



Aanbeveling

'Evaluatie richtlijn 2002/30/EU'

Inhoud

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Kader | 3 |
| 2. | Het regelgevend kader | 4 |
| 2.1. | EU/2002/30 – KB 25/09/2003 | 4 |
| 2.2. | EU/2002/49 en Besluit Vlaamse regering 22/07/2005..... | 5 |
| 3. | Toepassing en doeltreffendheid van EU/2002/30 | 7 |
| 3.1. | Maatregelen ter beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron..... | 7 |
| 3.2. | Maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening | 7 |
| 3.3. | Programma's voor geluidsisolatie | 10 |
| 3.4. | Operationele procedures | 10 |
| 3.5. | Exploitatiebeperkingen..... | 11 |
| 3.6. | Economische maatregelen: geluidsheffingen | 13 |
| 3.7. | Strategische Visie Zaventem 2025 | 15 |
| 3.8. | Geïntegreerde benadering 2002/30 en 2002/49 | 17 |
| 3.9. | Conclusie | 18 |
| 4. | Beleidsaanbevelingen..... | 21 |
| 4.1. | Ruimtelijk zoneringsbeleid..... | 21 |
| 4.2. | Geïntegreerde aanpak 2002/30 en 2002/49 | 22 |
| 4.3. | Elementen voor de herziening van de richtlijn 2002/30..... | 23 |

1. Kader

In maart 2002 vaardigde het Europees Parlement en de Raad richtlijn 2002/30 uit betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap. De richtlijn, omgezet in Belgische wetgeving door middel van KB. van 25/09/03 legt een 'Balanced Approach' op voor het beheer van vliegtuiglawaai. Concreet vereist dit een zorgvuldige evaluatie van alle opties voor geluidsbestrijding, inclusief beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperkingen.

De Richtlijn voorziet dat *'uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn de Commissie verslag uitbrengt bij het Europees Parlement en de Raad over de toepassing ervan. Het verslag gaat indien nodig vergezeld van voorstellen voor de herziening van de richtlijn.'*

De VLC heeft beslist om een input te leveren bij de herziening van deze Europese richtlijn, meer specifiek over de toepassing en de doeltreffendheid ervan. Zoals in een eerder advies¹ opgemerkt, dient de richtlijn 2002/30 in relatie tot de Europese richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai bekeken te worden. Deze richtlijn werd door de Vlaamse Regering omgezet in een besluit.

In een eerste deel van dit document wordt het reglementair kader verder toegelicht om zo een volledig zicht te krijgen op het onderwerp van de opdracht. Het tweede deel inventariseert en analyseert de al genomen maatregelen die uitvoering geven aan het reglementair kader. Mede op basis van deze informatie formuleert de VLC in het laatste deel haar beleidsaanbevelingen.

Op de website van het DG transport and environment² staat dat de Commissie gestart is met de evaluatie van de effecten van 2002/30. De conclusies zouden tijdens de zomer van 2007 voorgesteld worden. Verwacht wordt dat zij vervolgens een publieke consultatie organiseert.

¹ Advies Ontwerp ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025 11 mei 2006. p. 11.

² http://ec.europa.eu/transport/air_portal/environment/aircraft_noise_en.htm

2. Het regelgevend kader

2.1. EU/2002/30 – KB 25/09/2003

Deze Richtlijn, omgezet in Belgische wetgeving, legt **algemene regels voor het beheer van vliegtuiggeluid** vast. Concreet kunnen geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens maar opgelegd worden indien aan onderstaande regels voldaan wordt:

1. De lidstaten volgen voor de geluidsproblematiek van luchthavens op hun grondgebied een evenwichtige aanpak. Daarbij kunnen zij als maatregelen voor het beheer van vliegtuiggeluid ook economische stimulansen overwegen.
2. Bij het overwegen van exploitatiebeperkingen wordt rekening gehouden met de te verwachten kosten en baten van de diverse ter beschikking staande maatregelen, alsook met de specifieke kenmerken van de betrokken luchthaven.
3. De krachtens deze richtlijn genomen maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk om de voor een specifieke luchthaven vastgelegde milieudoelstelling te halen. Zij mogen evenmin discriminerend zijn op grond van de nationaliteit of identiteit van luchtvaartmaatschappijen of vliegtuigfabrikanten.
4. Geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen worden vastgelegd op basis van het geluidsniveau van het vliegtuig zoals vastgelegd volgens de certificeringprocedure van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, derde uitgave (juli 1993).

Een **evenwichtige aanpak (balanced approach)** wordt gedefinieerd als een aanpak waarbij de lidstaten de beschikbare maatregelen bestuderen om de geluidsproblematiek van een luchthaven op hun grondgebied aan te pakken, namelijk het te verwachten effect van een beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperking.

De **doelstellingen** van deze richtlijn zijn:

- voorschriften voor de Gemeenschap vast te stellen om het op samenhangende wijze invoeren van exploitatiebeperkingen voor individuele luchthavens te vergemakkelijken, teneinde het aantal mensen dat sterke hinder ondervindt van de nadelige gevolgen van vliegtuiglawaai te beperken of terug te dringen;
- een kader te bieden dat de naleving van eisen van de interne markt garandeert;
- een duurzame ontwikkeling van de luchthavencapaciteit te vergemakkelijken;
- het bereiken van specifieke doelstellingen inzake geluidsbestrijding op individuele luchthavens te vergemakkelijken;
- de mogelijkheid te bieden de ter beschikking staande maatregelen te kiezen die tegen zo laag mogelijke kosten maximale milieubaten opleveren.

Opmerking: De visie van de Vlaamse regering op de toekomstige ontwikkeling van de Vlaamse (regionale) luchthavens steunt op een evenwicht tussen de economische groeimogelijkheden en ecologie, een zogenaamde 'balanced growth'.³ De VLC wijst er op dat hier mogelijk verwarring ontstaat met 'balanced approach'. Dit laatste heeft specifiek betrekking op de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens.

2.2. EU/2002/49 en Besluit Vlaamse regering 22/07/2005

Met de Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai beoogt men op Europees niveau een gemeenschappelijke aanpak te bepalen om op basis van prioriteiten de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen.

De richtlijn is in België omgezet op niveau van de gewesten. Dit betekent dat elk gewest de uitvoering van deze richtlijn voor eigen rekening neemt. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 hieromtrent beslist tot de toepassing van volgende maatregelen:

- het opstellen van geluidsbelastingkaarten en strategische geluidsbelastingkaarten⁴;
- het opmaken van een geluidsplanning en het opstellen van geluidsactieprogramma's op basis van de geluidsbelastingkaarten; In de actieplannen worden maatregelen uitgewerkt die gericht zijn op het oplossen van prioritaire problemen voortvloeiend uit de overschrijding van bepaalde grenswaarden.
- het voorlichten van het publiek

De richtlijn heeft ook tot doel een grondslag te bieden voor het ontwikkelen van gemeenschapsmaatregelen om lawaai van de belangrijkste bronnen te verminderen, waaronder vliegtuiglawaai.

