



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

OVERLEGPLATFORM

SYNTHESEVERSLAG

11/07/2023



www.mobilit.belgium.be



Inhoudstafel

Inhoudstafel.....	2
Verklarende woordenlijst	5
Voorwoord van de moderator – de heer Jan HAUTEKIET	8
Voorwoord van de voorzitter – de heer Koen MILIS	10
1. Methodologische toelichting.....	12
1.1 Inhoud van het syntheserapport	12
1.2 Vonnis dat de aanleiding vormt.....	12
1.3 Politieke roadmap.....	14
1.3.1 Regeerakkoord.....	14
1.3.2 Beleidsnota's.....	14
1.4 Samenstelling van het Platform.....	16
1.5 Voorzitterschap en moderatie van het Platform.....	18
1.5.1 Voorzitterschap	18
1.5.2 Moderatie	18
1.6 Vergaderingen van het Platform	19
1.7 Uitwisselingen over een huishoudelijk reglement en opmerkingen over het functioneren van het Platform 21	
1.8 De evenwichtige aanpak.....	22
2. Samenvatting van de uiteenzettingen.....	24
2.1 Platform #1: 30 september 2021.....	24
2.2 Platform #2: 21 februari 2022	26
2.2.1 Presentatie 1: DG MOVE (Europese Commissie).....	26
2.2.2 Presentatie 2: DGAC (Frankrijk)	27
2.2.3 Presentatie 3: DGLV	28
2.3 Platform #3: 21 april 2022	29
2.3.1 Presentatie 1: DG CLIMA, (Europese Commissie)	29
2.3.2 Presentatie 2: DGLV	30
2.4 Platform #4: 20 juni 2022	32
2.4.1 Presentatie 1: Envisa.....	32
2.4.2 Presentatie 2: Presentatie van de punten die op de derde zitting niet aan bod kwamen - vierde pijler 33	
2.5 Platform #5: 7 november 2022.....	34
2.6 Platform #6: 19 januari 2023	34
2.6.1 Presentatie 1: SOWAER (Waals Gewest)	34

2.6.2	Presentatie 2: Leefmilieu Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	35
2.7	Platform #7: 16 maart 2023.....	37
2.7.1	Presentatie 1: Tussenkoms van Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit – George GILKINET 37	
2.7.2	Presentatie 2: DGLV / skeyes.....	38
2.8	Platform #8: 8 mei 2023	40
2.8.1	Presentatie 1: BATA	40
2.8.2	Presentatie 2: Bespreking derde pijler	42
2.9	Platform #9: 26 juni 2023	42
2.9.1	Presentatie 1: Brussels Airport Company.....	42
2.9.2	Presentatie 2: Air Cargo Belgium.....	44
2.9.3	Presentatie 3: Gezondheidsexpert	45
2.9.4	Presentatie 4: Vervolgbespreking van de vierde pijler.....	46
2.9.5	Presentatie 5: Presentatie van het syntheseverslag	46
2.9.6	Presentatie 6: Slottoespraak van Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit, George GILKINET 46	
3.	Synthese van de voorstellen en discussie evenwichtige aanpak per pijler	47
3.1.	Eerste pijler – Beperking van het lawaai aan de bron	47
3.2.	Tweede pijler – Ruimtelijke ordening en beheer	50
3.3.	Derde pijler – Operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder.....	51
3.4.	Vierde pijler – Exploitatiebeperkingen	55
3.5.	Andere elementen	57
4.	Algemeen besluit	61
	Bijlagen	63
	Vonnis dat de aanleiding vormt.....	63
	Standaardbrief voor het bijeenroepen van het Platform op 30 september 2021	63
	Verslagen van de opeenvolgende vergaderingen	63
	Presentaties tijdens de bijeenkomsten	63
	Toespraken van de Vice-eerste minister en minister van Mobiliteit	63
	Ontwerpadvies over de eerste pijler	63
	Ontwerp van huishoudelijk reglement.....	63
	Uittreksel uit de Algemene Beleidsnota 2023 van de Vice-premier en Federaal Minister van Mobiliteit met betreffende zijn bevoegdheden inzake luchtvaart.....	63
	Documenten doorgestuurd door de leden van het Platform naar het adres moderation- moderatie@mobilit.fgov.be	63

Verklarende woordenlijst

ABVV: Algemeen Belgisch VakVerbond.

ACB: Air Cargo Belgium | Cargo-communityorganisatie op Brussels Airport.

ACLVB: Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België.

ACNAW: Autorité de Contrôle des Nuisances sonores Aéroportuaires en région Wallonne (autoriteit voor de controle van geluidshinder door luchthavens in het Waalse Gewest).

ACV: Algemeen Christelijk Vakverbond.

AIP: Aeronautical Information Publication (Publicatie van luchtvaartinformatie) | Een publicatie die door of onder de autoriteit van een staat is uitgegeven en luchtvaartinformatie met een blijvend karakter bevat die essentieel is voor de luchtvaart (Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017). In België staat skeyes in voor de publicatie hiervan.

AMAN – DMAN: Departure Manager en Arrival Manager | Beheerder van de vertrekken en de aankomsten.

ATC: Air Traffic Control | Luchtverkeersleidingsdienst.

ATM/ANS-verlener: Air Traffic Management/Air Navigation Services | Elke rechtspersoon of natuurlijke persoon die de in artikel 3, lid 5, van Verordening (EU) 2018/1139 omschreven ATM/ANS-diensten verleent, hetzij afzonderlijk, hetzij gebundeld, voor het algemene luchtverkeer.

ATS: Air Traffic Services | Luchtverkeersdiensten. Naargelang het geval, vluchtinlichtingendiensten, alarmeringsdiensten, adviesdiensten voor het luchtverkeer en luchtverkeersleiding.

BAR: Board of Airlines Representatives.

BATA: Belgian Air Transport Association | Air Belgium, ASL Airlines, Brussels Airlines, DHL en Tui maken deel uit van de BATA.

BECI: Brussels Enterprises Commerce & Industry.

CCO's en CDO's: Continuous Climb and Descent Operations | Continue klimvluchten en continue daalvluchten zijn operationele technieken voor luchtvaartuigen die het mogelijk maken om een flexibele en optimale vliegroute te volgen, wat grote voordelen biedt voor het milieu en de economie - minder brandstofverbruik, gasvormige emissies, lawaai en brandstofkosten - zonder nadelige gevolgen voor de veiligheid.

CSB: Carte stratégique de bruit | Strategische geluidsbelastingsskaart bedoeld voor de algemene evaluatie van de geluidsbelastingssituatie in een bepaald gebied ten gevolge van verschillende lawaaibronnen of voor de algemene prognoses voor dat gebied (Richtlijn 2002/49).

dB: Symbool voor decibel, eenheid van geluidsintensiteit.

DG Clima: Directorate-General for Climate Action (Europese Commissie).

DGAC: Direction générale de l'Aviation civile (Franse burgerluchtvaartautoriteit).

DGLV: Directoraat-Generaal Luchtvaart (Belgische burgerluchtvaartautoriteit).

FOD Mobiliteit en Vervoer: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

ICAO: International Civil Aviation Organization (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) | ICAO is een internationale organisatie die afhankelijk is van de Verenigde Naties. Haar rol is om deel te nemen aan de ontwikkeling van beleid en normen die de standaardisatie van internationaal luchtvaartvervoer mogelijk maken.

ILS: Instrument Landing System | Instrumentlandingssysteem gedefinieerd als een hulpmiddel bij de precisienadering van een baan dat gebaseerd is op twee radiostralen om piloten verticale en horizontale geleiding te bieden tijdens de landingsnadering.

LAm_{ax}: Komt overeen met de maximumwaarde van LA(t) tijdens een gebeurtenis. LA(t) komt overeen met het A-gewogen geluidsdrukkniveau (op tijd t), gemeten op de langzame schaal van de geluidsniveaumeter.

Lden: Dag-avond-nacht-geluidsbelastingsindicator | Geluidsbelastingsindicator voor de hinder tijdens de etmaalperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I bij Richtlijn 2002/49.

Lnight: Nachtgeluidsbelastingsindicator | Geluidsbelastingsindicator voor slaapverstoringen, zoals nader gedefinieerd in bijlage I bij Richtlijn 2002/49.

NADP: Noise Abatement Departures Procedure | Procedure voor geluidsbepierking voor het opstijgen maakt deel uit van de operationele lawaaibestrijdingsmaatregelen (Noise Abatement Operational Procedures).

NAOP: Noise Abatement Operational Procedures | Operationele geluidsbepierkende maatregelen omvatten het gebruik van geluidsprefiientieële start- en landingsbanen en routes, en naderings- en opstijgprocedures die ontworpen zijn om geluidsoverlast te beperken. De geschiktheid van deze maatregelen hangt af van de fysieke configuratie van de luchthaven en zijn omgeving. In alle gevallen moet de operationele maatregel voorrang geven aan veiligheidsoverwegingen.

NAP: Noise Abatement Procedure | Procedure voor geluidsbepierking.**NM:** Network Manager | Onpartijdig en bevoegd orgaan dat krachtens artikel 6, lid 2 of lid 6, van Verordening (EG) nr. 551/2004 is belast met de uitvoering van de in dat artikel en in deze verordening vastgestelde taken. Deze taken zijn toevertrouwd aan Eurocontrol.

PANS: Procedures for Air Navigation Services | Procedures voor luchtvaartnavigatiediensten. Samen met de SARP's vormen de PANS de fundamentele basis voor een wereldwijde harmonisering van de veiligheid en doeltreffendheid van de luchtvaart, zowel tijdens de vlucht als op de grond, de wereldwijde harmonisering van de functionele en prestatievereisten van luchtvaartnavigatiefaciliteiten en -diensten, en de ordelijke ontwikkeling van het luchtvervoer.

PBN: Performance Based Navigation | Prestatiegebaseerde navigatie is oppervlaktenavigatie gebaseerd op prestatie-eisen die van toepassing zijn op luchtvaartuigen die vliegen op een ATS route, in overeenstemming met een instrumentnaderingsprocedure of in aangewezen luchtruim.

De hierboven genoemde prestatie-eisen worden uitgedrukt in termen van nauwkeurigheid, integriteit, continuïteit, beschikbaarheid en functionaliteit die nodig zijn voor de voorgenomen operatie in de context van een bepaald luchtruim, bijvoorbeeld een nadering van een luchthaven.

PBN wordt geïmplementeerd door toepassing van vereiste navigatiespecificaties (RNP), die beide onderdeel zijn van PBN.

PEB: Plan d'Exposition au Bruit (geluidsbelastingplan).

PGS: Plan de Gêne Sonore | Plan ter bestrijding van geluidshinder.

PPBE: Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement | Preventieplannen omgevingslawaai. Benaming uit Frankrijk die naar het "actieplan" verwijst. Een actieplan wordt gedefinieerd als een plan bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering.

PRS: Preferential Runway System | Systeem van preferentieel baangebruik voorziet de start- en landingsbanen die door de luchtverkeersleiding worden gebruikt op basis van het tijdstip van de dag en de dag van de week wanneer aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Om milieuredenen heeft de federale overheid een systeem van preferentieel baangebruik opgesteld.

QC: Quota Count | Concept van geluidsquota per beweging dat werd ingevoerd met als doel exploitatiebeperkingen te formuleren. Deze kunnen op twee specifieke manieren worden onderverdeeld: 1) vaststelling van een maximaal geluidsquotum per beweging tijdens bepaalde tijdslots; 2) vaststelling van een globaal jaarlijks geluidsquotum voor alle bewegingen die tijdens bepaalde tijdslots worden geregistreerd.

Richtlijn 2002/49: Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï.

RNAV: Area Navigation | Gebiedsnavigatie is een navigatiemethode die vluchtuitvoeringen mogelijk maakt op om het even welk gewenst vluchtpad binnen het bereik van navigatiehulpmiddelen op de grond of in de ruimte of binnen de grenzen van de capaciteit van onafhankelijke hulpmiddelen, of een combinatie van deze middelen.

RNP: Required Navigation Performance | De vereiste specificatie van de navigatieprestaties is een navigatiespecificatie voor PBN-operaties die een vereiste bevat voor het monitoren en waarschuwen van de navigatieprestaties door apparatuur die aan boord van het vliegtuig is geïnstalleerd.

SARP's: Standards and Recommended Practices | Samen met de PANS vormen de internationale normen en aanbevolen praktijken de fundamentele basis voor een wereldwijde harmonisering van de veiligheid en doeltreffendheid van de luchtvaart, zowel tijdens de vlucht als op de grond, de wereldwijde harmonisering van de functionele en prestatievereisten van luchtvaartnavigatiefaciliteiten en -diensten, en de ordelijke ontwikkeling van het luchtvervoer.

SDG's: Sustainable Development Goals | Doelstellingen voor duurzame ontwikkeling. Het gaat om de 17 doelstellingen die door de leden van de Verenigde Naties zijn vastgelegd.

SOWAER: SOciété WALLonne des AERoports (Waalse maatschappij voor de luchthavens).

UWE: Union Wallonne des Entreprises (Waalse Unie van Ondernemingen).

VBO: Verbond van Belgische Ondernemingen.

Verordening (EU) nr. 598/2014: Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG.

VLAREM: Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning.

VOKA: Vlaams netwerk van ondernemingen.

WSP Bali en WSP Corn: De geluidsmeters die dienen om inbreuken vast te stellen met betrekking tot naderingen op baan 1 van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Voorwoord van de moderator – de heer Jan HAUTEKIET

Ik modereerde de laatste 5 sessies van het Overlegplatform over de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal.

De eerste 4 sessies werden gemodereerd door mevr. Stéphanie COERTEN.

Toen ik de opdracht vorig najaar aanvaardde, wist ik dat het geen *walk in the park* zou worden.

De belangen en bezorgdheden zijn niet makkelijk verzoenbaar.

Economisch belang en tewerkstelling moeten een evenwicht zien te vinden met de medische en psychosociale bezorgdheden van wie in de buurt van de luchthaven woont.

De rechtbank van eerste aanleg van Brussel had in 2018 bepaald dat de Belgische overheid dit overleg moest opzetten en er werd toen gesproken over ‘een pact over de toekomst van de luchthaven Brussel-Nationaal’, met het oog op een stabiele omgeving en exploitatievoorwaarden.

Dat pact ligt op dit moment niet voor, wel de neerslag van de informatie, inzichten, bezorgdheden, vragen die de afgelopen 2 jaar werden verzameld.

