



Sterrebeek, 3 januari 2019

VZW
Erkende streekgebonden vereniging

Secretariaat:
p/a Felix Timmermanslaan 24
1933 Sterrebeek

Vlaamse overheid
Departement Omgeving
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel
leefomgevingskwaliteit@vlaanderen.be.

Betreft : Ontwerp actieplan Omgevingslawaaï voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
2019-2023, openbaar onderzoek

Geachte Dames, Heren,

Naar aanleiding van de publieke inspraak over het ontwerp actieplan Omgevingslawaaï voor de Luchthaven Brussel-Nationaal 2019-2023, wil de vereniging STERREBEEK2000 vzw namens zijn leden volgende opmerkingen en bezwaren formuleren.

1) Algemeen

Om te beginnen een meer algemene vaststelling: uit de studie van de actualisatie van het vorige actieplan 2^{de} ronde (2016-2020) blijkt dat er weinig rekening werd gehouden met de opmerkingen en bezwaren van bewoners en bewonersgroepen enerzijds, maar ook hoe weinig concrete actie werd ondernomen en vooruitgang werd geboekt anderzijds. Het ontwerpactieplan bevat weinig elementen die de burger inzage geven in de redenen en de verantwoording hiervoor.

Bezwaar: Gezien het plan een actualisatie van het vorige actieplan 2^{de} ronde betreft, vraagt STERREBEEK2000 dat in het nieuwe plan vooraf een objectieve balans wordt opgemaakt van de acties en de vooruitgang die tot hiertoe (niet) gerealiseerd werden.

2) Keuze van een plandrempel voor het Kerngebied (punt 8.1., p.46)

Het actieplan focust op een 'kerngebied' afgebakend door de (plan)drempelwaarden van de respectievelijke EU-indicatoren $L_{den} > 65$ dB en $L_{night} > 55$ dB (o.a. blz. 6 en 46 en 47).

De geluidsdrempel bewust hoog leggen zodat men een kleiner kerngebied bekommt om zo de voorgestelde maatregelen beperkt te kunnen houden, druist in tegen de nieuwe geluidsnormen voor de luchtvaart van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) van oktober 2018 van respectievelijk 45 Lden overdag en 40 Lnight, alsook tegen groeiende onderzoeksresultaten die aantonen dat de ervaren geluidshinder en slaapverstoring meestal significant hoger ligt dan de berekende en gerapporteerde.

Bezwaar: STERREBEEK2000 vraagt daarom om het kerngebied tijdens de periode van het actieplan stapsgewijze uit te breiden naar L_{den} van 45 dB(A) en L_{night} van 40 dB(A) zoals aanbevolen door de WHO.

3) Strategische geluidsbelastingskaarten (referentiejaar 2016) (punt 7, blz. 39)

De kaarten van 2016 in bijlage 1 tonen bevolkingsdichtheden van 2011. Deze dichtheden moeten geactualiseerd worden naar 2016.

Sinds de goedkeuring van het GRUP-VSGB zijn nieuwe woonwijken vergund en nog nieuwe ingepland, o.a. in Sterrebeek. Ook is binnen het plangebied de bevolkingsdichtheid en dus het aantal potentieel gehinderden zeker toegenomen.

4) 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).

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 60, 70, 80, 90 dB(A) en zelfs meer.

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 vertrekkende van andere banen (25R en 25L) richting baken Huldenberg omdat vanaf een bepaalde vluchthoogte het simulatiemodel geen rekening meer houdt met de hinder.

Het is te betreuren dat voor de gedetailleerde frequentiecontouren met overschrijding van het maximale geluidsdrukkniveau L_{max} van 70 dB tijdens de dag- en nachtperiode verwezen wordt naar een studie i.p.v. ze te integreren in de tekst (blz 39). Ook in de bijlagen zijn deze contouren niet opgenomen.

(Rapport 'Geluidscontouren rond Brussels Airport - Jaar 2016', Universiteit Gent, Vakgroep

Informatietechnologie (INTEC) – Onderzoeksgroep WAVES, rapport PA2017_001_BAC, 17.04.2017).

Gezien de hoofdbekommernis van het actieplan moet zijn het verminderen en minimaliseren van geluidshinder door vliegslawaai **zoals ervaren door de burger**, vindt STERREBEEK2000 het niet langer verantwoord dat het actieplan geformuleerd wordt in functie van theoretisch berekende omgevingslawaai-waarden zonder deze te toetsen aan (het verwerven van) betrouwbare geluidservaringsgegevens in de kerngebieden alsook in de omgeving daarbuiten.