De Europese Commissie stelt tevens dat de Vlaamse Overheid uiterlijk op 30 juni 2007 voor Brussels Airport strategische geluidsbelastingkaarten over de situatie van 2006 moet opstellen en goedkeurt. Voorts dient Vlaanderen tegen uiterlijk 18 juli 2008 een actieplan voor de beheersing van lawaaiuitstoot en lawaai-effecten uitgewerkt te hebben.

In navolging van de Vlaamse Milieuwetgeving (VLAREM) en de milieuvergunning van The Brussels Airport Company worden de geluidscontouren jaarlijks berekend. Dit gebeurt sinds

³ Gebaseerd op 'Ontwikkelingsperspectief voor de luchthaven van Zaventem' en 'Strategische visie mbt Vlaamse regionale luchthavens'

⁴ **Geluidsbelastingkaart:** weergave van gegevens omtrent een bestaande of voorspelde geluidssituatie in termen van een geluidsbelastingindicator, overschrijding van een geldende relevante grenswaarde, aantal blootgestelde personen in een bepaald gebied, aantal woningen dat in een bepaald gebied blootgesteld is aan bepaalde waarden van een geluidsbelastingindicator; **Strategische geluidsbelastingkaart:** een kaart die bedoeld is voor de algemene evaluatie van de geluidsbelastingssituatie in een bepaald gebied ten gevolge van verschillende lawaai-bronnen of voor de algemene prognoses voor dat gebied.

1996 door het Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van de KUL, in opdracht van de uitbater.

3. Toepassing en doeltreffendheid van EU/2002/30

Zoals in de opdrachtomschrijving gedefinieerd gaan we na of en in welke mate, vijf jaar na de inwerkingtreding, de gedefinieerde doelstellingen bereikt zijn. We concentreren ons exclusief op de luchthaven van Brussel. In eerste instantie maken we een inventaris van de reeds getroffen maatregelen die uitvoering geven aan EU/2003/30 en EU/2002/49.⁵ Naast een analyse per punt eindigt dit deel met een algemene conclusie.

3.1. Maatregelen ter beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron

Dergelijke maatregelen hebben betrekking op technologische kwaliteitsverbeteringen van de motoren van het vliegtuig waardoor de lawaai-emissie aan de bron beperkt wordt. Uit meerdere studies blijkt dat over de afgelopen 30 jaar (vanaf 70/75 tot 200/2004) de totale vliegtuigvloot 20 dB stiller is geworden. Dit komt overeen met een afname van hinderlijk lawaai met 75%. De geluidscontouren van individuele toestellen zijn in deze periode steeds kleiner geworden. Echter het aantal verkeersbewegingen is in dezelfde periode sterk toegenomen.

Conclusie

Toekomstige evoluties op het vlak van beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron zijn in hoofdzaak technologisch van aard en vallen buiten de rechtstreekse beïnvloedingsfeer van de overheid. De VLC verwacht dat de vliegtuigmotorenbouwers een trade off zullen maken tussen de reductie van de CO₂ uitstoot en een verdere geluidsreductie. Gelet op de reeds gemaakte vooruitgang op vlak van geluidsreductie enerzijds en de nog te realiseren inspanningen op het vlak van CO₂-reductie anderzijds kan men aannemen dat zonder verdere stimuli de vliegtuigbouwers zich naar de toekomst toe in hoofdzaak gaan concentreren op CO₂-reductie.

3.2. Maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening

Deze bevoegdheid hoort toe aan de Gewesten en de lagere besturen.

Naast andere planninginitiatieven op vlak van ruimtelijke ordening ten goede van de luchthavenontwikkeling⁶ blijven concrete maatregelen ter vermindering van hinder door vliegtuiglawaai eerder beperkt. Het betreft de **gewestplanwijziging van 17 juli 2000** met bijzondere bestemmingswijzigingen in de randzone van het luchthavengebied, teneinde buffering van de

⁵ Deze evaluatie gebruikt de informatie uit de 'Studie in het kader van de Milieuvergunning met inachtneming van de leefbaarheid van de luchthaven' uitgevoerd door prof. Dr. Thoen i.o.v. BIAC. Indien het geval wordt verwezen naar andere informatiebronnen.

⁶ Denk aan gewestplanwijzigingen op vlak van bedrijventerreinen, stedelijke ontwikkeling en infrastructuur en de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (bvb: noordelijke ontsluiting, Airport Village, ...)

omgeving ten opzichte van het lawaai mogelijk te maken; tevens werd een bouwvrije zone voorzien te Steenokkerzeel.

Het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**, met 2007 als tijdshorizon, creëerde in 1997 het kader voor de duurzame ontwikkeling van de internationale luchthaven Zaventem. Om de luchthaven voldoende ontwikkelingskansen te geven, staat hierin o.a. opgenomen dat:

- *geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten wordt in de kernen, die binnen de lawaaicorridors gelegen zijn.*⁷

Deze bepaling werkt door naar de besluitvorming over de gemeentelijke structuurplannen, waarbij het bijkomend aansnijden van woonuitbreidingsgebieden (wug'n) werd vermeden. Dit komt o.a. naar voor in het voorontwerp structuurplan van de gemeente Steenokkerzeel. Het is evenwel zo dat de gemeente deze visie onaanvaardbaar vindt en haar wug'n wel wenst te kunnen aansnijden of er een compensatie voor wil⁸.

Naast andere elementen wordt bij de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de luchthaven en omgeving volgend element opgenomen:

- *ruimtelijke maatregelen voor de beperking van de milieuhygiënische impact van de luchthaven (waaronder mogelijk een bouwverbod onder te bepalen modaliteiten voor bijkomende woningen in lawaaicorridors) en voor een goede ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkelingen. Het betreft eventuele wijzigingen aan landingsbanen binnen de in het huidige gewestplan voorziene zone waarbij bijzondere aandacht moet worden besteed aan het terugdringen van de lawaaihinder.*⁹

In de bindende bepalingen van het RSV wordt Zaventem als internationale luchthaven geselecteerd, waarbij het Vlaamse Gewest de taak op zich neemt om in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen als luchthavengebied af te bakenen.¹⁰

De VLC stelt vast dat dit ruimtelijk uitvoeringsplan nog niet opgemaakt is en dat er behalve de gewestplanwijzigingen en het niet aansnijden van de wug'n nog geen concrete ruimtelijke maatregelen voor de beperking van de milieuhygiënische impact van de luchthaven zijn genomen.

