

Problematiek van de geluidshinder in de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Voorstel van Charles PICQUE en Evelyne HUYTEBROECK.

10 oktober 2005

In de afgelopen jaren hebben de achtereenvolgende beslissingen met betrekking tot de luchthaven van Brussel-Nationaal tot wijziging van het gebruiksschema van de banen, de componenten van de winden die hiermee samengaan evenals de vluchtroutes een ruime betwisting teweeggebracht bij de mensen die in de buurt van de luchthaven wonen in Brussel en in Vlaanderen evenals bij hun vertegenwoordigers.

Het aantal klachten tegen de geluidshinder veroorzaakt door de bewegingen van vliegtuigen in de lucht heeft in de afgelopen maanden een exponentiële groei gekend.

Net als bepaalde bedrijven die bij de luchthaven van Brussel-Nationaal gebaseerd zijn evenals talrijke particulieren, is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van mening dat de instelling van het Spreidingsplan van de vluchten in 2004 aan de oorsprong is van deze verhoging van de geluidshinder en dus ook van de gelijklopende toename van het aantal inbreuken op de regionale wetgeving inzake geluidshinder.

Zowel particulieren als overheidsinstanties hebben met succes verschillende beroepen tegen de federale beslissingen ingediend bij Hoven en Rechtbanken en bij de Raad van State. Sommige van deze rechtsbeslissingen leggen een verandering van de situatie op op straffe van dwangsommen.

Met de aanpassingen van het Spreidingsplan die plaats hebben gevonden ingevolge bepaalde gerechtelijke beslissingen, is men er evenwel tot op heden niet in geslaagd op bevredigende wijze het grondwettelijk recht te herstellen waarmee voor iedere burger een gezond leefmilieu wordt gewaarborgd.

De juridische onzekerheid die de huidige situatie kenmerkt is bovendien een belemmering voor de goede werking, nu en later, van de luchthaven en van de bedrijven die er hun economische activiteiten ontwikkelen en zodoende voor veel arbeidsplaatsen zorgen.

Vanuit het Brussels standpunt is het lot van de luchthaven nauw verstrengd met dat van het Brussels Gewest en moeten beide samen worden beschouwd. Om aantrekkelijk te blijven, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er belang bij een goede verbinding te onderhouden met een internationale luchthaven en de levenskwaliteit van zijn burgers veilig te stellen. De aantrekkelijkheid van Brussel garandeert evenzo een economische activiteit in de luchthaven die dit Gewest bedient. In haar rol van Hoofdstad van Europa, dient Brussel het voorbeeld te geven door zichzelf een luchthaven aan te meten die eerbied heeft voor het omringend leefmilieu en voor de stad in een concept van duurzame ontwikkeling.

Er is bij de vertegenwoordigers van de Federale Regering en van de Regeringen van het Brussels en het Vlaams Gewest al enkele maanden een ruime overlegprocedure aan de gang met het oog op het blootleggen van een globale oplossing voor deze problematiek. Een onafhankelijke commissie van experts werd ingesteld om deze oplossing te laten steunen op onpartijdige en rationele criteria. Dankzij dit overleg konden verschillende door de commissie van experts bekrachtigde scenario's worden uitgewerkt, die aan de hand van simulaties van geluidshinder werden vergeleken.

Op basis van deze vaststellingen, heeft Federaal Mobiliteitsminister Renaat Landuyt een compromisvoorstel geformuleerd, dat op 7 oktober 2005 aan het Overlegcomité werd voorgelegd.

Bepaalde denksporen van dit voorstel zijn aanvaardbaar voor de overheid van de drie betrokken deelstaten krijgen maar over verschillende punten bestaat er nog onenigheid.


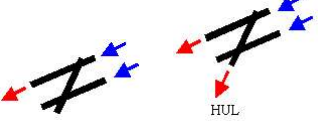
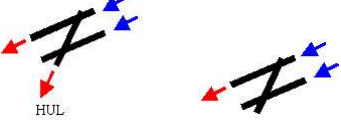

Daarom hebben de Minister-Voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Charles Picqué en de Minister van Leefmilieu Evelyne Huytebroeck besloten een nieuw voorstel te doen en dit voor te leggen voor overleg. Dit nieuwe voorstel is gebaseerd op de opmerkingen van de expertencommissie en verkiest het zoeken naar een evenwicht waarbij voordeel gehaald wordt uit de vooruitgang die voorgesteld wordt door de federale Minister van Mobiliteit.