Het Overlegplatform kwam een eerste keer samen op 30 september 2021 en voor een negende en laatste keer op 26 juni 2023.

Hoofddoel van het Platform: debat faciliteren om advies te kunnen formuleren voor oplossingen voor de geluidshinder.

Mijn opdracht was discussie te modereren waarin alle deelnemers in hun eigen taal vrij hun bezorgdheid konden uiten en hun voorstellen voor de toekomst kunnen formuleren, wat betreft bijvoorbeeld de technische oplossingen om de impact van het luchtverkeer te beperken, de betere integratie van de exploitatie van de luchthaven in haar omgeving, de vliegroutes en de gebruiksvoorwaarden daarvan, het gebruik van de start- en landingsbanen en tot slot de exploitatievoorwaarden van de luchthaven.

In het Overlegplatform zetelden vertegenwoordigers van de verschillende belanghebbenden: bewoners, gemeentebesturen, milieuverenigingen, federale en gewestelijke regeringen, de federale overheidsdienst, werkgevers, vakbonden, de luchthaven en de luchtvaartsector, ...

Voor de ruime groep van deelnemers werd het kader geschetst van de actuele stand van zaken, en ook het kader waarbinnen voor de vier pijlers oplossingen konden gevonden worden.

Die vier pijlers bouwen voort op het beginsel van een evenwichtige aanpak van het beheer van vliegactiviteiten, zoals in 2001 vastgelegd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Die pijlers betreffen de aanpak van de geluidshinder aan de bron, het beheer van het grondgebied, de operationele vluchtactiviteiten en de exploitatiebeperkingen.

De eerste vier sessies waren veeleer verkennend en documenterend en spitsten zich toe op het feitelijke en wettelijke kader, ook op Europees en internationaal niveau. Experts uit de Franse burgerluchtvaart en de Europese Commissie deelden expertise en informatie, en de eerste voorstellen uit de ruime groep kwamen op tafel. Het onderzoeksbureau Envisa presenteerde zijn studie over de milieueffecten van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal op het milieu voor wat de geluidshinder betreft.

Er werd gaandeweg een methodiek geïnstalleerd waarbij elke pijler werd ingeleid door het DGLV, de deelnemers vervolgens zowel mondeling als achter schriftelijk de kans kregen om voorstellen te formuleren, die dan op de volgende sessie werden geïntegreerd en besproken.

Tijdens de vele presentaties door onder meer de Waalse Luchtvaartassociatie SOWAER, Leefmilieu Brussel, de luchtverkeersleider skeyes, de vereniging van Belgische luchtvaartmaatschappijen BATA, Brussels Airport Company en Air Cargo Belgium werd er aandachtig geluisterd, en informatie gedeeld die de standpunten verder kon voeden en context geven.

Gezien de schaal van het overleg en de afweging van de bezorgdheid in verband met de medische en psychosociale impact van de geluidshinder tegen de economische belangen, was het overleg bij momenten scherp, kritisch, soms emotioneel en ongeduldig, maar ook oplossingsgericht en constructief.

Wat nu voorligt is een syntheseverslag dat zo volledig en neutraal mogelijk weergeeft wat aan input werd geleverd door de vele deelnemers.

Ik hoop als moderator een kleine bijdrage te hebben kunnen leveren aan de bruikbaarheid van dit syntheseverslag en aan een beter begrip van de verschillende partijen over mekaars belang en standpunt.

Het principe van de *balanced approach* lijkt me ook vandaag nog de beste benadering.

Hopelijk zijn er door de contacten tijdens die vergaderingen banden gesmeed, contacten gelegd, die de zoektocht naar een voor iedereen redelijke oplossing kunnen faciliteren.

Ik dank het DGLV en het kabinet voor het vertrouwen.

En ik dank uiteraard ook mevr. Stéphanie COERTEN voor haar professionele aanpak van de eerste 4 sessies.

Voorwoord van de voorzitter – de heer Koen MILIS

We hebben het geluk om te kunnen leven in een land dat bruist van activiteit. Zowel op publiek als privaat vlak zijn er vele mogelijkheden tot ontwikkeling en groei. We leven ook in een relatief klein land, wat betekent dat we een manier moeten vinden om al onze activiteiten zo in te plannen dat we op een goede manier kunnen samenleven.

Luchtvaart is hierop geen uitzondering. Luchthavens en omwonenden zijn veroordeeld tot samenleven. Het is cruciaal dat er bewust wordt omgegaan met deze *coexistence*.

We zijn niet het eerste of enige land dat actief op zoek is naar een gebalanceerde manier om verschillende activiteiten te combineren. Op internationaal vlak wordt er actief nagedacht over manieren waarop een gebalanceerde dialoog kan plaatsvinden over luchtvaart, de impact ervan en de manieren waarop luchtvaart geïntegreerd is in het weefsel van een land. Dit resulteerde onder meer in het beginsel van de “evenwichtige aanpak” (*balanced approach*) wanneer het gaat over geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen (ICAO 2001 en in regelgeving gegoten door het Europees Parlement en de Raad (Verordening (EU) nr. 598/2014 van 16 april 2014), tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EC van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap.

Bij de evenwichtige aanpak moeten er vier kernelementen in aanmerking worden genomen – de vier pijlers van de evenwichtige aanpak:

- de verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron;
- ruimtelijke ordening en beheer;
- operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder;
- exploitatiebeperkingen.

Het is deze aanpak die we gebruiken om de discussies te structureren. U zal dan ook regelmatig verwijzingen vinden naar deze evenwichtige aanpak doorheen dit document.

Daarnaast wijs ik er graag op dat het Platform opgezet is als een forum waar alle betrokken stakeholders werden uitgenodigd om na te denken over deze materie en actief deel te nemen in discussies hierrond. De stakeholders werden ook uitgenodigd om hun inzichten en voorstellen te delen op dit forum.

De discussies werden ondersteund door experts en betrokken organisaties uit te nodigen om hun kennis te delen met de deelnemers. Er werd gezocht naar voorbeelden en best practices. De gebruikte documentatie is ook opgenomen in de bijlage.

Hoewel het aantal elementen waarover er consensus bestaat tussen alle betrokken partijen beperkt is, heeft dit Platform toch belangrijke verdiensten:

- Vooreerst is er een dialoog op gang gebracht. Het vroeg af en toe actieve stimulatie en gerichte moderatie, maar er hebben gesprekken plaatsgevonden tussen de verschillende stakeholders.
- Daarnaast heeft de input van de verschillende sprekers bijkomende inzichten bijgebracht die ongetwijfeld het debat verder zullen kleuren.
- Tot slot zijn er wel degelijk elementen gevonden waarover alle stakeholders het eens zijn. Deze elementen zullen dan ook doorgegeven worden aan Vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en beschikbaar voor alle besluitvormers in de hoop dat dit een basis kan vormen voor toekomstige regelgeving.

Niettemin hoop ik dat dit Platform niet een einde is, maar een startpunt van een nog meer diepgaand proces dat leidt tot een betere manier van samenleven.

Tot slot hou ik eraan om elke deelnemer en spreker te danken voor hun inbreng. Het vroeg moed om de scepsis die er bij aanvang was, te overwinnen en toch de handschoen op te pakken en actief te participeren. Dit is naar mijn inschatting goed gelukt. Mijn dank hiervoor.

1. Methodologische toelichting

1.1 Inhoud van het syntheserapport

De geluidsproblematiek is een heel complex dossier, dat al tot verschillende rechtszaken heeft geleid. Een belangrijk vonnis daarbij is het vonnis van 30 mei 2018 waarbij de Belgische Staat werd veroordeeld om *“ten laatste vanaf maandag 17 september 2018 een Staten-Generaal van de Luchthaven Brussel-Nationaal te organiseren”*.

Om deze doelstelling na te streven, werd in 2021 een overlegplatform opgericht dat alle belanghebbenden samenbrengt. De leden van het platform zijn tussen 30 september 2021 en 26 juni 2023 negen keer bijeengekomen.

Ongeacht de kwaliteit van de dialoog en de volledige vrijheid die de leden kregen om zich uit te drukken en hun verwachtingen en voorstellen naar voren te brengen, zorgt het voortbestaan van grote fundamentele verschillen tussen de actoren die bij het dossier betrokken waren ervoor dat dit verslag niet kan worden omschreven als een "Pact voor Brussels Airport en zijn toekomst". De fundamentele verschillen werden nog versterkt door de moeilijkheid om een consensus te bereiken over de interne werkingsprocedures van het platform (zie punt 3.6).

Dit is daarom een samenvattend rapport, dat zo volledig en objectief mogelijk de belangrijkste elementen van de debatten weergeeft. Het bundelt en registreert alle documenten en informatie gedeeld door leden van het platform en externe bijdragen.

Dit rapport werd gevraagd aan de Voorzitter van het platform, dhr. Koen MILIS, en via hem aan het DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer, door de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET, tijdens de vergadering van 16 maart 2023. Het rapport, dat nu aan de federale regering is voorgelegd en gepubliceerd, is bedoeld als informatie voor eventuele regerings- en parlementaire maatregelen die op een later tijdstip (in de huidige of een volgende zittingsperiode) kunnen worden genomen.

Dit is een belangrijke stap voor een problematiek die historisch, sociaal, technisch, juridisch, institutioneel, geografisch en politiek complex is.

Het doel van deze methodologische toelichting is het proces te begrijpen waarop dit Platform werd georganiseerd, te beginnen met het vonnis dat de aanleiding vormt voor het Platform, de politieke roadmap (waaronder het regeerakkoord en de beleidsnota's), de samenstelling van het Platform, het voorzitterschap en de moderatie ervan, een korte samenvatting van de agendapunten, de totstandkoming van het huishoudelijk reglement en een korte inleiding op de inhoud van de evenwichtige aanpak.

1.2 Vonnis dat de aanleiding vormt

De gemeenten Grimbergen, Machelen, Meise, Wemmel en Vilvoorde ("Noordrand") stellen op 13 mei 2016 een milieustakingsvordering in tegen de Belgische Staat. Op 30 mei 2018¹ werd de Belgische Staat veroordeeld:

¹ Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel, 30 mei 2018, R.N. nr. 16/2053/A.

- tot het staken van alle uitvoeringshandelingen van de fasen 1 tot 5 en 7 van de instructies van 15 maart 2012² en 21 juni 2012³;
- tot de organisatie van een “Staten-Generaal” met name met het oog op het sluiten, indien mogelijk, van een “Pact over Brussels Airport en zijn toekomst”.

Met betrekking tot dit tweede punt worden in het vonnis met name drie doelstellingen aangegeven:

- zo mogelijk bij consensus, maar minstens bij een zo groot mogelijke meerderheid, de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Mobiliteit, adviseren over de noodzaak en desgevallend de inhoud van een luchtvaartwet of een wet over de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal;
- de formulering van aanbevelingen aan de Belgische Staat (vertegenwoordigd door de Minister van Mobiliteit), zo mogelijk aangenomen bij consensus of, bij gebreke daarvan, bij een zo groot mogelijke meerderheid, over de te volgen luchtvaartroutes voor het vertrek uit of de aankomst op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- elke andere opdracht die de Belgische Staat, in het kader van zijn soevereine bevoegdheden, aan de Staten-Generaal wenst toe te vertrouwen.

In de motieven van het vonnis van 30 mei 2018⁴ wordt de Belgische Staat ook verzocht de resultaten van de effectenstudie van het studiebureau Envisa, uitgevoerd overeenkomstig het vonnis van 19 juli 2017 van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel, aan de Staten-Generaal voor te leggen, zodra deze beschikbaar zijn⁵.

In het vonnis van 30 mei 2018 wordt bevolen tot de uitvoering van deze verplichtingen binnen een termijn van 90 weken te rekenen vanaf de betekening van het vonnis, die plaatsvindt op 14 juni 2018; bij gebreke waarvan een dwangsom wordt opgelegd.

Gelet op de regeringsperiode van lopende zaken tussen 9 december 2018 en 1 oktober 2020, verkeert de Belgische Staat in de onmogelijkheid om op de gevraagde datum volledig aan zijn hoofdverplichtingen te voldoen en verkrijgt derhalve in beroep bij dezelfde rechtbank dat de dwangsommen bij deze veroordelingen pas op 14 mei 2021 ingaan.⁶

“Ministeriële instructie ter uitvoering van de akkoorden van de Ministerraad van 19 december 2008 en 26 februari 2010 betreffende de opstijgingsprocedure en de baankeuze; de verheldering en vastlegging van de toepasselijke waarden van windcomponenten op de luchthaven Brussel-Nationaal, dd. 15 maart 2012”.

³ *“Aanvulling nr. 1 op de Ministeriële instructie van 15 maart 2012 ter uitvoering van de akkoorden van de Ministerraad van 19 december 2008 en 26 februari 2010 betreffende de opstijgingsprocedure en de baankeuze; de verheldering en vastlegging van de toepasselijke waarden van windcomponenten op de luchthaven Brussel-Nationaal, dd. 21 juni 2012”.*

⁴ Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel, 30 mei 2018, *op. cit.*, motief 3.16.7, p. 80.

⁵ De studie ter uitvoering van de vonnissen van 19 juli 2017 en 1 februari 2019 van de Franstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel is voltooid en afgerond overeenkomstig het vonnis van 9 december 2020 van hetzelfde rechtscollege. De eindresultaten van de werkzaamheden zijn door de auteur van de studie op het overlegplatform van 20 juni 2022 gepresenteerd.

⁶ Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel (herziening van de dwangsom), 27 januari 2021, niet gepubl., A.R. nr. 20/2091/A.

1.3 Politieke roadmap

1.3.1 Regeerakkoord

In haar akkoord van 30 september 2020 verklaart de nieuwgevormde regering *“een oplossing [te realiseren] voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd. De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet uit.”* (p. 81).

Tot slot geeft de regering aan ook in te zetten *“op hogesnelheidsverbindingen tussen Brussels Airport en de HST-knooppunten in onze buurlanden om zo het aantal korte-afstandsvluchten te verminderen. De regering actualiseert de studie naar een betere aansluiting van de gewestelijke luchthavens op het spoornet.”* (3.4.1. Spoor p. 66-67).

1.3.2 Beleidsnota's

De Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET, presenteert op 12 november 2020 zijn eerste *“beleidsverklaring”* aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers:

“De luchtvaart is een zeer belangrijke sector voor ons land. [...]