Het Ruimtelijk structuurplan van de provincie Vlaams Brabant vermeldt enkel dat bijzondere aandacht dient te gaan naar de geluidsproblematiek binnen de (luchthaven)regio. Het niet aansnijden van de wug'n in Steenokkerzeel vermijdt extra gehinderden. In het GRS Kortenberg is in het informatieve deel opgenomen dat *'de luchthaven inzake leefkwaliteit (geluidshinder) medebepalend is voor keuzes die dienen gemaakt naar locatiekeuze voor woonontwikkeling'*.¹¹ In de planningsdocumenten (gemeentelijke structuurplannen) van de gemeenten Machelen, Vilvoorde en Zaventem staan geen concrete maatregelen vermeld om via het instrument van de ruimtelijke ordening te proberen om het aantal potentieel sterk gehinderde

⁷ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. p. 466

⁸ Structuurplan voorontwerp juli 2004 Gemeente Steenokkerzeel, p. 17.

⁹ Ibid.

¹⁰ Start opmaak van strategische visie. Nota voor de publieke consultatie. 14 juli 2005. P. Cabus

¹¹ GRS Kortenberg p.61

inwoners te beperken. Er bestaan enkel beperkingen op het afleveren van bouwvergunningen wanneer er veiligheidsproblemen ontstaan met obstakels die de luchtvaart kunnen hinderen (interferentie met ILS apparatuur, torens, ...).

Momenteel lopen de beleidsbesprekingen over de ruimtelijke ontwikkeling voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Het vraagstuk van beperking van de woonontwikkeling rond de luchthaven is hier in het bijzonder aan de orde. Ten einde tot operationalisering te komen, blijken de besprekingen in het kader van het samenwerkingsakkoord¹² een belangrijke input te vormen, evenals de bepalingen die dienen voort te vloeien uit het geluidsactieprogramma conform het besluit van de Vlaamse regering van 22 juli 2005.

Conclusie

De VLC stelt vast dat er in de gemeentelijke structuurplannen (ontwerpen), in het bijzonder in dat van Kortenberg (beperkt) en dat van Steenokkerzeel (uitgebreid) aandacht wordt besteed aan de relatie tussen locatie van de woon(uitbreidings)gebieden en de lawaaihinder. In dit laatste plan heeft deze aandacht in eerste instantie de bedoeling om aan te geven hoeveel potentiële kavels in belaste zones zijn gelegen zodat ten aanzien van de hogere overheid wordt bekomen dat hetzij deze kavels alsnog kunnen ontwikkeld (vanuit sociale motieven) of gecompenseerd worden.

Behalve het vermijden van het aansnijden van de meest belaste woonuitbreidingsgebieden in Steenokkerzeel is tot op heden geen ruimtelijk zoneringsbeleid ter beperking van hinder door vliegtuiglawaai ingevoerd. Er is heel wat (recent) studiemateriaal ontwikkeld dat hiervoor als input kan dienen.

- Studies in verband met de geluidsaspecten van de luchthaven zoals bepaald in de BIAC milieuvergunning van 30/12/2004.
 - Vergelijkende studie tussen de luchthaven van Zaventem en 11 Europese luchthavens betreffende aspecten van R.O. en huisvesting (i.o. BIAC – 2005).
 - Studie in het kader van de Milieuvergunning met inachtneming van de leefbaarheid van de luchthaven (i.o. BIAC – 2005)
 - Geluidsregulering op de luchthaven Brussel-Nationaal naar een uitwerking van de “balanced approach” (i.o. BIAC – 2005)
- Doorlichting van de juridische en organisatorische mogelijkheden van een verhoogde integratie van het hinderbeleid in het ruimtelijk ordeningsbeleid, het woonbeleid, energiebeleid en mobiliteitsbeleid. (Aminal 2006)
- Ruimtelijke ordening en geluidbeheer rond Europese luchthavens – inventarisatiestudie (in uitvoering – LNE)
- Milieuzonering Luchthaven van Zaventem. Plan van aanpak. (i.o. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Departement EW, Administratie Economie, afdeling Europa Economie – mei 2006)

¹² Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake geluid en luchtvaarterfgoed rondom de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Meerdere van bovenvermelde studies tonen aan hoe andere Europese overheden een zone-ringsbeleid voeren rondom hun luchthavens.

3.3. Programma's voor geluidsisolatie

De federale overheid heeft een juridische basis geschapen voor het oprichten van een fonds voor de beperking van de milieuoverlast in de omgeving van de luchthaven Brussel Nationaal. Dat is gebeurd via artikel 232 van de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen. Tot op heden is, wellicht door de instabiele situatie van baangebruik en vluchtroutes, door de overheid geen uitvoering gegeven aan de inwerkingtreding van het fonds.

Het **interministeriële overleg van 16 juli 2002** kwam een principeakkoord overeen over een coherent geluidsbeleid voor de nacht voor de luchthaven van Brussel Nationaal. Daarin werd een belangrijk deel over een programma voor geluidsisolatie opgenomen. Het principe akkoord is destijds geschreven in functie van geconcentreerde vluchtroutes in de nacht. De operationele maatregelen zoals baangebruik en vluchtroutes zijn op dit moment echter compleet gewijzigd zodat er ook geen uitvoering wordt gegeven aan de inhoud van het principeakkoord.

Conclusie

In de praktijk is er nog geen isolatieprogramma noch een fonds ter ondersteuning ervan.

3.4. Operationele procedures

De operationele procedures staan beschreven in de elektronische Aeronautical Information Paper (AIP), en dit in verschillende punten.

Local Traffic Regulations: 1 .3 Use of reverse thrust en 1 .5 Use of taxiways.

Verschillende onderdelen van de AIP behandelen de Noise Abatement Procedures. Zo worden onder deel 1, Airport Regulations, de Restrictions on Engine Test Runs and Idle Checks besproken, hierin zijn o.a. de beperkingen opgenomen betreffende het proefdraaien van de motoren, evenals de Restrictions during the night, waarin o.a. de beperkingen opgenomen zijn betreffende het aantal vliegtuigen dat mag taxiën en een wachtpositie innemen evenals additionele beperkingen op het proefdraaien van motoren.

In deel 2, Inbound Traffic (landende vliegtuigen), zijn de hoofdstukken over Noise Abatement Approach and Landing procedures en over Special Noise Abatement Procedures for Arrival at Night between 22u00 and 04u59 relevant, waarbij ermee rekening gehouden moet worden dat de gebruikte tijd Greenwich tijd is, zodat het gaat om beperkingen in acht te nemen tussen 23u00 en 05u59.

Onderdeel 3, Outbound Traffic (vertrekkende vliegtuigen), heeft ook enkele relevante passages, zoals Noise Abatement Take-off and Climb Procedures, Speed restrictions en Special

Noise Abatement Procedures at Night and between 22u00 and 04u59, waarbij het opnieuw om Greenwich tijd gaat.