Dit voorstel zou moeten lijden een vermindering van het aantal personen dat wordt blootgesteld aan geluidshinder en tegelijkertijd zorgen voor een duurzame en stabiele ontwikkeling van de luchthaven, waarbij de levenskwaliteit van de buurtbewoners gegarandeerd wordt. De beginselen die hierna volgen moeten gezien worden als een waarborg voor een stabilisering van de toestand en dus ook van de juridische zekerheid die onontbeerlijk is voor het vertrouwen waar de luchthaven nood aan heeft.

Zoals in het voorstel van de federale Minister van Mobiliteit wordt aangegeven, zijn de Ministers van mening dat het nodig is op lange termijn na te denken door bij de denkoefening ook rekening te houden met de reorganisatie van de hub van DHL voor 2008. Dit voorstel onderscheidt dus twee periodes: voor en na 2008. Eens de onmiddellijke wijziging van het huidige spreidingsplan afgehandeld, zullen andere maatregelen nodig zijn voor wat de uitbatingsbeperkingen van de luchthaven, de ruimtelijke ordening, een isolatieprogramma en het oprichten van een onafhankelijk controle-instituut betreft. Deze maatregelen vereisen meer tijd op vlak van tenuitvoerlegging.

I/ VOORSTEL VOOR ONMIDDELLIJKE WIJZIGINGEN

Het volgende schema voor baangebruik wordt voorgesteld :

<p>weekdagen:tussen 7u en 23 u</p> 	<p>Het gaat hier om het enige schema dat mogelijk is voor weekdagen rekening houdende met de intensiteit van het luchtverkeer en de capaciteit van de luchthaven. Dit schema werd sinds 1999 niet meer gewijzigd.</p>
<p>zaterdag 7-14u 14h-23 u</p> 	<p>Dit schema stemt overeen met het voorstel van de federale Minister van Mobiliteit. Zo wordt vermeden dat alle opstijgbewegingen op een enkele baan geconcentreerd worden wanneer de intensiteit van het luchtverkeer dat toelaat (op zaterdag van 14 tot 23u). De vliegtuigen die naar het baken van Huldenberg (Oost) gaan, stijgen op op baan 20, de andere vertrekken op baan 25. Wanneer de intensiteit van het luchtverkeer het gebruik van twee banen niet meer toelaat, wordt enkel baan 25 gebruikt aangezien die meer waarborgen biedt op vlak van veiligheid en capaciteit.</p>
<p>zondag 7u-17u 17u-23u</p> 	<p>Dit schema stemt overeen met het voorstel van de federale Minister van Mobiliteit. Zo wordt vermeden dat alle opstijgbewegingen op een enkele baan geconcentreerd worden wanneer de intensiteit van het luchtverkeer dat toelaat (op zondag van 7 tot 17). De vliegtuigen die naar het baken van Huldenberg (Oost) gaan, stijgen op op baan 20, de andere vertrekken op baan 25. Wanneer de intensiteit van het luchtverkeer het gebruik van twee banen niet meer toelaat, wordt enkel baan 25 gebruikt aangezien die meer waarborgen biedt op vlak van veiligheid en capaciteit.</p>
<p>nachten :tussen 23u en 7u</p> 	<p>Dit schema heeft als doelstelling de concentratie van de opstijgbewegingen op een enkele baan tijdens de nacht te vermijden. Het stelt geen probleem op vlak van capaciteit. Het is opgenomen in het voorstel van de federale Minister van mobiliteit voor 3 nachten per week + 3 halve nachten per week. In dit voorstel wordt afgestapt van de split nights aangezien ze geen uitbreiding van de nachtelijke maatregelen tot 7u toelaten.</p>

Er valt op te merken dat in dit schema het gebruik van de banen en vluchtroutes dat van toepassing is voor de nacht verlengd wordt **tot 7 's morgens** overeenkomstig de Europese wetgeving (richtlijn 2002/49).