We kunnen echter niet ontkennen dat deze vervoerswijze een aanzienlijke invloed heeft op ons milieu, of het nu gaat om geluidsoverlast, de uitstoot van fijn stof of de uitstoot van CO₂. Ik zal een proactieve aanpak hanteren om deze impact te beperken, waarbij ik ernaar zal streven de klimaatdoelstellingen die in het akkoord van de regering zijn bevestigd, te respecteren (een vermindering van onze CO₂-uitstoot met 55 % tegen 2030) en om de levenskwaliteit van de mensen die in de buurt van onze luchthavens wonen, te verbeteren. In deze logica zal ik, rekening houdend met de gevolgen voor de economie en zonder het gelijke speelveld te verstoren, zorgen voor de uitvoering van de verbintenissen die zijn vastgelegd in de regeringsovereenkomst inzake het beginsel dat de vervuiler betaalt in de sectoren van het luchtvervoer. [...]

- *Beperking van de geluidsoverlast*

De geluidshinder veroorzaakt door luchtverkeer is een zorg die in ons dichtbevolkte land al tientallen jaren bestaat. Het is een heel complexe problematiek.

De luchthaven Brussel-Nationaal ligt immers op de grens van de 3 gewesten en een groot aantal Brusselse, Vlaamse en Waalse gemeenten, diens eis vaak op gespannen voet staan met elkaar, zijn ook geïmpacteerd.

De geschilpunten van het verleden, de institutionele complexiteit van ons land en de verdeling van de verantwoordelijkheden hebben geleid tot een situatie waarin de hefboomen voor de aanpak van het probleem van de door de luchtvaart veroorzaakte geluidshinder verdeeld zijn over de verschillende beleidsniveaus en waarin het voor de federale regering dus onmogelijk is om alleen op te treden en een globale oplossing uit te werken zonder het advies en de instemming van de gewesten. Het vinden van een dergelijke oplossing vereist een consensus van de belanghebbenden en doet een beroep op het gezond verstand in plaats van op de concurrentiegeest van de verschillende regeringen van het land.

Voorafgaand overleg zal daarom tussen hen moeten worden gevoerd om het kader vast te stellen waarbinnen verdere werkzaamheden moeten worden verricht om tot evenwichtige oplossingen te komen. Naast de politieke, institutionele, veiligheids- en volksgezondheidsaspecten zal ook rekening moeten worden gehouden met de sociaaleconomische gevolgen van de voorgenomen besluiten. Bovendien vereisen de conjuncturele moeilijkheden en de precaire situatie waarmee de luchtvaart na de coronaviruscrisis wordt geconfronteerd, dat de te implementeren oplossingen met meer voorzichtigheid worden uitgewerkt, door de impact van elk van deze oplossingen in detail te bestuderen. Er moet een regelmatige dialoog worden gevoerd met de economische en sociale actoren.

Dezelfde dialoog moet worden gevoerd met de burgers die betrokken partij zijn omdat zij in het gebied wonen, maar ook met de luchtvaartoperators (luchtvaartmaatschappijen en skeyes).

Om op coherente en gecoördineerde wijze vooruitgang te boeken bij het oplossen van de luchtvaartproblematiek, zal ik de initiatief nemen een platform voor discussie, informatie en uitwisseling te creëren dat alle belanghebbenden bijeenbrengt. Het zal een belangrijk forum zijn voor iedereen om zich uit te drukken, om de voortgang van de werkzaamheden regelmatig te volgen en om bij te dragen aan het ontstaan van oplossingen.

Het gebrek aan sluitende oplossingen, het politieke imbroglia dat al jaren rond deze kwestie heerst, de vrees van de betrokkenen op het terrein dat hun activiteiten in gevaar komen en de verwachtingen van de burgers die ondanks de vele gedane beloften niet worden ingelost, hebben ertoe bijgedragen dat er momenteel een klimaat van wantrouwen is ontstaan tussen de verschillende Gewesten, tussen de Gewesten en de Federale Staat, maar ook tussen de burgers of de betrokkenen op het terrein en de politieke wereld.

De hervatting van de dialoog over de oprichting van een dergelijk platform zal een eerste antwoord zijn op deze dringende behoefte aan een hernieuwde aanpak van het luchtverkeersvraagstuk.

Het is in dit verband ook belangrijk om eraan te herinneren dat dit dossier aanzienlijke directe en indirecte kosten met zich meebrengt.

Of het nu gaat om volksgezondheid, luchtvervuiling of lange en omslachtige juridische procedures, de kosten die door alle belanghebbenden en regeringen worden gemaakt zijn niet te verwaarlozen en moeten worden bekeken in het licht van de investeringen die nodig kunnen blijken te zijn om te voldoen aan de legitieme verwachtingen van de door luchtvaarthinder getroffen gezinnen.

Om de fouten uit het verleden te vermijden en zo snel mogelijk vooruitgang te boeken, zal het nuttig zijn om terug te kijken naar wat eerder is bestudeerd of geïmplementeerd en om de redenen voor opeenvolgende mislukkingen correct te begrijpen, om ze niet te herhalen. Elke oplossing zal gebaseerd moeten zijn op een uitgebreide effectenstudie die door alle belanghebbenden wordt aanvaard.

De conclusies van deze analyse en van deze raadpleging moeten het mogelijk maken de verbeteringen vast te stellen die zowel snel (quick wins) kunnen worden doorgevoerd, zodat de burgers zo snel mogelijk een eerste stap vooruit kunnen zetten, als op middellange en lange termijn om uiteindelijk de stabiliteit te bereiken die door alle bij het luchtvaartdossier betrokken partijen wordt verlangd.

Op die manier, conform het Regeerakkoord, vinden we een oplossing voor de geluidsoverlast en de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven van Brussel wordt geconfronteerd, zoals voorzien in het regeerakkoord.”

In zijn beleidsnota voor 2022 herhaalt de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit het volgende:

“Geconfronteerd met de geluidsoverlast en de milieuvervuiling ten gevolge van de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal, zou ik willen bijdragen aan het zoeken naar oplossingen om de situatie van de omwonenden te verbeteren.

Daartoe streef ik, in overeenstemming met het regeerakkoord en de uitspraak van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 30 mei 2018, naar het herstel van de dialoog en het vertrouwen tussen de partijen, en naar het creëren van een discussieruimte waarin elke partij naar de ander kan luisteren en haar voorstellen voor de toekomst van de luchthaven kan uiteenzetten (met inbegrip van de exploitatievoorwaarden van de luchthaven, de te volgen vluchtroutes, de voorwaarden voor het gebruik van deze routes, het gebruik van de start- en

landingsbanen van de luchthaven, de uitvoering van eventuele quick wins, enz.). De deelname van de actoren is een bron van ideeën, antwoorden en voorstellen die in overweging moeten worden genomen.

In september 2021 bracht de eerste vergadering van het overlegplatform de verschillende bewoners en middenveldorganisaties, lokale overheden, socio-economische en operationele actoren die betrokken zijn bij de geluidshinder van de luchthaven Brussel-Nationaal, bijeen. Dit platform zal om de drie maanden samenkomen en streeft naar een “Pact over Brussels Airport en zijn toekomst”. Over dat pact zou een brede consensus moeten bestaan en het zou mogelijk moeten zijn duurzame oplossingen te vinden voor dit bijzonder complexe vraagstuk.”

1.4 Samenstelling van het Platform

De samenstelling van het Platform werd bepaald door de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET, met inbegrip van alle partijen die werden aangeduid door het vonnis dat de aanleiding vormt.

Om de representativiteit van alle gebieden (gemeenten plus lokale bewonersorganisaties) te verzoenen met de grootte van een vergadering die echte uitwisselingen mogelijk maakt, werd ervoor gekozen om per zone de gemeenten te verzamelen die aan dezelfde overvliegproblemen blootgesteld zijn.

De zones werden gedefinieerd volgens de overvluchten waaraan ze zijn blootgesteld:

- 1) Nadering baan 01
- 2) Bocht naar links 25R - Oostrand
- 3) BHG – Centrum – Kanaalroute en Deltaroute voor grote vliegtuigen
- 4) BHG Noord - Bocht naar rechts 25R & Nadering baan 07L Offset
- 5) Bocht naar rechts 25R - Noordrand
- 6) Vertrek baan 19
- 7) Vertrek baan 07L/R - Leuven rechtdoor
- 8) Vertrek baan 07L/R – Leuven-West
- 9) BHG Oost – Nadering baan 01, bocht naar links 25R en vertrek baan 19 bocht naar rechts

Bovendien is er aan de lokale overheden en bewonersorganisaties gevraagd om slechts twee vertegenwoordigers per zone aan te wijzen (zie 1.6 en voorbeeld uitnodigingbrief van 2 september 2021 in bijlage).

Vertegenwoordigers van volgende overheden en organisaties waren ook aanwezig:

Federaal

- Kabinet van Minister Georges GILKINET
- FOD Mobiliteit en Vervoer
- Defensie (één persoon)

Gewestelijk

- Waals Gewest (twee personen)
- Vlaams Gewest (twee personen)
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (twee personen)

Gemeentelijk (twee personen per zone):

- Zone 1 (“nadering baan 1”): Hoeilaart, Waterloo

- Zone 2 (“bochten naar links 25R – Oostrand”): Huldenberg, Kraainem
- Zone 3 (“BHG Centrum”): Etterbeek, Evere (Sint-Gillis de eerste vier vergaderingen van het Platform, voorafgaand aan Evere)
- Zone 4 (“BHG Noord”): Jette, Sint-Jans-Molenbeek
- Zone 5 (“Bochten naar rechts 25R – Noordrand”): Vilvoorde, Wemmel
- Zone 6 (“vertrek baan 19”): Zaventem, Wezembeek-Oppem
- Zone 7 (“Vertrek baan 07L/R - Leuven rechtdoor”): Haacht, Holsbeek
- Zone 8 (“Vertrek baan 07L/R - Leuven-West”): Kortenberg, Steenokkerzeel
- Zone 9 (“BHG Oost”): Watermaal-Bosvoorde, Sint-Lambrechts-Woluwe (Oudergem de eerste vier vergaderingen van het Platform, voorafgaand aan Sint-Lambrechts-Woluwe)

Luchtvaartbedrijven:

- BAR (twee personen)
- BATA (drie personen – Brussels Airlines, DHL & TUI fly Belgium)
- Air Cargo Belgium (één persoon)

Andere luchthavenactoren:

- Brussels Airport Company (BAC) (twee personen)
- Belgium Slot Coordination (één persoon)
- Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal (twee personen)
- Skeyes (twee personen)

Milieuorganisaties:

- Bond Beter Leefmilieu (één persoon)
- Inter Environnement Wallonie (Canopea) (één persoon)
- Inter Environnement Brussel (één persoon)

Werkgevers in het algemeen:

- BECI (één persoon)
- VOKA (één persoon)
- VBO-FEB (één persoon)
- UWE (één persoon)

Vakbonden:

- ACV (twee personen)
- ACLVB (twee personen)
- ABVV (twee personen)

Actie- of informatiegroepen (algemeen) (twee personen per zone):

- Zone 1 (“nadering baan 01”): Piste 01 ça suffit, Wake-up Kraainem
- Zone 2 (“bochten naar links 25R – Oostrand”): UBCNA, vzw Milieusteunpunt Huldenberg
- Zone 3 (“BHG Centrum”): Bruxelles Air Libre
- Zone 4 (“BHG Noord”): Free Air Brussels
- Zone 5 (“Bochten naar rechts 25R – Noordrand”): Actie Noordrand – vzw Boreas
- Zone 6 (“Vertrek baan 19”): Awaccs asbl, SolidAir Tervuren
- Zone 7 (“Vertrek baan 07L/R – Leuven rechtdoor”): Leuven Rechtdoor
- Zone 8 (“Vertrek baan 07L/R – Leuven-West”): Epures, Alliantie Regio Leuven
- Zone 9 (“BHG Oost”): Comité Tervuren-Montgomery, Wolu-Inter-Quartiers
- (“Overblijvende Vlaamse gemeenten NL”): Burgerforum Luchthavenregio (Decibel 25L/Sterrebeek 2000)

Experten

- FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu

1.5 Voorzitterschap en moderatie van het Platform

1.5.1 Voorzitterschap

Op verzoek van de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET is dhr. Koen MILIS, Directeur-generaal van het DGLV, in september 2021 aangesteld als Voorzitter van het Overlegplatform.

Zijn opdracht bestaat erin om:

- de zittingen van het Platform voor te zitten en de deelnemers inzichten te verschaffen;
- de teams van het DGLV te coördineren om ervoor te zorgen dat de vergaderingen van het Platform goed worden voorbereid (secretariaat, logistiek, ...);
- deskundigen uit te nodigen en organisaties om een tussenkomst te verzoeken;
- operationele ondersteuning aan de moderator te bieden om:
 - de planning vast te leggen, de agenda's voor te bereiden en de uitnodigingen te versturen;
 - de uitwisselingen samen te vatten en verslagen naar de deelnemers te sturen;
 - de mailbox moderation-moderatie@mobiliteitsfgov.be te beheren;
- de informatieoverdracht naar de Minister, via zijn kabinet, te coördineren;
- via de teams van het DGLV dit syntheseverslag op te stellen.

Dhr. Koen MILIS, als Voorzitter van het Platform heeft alle vergaderingen van het Platform voorgezeten behalve de vergadering van 8 mei 2023. Deze vergadering werd voorgezeten door dhr. Kris CLARYSSE, directeur Strategy and Support van het DGLV.

1.5.2 Moderatie

De moderator is aangeduid via een openbare aanbesteding en is verantwoordelijk voor het orkestreren van de vergaderingen om het hoofddoel van het Overlegplatform te bereiken, namelijk uitwisselingen vergemakkelijken om een gemeenschappelijke oplossing te vinden waarmee alle partijen kunnen instemmen.

De moderator is, in samenwerking met de Voorzitter, belast met volgende taken:

- het opstellen van een vergaderschema en het meedelen ervan aan de deelnemers;
- het organiseren en leiden van de vergaderingen;
- op een transparante manier te werk te gaan, zodat iedereen zijn mening kan geven over de milieuhinder;
- alle betrokken partijen bijeen te brengen en ervoor te zorgen dat zij worden gehoord, teneinde in het openbaar belang een gezamenlijk standpunt te formuleren;
- ervoor te zorgen dat iedereen zich vrij kan uiten;
- de sereniteit van de debatten te waarborgen en, indien nodig, eventuele conflicten te sussen;
- de punten van de verschillende partijen samen te vatten en te herformuleren;
- oplossingen te vergemakkelijken waarover een consensus kan worden bereikt;
- samenvattende verslagen van de besprekingen over te maken, zonder hierin evenwel volledig te zijn;
- alle nodig geachte informatie aan de leden meedelen, met inbegrip van uitnodigingen, agenda's, beknopte verslagen en tijdens de vergaderingen voorgelegde documenten;
- de vertrouwelijkheid van de besprekingen te waarborgen totdat de werkzaamheden openbaar worden gemaakt.

