



Aanbeveling

*ontwerp actieplan
omgevingslawaaai voor de luchthaven Brussels Airport*

Inhoud

1.	Situering	3
2.	Strategische overwegingen	4
2.1.	Nood aan globaal politiek akkoord	4
2.2.	Ook consultatie nodig bij concretisering actieplan	5
2.3.	Verwachtingen t.a.v. de beleidsvoorbereidende studie	5
2.4.	Aandacht voor herziening van Omgevingslawaai richtlijn	6

1. Situering

Volgens de Europese richtlijn 2002/49 moeten in de eerste fase (2008-2013) actieplannen worden ontwikkeld voor belangrijke luchthavens (> 50.000 vliegtuigbewegingen excl. oefenvluchten met lichte vliegtuigen).

Op 23 oktober 2009 heeft de Vlaamse Regering, op voorstel van Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur Joke Schauvliege, kennis genomen van de ontwerpen van actieplannen voor de belangrijke wegen en spoorwegen van de eerste fase en voor de luchthaven Brussels Airport.

Over de ontwerpen van actieplannen wordt momenteel een openbaar onderzoek georganiseerd. Van 15 november 2009 tot 15 december 2009 liggen de ontwerpen ter inzage van het publiek bij de administratie.

De ontwerpen van de actieplannen werden bovendien bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen voor niet-bindend advies. De SERV heeft deze adviesvraag ter informatie aan de Vlaamse Luchthavencommissie overgemaakt.

Rekening houdend met de gegeven adviezen en met de ingediende bezwaren of opmerkingen, zullen de geluidsactieplannen daarna definitief worden vastgesteld door de Vlaamse Regering. De definitief vastgestelde geluidsactieplannen zullen op dat moment bij uittreksel worden bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en ook op de website van de administratie¹ worden gepubliceerd.

Hetgeen volgt zijn de aanbevelingen van de Vlaamse Luchthavencommissie mbt het ontwerpactieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport (verder *het ontwerpactieplan*).

¹ <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn/actieplannen/actieplannen>

2. Strategische overwegingen

De Vlaamse Luchthavencommissie stelt vast dat voorliggend ontwerpactieplan als tussentijds plan worden voorgesteld in afwachting van bijkomende gegevens uit nog uit te voeren studies.² De Vlaamse Regering verkiest deze optie omdat reeds op 18 januari 2009 de actieplannen aan de Europese Commissie moesten overgemaakt zijn en verder uitstel (tot 2010) niet aanvaard zou worden³. Concreet betekent dit dat de maatregelen die het Bestuur op korte en/of lange termijn voorstelt eerder als verder te bestuderen denkpistes beschouwd kunnen worden. Dit maakt dat de voorgestelde maatregelen heel vaag blijven en onder voorwaarde worden geformuleerd. In dit advies spreekt de VLC zich dan ook niet uit over de verschillende voorgestelde maatregelen. De Luchthavencommissie formuleert enkele strategische overwegingen tav het beleid en het beheer van de geluidshinder op luchthaven Brussel Nationaal.

2.1. Nood aan globaal politiek akkoord

De VLC pleit voor een meer actieve en assertieve houding van de Vlaamse Regering en Overheid in het beleid voor het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven Brussels Airport. Uit dit ontwerpactieplan blijkt de eerder afwachtende houding van het Vlaamse gewest waarbij als gevolg van de specifieke bevoegdheidsverdeling en het uitblijven van een duurzaam exploitatiekader enkel maatregelen in de meest belaste zones worden voorgesteld. Dit is zeker essentieel⁴ maar blijft een onvolledig verhaal.

Het is positief *dat het Vlaamse gewest bereid is zijn medewerking te verlenen aan een constructief samenwerkingsakkoord tussen alle betrokken entiteiten (federale overheid en gewesten), om te komen tot een gecoördineerd beleid zodat een geïntegreerde aanpak met een optimale afstemming van alle geluidregelateerde aspecten mogelijk wordt.*⁵ De EU richtlijn (art. 8 §6) stelt trouwens expliciet dat voor wat betreft het opstellen van de actieplannen voor grensregio's de bevoegde overheden moeten samen werken. Vandaag is dit niet het geval, integendeel. Het Vlaamse en het Brusselse Gewest berekenen de geluidscontouren op verschillende manier waardoor resultaten niet vergelijkbaar zijn en ze maken eigen actieplannen. De VLC herhaalt⁶ de vraag om te komen tot een gemeenschappelijke methodologie voor de evaluatie en de beheersing van vliegtuiggeluid in gans België.

Het belangrijkste struikelblok blijft de afwezigheid van een globaal politiek akkoord. Aan de Minister-president wordt gevraagd om hier prioriteit aan te geven en te komen tot een akkoord

² Dit is ook het geval voor de ontwerpen van actieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen

³ Bis-nota aan de Vlaamse Regering VR 2009 2310 DOC. 1288BIS pg. 5.

⁴ De Vlaamse Luchthavencommissie is al langer van oordeel dat voor de zwaarst belaste zones onmiddellijk kan gestart worden met het uitwerken van ruimtelijke ordeningsmaatregelen, deze zijn immers onafhankelijk van de vliegroutes en hiervoor is geen luchthaventoets nodig.

⁵ Actieplan Omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport – ontwerp pg. 44.