Bezwaar: STERREBEEK2000 vraagt dat de actieplannen niet langer louter betrekking hebben op het verminderen van de (berekende) gemiddelde geluidshinder maar ook op het elimineren van de geluidspiekwaarden, en bovendien ook stapsgewijs de L_{den} van 45 db(A) en L_{night} van 40 db(A) zouden moeten beschouwen zoals aanbevolen door de WHO.

STERREBEEK2000 vraagt eveneens dat het actieplan concrete voorstellen formuleert om de berekeningen van omgevingslawaai door vliegtuigen ten laatste

tegen midden 2021 te vervolledigen met cijfers en analyse die de lawaaihinder zoals ervaren door burgers (o.a. via burgerbevragingen) in de kerngebieden en daarbuiten objectief en onafhankelijk in kaart brengt.

5) Maatregelen aan de bron

Het actieplan neemt voor de planningsperiode 2019-2023 geen enkel initiatief om maatregelen te nemen aan de bron.

Nochtans zal vooral daardoor het aantal gehinderden sterk kunnen verminderd worden. Het actieplan stelt immers zelf vast dat het aantal gehinderden niet noemenswaardig verbeterd is sinds de vorige planperiode.

Stillere vliegtuigen dragen ertoe bij de nieuwe geluidsrichtlijnen voor de luchtvaart (Wereldgezondheidsorganisatie - Oktober 2018) te bereiken.

a. QC – beperking op individuele vliegtuigbewegingen (9.1.1.2., blz. 53)

Geluidsquota

De vermelde QC van 8 (Tabel 9-1, blz. 53) voor de nachtelijke periode blijft onverantwoord hoog.

Bezwaar: STERREBEEK2000 vindt dat het actieplan moet streven, via overleg met de bevoegde federale overheid, naar volgende limieten tegen 2020

- Van 23u tot 6u: quota count van 3
- Van 6 tot 7u: quota count van 4
- Andere tijdstippen: quota count van 12

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.

STERREBEEK2000 vraagt de Vlaamse overheid alle nachtelijke vluchtbewegingen met geluidspieken boven de 90 dB(A) ten laatste tegen 2020 te verbieden. 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 9-1, blz. 53** blijkt ook dat vliegtuigen met een QC tussen 24 en 48 nog kunnen opstijgen maar niet meer kunnen landen. Hoe kan dit ? Als men nooit kan landen, kan men ook niet opstijgen. En opstijgen gaat sowieso gepaard met meer lawaai dan landen.

b. Beperking op de totale geluidshoeveelheid van alle vertrekkende bewegingen tijdens de nachtperiode (9.1.1.4, blz. 54).

Er wordt gesteld dat deze beperking nog steeds in voege is maar dat aan deze voorwaarde momenteel bijna automatisch voldaan is, gezien de strenge beperking op de QC van individuele toestellen en de beperking van de beschikbaarheid van het aantal nachtslots voor vertrekken tijdens de nachtperiode (zie verder).

Bezwaar: STERREBEEK2000 vindt dat deze cijfers op de totale geluidshoeveelheid tijdens de nachtperiode moeten worden opgenomen in het actieplan. Dat deze cijfers via de ombudsman nog steeds niet openbaar en verkrijgbaar zijn, is onverantwoord gezien hun relevantie voor de nachtrust en gezondheid van de omwonenden.

c. **Beperking opgelegd aan het aantal operaties tijdens de nachtperiode (9.1.1.5)**

Momenteel is het aantal nachtslots beperkt tot 16.000 per kalenderjaar waarvan maximaal 5000 voor vertrekken.

De geluidsblootstelling is door het verminderen van het aantal nachtslots tussen 2009 en 2011 gunstig geëvolueerd.

Deze beperking blijkt echter nog onvoldoende.

Het actieplan geeft zelf toe dat "de geluidsblootstelling sinds 2011 niet verder afneemt maar eerder beperkte variaties toont (de cijfers op blz. 41, onderaan tonen zelfs een toename van het aantal blootgestelden tussen 2011 en 2016).

Een verdere afbouw van het aantal nachtvluchten dringt zich daarom op.

STERREBEEK2000 vraagt reeds jaren 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 vindt dit aantal nog steeds onaanvaardbaar en vraagt een afschaffing van de nachtvluchten tegen 2025 met een afbouw vanaf 2020 van 16.000 nachtslots naar 10.000, en vertrekken van 5.000 naar 3.000.

Het regeerakkoord van de Brusselse hoofdstedelijke regering toont een streven naar afbouw van het aantal nachtvluchten. De Vlaamse regering zou zich hier kunnen bij aansluiten. Dit zou al een basis kunnen vormen om samenwerking aan te gaan !