Mevr. Stéphanie COERTEN is aangesteld als moderator voor de eerste vier vergaderingen van het Overlegplatform van 30 september 2021 tot en met 22 juni 2022. Dhr. Jan HAUTEKIET heeft de is aangesteld als moderator voor de laatste vijf vergaderingen van het Overlegplatform van 3 oktober 2022 tot 4 oktober 2023.

1.6 Vergaderingen van het Platform

De burgemeesters van alle gemeenten in de provincies Waals-Brabant, Vlaams-Brabant en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, evenals de belangrijkste bewonersverenigingen, de luchtvaartsector en overige belanghebbenden in de door de problematiek getroffen zones werden op 2 september 2021 door de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET verzocht om tegen 17 september 2021 elk document te bezorgen waarmee de eisen waarover hij reeds beschikte, konden worden aangevuld of verduidelijkt.

In dezelfde brief brengt Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET hen op de hoogte van zijn wens om verbeteringen in de situatie te kunnen identificeren en doorvoeren en van zijn beslissing om het Overlegplatform op te richten dat de verschillende actoren samenbrengt met het oog op het bereiken van een "Pact over de luchthaven Brussel-Nationaal en zijn toekomst" (in toepassing van de regeringsverklaring, in overeenstemming met de verplichting van de Belgische Staat om een Staten-Generaal te organiseren, en gedreven door de wens om een constructieve dialoog tussen alle belanghebbenden aan te moedigen).

De Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET drukt in deze brief zijn ambitie uit om een discussieforum te creëren waar iedereen vrij zijn bezorgdheden kan uiten en zijn voorstellen voor de toekomst kan doen, in het bijzonder met betrekking tot de exploitatievoorwaarden van de luchthaven Brussel-Nationaal, de te gebruiken vliegroutes, de gebruiksvoorwaarden van deze routes, het gebruik van de start- en landingsbanen van de luchthaven en vooral de implementatie van technische oplossingen om de impact van het luchtverkeer op de overvlogen bevolkingsgroepen te verminderen. Hij hoopt ook dat het Platform door dialoog gemeenschappelijke oplossingen zal kunnen vinden die de situatie van alle overvlogen bevolkingsgroepen zullen verbeteren.

Vergadering 1 – 30 september 2021, Eurocontrol

- Verwelkoming en toespraak van de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET;
- Toespraak van de moderator, mevr. Stéphanie COERTEN;
- Toespraak van de Directeur-generaal over de eigenheid van de vluchtprocedures en de actoren erin;
- De belangrijkste overvlogen gebieden;
- Bespreking van de jurisprudentie van de laatste vijf jaar, en in het bijzonder het vonnis van 30 mei 2018;

- Bespreking van de verwachtingen van de Belgische Staat, die van de omwonenden, die van de luchthaven Brussel-Nationaal, die van de luchtvaartmaatschappijen en die van andere actoren.

Vergadering 2 – 21 februari 2022, Egmontpaleis⁷

- Inleiding door de moderator, mevr. Stéphanie COERTEN;
- Presentatie door medewerkers van diensten van de Europese Commissie over Verordening (EU) nr. 598/2014, met een vraag- en antwoordsessie;
- Presentatie door het “DG aviation civile” over de Franse aanpak van de geluidsoverlast, met een vraag- en antwoordsessie;
- Presentatie door het DGLV over de vier pijlers van de *balanced approach* alsook de bevoegdheden van de federale Staat en die van de Gewesten.

Vergadering 3 – 21 april 2022, Egmontpaleis

- Inleiding door de moderator, mevr. Stéphanie COERTEN;
- Presentatie door de Europese Commissie over de richtlijn 2002/49, met een vraag- en antwoordsessie;
- Beantwoording van de openstaande vragen van de vorige vergadering, m.b.t. ICAO, de PBN-procedure, de windnormen en de milieuvergunning voor de luchthaven;
- Presentatie door het DGLV over de aangeleverde bijdrages aangaande de eerste drie pijlers, met een gedachtewisseling.

Vergadering 4 – 20 juni, Egmontpaleis

- Inleiding door de moderator, mevr. Stéphanie COERTEN;
- Presentatie door het DGLV over de juridische context van de Envisa-studie;
- Presentatie van de milieustudie door Envisa, met een vraag- en antwoordsessie;
- Presentatie door het DGLV over de ontvangen bijdragen m.b.t. de vierde pijler, met een vraag- en antwoordsessie;
- Vraag van de moderator om schriftelijk opmerkingen in te dienen over het huishoudelijk reglement.

Vergadering 5 – 7 november 2022, Egmontpaleis

- Inleiding door de nieuwe moderator, dhr. Jan HAUTEKIET;
- Presentatie door het DGLV van het huishoudelijk reglement;
- Vraag van het DGLV om opmerkingen over de tweede pijler op te sturen;
- Samenvatting door het DGLV van de vier vorige vergaderingen;
- Debat over de eerste pijler, met de *modal shift* en de modernisering van vloot als mogelijke maatregelen.

Vergadering 6 – 19 januari 2023, Eurocontrol

- Inleiding door de moderator, dhr. Jan HAUTEKIET;
- Presentatie door het DGLV van de wijzigingen aan het huishoudelijk reglement;
- Presentatie van SOWAER en Leefmilieu Brussel over de tweede pijler;
- Vraag van het DGLV om suggesties toe te zenden over de tweede pijler.

⁷ Om sanitaire redenen was het vijf maanden lang niet mogelijk om de vergaderingen van het platform te organiseren. Het werk moest daarom in deze periode worden onderbroken.

Vergadering 7 – 16 maart 2023, Egmontpaleis

- Inleiding door de moderator, dhr. Jan HAUTEKIET;
- Presentatie van de algemene beleidsnota door de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET, met tussenkomsten en uitwisselingen;
- Discussie over de tweede pijler;
- Inleiding derde pijler met een presentatie van skeyes, onder meer met de criteria om de vluchten te verdelen;
- Bespreking van het huishoudelijk reglement;
- Besluit van de moderator, dhr. Jan HAUTEKIET.

Vergadering 8 – 8 mei 2023, Egmontpaleis

- Inleiding door de moderator, dhr. Jan HAUTEKIET;
- Inleiding van het DGLV, met onder meer de vermelding dat er geen antwoord verkregen werd van het Vlaams Gewest op de vraag om een presentatie te geven;
- Presentatie van BATA, met onder meer de businessmodellen en de operationele maatregelen aan de hand van een vluchtsimulatie;
- Inleiding van het DGLV over de discussie aangaande de derde pijler, met debatsessie;
- Inleiding van het DGLV over de vierde pijler met een aantal voorstellen die door het Platform zijn voorgesteld, gevolgd door een debatsessie;
- Slotwoord, met onder meer de vraag om tijdig eventuele bijkomende adviezen voor de vierde pijler door te sturen.

Vergadering 9 – 26 juni 2023, Egmontpaleis

- Inleiding door de moderator, dhr. Jan HAUTEKIET;
- Inleiding door het DGLV;
- Presentatie van BAC met onder meer het benadrukken van het belang van de luchthaven Brussel-Nationaal als tweede motor van de Belgische economie en de geleverde inspanningen op het vlak van duurzaamheid;
- Presentatie van ACB over het economisch en sociaal belang van de cargo-activiteiten op Brucargo en de inspanningen voor het verminderen van het geluid;
- Vragenronde met de Hoge Gezondheidsraad over de studie aangaande de impact van geluidshinder op de gezondheid;
- Inleiding van het DGLV over de discussie rond de vierde pijler, met debatsessie;
- Contouren van het syntheseverslag;
- Slotwoord van de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET.

1.7 Uitwisselingen over een huishoudelijk reglement en opmerkingen over het functioneren van het Platform

Op verzoek van bepaalde leden van het Platform tijdens de tweede bijeenkomst van het Platform stelt het DGLV, onder de verantwoordelijkheid van de Voorzitter van het Platform, een voorstel tot huishoudelijk reglement op. Dit voorstel wordt op 29 maart 2022 door de moderator naar alle deelnemers gemaild, voorafgaand aan de derde vergadering van het Platform.

Het doel is om tegemoet te komen aan de behoefte aan verduidelijking van het werkkader.

Dit ontwerp van huishoudelijk reglement omvat met name de doelstellingen van het Platform zelf, de samenstelling ervan, de manier waarop de werkzaamheden worden georganiseerd en besluiten worden genomen, het digitale communicatiekanaal alsook de vertrouwelijkheid van de debatten.

Dit document wordt op de derde vergadering behandeld. Tijdens de vierde vergadering wordt er gevraagd om opmerkingen te formuleren over het ontwerp dat opgesteld werd door het DGLV; na de bespreking ervan op de vijfde vergadering wordt er een nieuwe versie opgestuurd voor validatie op de zesde vergadering. Dit document is bijgevoegd.

De discussies gaan vooral over de status en de vorm van de verslagen van de vergaderingen van het Platform (gedetailleerdheid, mogelijkheid tot wijziging ervan, gebrekkige weergave van de standpunten van de deelnemers). Sommigen wijzen op het gebrek aan transparantie in het beheer van de mailbox moderation-moderatie@mobilit.fgov.be. Hierop belooft de Voorzitter van het Platform om ervoor te zorgen dat de gedane voorstellen en gemaakte opmerkingen met alle partijen zullen worden gedeeld.

Sommige leden vinden dat het Platform niet representatief is, bv. afwezigheid van vertegenwoordigers uit de gezondheidssector⁸. Ze geloven ook dat de economische actoren uit zowel de luchtvaart- als de niet-luchtvaartsector en bepaalde gemeenten ondervertegenwoordigd zijn. Er wordt met name herinnerd aan de grondgedachte achter de samenstelling van het Platform, en in het bijzonder de vertegenwoordiging van alle gemeenten via vertegenwoordigers per zone. Er wordt gewezen dat de mogelijkheid om een plaatsvervanger aan te wijzen moet worden uitgebreid.

Sommige leden klagen over technische problemen, in het bijzonder het feit dat aankondigingen van vergaderingen niet meer naar bepaalde leden worden gestuurd, waardoor ze verschillende vergaderingen moesten missen.

De discussies gaan ook over de manier waarop besluiten moeten worden genomen (een voorstel aanhouden, adviezen aannemen) of standpunten worden verzameld, met name bij gebrek aan consensus, wanneer niet alle deelnemers met een formulering instemmen. Stemmen lijkt geen optie te zijn.

Ook wordt de afwezigheid van de Minister betreurd. Hij initieerde de lancering van het Platform tijdens de eerste sessie. Het stelde zijn Algemene Beleidsnota voor tijdens overleg #7 en ten slotte sloot hij vergadering #9 af.

Er wordt vastgesteld dat de discussies over het huishoudelijk reglement veel tijd in beslag nemen (op de vergaderingen van het Platform en via elektronische weg). Er is duidelijk geen consensus over de aan te houden regels. De Voorzitter van het Platform en andere deelnemers wijzen erop dat de inhoudelijke debatten soms worden overschaduwd.

Het ontwerp van huishoudelijk reglement wordt dan ook opgeschort om zich uitsluitend te richten op de problematiek waarvoor het Platform is opgericht.

1.8 De evenwichtige aanpak

De vermindering van de geluidshinder die voortvloeit uit de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt omkaderd door het concept van de evenwichtige aanpak. In Resolutie A33/7 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO), aangenomen in 2001, werd het concept van “evenwichtige aanpak” van geluidsbeheer (“balanced approach”) ingevoerd en werd een coherente methode vastgesteld om vliegtuiglawaai aan te pakken.

⁸ Gezondheidsdeskundigen zijn sinds december 2022 uitgenodigd om deel te nemen aan het platform en een studie uit te voeren rond de problematiek van het overvliegen van vliegtuigen. Tijdens overleg #9 gaven zij een inleiding op de studie die ze gestart zijn.

De bedoeling is dat deze evenwichtige aanpak als basis geldt voor geluidsregelgeving in de luchtvaart, als mondiale sector.

Er zijn vier pijlers: de beperking van het lawaai aan de bron, de ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures en tot slot exploitatiebeperkingen.

In Verordening (EU) nr. 598/2014 worden de vier pijlers, zoals deze trouwens reeds van kracht waren ten gevolge van de richtlijn 2002/30 en de interpretatie ervan door het Hof van Justitie (C-120/10, 8 september 2011), bevestigd.

In tegenstelling tot een richtlijn, die in wetgeving moet worden omgezet, is een verordening rechtstreeks van toepassing in een lidstaat. Het is dan ook een erkend, officieel en structurerend kader.

In bijlage I bij Verordening (EU) nr. 598/2014 wordt de evenwichtige aanpak als volgt geconcretiseerd en voorgesteld:

“1.4.1. Met betrekking tot geluidsbeperking bij de bron:

a) informatie over de huidige vliegtuigvloot en de verwachte technologische verbeteringen; b) specifieke plannen voor vlootvernieuwing.

1.4.2. Met betrekking tot ruimtelijke ordening en beheer:

- a) bestaande planningsinstrumenten, zoals alomvattende ruimtelijke plannen of geluidszonering;*
- b) bestaande beperkende maatregelen, zoals bouwvoorschriften, geluidsisolatieprogramma's of maatregelen om het gebruik van gevoelige gebieden te beperken;*
- c) de wijze van raadpleging over de maatregelen inzake ruimtegebruik;*
- d) de wijze van toezicht op inbreuken.*

1.4.3. Met betrekking tot operationele maatregelen voor de bestrijding van geluidshinder, voor zover die maatregelen de capaciteit van de luchthaven niet beperken:

- a) het gebruik van preferentiële start- en landingsbanen;*
- b) het gebruik van routes die de voorkeur genieten vanuit het oogpunt van geluid;*
- c) de toepassing van start- en landingsprocedures die de geluidshinder bestrijden;*
- d) een indicatie van de mate waarin deze maatregelen gereguleerd zijn in het kader van milieu-indicatoren, zoals vermeld in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie.*

1.4.4. Met betrekking tot exploitatiebeperkingen:

- a) het gebruik van globale beperkingen, zoals beperkingen van het aantal bewegingen of geluidsquota;*
- b) het gebruik van beperkingen aan specifieke luchtvaartuigen, zoals de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen;*
- c) het gebruik van partiële beperkingen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen maatregelen overdag en „s nachts.”*

De werkzaamheden van het Platform zijn dan ook georganiseerd volgens de verschillende pijlers, waarbij de desbetreffende maatregelen geleidelijk worden onderzocht (zie met name deel 3). Deze methode heeft elders vruchten afgeworpen, bijvoorbeeld voor de luchthavens Orly en Charles-de-Gaulle in Frankrijk.