Conclusie

Het naleven van de operationele procedures is de verantwoordelijkheid van de bestuurder-gezagvoerder van het luchtvaartuig. Het is toegestaan om van de regels af te wijken in geval van dwingende veiligheidsredenen. De bestuurder-gezagvoerder dient dan binnen de kortste tijd Belgocontrol te verwittigen en binnen de tien dagen verslag uit te brengen bij de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart (Koninklijk besluit van 15/09/1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen). De sancties voor het niet naleven van de regels staan beschreven in de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der Luchtvaart (art. 21 en art. 32). Het Directoraat-generaal Luchtvaart (Directie Inspectie) voert op basis van 'waakvlam inspecties' en/of klachten controles op de naleving uit. Er zijn hierover geen statistieken beschikbaar.

3.5. Exploitatiebeperkingen

Bovenop de communautaire wetgeving (92/14) waarbij de uitfasering van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen (Chapter 2 vliegtuigen zoals aangegeven in de normen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 2, van de bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.) werd vastgesteld, heeft de federale overheid de uitfasering van de bedoelde vliegtuigen ingeschreven in artikel 34 van het beheerscontract tussen de Staat en de NV "Brussels Airport Terminal Company". Chapter 2 vliegtuigen zijn sinds 2002 definitief verboden.

Beperkingen aan de geluidgrenswaarden

De geluidgrenswaarde is op de luchthaven Brussel-Nationaal uitgedrukt in quota count (QC). Het Ministerieel Besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal stelt de geluidsquota's vast tijdens de nacht, de vroege ochtend, per beweging en per seizoen, op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van HOOFDSTUK III. (art. 4 en art. 5):

| | Nacht 23:00u – 5:59u | Vroege ochtend 6:00u – 6:59u |
|---|-------------------------|---------------------------------|
| Toegelaten maximale geluidshoeveelheid per beweging | 12 | 24 |

Deze beperkingen zijn opgenomen in punt 2.21 Noise Abatement Procedures, punt 1 .2.2. Noise Quota system during the night and the early morning.

Exploitatiebeperkingen: Beperkingen/verbod op nachtvluchten

De beperkingen en het verbod op nachtvluchten komen tot uiting in vijf lagen:

- een beperking op het type toestellen¹³ Sinds 1 juli 2003 zijn tussen 23.00u en 06.00u ook deze vliegtuigen verboden die slechts door het beperken van het maximale opstijggewicht of het aanbrengen van een geluidsdemper voldoen aan de voorwaarden van 'Hoofdstuk 3'.
- een beperking van het totale aantal bewegingen tot 25.000¹⁴
- een beperking van het totale aantal vertrekken tot 10.121 binnen de globale beperking tot 25.000 bewegingen in de nacht¹⁵
- een beperking van de toegelaten globale geluidshoeveelheid in de nacht voor opstijgende vliegtuigen en dit uitgedrukt per IATA seizoen¹⁶
- een beperking van de toegelaten geluidshoeveelheid per beweging in de nacht tot 12.¹⁷

Opmerking: Het besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal heeft de bestaande exploitatiebeperkingen (waarop de richtlijn 30/2002/EG en het KB van 25 september 2003 niet van toepassing was) bevestigd en een bijkomende exploitatiebeperking opgelegd.

Conclusie

De VLC stelt vast dat het KB van 14 april 2002 houdende het verbod op nachtvluchten van sommige burgerlijke subsonische straalvliegtuigen door de Europese Commissie betwist wordt omwille van het feit dat de richtlijn 2002/30 niet werd gevolgd.

De bevoegde overheid is bevoegd voor de controle op de naleving van de regelgeving. In de praktijk worden de luchtvaartmaatschappijen gewaarschuwd door The Brussels Airport Company indien vooraf gemerkt wordt dat zij met een bepaald vliegtuig niet zouden voldoen aan de regels met betrekking tot de individuele QC.

De opgelegde exploitatiebeperkingen worden zeer goed gerespecteerd door de luchtvaartmaatschappijen. Wanneer een vliegtuig met een te hoge QC toch opereert gedurende de nacht of de vroege ochtend, betreft het meestal randgevallen (net na 23u of net voor 6u) of gevallen van overmacht. In 2006 waren er 5 landingen en 15 vertrekken met een te hoge QC.

¹³ Koninklijk besluit van 14 april 2002 houdende het verbod op nachtvluchten van sommige burgerlijke subsonische straalvliegtuigen. Dit KB wordt door de Europese Commissie betwist omwille van het feit dat de richtlijn 2002/30 niet werd gevolgd.

¹⁴ De milieuvergunning van de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant van 8 juli 2004, bevestigd door de milieuvergunning van de minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur van 30 december 2004

¹⁵ ibidem

¹⁶ artikel 6 van het Ministerieel Besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal, onvolledig overgenomen — de globale geluidshoeveelheid voor het IATA winterseizoen 2004/2005 is niet overgenomen - in de milieuvergunning van de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant van 8 juli 2004, bevestigd door de milieuvergunning van de minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur van 30 december 2004);

¹⁷ artikel 4 van het Ministerieel Besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal, overgenomen in de milieuvergunning van de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant van 8 juli 2004, bevestigd door de milieuvergunning van de minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur van 30 december 2004

In de eerste 3 maanden van 2007 zijn er 5 overtredingen vastgesteld. (2 landingen tussen 5u55 – 6u en 3 vertrekken tussen 23u – 23u11).

3.6. Economische maatregelen: geluidsheffingen

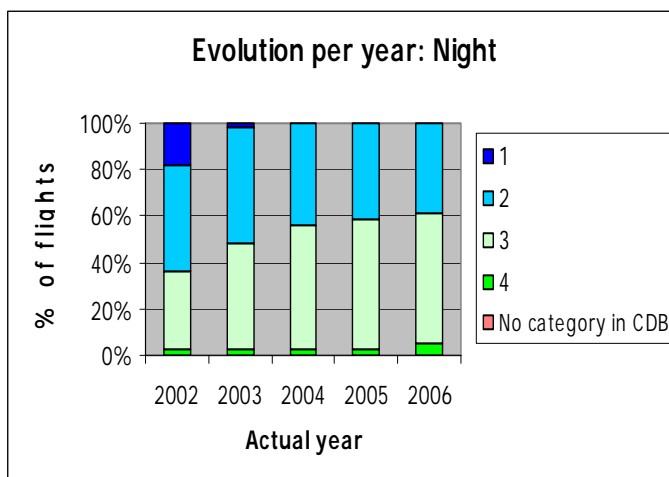
In de beheerscontracten tussen de Staat met zowel Brussels International Airport Company als met Belgocontrol werden bepalingen opgenomen inzake de geluidsheffingen.¹⁸

Het huidige systeem is gebaseerd op een formule samengesteld uit het product van het eenheidstarief U, het maximale vertrekgewicht in ton W (MTOW), een dag/nachtfactor D en een milieufactor E. Die laatste wordt bepaald door de geluidscategorie¹⁹ van het luchtvaartuig. Hoe geluidsefficiënter een luchtvaartuig is, hoe hoger de categorie (max. 4) en hoe lager de milieufactor. Op die manier wordt het gebruik van lawaaierige toestellen en het gebruik van de nachtperiode nog sterker ontraden.