⁶ <http://www.serv.be/uitgaven/1579.pdf>

dat effectief de juridische stabiliteit garandeert en dat het ontwikkelingsperspectief voor de nationale luchthaven ondersteunt.

2.2. Ook consultatie nodig bij concretisering actieplan

De Europese richtlijn voorziet in de verplichting om het publiek te informeren over de goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten en de uitgewerkte actieplannen.

Nadat de Vlaamse Regering op 23 oktober 2009 kennis genomen heeft van de ontwerpen van actieplannen Wegverkeerslawaaï, Spoorverkeerslawaaï en Omgevingslawaaï voor Brussels Airport wordt van 15 november 2009 tot 15 december 2009 een raadpleging van het publiek georganiseerd. Meer informatie over het kader waarin deze actieplannen tot stand zijn gekomen, is in een overzichtelijke brochure⁷ beschikbaar.

Net zoals voor de overige ontwerpactieplannen wordt ook voor het plan voor Brussels Airport voorzien in een bijkomende beleidsvoorbereidende studie ter onderbouwing en voor de verdere ontwikkeling en concretisering van de voorgestelde acties (zowel op korte als op lange termijn). Deze studie zal in de 2010 uitgevoerd worden.

Vooreerst betreurt de Vlaamse Luchthavencommissie de traagheid waarmee deze belangrijke maatschappelijke uitdaging wordt aangepakt. In uitvoering van de milieuvergunning maakt The Brussels Airport Company reeds tien jaar strategische geluidsbelastingkaarten op. Een actieplan voor de beheersing van de geluidshinder voor de nationale luchthaven had dan ook sneller gekund. De VLC pleit ervoor om in het verdere traject alvast geen koppeling te maken met de overige actieplannen in het kader van de Omgevingslawaaïrichtlijn. Afstemming met een eventueel politiek akkoord zal desgevallend wel nodig zijn.

Ten tweede dringt de VLC er op aan dat de verschillende stakeholders verder geraadpleegd zullen worden bij de concretisering van het actieplan. Dit bevordert het draagvlak in de omliggende regio voor de uitvoering van het beleid.

2.3. Verwachtingen t.a.v. de beleidsvoorbereidende studie

- De VLC vraagt een duidelijke timing voor de uitvoering van deze studie en de opmaak van het definitief actieplan.
- Een actieve betrokkenheid van de afdelingen ruimtelijke planning en luchthavenbeleid is aangewezen om een geïntegreerd luchthavenbeleid mogelijk te maken. Ook een verte-

⁷<http://www.lne.be/themas/hinder-en-ricos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn/brochure-richtlijn-omgevingslawaaï/brochure-richtlijn-omgevingslawaaï>

genwoordiger vanuit de provincie Vlaams-Brabant en de Luchthavencommissie kunnen bij de begeleiding betrokken worden.

- De Vlaamse Regering wil tegen 2020 het aantal ernstig gehinderden door verkeerslawaai met 15% verminderen. De VLC vraagt dat voor elke potentiële maatregel duidelijk aangegeven wordt welke bijdrage die kan leveren tot deze doelstelling.
- Bijkomend dient de studie de voorgestelde maatregelen op hun financiële haalbaarheid te beoordelen gegeven dat de overheid die de regels stelt, ook de maatregelen betaalt. De studie kan geen aanleiding zijn om te bewerkstelligen dat de exploitatiebeperkingen tussen het federale en Vlaamse niveau opnieuw uiteenlopen. Er is nu een stabiel kader inzake exploitatiebeperkingen voor 5 jaar sinds aanvang van het IATA winterseizoen 2009 en dat moet nu in het kader van de rechtszekerheid zo blijven.
- Het voorliggend ontwerpactieplan vertrekt zoals voorzien door Europa van de geluidsbelastingkaarten voor het jaar 2006. Gelet op de opgelopen vertraging pleit de VLC echter voor het gebruik van de meest recente gegevens (2008) als basis voor de studie en de opmaak van het definitief actieplan. Ingevolge de economische crisis zijn de gegevens van 2009 (net zoals voor veel andere sectoren) uitzonderlijk en geen correcte basis voor beleid. Dit kan opgevangen worden door te werken met de gemiddelde geluidsimpact over de laatste jaren.
- Zowel in Vlaanderen als binnen Europa is relevant studiewerk beschikbaar:
 - Studie uitgevoerd door The Brussels Airport Company ihkv de milieuvergunning
 - Quality of Life In Airport Regions: www.airportregions.org

2.4. Aandacht voor herziening van Omgevingslawaai richtlijn

De Europese Commissie verwacht tegen mei 2010 een evaluatierapport over de invoering van deze Europese richtlijn⁸. Het rapport omvat drie delen:

- Overzicht van de implementatie van richtlijn door de 27 lidstaten
- Voorstellen met amendementen voor de richtlijn
- Een voorstel van actieplan voor de verdere implementatie en beheersing van omgevingslawaai.

Deze conclusies zullen als input gebruikt worden voor een eventuele herziening van de Omgevingslawaai richtlijn.

De Vlaamse Luchthavencommissie dringt er bij de Minister van Leefmilieu op aan dat dit proces van nabij opgevolgd wordt en dat hiermee rekening wordt gehouden bij de verdere concretisering van het beleid ter beheersing van het omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels nationaal.

⁸ <http://www.milieu.be/noise/>