1- Routes vanaf baan 25R

a) In de meeste recente schema's werd de beschrijving van bepaalde routes aangepast, waarmee het aantal klachten van omwonenden en het aantal overtredingen van het Brussels besluit aanzienlijk toenam. Daarom wordt voorgesteld deze routes opnieuw vast te leggen en daarbij zo goed mogelijk rekening te houden met de overlast die wordt gemeld als gevolg van de huidige route-omschrijvingen :

- de Route over de Ring : de waypoints integreren in de omschrijving van deze route om de vliegtuigen zo goed mogelijk tegen de Ring te laten « kleven » zodat voorkomen wordt dat enig Gewest overvlogen wordt ;
- de Route over het Paleis : De huidige route (Denut 2C) vervangen door de vorige (Coa 4C).

b) Het spreidingsplan heeft het gebruik van de route Chabert overdag in het weekend opnieuw ingevoerd. Deze route houdt een groot aantal overtredingen in en overvliegt de dichtstbevolkte zones van de hoofdstad. Er wordt gevraagd om het gebruik hiervan in te trekken en ze te vervangen door de route die de minst dichtbevolkte zones van Brussel overvliegt.

2 – Routes vanaf baan 20

In het voorgestelde schema zou baan 20 nog enkel gebruikt worden als het niet nodig is om de maximale capaciteit van de luchthaven te bereiken. In dat geval worden uitsluitend de routes naar Huldenberg voorgesteld¹.

B / Windcomponenten

Een welbepaalde toepassing van de windnormen kan leiden tot een ongerechtvaardigd gebruik van de banen terwijl ze niet als « voorkeursbanen » werden bestempeld. Om de stabiliteit van het voorgestelde spreidingsplan te waarborgen, is het aangewezen dat de componenten voor de banen 25 teruggevoerd worden tot het veiligheidsniveau dat tot in 2003 verscheidene jaren van kracht was : **8 knopen wind van achteren** en 20 zijwind voor de banen 25R/L.

Daarnaast is het aangewezen dat men afstapt van de techniek van de alternatieve voorkeursbanen als deze ertoe leidt dat baan 02 wordt gebruikt voor het landen. Net zoals in het voorstel dat door de Federale Minister van Mobiliteit werd geformuleerd, **dient te worden afgestapt van de omkeringsprocedure** die erin bestaat het gebruik van baan 20 voor het opstijgen te verschuiven naar een gebruik van baan 02 voor het landen. Als het mogelijk is om te landen op baan 25, moet deze de voorkeur krijgen omdat ze meer garanties biedt inzake veiligheid en capaciteit.

C / Opstijgprocedures

Bepaalde opstijgprocedures maken het mogelijk om de geluidsoverlast aanzienlijk te verminderen en komen hierdoor aan alle omwonenden ten goede.

De volgende technische voorschriften worden voorgesteld :

- Start vanaf de drempel van de baan
- De motoren draaien maximaal in de opstijgfase en tegen normale snelheid op de tarmac
- Stijgingsgradiënt van 7°
- De bochten in L-NAV (automatische piloot) mogen enkel voorkomen als hieraan uitzonderlijk behoefte is

D / Individuele Qc

In het streven om de burgers die niet door het geluidsbesluit beschermd zijn **een rustperiode te waarborgen tot 7u 's morgens**, vragen de Ministers dat de mogelijkheid onderzocht zou worden om vliegtuigen met een individuele Qc tussen 12 en 24 geleidelijk te verminderen voor de periode

¹ Rousy 1L, Pites 11, Sopok 11, Lno 3L, Spi 2L

tussen 6u en 7u, tot ze uiteindelijk worden verboden. Deze maatregel zou zo spoedig mogelijk moeten worden toegepast. De drie betrokken overheden bereikten hierover een principiële akkoord tijdens het Overlegcomité van 7 oktober 2005.

II/ VOORSTELLEN VOOR DE LANGE TERMIJN

A / Welke luchthaven voor Brussel?

Gelet op de beslissing van DHL om zijn internationale hub niet uit te bouwen op de site van Zaventem, rekening houdend met de positie van Brussel als Hoofdstad van de Europese Unie en als zetel van talrijke internationale instellingen, maar ook met de ligging van deze dichtbevolkte agglomeratie dichtbij de luchthaven, lijkt het aangewezen te overwegen om deze in de eerste plaats uit te bouwen als dagluchthaven voor zaken.