2. Samenvatting van de uiteenzettingen

Dit onderdeel geeft een samenvatting van de presentaties van de organisaties/personen, extern dan wel lid van het Platform, die specifiek om een tussenkomst werden verzocht. De debatten die deze presentaties opleverden, zijn opgenomen in het volgende hoofdstuk over de verschillende pijlers van de evenwichtige aanpak en de zoektocht van het Platform naar adviezen.

Dit deel geeft een samenvatting van de presentaties die gegeven zijn door de DGLV of door gastsprekers tijdens het Platform. Ze worden chronologisch en in tekstvorm gepresenteerd en verwijzen naar de getoonde presentaties tijdens de vergaderingen. Deze presentaties zijn opgenomen in de bijlage.

2.1 Platform #1: 30 september 2021

Op dit eerste Platform nam de Voorzitter van het Platform het woord, alsook de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit, de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET, om de werkzaamheden van het Platform in te leiden.

Het Vlaams Gewest werd verzocht om een presentatie te geven over de tweede pijler, maar is hier niet op ingegaan.

De Voorzitter van het Platform en Directeur-Generaal van het DGLV, dhr. Koen MILIS, geeft een inleiding met betrekking tot de vliegprocedures om te definiëren wat ze zijn en de daaruit voortvloeiende operationele problemen waaraan lokale overheden en bewoners worden blootgesteld.

De Voorzitter van het Platform herinnert er ook aan hoe de vertegenwoordigers van de gemeenten zijn aangesteld in functie van de problematiek (zie 1.4).

Overeenkomstig het vonnis van 30 mei 2018 herinnert de Voorzitter van het Platform aan de verwachte resultaten van het Platform, zoals beschreven in het vonnis en besproken in punt 1.2.

Gezien de wildgroei aan gerechtelijke acties pleit de Voorzitter van het Platform voor de noodzaak van een globale aanpak waarbij alle belanghebbenden betrokken zijn. De verwachtingen van de Belgische Staat worden als volgt voorgesteld: vaststellen van de evaluatiecriteria en geluidsdoelstellingen waarover een consensus bestaat, vinden van de meest geschikte oplossingen om gezamenlijk tegemoet te komen aan de verzoeken van de leden (luchthavens, buurtbewoners, gewestelijke overheden, gemeentelijke overheden, deelnemers uit de luchtvaartsector, milieuverenigingen, vakbonden en skeyes) en aanreiken van een realistisch kader voor de publicatie van de vliegprocedures.

De niet-exhaustieve lijst van de moeilijkheden die de gemeenten ondervinden, en de verzoeken met betrekking tot de vliegprocedures worden gedeeld. De problemen die door omwonenden naar voren zijn gebracht, hebben betrekking op de vaststelling van het kader, de operationele maatregelen en de exploitatiebeperkingen. Met betrekking tot de vliegprocedures hebben veel verzoeken betrekking op de monitoring van de procedures en de praktijk van de luchtverkeersleiding (ATC - Air Traffic Control) boven 5000 voet⁹.

De Voorzitter van het Platform sloot het eerste deel van zijn uiteenzetting af met een presentatie over de rol van duurzame ontwikkeling in de luchtvaart. Duurzame ontwikkeling wordt voorgesteld als zijnde sterk afhankelijk van sociale, economische en milieuaspecten. De 17 doelstellingen voor duurzame ontwikkeling (SDG) van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties zijn ook het uitgangspunt voor het beleid en de acties van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

⁹ Voor meer details over de verwachtingen en bijdragen van de verschillende belanghebbenden, verwijzen we naar deel 3 van dit synthese rapport.

De Voorzitter van het Platform begon het tweede deel met het schetsen van de verwachtingen van de actoren van de luchtvaartsector. Deze laatste, of het nu gaat om de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal (Brussels Airport Company), de luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven Brussel-Nationaal vertegenwoordigd in de Belgian Air Transport Association (BATA) of de verlener van luchtvaarnavigatiediensten (skeyes), zijn van mening dat enkel een globale oplossing het voortbestaan van de activiteiten in verband met de luchthaven Brussel-Nationaal kan garanderen. Deze globale oplossing moet het volgens hen ook mogelijk maken om een oplossing te vinden voor de problematiek van de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geïnde geluidsboetes, die een bron van rechtsonzekerheid en economische onzekerheid zijn voor zowel de luchthavenexploitant als voor alle luchtvaartmaatschappijen die op de luchthaven Brussel-Nationaal actief zijn. Hierdoor moet deze globale oplossing voortvloeien uit een consensus die als basis zal dienen voor de beslissingen van de Belgische Staat. Deze oplossing zal een billijk evenwicht tussen de belangen van alle belanghebbenden moeten vormen, waarbij het voortbestaan van de exploitaties op de luchthaven wordt gegarandeerd en tegelijkertijd een duidelijk kader wordt gecreëerd dat ieders gezondheid respecteert. Dit is ook de reden waarom de actoren van de luchtvaartsector vandaag het belang willen benadrukken van de socio-economische aspecten in verband met de exploitatie van de luchthaven en de positieve invloed ervan op de werkgelegenheid in de drie gewesten van het land.

Vervolgens komt het socio-economische aspect aan bod door de economische activiteiten in verband met de luchthaven Brussel-Nationaal te presenteren. Deze vormen de tweede grootste motor van de economische groei in België, met een jaarlijkse toegevoegde waarde van 3,2 miljard euro en een bijdrage aan het BNP van 2%. Deze activiteiten, gedragen door 317 bedrijven en 80 luchtvaartmaatschappijen, genereren meer dan 64.000 banen, waaronder 24.000 directe banen, waarvan bijna 6.000 voor werknemers uit het Brusselse en Waalse Gewest, en meer dan 40.000 indirecte banen, waarvan een zeer groot aantal in Brussel, met name in het hotelwezen. In dit verband wenst Brussels Airport Company ook te wijzen op het belang van de vrachtactiviteiten op Brucargo, een logistiek platform voor het goederenvervoer via de lucht, maar ook via de weg. Brucargo is een onmiskenbare steun voor de Belgische economie, met name in sleutelsectoren zoals farmaceutica, levensmiddelen... en is ook goed voor meer dan 5.000 directe banen.

De gevoeligheid van de luchthaven voor internationale concurrentie wordt benadrukt. Terwijl de concurrentie van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen op Belgische luchtvaartmaatschappijen welbekend is, wordt de concurrentie tussen luchthavens vaak over het hoofd gezien. De luchthaven Brussel-Nationaal ligt immers in de nabijheid van verschillende grote luchthavens, zowel wat passagiers- als vrachtverkeer betreft. De gemakkelijke toegang ertoe via de weg of het spoor zet de luchthavenexploitant, Brussels Airport Company, des te meer onder druk. Brussels Airport Company dringt aan op de vaststelling van een stabiel en samenhangend kader voor de duurzame ontwikkeling van de luchthaven. De luchthaven Brussel-Nationaal herinnert aan de rol die onze luchtvaartmaatschappijen spelen in het buitenland: de connectiviteit met andere internationale metropolen is een belangrijke economische en sociale factor voor Brussel en België.

De onderlinge afhankelijkheid van passagiers- en vrachtvervoer wordt beknopt uiteengezet: De luchthaven Brussel-Nationaal – passagiers en vracht – vormt een gemeenschappelijk logistiek platform waarvan de verschillende componenten noodzakelijk zijn voor elkaar. De bedrijvigheid op de luchthaven wordt ondersteund door een groeiend aantal passagiers, hoewel het aantal bewegingen met 28% is gedaald ten opzichte van het jaar 2000. De daling van het aantal bewegingen is te wijten aan een toename van de capaciteit (aantal beschikbare zitplaatsen) en van de bezettingsgraad van de vliegtuigen. Wat de evolutie van het aantal door de coördinator, Belgium Slot Coordination, toegewezen nachtslots betreft, is dit aantal gedaald van 25.000 in 2007 tot 15.835 in 2018. Sinds 2009 is dit aantal bij ministerieel besluit vastgelegd op maximaal 16.000 nachtslots, waarvan maximaal 5.000 vertrekken.

De investering van de actoren in duurzame ontwikkeling komt tot uiting in verschillende acties: de luchtvaartmaatschappijen investeren in de vernieuwing van hun vloot, waardoor de uitstoot van geluid en vervuilende stoffen daalt en de efficiëntie van de vluchten verhoogt. Ze proberen de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk te benutten door het vervoer van vracht in het ruim te ontwikkelen. De luchthaven is CO₂-neutraal gecertificeerd volgens het accreditatieprogramma van Airport Council International (ACI). Het tariefschema ervan omvat een milieucomponent en de lawaaierigste vliegtuigen betalen 3 keer meer dan de stilste.

Het “hub-and-spoke”-principe wordt voorgesteld: de hubs zijn belangrijk voor de luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven alsook om de luchthavenexploitant in staat te stellen om een brede waaier aan bestemmingen aan te bieden. In het “hub-and-spoke”-systeem fungeert de luchthaven als hub voor luchtvaartmaatschappijen die passagiers naar de luchthaven Brussel-Nationaal brengen voor een overstap op andere vluchten.

De presentatie eindigt met een vraag-en-antwoord sessie. Meer details over de inhoud van deze discussies zijn te vinden in het samenvattend verslag van Platform #1.

2.2 Platform #2: 21 februari 2022

Op het tweede Platform nemen vertegenwoordigers van DG MOVE van de Europese Commissie, de Franse burgerluchtvaartautoriteit (DGAC - *Direction Générale de l'Aviation Civile*) en de Voorzitter van het Platform het woord.

De in Europa geldende verordening met betrekking tot de evenwichtige aanpak wordt gepresenteerd.

2.2.1 Presentatie 1: DG MOVE (Europese Commissie)

Een vertegenwoordiger van het DG MOVE van de Europese Commissie presenteert de evenwichtige aanpak en de te volgen procedure bij de invoering van exploitatiebeperkingen, in verband met de geldende normen inzake geluidsbeheer, namelijk Verordening (EU) nr. 598/2014 en Richtlijn 2002/49/EG.

Verordening (EU) nr. 598/2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak wordt voorgesteld.

De evenwichtige aanpak die voortvloeit uit Verordening (EU) nr. 598/2014 en die resolutie A33/7 van de ICAO volgt, moet vier belangrijke pijlers in overweging nemen: 1) de verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron; 2) ruimtelijke ordening en beheer; 3) operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder; 4) exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie toe te passen, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen, en raadpleging van de belanghebbenden.

De procedure voor de activering van de laatste pijler van de evenwichtige aanpak – de invoering van exploitatiebeperkingen – volgt de stappen die zijn vastgelegd in artikel 5 van Verordening (EU) nr. 598/2014, waarin onder meer wordt gesteld dat erop moet worden toegezien dat:

- de doelstelling inzake de bestrijding van geluidshinder voor die luchthaven wordt omschreven;
- de beschikbare maatregelen ter beperking van de gevolgen van geluidshinder in kaart worden gebracht;
- de waarschijnlijke kosteneffectiviteit van de geluidsbeperkende maatregelen grondig wordt beoordeeld;
- de belanghebbenden op transparante wijze over de voorgenomen acties worden geraadpleegd.

Richtlijn 2002/49/EG voert voor de lidstaten de verplichting in om actieplannen op te stellen voor de beheersing van geluidshinder, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering. In het actieplan moeten de maatregelen voor de bestrijding van geluidshinder, met name die van de eerste 3 pijlers, worden vermeld.

De in het kader van Richtlijn 2002/49/EG ingevoerde openbare raadpleging heeft betrekking op de actieplannen, die in geval van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de geluidshindersituatie en daarnaast ten minste om de vijf jaar na de datum van goedkeuring opnieuw worden gezien, en zo nodig worden aangepast. Voor luchthavens worden de maatregelen voor de bestrijding van geluidshinder vermeld, met name die van de eerste drie pijlers.

2.2.2 Presentatie 2: DGAC (Frankrijk)

Het bureau voor territoriale impact en intermodaliteit (*le bureau des impacts territoriaux et de l'intermodalité*) bij de Franse burgerluchtvaartautoriteit (DGAC - *Direction générale de l'aviation civile*) presenteert de "situatie in Frankrijk met betrekking tot het beheer van geluidshinder: een evenwichtige en gecoördineerde aanpak".

De presentatie van het in Frankrijk toepasselijke rechtskader volgt de Europese regelgeving (Richtlijn 2002/49/EG en Verordening (EU) nr. 598/2014), omgezet in Frans recht, met name in de wetboeken voor milieu (*code de l'environnement*), stedenbouw (*code de l'urbanisme*) en burgerluchtvaart (*code de l'aviation civile*).

De instrumenten voor het beheer van de geluidsoverlast hier ingevoerd zijn strategische geluidsbelastingkaarten (CSB) en actieplannen (preventieplannen omgevingslawaai - *plans de prévention du bruit dans l'environnement PPBE*). De respectievelijke doelstellingen van de CSB's en PPBE's zijn het stellen van een diagnose van het niveau van blootstelling aan (huidig en toekomstig) lawaai en het vaststellen van de te nemen maatregelen. Dit omvat de belangrijkste vervoersinfrastructuur (wegen, snelwegen, spoorwegen), grote agglomeraties (>100.000 inwoners) en 9 belangrijke luchthavens aangeduid door de Staat in toepassing van de richtlijn. De termijnen voor de herziening (om de 5 jaar) maken deel uit van een publicatieschema dat de Europese Commissie sinds 2005 heeft vastgesteld.

Met de CSB's kan het aantal blootgestelde personen boven de grenswaarden worden bepaald. Het PPBE maakt het mogelijk de maatregelen vast te stellen die in het kader van een actieplan voor de eerste drie pijlers van de evenwichtige aanpak moeten worden genomen. Dit plan bevat:

- Een inventaris van de geluidssituatie rond het luchthavenplatform (huidig en toekomstig) op basis van de samenvatting van de resultaten van de geluidsbelastingkaarten;
- de identificatie van potentiële geluidsproblemen in gebieden die de grenswaarden overschrijden;
- de maatregelen die in de afgelopen 10 jaar ten uitvoer zijn gelegd en de maatregelen die gepland zijn voor de komende 5 jaar (waartoe de ondertekenaars zich verbinden).