Onderstaande grafieken illustreren de evolutie van de vlootsamenstelling volgens geluidscategorie.

Evolutie tijdens de nacht

Sinds 2002 worden geluidsefficiëntere vliegtuigen tijdens de nacht ingezet. Enerzijds zijn er quasi geen categorie 1 vliegtuigen meer en anderzijds groeit het aandeel van categorie 3 vliegtuigen het sterkst. In 2006 verdubbelde het aantal categorie 4 vliegtuigen tot 5,53%.

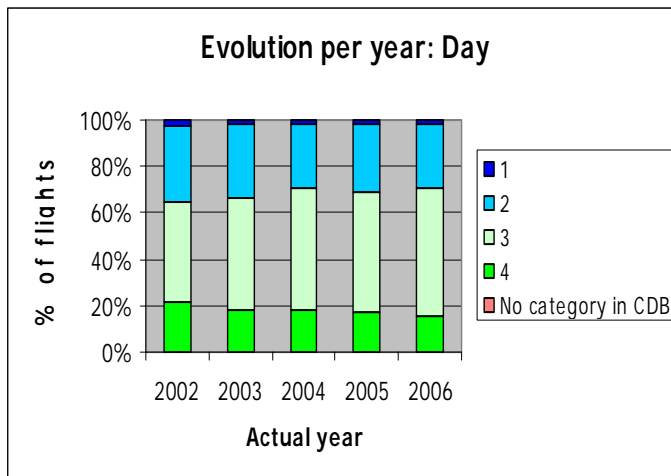


¹⁸ KB. Van 4 maart 2001 tot goedkeuring van de 1° wijziging van het beheerscontract tussen de Staat en Brussels International Airport Company enerzijds en het K.B. van 4 maart 2001 tot goedkeuring van de 1° wijziging van het beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol anderzijds. In 2004 wijzigde een KB. van 20 januari 2004 het beheerscontract tussen de Staat en Brussels International Airport Company en een KB. van 6 juli 2004 het beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol met het oog op het invoeren van eenzelfde verzwarende factor 2 voor elk vertrek van een vliegtuig met een geluidshoeveelheid groter dan 12 in de periode tussen 06.00 en 7.59 en tussen 21.00 en 22.59.

¹⁹ Zie KB 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.

Tijdens de dag

Tijdens de dag is het aandeel van categorie 3 en 4 luchtvaartuigen steeds groter dan tijdens de nacht. Dit kan geen verwondering baren gelet op het belangrijke aandeel van geluidsefficiënte passagierstoestellen zoals de AVRO's en Airbus 320 in de dagperiode, terwijl het aandeel van de Airbus 300 cargo-toestellen (categorie 2) van DHL in de nacht relatief belangrijk is.



Deze grafieken maken het niet mogelijk om te vergelijken met andere luchthavens. Het is wel zo dat bij de bepaling van de geluidscategorie het luchtvaartuig vergeleken wordt met internationaal aanvaarde referentiewaarden (opgenomen in Chapter 3 van Annex 16 ICAO).

Conclusie

Het huidige geluidsheffingensysteem legt aangepaste tarieven op naargelang het type vliegtuig en het tijdstip van de dag. Oudere, luidruchtige toestellen betalen 30 tot 40% meer dan modernere, minder luidruchtige toestellen in dezelfde gewichtsklasse. Deze prijsverschillen zijn bedoeld als een aansporing tot het gebruik van minder luidruchtigere toestellen

In vergelijking met andere Europese luchthavens valt op dat Brussel-Nationaal een verhoudingsgewijze hoge nachtfactor hanteert. Echter de differentiatie naar geluidsproductie van vliegtuigen, met name voor de lawaaige (vracht)vliegtuigen is op Brussel-Nationaal minder sterk in vergelijking met andere Europese luchthavens.²⁰ Dit wordt tevens bevestigd door de studie 'Geluid rondom luchthavens' uitgevoerd door het Ruimtelijk Planbureau van Nederland. Niettegenstaande het effect van tarifiering moeilijk te isoleren is, zijn er luchthavens waar dit tot duidelijke effecten heeft geleid (bvb. Duitse vliegvelden).

Een aanpassing van de tarificatiestructuur is geen bevoegdheid van de Vlaamse Overheid.

²⁰ Geluidsregulering op de luchthaven Brussel-Nationaal naar een uitwerking van de "balanced approach". i.o. BIAC 2005. p. 21-22.

3.7. Strategische Visie Zaventem 2025

In het kader van het Strategisch Actieplan voor de Reconvertie en Teverkstelling (START) in het luchthavengebied besliste de Vlaamse Regering in **december 2004** tot de opmaak van een studie mbt 'Strategische visie op de ontwikkeling van de luchthaven en de -regio'. Op de ministerraad van **20 juli 2006** werden de resultaten voorgesteld aan de Regering. De studie resulteerde in een voorstel van concreet beleidsactieprogramma met 18 strategische projecten. Dit laat de Vlaamse regering toe de verschillende doelstellingen uit het ontwikkelingsperspectief evenwichtig na te streven en de gewenste effecten voor de lange termijn ontwikkeling van de luchthavenregio te realiseren. De studies werden geacteerd en de strategische projecten toegevoegd aan de agenda van de Task Force Zaventem, met het oog op verder onderzoek. **Begin 2007** is beslist om een aantal bijkomende onderzoeken te verrichten. Een 'review panel' moet de (eventuele) impact nagaan van nieuwe of gewijzigde (beleids)ontwikkelingen op de resultaten van de studie. Dit panel zal haar werkzaamheden afronden **tegen oktober 2007**. De agenda van de Task Force blijft evenwel behouden.

De voorliggende Strategische Visie op de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven steunt op een evenwicht, dat gelijktijdig en in twee richtingen werkt, tussen 'groei' en 'kwaliteit'. Specifieke doelstellingen binnen die ontwikkeling (groei) zijn o.a. de beheersing van de geluidsoverlast en de afstemming tussen de luchthavenactiviteit, de ruimtebehoefte voor werklocaties en de woonkwaliteit in de luchthavenregio. Zo wordt gestreefd naar:

- Het constant houden van de geluidscontour Lden 55dB(A) en het begrenzen van de totale nachtelijke geluidslimiet²¹ tot 40% van het huidige niveau
- Een daling van het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de 55 dB(A) contour.

Deze strategische beleidsopties worden in de studie onderbouwd door twee projecten, nl. werken aan de beheersing van de geluidsoverlast aan de bron (SP10) en geluidsmitigerende maatregelen in de luchthavenomgeving (SP11).