STERREBEEK2000 verwacht van het actieplan een ambitieuzere doelstelling dan een louter bevestiging van de bestaande aantallen. Alleen op die manier zal de geluidsimpact drastisch kunnen verlaagd worden.

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.

d. **Andere maatregelen**

STERREBEEK2000 stelt bovendien voor om volgende beperkingen in te voeren

- Behoud van het huidige **maximum van 74 vliegbewegingen per uur** voor de piekperiodes.
- Een **plafond op het totaal aantal vliegbewegingen** per jaar van 250.000 tot 2025.

e. **Preferentieel baangebruik (9.1.2.1)**

STERREBEEK2000 wenst dat het historisch preferentieel baangebruik behouden blijft.

Sterrebeek neemt nu reeds ruim zijn deel van de vluchten boven de dorpskern. Vooral 's nachts (50%) en tijdens het weekend, periodes die in principe rustig en weinig geluidsgestoord zouden moeten zijn.

Ook in het kader van het plan 2040 van BAC zou Sterrebeek in een eerste fase 119 extra vluchten krijgen overdag via baan 19 en in een latere fase 50% van de afdraaiende vluchten naar het zuid-zuidoosten door de verlenging van baan of taxibaan 25L.

Voor STERREBEEK2000 is dit onaanvaardbaar en een schending van de rechtszekerheid voor de omwonenden.

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

Bezwaar: STERREBEEK2000 vraagt dat het actieplan duidelijk stelt dat de Vlaamse overheid het huidige preferentiële baangebruik wil behouden en wettelijk verankeren.

f. Geluidsarme naderingsprocedures (9.1.2.3.)

De testfase voor CDO-procedures werd positief beoordeeld en verder gepubliceerd in de AIP voor toepassing op alle banen.

Het rapport geeft echter geen enkele indicatie over de te verwachten geluidswinst op de omgeving.

6) Financiële maatregelen (9.3)

Slimme heffingen maken een einde aan de oneerlijke concurrentie van de luchtvaart met andere transportmiddelen en doen de vervuiler bijdragen.

De huidige gedifferentieerde vergoedingen zijn nog te beperkt.

STERREBEEK2000 vraagt dat de Vlaamse overheid zou ijveren voor volgende maatregelen

- Op Belgisch niveau:
 - o Een belasting per vliegtuig in functie van (1) de geluids- en uitstootclassificatie van het vliegtuig en de afstand van de vlucht; (2) het tijdstip van de vlucht, waarbij vliegen tijdens de piek significant meer belast wordt en (3) de reisbestemming;
 - o Een extra heffing voor vluchten onder de 500 km of naar bestemmingen die met de trein bereikbaar zijn in minder dan 6 uur
 - o Een ticket taks in afwachting van de BTW heffing, waarbij de huidige Diabolo-toeslag wegvalt.
- Op Europees niveau:
 - o Een belasting op brandstof; bovendien gedifferentieerd om vliegen met zwa-
velrijke kerosine ontmoedigen.
 - o BTW op vliegtuigtickets.

7) Overlegorganen (9.5)

Er wordt gesteld dat het overlegforum op federaal niveau met de beslissing van de federale ministerraad van 19 december 2008 terug werd geactiveerd. Dit is onjuist.

Er is op federaal niveau geen enkele regelmatig overleg met de omwonenden. Zelfs het vonnis van 30 mei 2018 van een Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg in Brussel dat besliste dat federaal minister van Mobiliteit François Bellot (MR) tegen uiterlijk 17 september 2019 een Staten-Generaal over de toegenomen geluidshinder door het vliegverkeer rond de nationale luchthaven in Zaventem moest oprichten, kreeg tot hiertoe geen gevolg.

8) Ruimtelijke ordening (10.2)

Spoor 4: Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

"Indien de visie op de ontwikkeling van de luchthaven aanleiding zal geven tot bestemmingswijzigingen, zal een procedure opgestart worden tot de opmaak van een gewestelijk RUP met inbegrip van de nodige impactanalyse (o.m. plan-MER) ".

STERREBEEK2000 vindt dat het Vlaams Gewest duidelijk moet stellen dat verdere ontwikkeling van de luchthaven enkel kan binnen de bestaande bestemmingen en zonder uitbreiding van de bestaande baaninfrastructuur.

9) Samenwerkingsakkoord (11.1)

STERREBEEK2000 betreurt dat er nog steeds geen samenwerkingsakkoord is en dat er zelf geen perspectief is om er een op te stellen.