De presentatie wordt voortgezet met de verdeling van de acties volgens de 4 pijlers van de evenwichtige aanpak.

De acties betreffende de eerste pijler omvatten voortdurende inspanningen om de internationale normen met betrekking tot het door luchtvaartuigen geproduceerde geluidsniveau te verbeteren, industriële technologische antwoorden gewijd aan lawaaivermindering, en financiële stimulansen voor vlootvernieuwing, verkregen door bepaalde belastingen of heffingen te moduleren naargelang de akoestische prestaties van de toestellen.

Het doel van de tweede pijler is om beheersregels en zelfs stedenbouwkundige beperkingen in te voeren om het aantal aan lawaai blootgestelde personen te beperken, alsmede steunregelingen om de geluidsoverlast voor omwonenden te beperken. In Frankrijk wordt deze pijler in twee luiken opgesplitst:

- 1) een preventief luik, waarvan de uitvoering het geluidsbelastingplan (PEB - *Plan d'Exposition au Bruit*) is (met als doel te voorkomen dat de bevolking die blootstaat aan lawaai aangroeit en bouwbeperkingen op te leggen aan degenen die een vergunning hebben), en
- 2) een curatief luik, waarvan de uitvoering het plan ter bestrijding van geluidshinder (PGS - *Plan de Gêne Sonore*) is (met als doel te bepalen welke omwonenden in aanmerking komen voor een steunregeling voor geluidsisolatie).

Het preventieve luik richt zich op stedenbouwkunde, terwijl het curatieve luik zich richt op geluidsisolatie. De tweede pijler is gebaseerd op de principes van belasting op de geluidsoverlast door luchtverkeer, het principe dat de vervuiler betaalt (hoe groter de overlast, hoe hoger het bedrag van de belasting), en de vereffening van de belasting door maatschappijen voor elk opstijgend luchtvaartuig. De opbrengst van deze belasting wordt door de DGAC betaald aan de exploitanten van de luchtvaartterreinen, die de beheerders van de steun voor geluidsisolatie zijn. Of de omwonenden in aanmerking komen, hangt af van twee criteria: omwonenden wier pand zich bevindt (d.w.z. vergund of bestaand) in het PGS op de datum van publicatie ervan, en zich bevindt in een gebied dat niet onder een PEB valt op de datum van afgifte van de bouwvergunning.

Het doel van de derde pijler is ervoor zorgen dat de procedures voor geluidsbeperking door de operatoren worden toegepast, om het aantal getroffen personen tot een minimum te beperken en/of het op bepaalde locaties waargenomen geluidsniveau te verlagen. Dit omvat maatregelen voor de luchtvaartnavigatie, zoals routes die dichtbevolkte gebieden vermijden; “zachte” dalingen (om trapsgewijze dalingen en motorlawaai te vermijden); milieubeschermingsvolumes (VPE - *Volumes de Protection Environnementales*) en operationele geografische grenzen (LGO - *Limites Géographiques Opérationnelles*), ...

De vierde pijler is een laatste redmiddel, met als doel exploitatiebeperkingen op te leggen om de geluidsoverlast te beperken en de vastgestelde geluidsproblemen rond een luchthavenplatform op te lossen. De toepassing van de procedure van artikel 5 van Verordening (EU) nr. 598/2014 neemt de vorm aan van effectenstudies volgens de evenwichtige aanpak (EIAE - *Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée*). Deze beperkingen worden per luchtvaartterrein vastgesteld.

De overlegorganen waarin de nationale regelgeving voorziet, zijn de *Commission Consultative de l'Environnement* (CCE) en de *Commission Consultative d'Aide aux Riverains* (CCAR). Bovendien wordt elke pijler van de evenwichtige aanpak aan overleg onderworpen:

- Eerste pijler: Voor financiële stimulansen;
- Tweede pijler: In de goedkeuringsprocedure voor PEB's en PGS's, steunregelingen voor geluidsisolatie;
- Derde pijler: Bij wijzigingen in de luchtvaartnavigatieprocedures (effectenstudies luchtverkeer; EICA - *Études d'Impact de Circulation Aérienne*);
- Vierde pijler: Bij de invoering van nieuwe exploitatiebeperkingen (effectenstudies volgens de evenwichtige aanpak; EIAE - *Études d'Impact selon l'Approche Équilibrée*) in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 598/2014. Daarnaast vindt er via de CSB's en PPBE's nauwer overleg plaats met Europese instrumenten die een centrale plaats in de Franse werkzaamheden hebben ingenomen.

2.2.3 Presentatie 3: DGLV

De Voorzitter van het Platform en Directeur-Generaal van het DGLV, dhr. Koen MILIS, presenteert de vier pijlers van de evenwichtige aanpak, de verschillende beschikbare reductiemaatregelen alsook de Belgische maatregelen.

De maatregelen worden door het DGLV per pijler geklasseerd op basis van de op de eerste vergadering van het Platform gevraagde maatregelen:

- 3% betreffen maatregelen met betrekking tot de eerste pijler, met name beperking van het lawaai aan de bron;
- 7% betreffen maatregelen met betrekking tot de tweede pijler, met name ruimtelijke ordening en beheer;
- 51% betreffen maatregelen met betrekking tot de derde pijler, met name operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder;
- 39% betreffen maatregelen met betrekking tot de vierde pijler, met name exploitatiebeperkingen.

De maatregelen zijn opgesplitst in categorieën: nachtverlenging, vlootfinanciering, het uit de vaart nemen van de oudste vliegtuigen, luchthavenheffingen, ruimtelijke ordening, PBN, windnormen, herziening van de QC's, geluidsisolatie, wijziging van vliegroutes, inachtneming van de bevolkingsdichtheid, vermindering/afschaffing van nachtvluchten, beperking/vermindering van activiteiten, billijke spreiding.

In België zijn de maatregelen per pijler verdeeld, op basis van hun over de verschillende beleidsniveaus. Bepaalde bevoegdheden zijn federaal, andere gewestelijk. De luchtvaartregelgeving, de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en de exploitatiebeperkingen vallen onder de federale bevoegdheid (respectievelijk gelinkt aan de eerste, derde en vierde pijler). Federale Staat is bevoegd om op te treden met betrekking tot de volgende punten:

- een kader voor geluidsbeheer, met inbegrip van een overvliegwet en een methodologie voor de publicatie van de vliegprocedures, alsook een institutionalisering van het Overlegplatform en de technische groep;
- een analyse van de geldende maatregelen, met inbegrip van de afstemming van de terminalheffingen van de luchtverkeersleiding op de geluidsemissies, de operationele maatregelen voor de bestrijding van geluidshinder en vliegprocedures, en de beoordeling van het geluidsquotasysteem.

Ruimtelijke ordening en beheer is een gewestelijke bevoegdheid waaronder zowel milieubescherming, ruimtelijke ordening en bodembestemming vallen. Dit omvat de kaarten, de actieplannen, geluidsnormen en de milieuvergunning van de luchthaven.

De volgende stappen worden als volgt beschreven: voorstel van de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET op de volgende Interministeriële Conferentie (overleg tussen het federale niveau en de gewesten) om werksitzingen te organiseren om tot een akkoord te komen over een routekaart, met inachtneming van de evenwichtige aanpak, die vervolgens aan het Overlegplatform kan worden voorgelegd. Deze routekaart zal moeten bijdragen aan de omkadering van de werkzaamheden van de volgende platformen¹⁰.

De presentaties worden afgesloten met een vraag-en-antwoord sessie. Meer details over de inhoud van deze discussies zijn te vinden in het samenvattend verslag van Platform #2.

2.3 Platform #3: 21 april 2022

Op het derde Platform nemen een vertegenwoordiger van het DG CLIMA van de Europese Commissie en de Voorzitter van het Platform het woord. De volgende onderwerpen kwamen aan bod: Richtlijn 2002/49/EG, de rol van ICAO, PBN-procedures en -benaderingen en windnormen.

2.3.1 Presentatie 1: DG CLIMA, (Europese Commissie)

Het DG CLIMA van de Europese Commissie presenteert het proces binnen Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Er zijn veel redenen om aandacht te besteden aan geluidshinder, zoals de opname ervan in de Europese Green Deal (doelstelling van nulverontreiniging alsook duurzame en intelligente mobiliteit), en de impact ervan op de volksgezondheid. De blootstelling aan luchtvaartlawaai is het voorwerp van aanbevelingen van de groep belast met de uitwerking van de richtlijnen: minder dan 45dB Lden voor de gemiddelde blootstelling aan lawaai (ernstige hinder) en minder dan 40dB Lden voor de blootstelling aan nachtlawaai (ernstige slaapverstoring).

¹⁰ Op het moment dat dit synthese rapport wordt afgerond, zijn de besprekingen tussen de verschillende Gewesten en de federale regering nog steeds aan de gang en vinden er regelmatig vergaderingen plaats. Er werd nog geen akkoord bereikt.

Richtlijn 2002/49/EG vereist dat de bepaling van het lawaai volgens specifieke methoden gebeurt; de gezondheidseffecten worden beoordeeld aan de hand van de niveaus van de WHO; de voorbereiding, bespreking en goedkeuring en invoering van een actieplan om de gezondheidseffecten te verminderen (de nationale grenswaarden zijn prioriteringscriteria).

Wat betreft de bepalingsmethode voor het lawaai en de rol en discretionaire bevoegdheid van de bevoegde overheid, is de bepaling van het lawaai gebaseerd op een berekeningsmethode die in Richtlijn 2002/49/EG is voorzien, beschikt de bevoegde autoriteit vervolgens over enige discretionaire bevoegdheid voor de maatregelen die in het actieplan worden opgenomen ten opzichte van de aanbevelingen van de WHO:

- de inachtneming van de gezondheidseffecten;
- de keuze van de reductiemaatregelen;
- de monetisatie van de gezondheidseffecten.

2.3.2 Presentatie 2: DGLV

Dhr. Koen MILIS, Directeur-generaal van het DGLV en dhr. Morgan HANSENNE, attaché bij het DGLV, presenteren de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), het reilen en zeilen van prestatiegebaseerde navigatie (PBN - Performance Based Navigation), de windnormen en de te volgen procedure voor de hernieuwing van de milieuvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal.

ICAO ondersteunt de diplomatie en de samenwerking op het gebied van de luchtvaart van de 193 Staten die het Verdrag van Chicago (1944) hebben ondertekend. De ICAO heeft een reeks normen en aanbevolen praktijken (SARPs - Standards and Recommended Practices) aangenomen in de 19 bijlagen bij het verdrag. Er wordt opgemerkt dat de normen van de ICAO nooit het primaat van de nationale voorschriften vervangen; de Staten nemen de teksten van de bijlagen op in nationaal recht en stellen de ICAO op de hoogte van de verschillen.

ICAO publiceert ook procedures voor luchtvaartnavigatiediensten (PANS - Procedures for Air Navigation Services).

De PANS specificeren, op een meer gedetailleerde manier dan de normen en aanbevolen praktijken, de procedures die daadwerkelijk moeten worden toegepast door de eenheden voor luchtverkeersdiensten bij de implementatie van de verschillende diensten. De PANS zijn niet van dezelfde aard als de normen en aanbevolen praktijken. De wereldwijde toepassing ervan wordt aan de verdragsluitende Staten aanbevolen. De verantwoordelijkheid voor de tenuitvoerlegging van de procedures ligt bij de verdragsluitende Staten. De operationeel relevante verschillen worden gewoon vermeld in de luchtvaartgids (AIP - Aeronautical Information Publication).

PBN staat voor prestatiegebaseerde navigatie. Vanuit het oogpunt van een ATM/ANS-verlener is PBN een van de instrumenten van het luchtruimconcept. Vanuit het oogpunt van luchtvaartuigen en bemanningen verschaft PBN verduidelijking over en een uniforme structuur voor eisen in verband met luchtwaardigheidscertificering en operationele goedkeuring. PBN omvat 3 aspecten:

1. De navigatietoepassing die de navigatievereisten identificeert die voortvloeien uit het luchtruimconcept, zoals ATS-routes en instrumentvliegprocedures,
2. De infrastructuur voor navigatiehulp op de grond (VOR, DME) en in de ruimte (GPS, Galileo),
3. De navigatiespecificaties, de technische en operationele specificaties die de vereiste prestaties en functionaliteiten van de navigatieapparatuur identificeren, waaronder RNAV (Gebiedsnavigatie) en RNP (ook ingedeeld volgens de gewenste navigatienauwkeurigheid):
 - a. RNAV: een navigatiemethode die navigatie op elke gewenste vliegroute toelaat; laat toe om continu zijn positie te bepalen, waar het zich ook bevindt, in plaats van enkel routes te volgen tussen individuele navigatiehulpmiddelen op de grond en afhankelijk van de gewenste nauwkeurigheid van de navigatie (1 NM, 2 NM, 5 NM, 10 NM);

- b. RNP: omvat prestatiebewaking en waarschuwingsfuncties.

PBN laat toe om routes te ontwerpen zonder noodzakelijke verwijzing naar navigatiehulpmiddelen op de grond, continue daalvluchten (CDO's) en continue klimvluchten (CCO's) te optimaliseren.

De milieuvoordelen die PBN kan opleveren, kunnen pas echt worden bereikt via een succesvol luchtruimconcept en andere hulpmiddelen, zoals een krachtig IT-systeem voor het beheer van aankomende en vertrekkende vluchten (AMAN/XMAN, DMAN) en de aanpassing van de geoptimaliseerde PBN-procedures alsook nieuwe werkmethoden voor de luchtverkeersleiding. Het gebruik van RNAV-vliegprocedures in overlay volstaat niet. PBN laat toe om vliegroutes doeltreffender te controleren en het niveau van gewenste spreiding overeenkomstig de vastgelegde doelstelling te beheersen.