Binnen strategisch project 10 worden volgende deelacties voorgesteld:

Vlaamse bevoegdheid:

- Vastleggen van een geluidskader van de verwachte toestand 2025 o.b.v. volgende uitgangspunten:
 - De afspraken in het luchthavenakkoord zoals bepaald in het Overlegdcomité dd 7 oktober 2005
 - De door de Vlaamse administratie en minister van Leefmilieu aangenomen conclusies uit de twee balanced approach studies die in het kader van de milieuvergunning zijn opgemaakt.
- Berekenen van de contour Lden 55 dB(A) + aantal inwoners erbinnen.

²¹ In de projectfiche is verkeerdelijk sprake van 'geluidsuitstoot'. Het betreft wel degelijk de vandaag geldende toegestane geluidshoeveelheid en niet de effectieve uitstoot.

- Continue monitoring van de effectieve geluidsbelasting (zowel equivalent geluid als frequentie van piekgeluiden)

Federale bevoegdheid:

- Een aangepast operationeel model dat de doelstelling van een stabiele geluidscontour ondersteunt
- Implementeren van geluidsarme vliegprocedures
- Implementeren, in de tweede gereguleerde tariefperiode zoals voorzien in het KB op de exploitatielicentie voor BIAC, van een prijssysteem, waarbij landingsrechten gekoppeld worden aan de geluidsimpact van het gebruikte vliegtuigtype, met als uitgangspunten:
 - Vast heffing en/of gedifferentieerde heffing in functie van de bron van de geproduceerde geluidsbelasting
 - Bonus/malus systeem met korting voor de vliegtuigen die onder de norm presteren, en toeslag voor diegene die erboven zitten.

De VLC merkt op dat de Vlaamse Overheid geen beslissingsbevoegdheid heeft om de laatste drie acties te realiseren. Voor het vastleggen van definitieve geluidskaders en contouren is de Vlaamse Overheid afhankelijk van de andere betrokken overheden (overlegcomité).

Strategisch project 11 is gericht op milieuzonering rond de luchthaven (naar analogie met andere Europese luchthavens), waarbij volgende deelacties voorgesteld worden:

- Vaststelling van het geluidskader voor verschillende zones
- Vaststelling van geluidszones waarbinnen bepaalde geluidsbelasting mogelijk is en waar maatregelen in de ruimtelijke ordening noodzakelijk worden geacht
- Vaststelling van zonebeleid (geluidsisolatiewaarden en isolatiebeleid)
- Vaststelling van programma van uitvoering
- Vaststelling van de organisatie en financiering van het programma
- Uitvoering van het programma
- Monitoring, evaluatie en bijsturing van het programma

Hierbij wordt expliciet vermeld dat gestart kan worden met het uitwerken van maatregelen voor de zwaarst belaste zones, die onafhankelijk van de vliegroutes quasi vastliggen. Het gebrek aan stabiliteit en rechtszekerheid van het exploitatiekader wordt voor beide projecten als risicofactor gedefinieerd.

Zoals eerder aangegeven is de verdere uitwerking van deze projecten toegevoegd aan de agenda van de Task Force.

Conclusie

Gelet op de beslissing naar bijkomende onderzoeken (review panel), blijft het onduidelijk welk statuut de Vlaamse Regering aan deze Strategische Visie zal geven. Bovendien stelt de VLC

vast dat op er dit ogenblik niet verder gewerkt wordt aan het onderzoeken van de strategische projecten.

Belangrijk is de vaststelling dat strategisch project 11 meldt dat gestart kan worden met het uitwerken van maatregelen voor de zwaarst belaste zones, die onafhankelijk van de vliegroutes quasi vastliggen.

De VLC herhaalt dat de ontwikkeling van de luchthaven en haar regio naast een Vlaamse dimensie ook een federale en Brusselse dimensie heeft. Tot op heden zijn er weinig concrete acties en resultaten. Samenwerking en overleg met de verschillende overheden blijft dan ook een must.

3.8. Geïntegreerde benadering 2002/30 en 2002/49

Momenteel bestaat er een ontwerp van Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake geluid en luchtvaartdienstbaarheden rondom de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Dit samenwerkingsakkoord heeft een aantal belangrijke doelstellingen:

- De richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, gedeeltelijk om te zetten voor wat betreft de luchthaven Brussel-Nationaal
- Een voor de partijen, gemeenschappelijke instelling te creëren die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de richtlijn EU/2002/49 wat betreft de luchthaven van Brussel-Nationaal instituut voor het beheer van de geluidshinder (IBG) geheten.
- De methodologie voor het opstellen van de invoering van geluidsbelastingkaarten en actieplannen krachtens EU/2002/49 te bepalen.
- Een methodologie voor de vaststelling van de grenswaarden en van de richtwaarden²².
- De inhoud van de milieueffectenstudies vast te stellen;
- De gemeenschappelijke grondslagen van een beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening vast te stellen en te zorgen voor de nodige middelen om de luchtvaartdienstbaarheden op te leggen.
- De financiële middelen ter ondersteuning van de personen blootgesteld aan het lawaai van de luchtvaartuigen te voorzien.
- Het aannemen van een evenwichtige aanpak inzake geluidsbeheer mogelijk te maken, overeenkomstig EU/2002/30

²² **Grenswaarde:** waarde van Lden of Lnight, en waar passend Lday, Levening, LAmx en LAeq vastgesteld op de grond bij overschrijding waarvan men maatregelen ter vermindering van het geluid in overweging neemt of oplegt; de grenswaarden kunnen ook verschillende zijn voor bestaande en nieuwe situaties (bij verandering van de situatie wat de geluidsbron of het omgevingsgebruik betreft); **Richtwaarde:** waarde van Lden of Lnight en waar passende Lday, Levening, LAmx en LAeq boven dewelke het aantal getroffen personen moet verminderen.

Het Besluit van de Vlaamse regering van 22 juli 2005 inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai wijzigt VLAREM II zodat uitvoering kan gegeven worden aan de Europese richtlijn 2002/49. Hierin staat *'In de milieuvergunning kunnen voorwaarden worden opgelegd die een impact hebben op het aantal bewegingen en op de geluidsproductie van de bewegingen, onverminderd de toepassing van richtlijn 2002/30/EG'*.²³

Het Milieubeleidsplan 2003-2007 (verlengd tot 31 december 2010)²⁴ definieert onder het hoofdstuk 'verstoring door geluid' een aantal maatregelen om haar langetermijndoelstellingen te bereiken.

- EU richtlijn omgevingslawaai invoeren en de uitvoering ervan voorbereiden
- Een geluidshinderbeleid m.b.t. luchthavens uitwerken en implementeren
- Geluidsisolatiënormen uitwerken en toepassen
- Samenwerking tussen aminal, arohm, awv en betrokken actoren m.b.t. geluidshinder structuren als onderdeel van de uitvoering van de EU-kaderrichtlijn omgevingslawaai.
- Beleid m.b.t. stiltegebieden ontwikkelen en uitvoeren.

