

**AWACSS vzw 862 136 295**  
Bergenblokstraat, 48  
B-1970 Wezembeek-Oppem

Wezembeek-Oppem, 09-01-2016

**Aangetekend**

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

Onderwerp:

**Bezwaarschrift actieplan omgevingslawaai –  
Luchthaven Brussel-Nationaal (Richtlijn “Omgevingslawaai 2002/49/EG”) door  
AWACSS**

Gelet op het actieplan dat de Vlaamse regering principiële goedgekeurd heeft betreffende het omgevingslawaai voor de luchthaven Brussel Nationaal (2016-2020);

Gelet op het openbaar onderzoek dat wordt georganiseerd van 16 november 2015 tot en met 15 januari 2016;

Overwegende dat het actiecomité AWACSS een bezwaarschrift kan indienen tegen dit actieplan binnen de termijn van het openbaar onderzoek;

Overwegende dat de tekst van dit bezwaarschrift ter kennisname van het college van Wezembeek-Oppem zal voorgelegd worden;

Het Vlaamse regeerakkoord zelf verwijst naar een billijke en evenwichtige verdeling van de hinder over de inwoners van het Vlaamse Gewest en dezen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; deze billijke en evenwichtige verdeling dient ook binnen Vlaanderen zelf gerealiseerd te worden er kan geen verdere concentratie zijn van de vluchtroutes.

**Het actieplan heeft alleen zin binnen een “Algemeen Samenwerkingsakkoord” Federale Overheid/Gewesten**

Een actieplan om de geluidshinder maximaal te beperken heeft maar zin binnen een federale omgeving als België wanneer eerst voorafgaandelijk een “Algemeen Samenwerkingsakkoord” is ondertekend tussen de Federale Overheid en de twee Gewesten, gezien hun complementaire bevoegdheden in dit dossier.

Het voorgestelde plan is gebaseerd op geluidscontouren van 2011 en heeft niets te maken met deze van 2015/2016 waar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf aangeeft een “no fly” zone boven zijn grondgebied te organiseren met als gevolg meer geluidsdruk binnen de Vlaamse Rand.

AWACSS meent dat het enkel mogelijk is mits een Algemeen Samenwerkingsakkoord, om met een “**evenwichtige aanpak**” tot een duurzame oplossing te komen, waarbij de verschillende maatregelen optimaal kunnen uitgespeeld worden om een maximale geluidsreductie te hebben aan minimale kost voor het overgrote deel van de gehinderden in de Vlaamse Rand.

Door de Europese Richtlijn 598/2014 die nieuwe maatregelen rond exploitatiebeperkingen zeer sterk bemoeilijkt – en in voege vanaf 13 juni 2016 – zijn volgens AWACSS tussentijdse oplossingen uit te sluiten.

### **Waarom beperkt het actieplan zich uitsluitend tot 2 kerngebieden ?**

Het actieplan beperkt zich tot 2 kerngebieden, die wel degelijk het meest belast zijn, maar men sluit de ogen voor de 85-90% andere zwaar gehinderden waarvoor geen regeling wordt voorgesteld.

Voor de gehinderden uit de 2 kerngebieden stelt men voor dat enkel bij “nieuwbouw” geïsoleerd moet worden; geen woord over wie de isolatie betaalt en wat er zal gebeuren met de actuele bewoners en hun isolatiekosten ?

Geen woord over de effecten van de uitvoering van het actieplan op bijkomende mobiliteitsproblemen met eventuele gezondheidsgevolgen (bijkomend fijn stof..) en op het sociale leven (maatschappelijk kost van tijdsverlies door files, gedwongen verhuis..).

Geen woord over de subsidies en middelen die ingezet moeten worden om nieuwbouw en verbouwingsprojecten te steunen.

### **Waarom doet de Vlaamse Administratie geen voorstel voor de inachtneming van de milieukwaliteitsnormen zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dit reeds 15 jaar geleden gedaan heeft (geluidsnormen)?**

De grenswaarden voor dag- en nachtvluchten worden opgetrokken van respectievelijk 55 naar 65db (A) en van 45 naar 55db (A).

Waarom worden de gezondheidsgrenzen van 45db voor nachtvluchten genegeerd ? Waarom worden Vlamingen minder beschermd ?

Vlaanderen werkt dus een actieplan uit door 10 db (A) hoger te gaan terwijl het Brussels Gewest op al zijn geluidskarten eerder met 10 db verscherpt et tot 45 db (A) voor de dagvluchten gaat.

Volgens AWACSS zouden strengere beperkingen opgelegd moeten worden om de nachtrust van de omwonenden te garanderen (van 23 uur tot 7 uur) volgens Europese Richtlijn 2002/49/EG.

Over het verbeteren van de huidige geluidsmonitoring wordt er ook niets gezegd.

### **Waarom zijn er door de Vlaamse Administratie geen acties ondernomen om de echte geluidsdruk in de Vlaamse Rand in kaart te brengen ?**

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is geïnformeerd met 2x zoveel meetpunten.

Als parameter voor geluidsdrukmeting wordt enkel nog over Lden gesproken en worden frequentiecontouren gewoon weggelaten. Waarom ?

Experten zullen aangeven dat een combinatie van Lden, LAmax en frequentiecontouren een realistischer beeld geven van de situatie ter plaatse. Brussels Airport heeft zelfs een officiële disclaimer waarmee ze aangeven dat Lden metingen maar een benadering zijn van de realiteit.

## **Besluit**

AWACSS kan niet akkoord gaan dat, als gevolg van een actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport, geen maatregelen worden getroffen om een maximale geluidsreductie te hebben aan minimale kost voor het overgrote deel van de gehinderden in de Vlaamse Rand.

Het actieplan beperkt zich tot 2 kerngebieden die wel degelijk het meest belast zijn maar men sluit de ogen voor de 85-90% andere zwaar gehinderden, waarvoor geen regeling wordt voorgesteld. Voor AWACSS is dit onaanvaardbaar.

AWACSS vraagt een oplossing waarbij de luchthaven optimaal gebruik maakt van de prioritaire banen, 25 R en 25 L, zoals in voege tijdens 30 jaren, op basis van een windnorm van 8 knots rugwind zonder windstoten toegepast met de soepelheid toegelaten door het ICAO.

AWACSS vraagt dat het actieplan grondig wordt herbestudeerd rekening houdend met de werkelijke geluidssituatie.

Namens AWACSS vzw 862 136 295  
Bergenblokstraat, 48  
B-1970 Wezembeek-Oppem

09.01.2016

Frédéric PETIT  
VOORZITTER