ICAO bevordert de toepassing van PBN op mondiaal niveau sinds 2007 (Resoluties 36-23 en 37-11 van de Algemene Vergadering). Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie. De verordening vereist dat de ATS-routes en PBN-naderingsprocedures op drie uiterste data worden geïmplementeerd: 3 december 2020, 25 januari 2024 en 6 juni 2030. België is één van de 7 Europese landen die voldaan heeft aan de vereisten van de verordening die vanaf 3 december 2020 van toepassing is voor RNP-naderingen op instrumentuiteinden van landingsbanen zonder precisienadering. Tegen 25 januari 2024 moet er minstens één standaard vertrek- en aankomstprocedure zijn voor elk instrumentuiteinde van landingsbanen, terwijl het exclusief gebruik van PBN gepland is voor 2030. De PBN-naderingen aan de uiteinden van de banen 07L en 07R op de luchthaven Brussel-Nationaal, vereist vanaf 25 januari 2024, zijn tijdelijk ingevoerd als noodmaatregel na werken aan de banen en luchtvaartbakens. Voor elke nieuwe procedure of significante wijziging van een bestaande procedure zal de Belgische Staat ervoor zorgen dat de verschillende mogelijke opties worden bestudeerd en dat alle wettelijke vereisten inzake milieueffectenbeoordeling, raadpleging van de belanghebbenden en het publiek vóór de publicatie ervan worden uitgevoerd.

De Bijlagen bevatten geen normen of aanbevolen praktijken met betrekking tot beperkingen van het baangebruik bij de toepassing van een PRS.

Wat de windnormen betreft, specificeren de Procedures voor luchtvaartnavigatiediensten — Luchtverkeersbeheer (PANS ATM) (ICAO – DOC 4444 - hoofdstuk 7.2) de procedures voor de selectie van de baan in gebruik, met name de omstandigheden waarin geluidsdemping geen bepalende factor zal zijn voor de aanwijzing van banen. Het gaat om gestandaardiseerde bepalingen waarvan de veiligheid van de toepassing op globale wijze wordt gegarandeerd. ICAO stelt dat geluidsdemping geen voldoende reden is om een baan te selecteren als de rugwind meer dan 5 knopen en de zijwind meer dan 15 knopen bedraagt. Dit moet niet worden opgevat als een verplichting om 5 knopen te overschrijden om van baan te kunnen veranderen.¹¹

De controletoren op het luchtvaartterrein selecteert de baan in gebruik voor opstijgen en landen, rekening houdende met de snelheid en richting van de grondwind en met andere relevante lokale factoren, zoals: a) de configuratie van de baan; b) de meteorologische omstandigheden; c) de instrumentnaderingsprocedures; d) de beschikbare naderings- en landingshulpmiddelen; e) de verkeerscircuits rond het luchtvaartterrein en voorwaarden voor het luchtverkeer; f) de lengte van de baan of banen; g) andere factoren, zoals vermeld in lokale instructies.

¹¹ Volgens ICAO kan een rugwind van 5 knopen worden bereikt, maar de veiligheid moet op voorhand worden verzekerd om deze waarde niet te overschrijden. Op de luchthaven Brussel-Nationaal daarentegen is een rugwind van meer dan 7 knopen nodig om de procedure voor baanwissel in gang te zetten. Een aanvraag tot baanwissel met een rugwind van minder dan 7 knopen wordt beschouwd als een vergissing. De windnormen van de luchthaven Brussel-Nationaal zijn dus minder veilig dan deze aanbevolen door ICAO-experts. De [toepassings]filosofieën zijn dus verschillend tussen de windnormen van ICAO en die van België, vooral op de luchthaven Brussel-Nationaal

Het systeem van preferentieel baangebruik en de windnormen ervan zijn vastgelegd in instructies van de minister en de Directeur-generaal van het DGLV. De wijziging van de huidige normen vereist een beoordeling van de handhaving van de luchtvaartveiligheid in het licht van de huidige regelgeving en operationele situatie.

Wat de hernieuwing van de milieuvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal betreft, werd de huidige vergunning op 8 juli 2004 door de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant afgegeven aan de NV BIAC (thans BAC); deze loopt af op 8 juli 2024. Het hernieuwingsproces is lopende tussen Brussels Airport Company en de Vlaamse overheid. Het project-milieueffectenrapport (project-MER) is aangemeld en een verzoek tot scopingsadvies is ingediend bij de Vlaamse overheid. De federale overheid beheert de hernieuwingsprocedure niet.

Na de presentatie van de verschillende hierboven ontwikkelde concepten, gaf de Voorzitter een overzicht van de ontvangen bijdragen van de deelnemers per pijler, waarna een eerste uitwisseling met de deelnemers volgde. Wegens tijdgebrek zal de vierde pijler tijdens de volgende bijeenkomst worden gepresenteerd.

De presentaties werden afgesloten met een vraag-en-antwoordsessie. Voor meer details over de inhoud van deze discussies wordt verwezen naar het samenvattend verslag van Platform #3.

2.4 Platform #4: 20 juni 2022

Op het Platform van 20 juni 2022 presenteert Envisa zijn milieueffectenstudie over de geluidshinder. Envisa is een adviesbureau dat uitsluitend werkt aan de ontwikkeling van oplossingen voor de duurzame groei van de luchtvaart¹² en kreeg de opdracht, via een openbare aanbesteding, om een milieueffectenstudie over de geluidsoverlast van de luchthaven Brussel-Nationaal uit te voeren (zie 1.2).

2.4.1 Presentatie 1: Envisa

Presentatie door de Voorzitter van het Platform, dhr. Koen MILIS, directeur-generaal van het DGLV, van de juridische context van de Envisa-studie. De Franstalige rechtbank van eerste aanleg Brussel heeft de Belgische Staat gelast een effectenstudie te laten voeren en deze uiterlijk op 1 juni 2022 aan de partijen mee te delen. De gerechtelijke partijen werd verzocht hun opmerkingen met betrekking tot de onafhankelijke beoordeling van de geluidsoverlast en meer bepaald op de kaarten uiterlijk op 15 februari 2021 aan Envisa mee te delen. De Belgische Staat diende de resultaten van de studie aan de Staten-Generaal voor te leggen zodra deze beschikbaar waren (vonnis van 30 mei 2018).

Envisa schetst de problematiek en de geografische, historische en politieke context van de luchthaven Brussel-Nationaal. Ze gaan over tot een vergelijking met de naburige landen die met hetzelfde probleem kampen. Ze zetten de conclusies van hun rapport uit 2019 uiteen (geen gemeenschappelijk beleid inzake het geluidsbeheer, impact vs. voordeel, nood aan samenwerking tussen de verschillende overheden en responsabilisering). Het gaat om “micro-oplossingen” om te laten zien welke mogelijkheden er zijn om de impact van het lawaai te verminderen. Er moet “rond de tafel” overeenstemming worden bereikt over de algemene beginselen en er moet worden gezocht naar eerlijke en billijke middelen om de lawaailast te verdelen.

Met betrekking tot het Preferential Runway System (PRS) legt Envisa uit dat banen 25R en 25L de preferentiële start- en landingsbanen zijn. Ze maken een vergelijking tussen de windlimieten die bij het gebruik van het PRS op de luchthaven Brussel-Nationaal in acht moeten worden genomen en de windlimieten die door ICAO worden aanbevolen. Ze concluderen dat de windnormen op de luchthaven Brussel-Nationaal dus al hoger liggen dan die welke door ICAO worden aanbevolen en minder strikt zijn wat betreft de luchtvaartveiligheid. Wat de wind betreft, kan een baanwijziging op de luchthaven Brussel-Nationaal alleen plaatsvinden als de rugwind- of zijwindlimiet

¹² Vertaling van de beschrijving op de website van Envisa: <https://www.env-isa.com/fr/about-fr/>

wordt overschreden. De ICAO-normen functioneren anders: zij definiëren weliswaar een maximale windwaarde maar actie moet ondernomen worden om ervoor te zorgen dat deze waarden niet overschreden worden zodat de veiligheid van het luchtverkeer gegarandeerd blijft.

De geluidsmeters WSP Bali en WSP Corn worden gebruikt om de inbreuken met betrekking tot de naderingen op baan 01 vast te stellen, maar de metingen van deze twee geluidsmeters verschillen. Envisa stelt een probleem vast bij de afbakening van de geluidslimieten per gebied voor de vaststelling van de overtredingen en bij de metingen van de geluidsmeter WSP Bali.

De gebruikte metrieken zijn Lden13 en Lnight14. Om de bevolking met ernstige hinder (High Annoyance, HA) te bepalen, wordt het percentage berekend op basis van een Lden-niveau (bijvoorbeeld 55 dB) en vervolgens toegepast op de bevolking die binnen de Lden 55 dB-contour wordt blootgesteld. Om de bevolking met ernstige slaapverstoring (High Sleep Disturbance, HSD) te bepalen, wordt het percentage berekend op basis van een Lnight-niveau (bijvoorbeeld 45 dB) en toegepast op de bevolking die binnen de Lnight 45 dB-contour wordt blootgesteld.

Om het aantal gebeurtenissen boven een geluidsniveau te bepalen, worden het aantal bewegingen geteld waarbij het maximale niveau (L_{Amax}) een bepaalde waarde heeft overschreden: 60 dB(A) of 70 dB(A). Het gaat om een gemiddelde waarde over het jaar en is representatiever voor de frequentie van de overvluchten. De gemodelleerde waarden en de gemeten waarden werden vergeleken. We verwijzen naar de kaarten die in de presentatie van Envisa worden toegelicht.

Er is een wetenschappelijke beoordeling van de scenario's uitgevoerd. De scenario's op basis van de voorstellen van de partijen bij het vonnis waren het voorwerp van een gedetailleerde analyse met betrekking tot de geografische impact (kaarten met de geluidscontouren), de analyse van de getroffen bevolking op basis van de relevante metrieken, en de kwantitatieve beoordeling van de andere effecten. Uit veel voorstellen blijkt dat verminderingen van de geluidsimpact mogelijk zijn, sommige op korte termijn, andere op langere termijn. Maar volgens Envisa is niets mogelijk als er over het te bereiken doel geen consensus bestaat. Voor meer details over de verschillende scenario's, de geografische impact ervan en de impact ervan op de overvlogen bevolking, verwijzen we naar de Envisa-studie.

Envisa reikt een aantal oplossingen aan:

- Noodzaak van overeenstemming over de algemene beginselen;
- Belang van empowerment en het opzetten van processen rond het Overlegplatform;
- De luchthaven zelf moet centraal staan in deze verbintenisprocessen, met de impliciete steun van de gewesten en de Federale Staat;
- Het is belangrijk een "strategische visie" uit te werken op de ontwikkeling van de burgerluchtvaart in België;
- Het is van essentieel belang eerlijke en billijke manieren te vinden om de geluidshinder te verdelen (ook al lijkt dit in strijd met Verordening (EU) nr. 598/2014);
- Er moet vooral aandacht worden besteed aan nachtlawaai, dat duidelijk het belangrijkste is en waarvan de gezondheidseffecten zijn bewezen.

2.4.2 Presentatie 2: Presentatie van de punten die op de derde zitting niet aan bod kwamen - vierde pijler

De Voorzitter van het Platform, Koen MILIS, vervolgt zijn presentatie die niet afgewerkt was tijdens het Platform #3 en presenteert de verschillende ontvangen bijdragen met betrekking tot de vierde pijler.

¹³ Cumulatieve blootstelling van een persoon aan lawaai over 24 uur, gedurende een jaar

¹⁴ Cumulatieve blootstelling van een persoon aan lawaai 's nachts, van 23.00 tot 07.00 uur, gedurende een jaar

De presentaties worden afgesloten met een vraag-en-antwoord sessie. Meer details over de inhoud van deze discussies zijn te vinden in het samenvattend verslag van Platform #4.

2.5 Platform #5: 7 november 2022

Op Platform #5 geeft de Voorzitter van het Platform een korte samenvatting van de vier voorgaande bijeenkomsten en de verschillende pijlers van de evenwichtige aanpak. Vervolgens wordt er gedebatteerd over het advies met betrekking tot de eerste pijler van de evenwichtige aanpak - de beperking van het lawaai aan de bron. Voor meer informatie verwijzen we naar het syntheseverslag van Platform #5 en naar het onderdeel met betrekking tot voorstellen van de leden van het Platform in dit verslag. Er zijn geen presentaties gegeven tijdens dit Platform.

De deelnemers verzoeken om de deelname van de Minister van Mobiliteit en de aanwezigheid van een gezondheidsexpert.

2.6 Platform #6: 19 januari 2023

Op Platform #6 was de agenda gewijd aan het ontwerpadvies van het Platform over de eerste pijler en de opening van de besprekingen over de tweede pijler met presentaties van de SOWAER en Leefmilieu Brussel.

2.6.1 Presentatie 1: SOWAER (Waals Gewest)

De SOWAER is een maatschappij van openbaar belang die door het Waalse Gewest werd opgericht om duurzame ontwikkeling te bevorderen. Als eigenaar van de infrastructuur in Luik en Charleroi en als gewapende arm van Wallonië beheert de SOWAER een ambitieus investeringsprogramma voor de twee Waalse luchthavens - Luik en Charleroi - met als doel de economische ontwikkeling ervan en de gevolgen op het vlak van directe en indirecte werkgelegenheid te versnellen. De SOWAER voert ook de begeleidende maatregelen van de Waalse regering uit om het leefmilieu van de omwonenden van deze twee luchthavens te beschermen¹⁵.

De Waalse maatschappij voor de luchthavens (SOWAER) presenteert de krachtlijnen van het Waalse beleid inzake geluidshinder (Waals model). Allereerst worden de in het kader van de evenwichtige aanpak ingevoerde elementen gepresenteerd, met name de begeleidende maatregelen. De nadruk ligt op ruimtelijke ordening, regionale bevoegdheden en, naast de vier pijlers van de evenwichtige aanpak, op communicatie en maatschappelijke betrokkenheid.

Het hinderbeperkingsbeleid stoelt op een routeconcentratie-model om het aantal getroffen inwoners te minimaliseren. De SOWAER maakt een onderscheid tussen de luchthavens Luik en Charleroi, waarvan de ene in semilandelijk gebied ligt en dus 24 uur per dag open is, en de andere in een stedelijk gebied ligt en een dagluchthaven is. Er zijn twee fundamentele regelgevende bepalingen: Het langetermijnontwikkelingsplan (*Plan de développement à long terme*, hierna PDLT), dat grenzen stelt aan de ontwikkeling van elke luchthaven en een kader vastlegt voor preventieve ruimtelijke ordening. Het PDLT heeft betrekking op 24.379 woningen in Luik en 25.068 in Charleroi. Het PDLT wordt aangevuld met een geluidsbelastingplan (*Plan d'Exposition au Bruit*, hierna PEB), dat om de 3 jaar wordt herzien door de Waalse overheid (SPW - *Service Public de Wallonie*). Hierin wordt rekening gehouden met de huidige activiteit en een schatting gemaakt van de ontwikkelingen in de komende 3 jaar om het publiek verschillende oplossingen aan te reiken (aankoop van woningen, geluidsisolerende maatregelen, enz.). Dit PEB heeft betrekking op 16.610 woningen in Luik en 11.223 in Charleroi.