Recent zijn de akoestische criteria voor woongebouwen aangepast en opgenomen in de nieuwe norm NBN S 01-400-1. De norm bepaalt de vereisten waaraan afgewerkte gebouwen moeten voldoen op vlak van de lucht- en contactgeluidsisolatie, de gevelisolatie, het lawaai van de technische uitrusting en de nagalmbeheersing in specifieke ruimten. Er zijn geen specifieke wettelijke bepalingen van toepassing voor het gebied rond de luchthaven.

Conclusie

De betrokken overheden zijn er nog niet in geslaagd om het ontwerp van samenwerkingsakkoord goed te keuren. Dit verhindert de start van de werkzaamheden van het onafhankelijk Instituut voor het beheer van de geluidshinder en de uitwerking van een duurzaam geluidshinderbeleid.

Het Vlaams Milieubeleidsplan maakt niet de link tussen de Europese richtlijnen 2002/49 en 2002/30. De VLC stelt tevens vast dat er tussen de betrokken administraties nog geen structurele samenwerking opgestart is wat een geïntegreerde aanpak van de geluidsproblematiek belemmert.

3.9. Conclusie

De Europese richtlijn 2002/30 (vertaald in federale regelgeving) legt de lidstaten op om een evenwichtige aanpak te volgen voor de geluidsproblematiek van luchthavens op hun grondge-

²³ Hoofdstuk 5.57 Vliegvelden, Afdeling 5.57.2 Bijzondere voorwaarden Art. 5.57.2.1. §1.

²⁴ Decreet Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid, art. 2.1.12

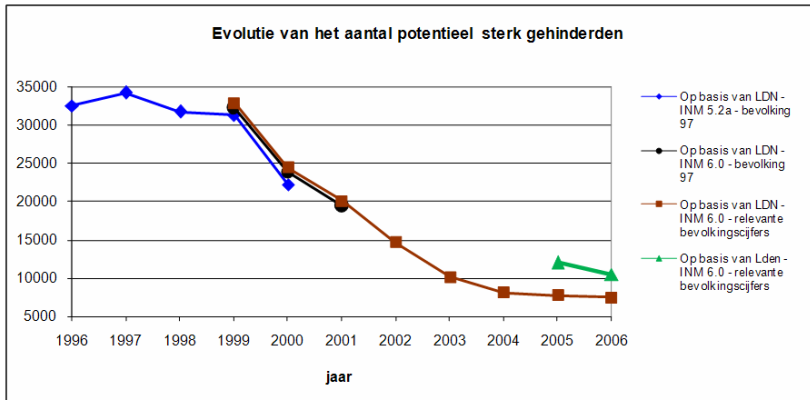
bied. Lidstaten zijn zo gehouden aan het bestuderen van de beschikbare maatregelen om de geluidsproblematiek van een luchthaven aan te pakken. Het betreft de te verwachten effecten van beperkingen van vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperkingen. Een lidstaat kan ook economische stimulansen geven. Bij het overwegen van exploitatiebeperkingen dient rekening gehouden met de te verwachten kosten en baten van deze diverse ter beschikking staande maatregelen, alsook met de specifieke kenmerken van de betrokken luchthaven.

Op basis van het regelgevend kader (punt 2) enerzijds en de al getroffen maatregelen ter vermindering van het vliegtuiglawaai anderzijds (punt 3), is de Vlaamse Luchthavencommissie van oordeel dat het principe van de 'evenwichtige aanpak' door de betrokken overheden onvoldoende in de praktijk werd toegepast. De accenten liggen vooral op strengere exploitatiebeperkingen en operationele maatregelen terwijl effectieve ruimtelijke orderingsmaatregelen om de geluidsproblematiek op de luchthaven van Brussel-Nationaal aan te pakken, quasi ontbreken. Het kader in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen laat zeker toe dat die maatregelen worden genomen, wat overigens al aanleiding heeft gegeven tot het vermijden van ontwikkeling van woonuitbreidingsgebieden in Steenokkerzeel.

De versnippering van bevoegdheden die gerelateerd is aan de evenwichtige aanpak – beperking geluid aan de bron (federaal); operationele maatregelen (federaal); maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening (gewestelijk) en exploitatiebeperkingen (federaal) – en het gebrek aan politieke consensus, maakt het niet eenvoudig om een evenwichtige aanpak voor het bestrijden van de geluidshinder op de luchthaven en die veroorzaakt door overvliegende toestellen, te realiseren. Duidelijk is dat in een omgeving waar tussen overheden wel afspraken kunnen gemaakt worden een beter beleid in dit verband kan gevoerd worden. Tot vandaag is dat niet het geval wat impliceert dat slechts een suboptimaal beleid mogelijk is. Dit belet echter niet dat Vlaanderen binnen zijn bevoegdheden dit beleid realiseert.

Vandaag stellen we vast dat onder invloed van de bijkomende exploitatiebeperkingen en dankzij de bestrijding van het geluid aan de bron het aantal inwoners binnen de L_{night} en L_{DEN} contouren jaarlijks sterk zijn gedaald²⁵. Onderstaande grafiek illustreert de dalende trend in het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de $L_{DN} = 55dB(A)$ contour en sinds 2005 ook binnen de $L_{DEN} = 55dB(A)$ contour.

²⁵ Op basis van de opgemaakte geluidscontouren door K.U.Leuven Laboratorium voor akoestiek en thermische fysica sinds 1999.



Figuur 8. Evolutie van het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de L_{DN} - contour van 55 dB(A) (oude VLAREM wetgeving) en binnen de L_{den} -contour van 55 dB(A) (nieuwe VLAREM wetgeving)

4. Beleidsaanbevelingen

In dit laatste deel formuleert de VLC beleidsaanbevelingen die, in lijn met de evenwichtige aanpak en binnen de suboptimale beleidscontext, bijdragen tot het terugdringen of beperken van het aantal mensen dat sterke hinder ondervindt van de nadelige gevolgen van vliegtuiglawaaï.

Algemeen verwacht de VLC dat de Vlaamse regering op korte termijn binnen haar bevoegdheden overgaat tot concrete acties om op een evenwichtige wijze de geluidsproblematiek van de luchthaven aan te pakken.

Meer specifiek denkt de VLC hier aan een ruimtelijk zoneringsbeleid waarbij de Europese richtlijnen 2002/30 én 2002/49 richtinggevend zijn.

Voorts kan een optimalisatie van het tarificatiesysteem voor landingsgelden ook bijdragen tot een verdere reductie van het aantal potentieel sterk gehinderden. De VLC vraagt dat de Vlaamse overheid dit aankaart bij de Federale overheid.

4.1. Ruimtelijk zoneringsbeleid

De VLC is van oordeel dat ter ondersteuning en voor het bestendigen van de daling van het aantal potentieel sterk gehinderden de (Vlaamse) overheid moet overgaan tot ruimtelijk zoneringsbeleid, met zoneringscontouren (op basis van gemiddelde, frequentie, piekgeluid, ...) ²⁶. Dit draagt bij tot de evenwichtige aanpak en zo tot de uitvoering van het bestaand Europees, Belgisch en Vlaams regelgevend kader.

