

**Onderwerp: Bezwaarschrift actieplan omgevingslawaai –
Luchthaven Brussel-Nationaal (Richtlijn “Omgevingslawaai 2002/49/EG) door
Wake Up Kraainem Vzw**

Gelet op het actieplan dat de Vlaamse regering principieel 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 actiecomité Wake Up Kraainem vzw 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 Kraainem zal voorgelegd worden.

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

Het actieplan heeft zin alleen 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, gegeven hun complementaire bevoegdheden in dit dossier.

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

Wake Up Kraainem meent dat het enkel mogelijk is bij een Algemeen Samenwerkingsakkord , om met een “**evenwichtige aanpak**” een duurzame oplossing uit te rollen 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 Wake Up Kraainem tussentijdse oplossingen uit te sluiten.

Waarom beperkt het actieplan zich uitsluitend tot 2 kerngebieden ?

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

Voor de gehinderden uit de 2 kerngebieden stelt men voor dat enkel bij “nieuwbouw” moet geïsoleerd worden : geen woord over wie de isolatie betaalt en wat 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 voor nieuwe bouw en verbouwingsprojecten te steunen.

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

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

Waarom worden de gezondheidsgrenzen van 45db voor nachtluchten 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 geluidskaarten eerder met 10 db verscherpt et tot 45 db (A) voor de dagvluchten gaat.

Volgens Wake Up Kraainem 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 ook niets gezegd.

Waarom zijn 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, LAm_{ax} 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

Wake Up Kraainem kan niet akkoord gaan dat, als gevolg van een actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport , maatregelen worden niet

getroffen om een maximale geluidsreductie te hebben aan minimale kost voor het overgrote deel van de gehinderden in de Vlaamse Rand.

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

Wake Up Kraainem 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.

Wake Up Kraainem vraagt dat het actieplan grondig wordt herstudeerd rekening houdend met de werkelijke geluidssituatie

Wake Up Kraainem vzw / 07.01.2016

Elisabeth de Foestraets