nog meer vluchten de Vlaamse Rand in te sturen.

Bezwaar: STERREBEEK2000 vraagt dat in het actieplan duidelijk zou gesteld worden dat het huidige preferentiële baangebruik moet behouden blijven.

Hetzelfde geldt voor de geruchten over een mogelijke verlenging van baan 25L, die nefast zou zijn voor heel wat buurgemeenten van de luchthaven.

3.4 Ruimtelijke ordening

Het Vlaams Gewest zal een algemeen (gewestelijk) ruimtelijk uitvoeringsplan opmaken ter operationalisering van gedifferentieerde ruimtelijke maatregelen. De focus ligt hierbij minstens op het kerngebied, afgebakend door de Lden-contour van 65 dB en de Lnight-contour van 55 dB.

Zoals reeds eerder vermeld, vindt STERREBEEK2000 dat dit kerngebied te weinig ambitieus is.

Bovendien begrijpen we niet waarom nu een GRUP moet worden opgesteld, waarbij beperkingen op wonen worden opgelegd, terwijl men die kans reeds had in de voorschriften van het GRUP-VSGB.

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 overvlogen wat een aantasting inhoudt van de rechtszekerheid.

Zowel in het GRUP-VSGB 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 kondigde in deelproject 11 aan om "Geluidszones vast te leggen waarbinnen maatregelen van ruimtelijke ordening noodzakelijk geacht worden". Tot hier-toe zonder resultaat.

Het is ook zeer onduidelijk wie zal opdraaien voor de kosten (geluidsisolatie, planschade) binnen het kerngebied, indien bepaalde maatregelen worden opgelegd.

3.5 Isolatie

De tijdens de vorige planperiode ontwikkelde ontwerpeisen vormen de basis voor een 'isolatievoorschrift' dat op gewestelijk niveau zal opgenomen worden in geschikte, verordende instrumenten.

De implementatie van dit voorschrift blijft opvallend vaag in het actieplan.

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.

4. Monitoring

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, Tervuren) **te weinig bemeten.**

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 in het geluidsspectrum van moderne en zware vliegtuigen is veel hoger dan bij oudere vliegtuigen.

Bezwaar: STERREBEEK2000 stelt voor om het gewestelijk meetnet uit te breiden.

5. 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.

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

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts
Voorzitter

Hugo Leonard
Ondervoorzitter