De Vlaamse regering heeft hier zelf weinig of geen initiatief in genomen.

Daarnaast verschuilt het actieplan zich meermaals achter het samenwerkingsakkoord om bepaalde maatregelen niet genomen te hebben..

Door gebrek aan een concrete planning is het onduidelijk wanneer men dit wenst te doorbreken.

10) Gewestelijke maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening (11.2)

Het actieplan stelt terecht dat maatregelen enkel effectief kunnen genomen worden op voorwaarde dat er een stabiele verdeling van de vliegroutes en vliegbewegingen is (blz. 75) en de geluidscontouren voldoende STABIEL zijn.

In dit kader is het onaanvaardbaar dat de luchthaven met haar visie 2040 zorgt voor nieuwe instabiliteit in de regio. Met de door BAC geplande optimalisatievoorstellen en uitbreidingen zal de hinder uitgebreid worden en zullen nieuwe zones worden aangetast. De geluidscontouren zullen eveneens een ander profiel krijgen waardoor een terdege ruimtelijke ordening onmogelijk wordt. Het kerngebied zal immers verschuiven en groter worden.

11) Ruimtelijke planningsmaatregelen (11.2.1.)

"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". (blz. 77).

Zoals reeds eerder vermeld, vindt STERREBEEK2000 dat dit kerngebied te weinig ambitieus is en daarenboven dat de berekende geluidsoverlast er onvoldoende rekening houdt met de overlast zoals in werkelijkheid ervaren door de bewoners.

Bovendien begrijpen we niet waarom nu een algemeen 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-

gevolg het spreidingsplan plots overvlogen wat een aantasting inhoudt van de rechtszekerheid.

De Vlaamse overheid geeft zelf toe dat het niet meer realistisch is om rond Brussels Airport tot een degelijke ruimtelijke ordening te komen (blz. 75).

Zowel in het GRUP-VSGB als in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en in het Provinciaal Structuurplan heeft men nooit de politieke 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.

12) Operationalisering en bekendmaking van een isolatievoorschrift (11.2.2)

De tekst is te vrijblijvend en is vooral een herhaling van de (ongerealiseerde) voornemens uit de vorige planperiode.

STERREBEEK2000 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.

Bovendien leven en werken mensen maar beperkt binnenshuis (buiten in tuin, wandelen en sporten, naar de winkel, kinderen op de speelplaats, arbeiders in open lucht,...).

De kostenramingen, vermeld in het actieplan, zijn daarenboven niet meer actueel.

Het is ook zeer onduidelijk wie zal opdraaien voor de kosten (geluidsisolatie, planschade) binnen het kerngebied, indien bepaalde maatregelen worden opgelegd. Het plan belooft nog maar eens om dit te onderzoeken.

13) Voortzetting van geluidmonitoring (11.3)

Er wordt geen enkele actie voorgesteld om het monitoringnetwerk uit te breiden noch om meer diepgaand onafhankelijk onderzoek te bevorderen naar de impact van vliegtuiglawaai op de omwonenden.

Zo worden nog belangrijke delen van Zaventem (oa. in St.-Stevens-Woluwe en in Sterrebeek) alsook in 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.

Naast geluid is het ook dringend om het meetnet te voorzien van Ultrafijnstofmeetapparatuur. De luchtvaart is immers een grote vervuiler inzake Ultrafijnstof met grote risico's voor de volksgezondheid.

Dit zou ook een doelstelling moeten zijn voor de CEM-WERKGROEP (punt 11.4).

Bezwaar: STERREBEEK2000 stelt voor om het gewestelijk meetnet uit te breiden en onafhankelijk onderzoek te bevorderen naar de impact van vlieglawaai op de omwonenden.

14) Maatregelen tegen grondgeluid (11.5.)

Opnieuw wordt een studie beloofd.

Bezwaar: STERREBEEK2000 vraagt dat proefdraaien in een proefdraailoods zou plaatsvinden in overeenstemming met de milieuvergunning.

Het actieplan moet de bouw van een dergelijke loods opleggen.

15) Europa

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

In het licht van al onze voorgaande opmerkingen en bezwaren vindt STERREBEEK2000 vzw de actieplannen daarom onvolledig en verzoekt de Vlaamse overheid de actieplannen bij te stellen. In de aanloop naar de verkiezingen in mei zal STERREBEEK2000 er samen met het Burgerforum Luchthavenregio voor ijveren om in de komende maanden betrokken burgers/omwonenden te informeren over onze opmerkingen en bezwaren.

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts
Voorzitter

Hugo Leonard
Ondervoorzitter