Met het oog daarop dienen tegen 2008 de nachtelijke luchthavenactiviteiten gereorganiseerd te worden en moeten nieuwe exploitatiebeperkingen ingevoerd worden:

- De operationele nacht verlengen tot 7 u.;
- De wettelijke grens van de (nachtelijke) bewegingen verlagen tot 18 000 per jaar;
- De wettelijke grens van de quota verlagen tot 35 000 QC voor de opstijgingen;
- De individuele QC vastleggen op 8 met een afwijking voor 2 500 bewegingen per jaar;
- De individuele QC vastleggen op 12 tussen 6 u. en 7 u. 's morgens.

Over deze voorstellen hebben de drie betrokken overheden tijdens het Overlegcomité van 7 oktober 2005 een principiële akkoord bereikt. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft trouwens van oordeel dat België zich zonder voorbehoud moet scharen achter elk op Europees niveau genomen initiatief waardoor de nachtvluchten in toenemende mate beperkt kunnen worden zonder dat daardoor de concurrentiepositie van de luchthaven van Brussel-Nationaal aangetast wordt.

B / Ruimtelijke ordening en isolatie

De *conditio sine qua non* voor de duurzame ontwikkeling van de luchthaven is het uitwerken van een volwaardig beleid voor ruimtelijke ordening en isolatie.

Rond de luchthaven dienen drie soorten gebieden onderscheiden te worden:

- het eerste gebied in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven zal gedefinieerd worden als een *non aedificandi* - gebied; de bevoegde overheden zouden moeten overwegen de gebouwde onroerende goederen terug te kopen.
- een tweede gebied dat minstens het eerste gebied omvat, zal overeenkomen met het gebied dat gedefinieerd is voor het isolatieprogramma ;
- in een derde gebied, gelegen op een grotere afstand van de luchthaven, dienen nieuwe eigenaars bij de verandering van eigendom van een onroerend goed alsook iedere nieuwe bewoner verplicht op de hoogte gebracht te worden van de verwachte geluidsniveaus.

Er is nood aan een isolatiefonds ter financiering van het isolatieprogramma van het tweede gebied. Dat fonds zou gespijsd moeten worden met de luchthavenvergoedingen die de exploitant van de luchthaven van Brussel Nationaal oplegt aan de gebruikers. Deze bijkomende vergoeding zal geïnd worden in het kader van de internalisering van de externe kosten van het luchtverkeer, volgens het beginsel « de vervuiler betaalt ».

C – Oprichten van een Instituut voor het toezicht op de geluidsoverlast

Een op te richten instituut voor het toezicht op de geluidsoverlast zal zich kunnen inlaten met een objectieve beschouwing van de lawaaiproblematiek.

De onafhankelijkheid van deze instelling zal gegarandeerd worden door de aard van het mandaat:

- Het betreft een mandaat van 6 jaar dat niet herroepbaar en niet hernieuwbaar is
- Het mandaat is onverenigbaar met ieder verkozen mandaat, iedere regeringsactiviteit, iedere beroepsactiviteit die verband houdt met de Belgische luchthavenactiviteit alsook met alle belangen in de ruimtevaart- of luchtvaartsector.

De leden zouden benoemd worden door de gewestregeringen en de federale regering op grond van erkende bekwaamheden die gevalideerd zijn door de nodige universitaire diploma's.

Het instituut zou moeten instaan voor:

1. informering en klachtenbeheer
2. het uitvoeren van een objectieve analyse van het lawaai (metingen, opstellen van een kadaster, methodologie voor het bepalen van de gebieden die in aanmerking komen voor isolatie), het vaststellen van de overschrijdingen van de lawaainormen, waarna het deze vaststellingen bekend maakt aan de bevoegde overheden,
3. het naleven van de exploitatiebeperkingen (individuele QC, algemene QC), waarna het de vastgestelde overtredingen voor vervolging bekend maakt aan het DG Luchtvaart
4. het naleven van de procedures, opstijgpercentages, hoogte voor het maken van bochten, gebruik van de banen naargelang de windnormen en het voorkeurssysteem, waarna het de vastgestelde overtredingen voor vervolging bekend maakt aan het DG Luchtvaart
5. het meewerken aan een gemeenschappelijke methodologie met het oog op het bepalen van de gebieden die blootgesteld worden aan het lawaai. In het kader van deze methodologie zal rekening gehouden moeten worden met het geluidskadaster alsook met de bevolkingsdichtheid en de blootstelling aan andere bronnen van lawaai.