De vastlegging van grenswaarden op welke basis zones kunnen afgebakend worden, is hiervoor vereist. In de betrokken zones wordt een aangepast beleid gevoerd ter vermindering van het aantal gehinderden.

De Vlaamse regering dient hierbij te bepalen welk beschermingsniveau op het vlak van geluidsbelasting voor de omgeving van de luchthaven gewenst is en op welke wijze dit vastgelegd wordt in de wetgeving. De normstelling is duidelijk een zeer relevante parameter met betrekking tot de isolatie- en saneringskosten. ²⁷

De Vlaamse Luchthavencommissie vraagt daarom dat de Vlaamse regering op korte termijn normen vaststelt zodat de meest belaste zones in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven meteen kunnen bepaald worden. De VLC ondersteunt hierbij de stelling van het START-project 11 dat dit onafhankelijk kan gebeuren van een definitief akkoord tussen de verschillende betrokken overheden.

²⁶ Ook in het advies 'Ontwerp ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025 vroeg de VLC om naast Lden ook piekgeluid en frequentie op te nemen in de bepaling van de hinder. p.17

²⁷ Milieuzonering luchthaven Zaventem. Plan van aanpak. Advanced decision systems. i.o.v. Vlaamse Gemeenschap, department EWI. p. 5.

Afhankelijk van het geluidsniveau dienen voor de te bepalen zones zowel restricties aan het ruimtegebruik opgelegd te kunnen worden als overige mitigerende maatregelen genomen te worden (isolatie). Dit is in overeenstemming met het RSV waarin opgenomen staat dat *“geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten worden in de kernen, die binnen de lawaaicorridors gelegen zijn.”*

Na de bepaling van de meest belaste zones is vervolgens een globaal ruimtelijk zoneringsbeleid nodig voor een gebalanceerde ontwikkeling van de luchthaven.

Om te komen tot een effectief en duurzaam beleid rond de luchthaven is afstemming met het overlegproces over het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel cruciaal. De volledige luchthavenregio dient dan ook onderdeel uit te maken van dit proces. In deze context moet een verdunding van de woonfunctie in de gemeentes rond de luchthaven afgesteld worden op het vast te stellen ruimtelijk zoneringsbeleid in functie van lawaaihinder.

4.2. Geïntegreerde aanpak 2002/30 en 2002/49

De VLC is van oordeel dat een beleid inzake het beheer van vliegtuiggeluid tot stand moet komen op basis van de principes zoals vastgelegd in EU/2002/30 én EU/2002/49. De richtlijnen moeten door de Europese Commissie en door de lidstaten en gewesten als integrale wetgeving worden beschouwd. Dit zou de rechtszekerheid voor alle rechtsonderhorigen – burgers en bedrijven of organisaties – sterk verhogen. Immers, op die manier zullen de actieplannen die voortvloeien uit de toepassing van de richtlijn omgevingslawaai onmiddellijk in overeenstemming zijn met de richtlijn 30/2002 en worden juridische procedures vermeden. Het gezamenlijk beschouwen van de twee richtlijnen en hun omzetting is des te belangrijker om twee redenen:

- De richtlijn evenwichtige aanpak zet voornamelijk een werkwijze uit voor hoe lawaaihinder op en rond luchthavens kan worden bestreden door technische vooruitgang (geluid aan de bron), operationele maatregelen en regulering (ruimtelijke ordening en exploitatiebeperkingen). De actieplannen die zullen voortspruiten uit de richtlijn omgevingslawaai zouden – voor wat betreft het lawaai veroorzaakt door vliegtuigen – best die werkwijze overnemen zodat de plannen onmiddellijk uitvoerbaar zijn zonder dat er eerst een juridische strijd ontstaat over de gebruikte methodologie.
- Het gegeven dat voor de luchthaven Brussel-Nationaal er verschillende overheden verschillende bevoegdheden hebben die onderdeel zijn van de evenwichtige aanpak en de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai.

Binnen die context meent de VLC dat het voorliggende ontwerp van samenwerkingsakkoord invulling kan geven aan een geïntegreerde aanpak van de twee Europese richtlijnen. Vanzelfsprekend ondersteunt de VLC de afstemming tussen de verschillende overheden²⁸.

Gelet op de concrete situatie in dit verband – met het ontbreken van een akkoord - beveelt de VLC aan dat Vlaanderen zijn beleidsverantwoordelijkheid opneemt. Zoals aangegeven in vorige sectie impliceert dit dat de Vlaamse regering start met uitwerken van een zoneringsbeleid voor de zwaarst belaste zones rondom de luchthaven.

4.3. Elementen voor de herziening van de richtlijn 2002/30

De herziening van de richtlijn 30/2002 zou best lopen langs twee belangrijke lijnen:

- De mogelijkheid voor rechtsonderhorigen om een klacht in te dienen bij de Europese commissie tegen beslissingen die een schending inhouden van de evenwichtige aanpak zoals die is uitgetekend in de richtlijn;
- De toepassing van de richtlijn 30/2002 en inzonderheid het opleggen van exploitatiebeperkingen aftoetsen aan de communicatie van de Europese commissie in verband met luchthavencapaciteit.²⁹

De Europese Commissie beschouwt de steeds groeiende kloof tussen de luchthavencapaciteit (aanbod) en de vraag als een ernstig probleem *“the capacity crunch at airports poses a threat to the safety, efficiency and competitiveness of all actors involved in the airport supply chain.”* Om hierop in te spelen, werd een strategische visie ontwikkeld met verschillende strategische acties. Één hiervan is *‘Improve the environmental capacity of airports (noise)*. De EC stelt hier dat *‘In 2007 a report on the implementation of the Directive 2002/30 will be prepared and the Commission will decide whether a proposal for amending the Directive is required.’*

²⁸ Bovendien stelt het advies 39.675/AV/4 mbt het voorontwerp van wet “inzake het vastleggen van vliegprocedures van de afdeling Wetgeving van de Raad van State dat “*actieplannen die krachtens de voormelde richtlijn 2002/49/EC vereist zijn voor de “belangrijke luchthavens” waarvan daarin sprake is en voor de agglomeraties die te maken hebben met de aanwezigheid van zulke “belangrijke luchthavens”, alleen worden goedgekeurd door middel van een samenwerkingsakkoord, gelet op de overlapping van de bevoegdheden van de gewesten inzake verkeer, vervoer en strijd tegen de geluidshinder, enerzijds, en de federale bevoegdheid inzake de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, en, ruimer, inzake openbare veiligheid, alsook inzake productnormen, anderzijds.*”

²⁹ COM (2006) COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE COUNCIL, THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS An action plan for airport capacity, efficiency and safety in Europe. http://ec.europa.eu/transport/air_portal/airports/doc/2006_communication_action_plan_en.pdf