¹⁵ Vertaling van de beschrijving op de website van het Waalse Gewest: <https://www.wallonie.be/fr/acteurs-et-institutions/wallonie/autres-acteurs-publics-de-la-wallonie/societe-wallonne-des-aeroports-sowaer>

De SOWAER identificeert oplossingen voor burgers zoals verkoop of geluidsisolatie, verhuispremies voor huurders, specifieke vergoedingen voor handelaars en vrije beroepen, geluidsisolatie en steun bij geluidsisolatie. De SOWAER geeft concrete voorbeelden van de oplossingen die rond de luchthavens Luik en Charleroi zijn geïmplementeerd en becijfert de kosten van deze oplossingen.

De diapason is een informatie-, controle- en sensibiliseringsinstrument dat toelaat om omwonenden en gemeenten te informeren en te raadplegen, de autoriteiten te informeren (ACNAW, administratie, minister, gemeenten, enz.), de geluidsontwikkeling op te volgen en de stabiliteit van de zones te controleren, mogelijke verbeteringen (op het vlak van routes, procedures, grondgeluidsniveaus, enz.) te identificeren en te proberen deze te implementeren, luchtvaartmaatschappijen te informeren en sensibiliseren en de naleving van de wetgeving op het gebied van geluid of routes te controleren. Op Europees niveau wordt het Waalse model erkend voor zijn doeltreffendheid inzake het beheer van de milieueffecten, vooral wat lawaai betreft. 33 vaste geluidsmeters en meer dan 1500 mobiele campagnes voeren meer dan 2620 metingen uit rond de PEB-zones van Luik en Charleroi en verzamelen vluchtgegevens, routes en het weer. De routes en geluidsmetingen zijn online beschikbaar op de website van de SOWAER. Er is ook een smartphone-applicatie opgezet. Met het oog op een optimalisering van de routes worden de routes in de geluidsplannen geconcentreerd en worden procedures met het minste lawaai toegepast. Wat "Collaborative Environmental Management" (CEM) betreft, werd in mei 2021 in Luik en eind november 2021 in Charleroi een charter ondertekend.

De SOWAER gaf een toelichting van haar rol en die van de ACNAW (autoriteit voor de controle van geluidshinder door luchthavens in het Waalse Gewest). Vervolgens presenteerde SOWAER grafieken die de jaarlijkse trend in geluidsklachten op de luchthaven van Luik en Charleroi weergeven en de correlatie tussen deze trend en het aantal klagers. Deze grafieken tonen een toename van geluidsklachten en van het aantal klagers, alsook een concentratie van klachten bij enkele klagers.

2.6.2 Presentatie 2: Leefmilieu Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)

Leefmilieu Brussel is de milieu- en energieadministratie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Leefmilieu Brussel staat in voor het uitstippelen en uitvoeren van het gewestelijk beleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op alle gebieden die met het milieu te maken hebben¹⁶.

Leefmilieu Brussel presenteert de krachtlijnen van de evenwichtige aanpak, de bestaande situatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de tweede pijler en de vooruitzichten ervan.

Leefmilieu Brussel vangt aan met de interpretatie van de evenwichtige aanpak door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De drie pijlers zijn onderling afhankelijk, zonder hiërarchie ertussen. De door de ICAO ontwikkelde evenwichtige aanpak van geluidsbeheer heeft tot doel het geluid op een luchthaven te beheren door het geluidsprobleem te identificeren en vervolgens het gamma aan beschikbare maatregelen ter beperking van het geluid te analyseren door vier belangrijke elementen te onderzoeken, namelijk de beperking aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en exploitatiebeperkingen, met als doel het geluidsprobleem op de meest kosteneffectieve wijze aan te pakken.

Leefmilieu Brussel presenteerde het geval van de luchthaven Brussel-Nationaal in het kader van de evenwichtige aanpak. Verordening (EU) nr. 598/2014 bepaalt met name dat de luchthavens deze aanpak per geval moeten toepassen. Via Europese Richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai eist de Europese Unie dat de lidstaten strategische geluidsbelastingkaarten over de situatie in het voorgaande kalenderjaar opstellen en actieplannen uitwerken bestemd voor de beheersing, op hun grondgebied, van lawaai-uitstoot en

¹⁶ Beschrijving afkomstig van de website van Leefmilieu Brussel: <https://leefmilieu.brussels/burgers/over-leefmilieu-brussel>

lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering, met name op plaatsen nabij belangrijke luchthavens. De in België bevoegde instanties voor Richtlijn 2002/49 zijn de gewesten.

Leefmilieu Brussel presenteerde een schema met de verdeling van de bevoegdheden voor de verschillende pijlers tussen de gewesten en de Federale Staat, waarbij de gewesten bevoegd zijn voor de tweede pijler (ruimtelijke ordening en beheer), alsook voor de geluidsimmissienormen en de milieuvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal. De Federale Staat is op zijn beurt bevoegd voor de eerste pijler (beperking aan de bron: vlootmodernisering, financiële instrumenten (belastingen), de derde pijler (operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder) en, als dat niet volstaat, de vierde pijler (exploitatiebeperkingen: verbod op nachtvluchten, verbod op bepaalde vliegtuigtypes, enz.).

Leefmilieu Brussel presenteerde de geluidsbelastingskaarten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarbij de ene rekening houdt met de Lden-meting en de andere met de Ln-meting. Leefmilieu Brussel concludeert hieruit dat de geluidsniveaucontouren sterk variëren naargelang de tijdens het beschouwde jaar gebruikte vliegprocedures. Voor 2021 wacht Leefmilieu Brussel op bijkomende gegevens van BAC (nieuwe berekeningsmethode + berekeningen tot de WHO-drempels). Er zijn veel bewezen gezondheidseffecten van lawaai op de aan vliegtuiglawaai blootgestelde bevolking. De blootstelling van de bevolking aan luchtverkeerslawaai wordt behandeld. In oktober 2018 heeft de WHO haar kritische drempels voor vliegtuiglawaai naar beneden bijgesteld. De eerste gezondheidseffecten zijn bewezen vanaf 40dB(A) 's nachts en 45dB(A) in Lden. De Europese Commissie vraagt de lidstaten om 2 soorten gezondheidseffecten te berekenen op basis van nieuwe statistische verbanden (Bijlage III bij Europese Richtlijn 2002/49, omgezet in het BHG door het besluit van 21/01/2021 en gedeeltelijk in het VLAREM¹⁷): HA (high annoyance) voor ernstige hinder en HSD (high sleep disturbance) voor ernstige slaapverstoring. Grafieken met de gezondheidseffecten van het geproduceerde lawaai (weg, spoor en lucht) op de blootgestelde bevolking voor wat betreft hinder, slaapstoornissen en gezondheidseffecten werden gepresenteerd op basis van de DALY-berekeningsmethode¹⁸ van de WHO. Leefmilieu Brussel presenteert vervolgens voorbeelden ter illustratie van de bevolkingszones die geografisch en kwantitatief aan verschillende geluidsniveaus worden blootgesteld. De uiteenzetting van Leefmilieu Brussel bevat ook een kaart van de overvlogen Brusselse bevolking op basis van de grondinneming van de vertrekken 25R en 19, alsook het plan "Quiet.Transport"¹⁹ dat in februari 2019 werd aangenomen om het vliegtuiglawaai te regelen. Leefmilieu Brussel presenteert ook het meetnetwerk voor vliegtuiglawaai. Het gaat om een schematische kaart van enkele belangrijke "vliegroutes" voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met daarop de locaties van de geluidsmeters en het maximaal toegestane geluidsniveau per zone. Deze vliegroutes staan centraal in gerechtelijke geschillen. Leefmilieu Brussel presenteert slides over de verwerking van vliegtuiglawaaigegevens, een lijst van Brusselse wetgeving en vaststellingen (inbreuken). Er wordt uitgelegd hoe een inbreuk aan een bepaalde maatschappij wordt toegeschreven (een bepaalde overvlucht door een bepaald vliegtuig op een bepaald tijdstip).

Wat betreft de ruimtelijke ordening (tweede pijler) maakt Leefmilieu Brussel een onderscheid tussen de huidige situatie en de gewenste situatie voor. In de uiteenzetting van de huidige situatie presenteerde Leefmilieu Brussel een grondgebruikkaart waarop de bebouwbare zones staan aangeduid waar woningen zijn toegestaan zonder beperking van de oppervlakte of waar ze niet zijn toegestaan, en de oppervlakte van de zones die zijn toegewezen aan woningen in verhouding tot de totale oppervlakte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Vervolgens volgen

¹⁷ Het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning is een uitvoeringsbesluit van het Decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) en bestaat uit twee delen: VLAREM II en III. Het hoofddoel van VLAREM is het voorkomen en beperken van hinder, milieuverontreiniging en veiligheidsrisico's van bedrijven en handelszaken.

¹⁸ "Disability-Adjusted Life Years" of in het Nederlands het aantal verloren gezonde levensjaren.

¹⁹ <https://leefmilieu.brussels/burgers/onze-acties/gewestelijke-plannen-en-beleid/quietbrussels-plan-actie-van-het-gewest>

er details over de RENOLUTION-premies (voorheen woningrenovatie) en de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen (geluidsvoorwaarden).

In de uiteenzetting van de gewenste situatie presenteerde Leefmilieu Brussel twee kaarten. De eerste illustreert de ideale situatie, die de blootstelling van de bevolking aan lawaai beperkt om de kosteneffectiviteit van elke woningsisolatie- en/of onteigeningsmaatregel te optimaliseren. Als te veel mensen zijn blootgesteld, is het onmogelijk om te vergoeden. De tweede schetst het tegenvoorbeeld, de kanaalroute (maximale bevolkingsdichtheid en 4 SEVESO-sites). Leefmilieu Brussel legt tot slot uit dat de tweede pijler niet los kan worden gezien van de eerste pijler en de derde pijler, en geeft voorbeelden om dit te staven. Leefmilieu Brussel past op de kwestie ook het principe “de vervuiler betaalt” toe (betalen voor de maatregelen uitgevoerd onder de tweede pijler met de belastingen gegenereerd door de maatregelen van de eerste pijler).

Het doel is om geluidsproblemen aan te pakken en geluidsgelateerde maatregelen te vinden die maximale milieuvoordelen opleveren op de meest kosteneffectieve en efficiënte manier, met behulp van objectieve en meetbare criteria.

De presentaties worden afgesloten met een vraag-en-antwoord sessie. Meer details over de inhoud van deze discussies zijn te vinden in het samenvattend verslag van Platform #6.

2.7 Platform #7: 16 maart 2023

Op Platform #7 presenteert de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET, zijn Algemene Beleidsnota. Het Platform werd voortgezet met een bespreking over de tweede pijler en een inleiding tot de derde pijler.

2.7.1 Presentatie 1: Tussenkoms van Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit – George GILKINET

Sinds het begin van de zittingsperiode heeft de minister gekozen voor een methodologie die rekening houdt met alle milieu-, sociale, economische en democratische kwesties en die oplossingen wil vinden die in lijn zijn met een duurzaam kader en ieders levensstandaard verbeteren.

Hij herhaalde dat deze kwestie systematisch moet worden aangepakt, rekening houdend met de standpunten die met name op dit Platform zijn ingenomen, zonder te beweren dat dit alles zal oplossen. De minister bedankte de deelnemers voor hun langdurige inzet op het , ondanks de complexiteit en tegenstrijdige aard van het onderwerp, en bedankte ook de gewestelijke autoriteiten en economische spelers in de luchtvaartsector voor hun gedetailleerde uiteenzettingen.

Hij benadrukte wat volgens hem essentieel is: het uiten van standpunten (het legitieme verlangen naar rust van de omwonenden, de bekommernissen van de luchtvaartsector (de bekommernissen van de vakbonden, het belang van de economische rol van de internationale luchthaven Brussel-Nationaal) en de milieuaspecten), het luisteren en een beter begrip van het rechtskader en de oplossingen met het oog op een evenwichtige aanpak. Hij wees er ook op dat dit Platform moet reageren op een gerechtelijke uitspraak die vereist dat het wordt georganiseerd voordat het een standpunt inneemt, en op de noodzaak om de resultaten van het Platform openbaar te maken.

Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET schetste vervolgens de reeds ondernomen acties en de vier sleutelwoorden die zijn actie op luchtvaartgebied structureren (veiligheid, rust en gezondheid, stabiliteit en verbetering van de vluchtvoorwaarden). Vervolgens lichtte hij zijn Algemene Beleidsnota toe, waarin de volgende onderwerpen aan bod komen:

- Variabele heffingen;
- PRSen windnormen;
- PBN-programma en verbetering van de manier van vliegen;
- Ministerieel besluit Quota Count;
- Denkoefening over het plafond op vliegtuigbewegingen per jaar;
- Samenwerkingsakkoord tussen het gewestelijke en het federale niveau;
- Solide wettelijk en democratisch kader ter verbetering van de vluchtvoorwaarden.

Voor meer details verwijzen we naar de bijgevoegde toespraak van Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET.

2.7.2 Presentatie 2: DGLV / skeyes

Op het Platform presenteert het DGLV de mogelijke oplossingen die op de eerdere vergaderingen waren genoemd:

- PRS;
- Windnormen;
- Operationele maatregelen (NADP, CDO20, CCO21, HERON-project, ...);
- Definitie van vliegprocedures (PBN, ILS, ...);
- Criteria voor vluchtverdeling (dichtheid, spreiding, concentratie, ...);
- Overdracht van vluchten van de ene zone naar de andere:
 - Aanscherping van de bocht naar links bij het vertrek van de 25R;
 - Herinvoering van routes die het Brusselse stedelijke gebied vermijden;
 - Opheffing 's nachts en in het weekend van de Kanaalroute;
 - Intensiever gebruik in de daluren van baan 19 voor landingen;
 - Behoud van de huidige landingsprocedures op baan 01;
 - Afschaffing van de route Leuven-Rechtdoor / omleiding via Huldenberg;
 - Afschaffing van de nachtelijke uitwijkroutes in de Noordrand naar bestemmingen in het zuiden/zuidoosten;
 - Geen toename van landingen op niet-preferentiële banen.

Het Platform wordt voortgezet met een inleiding tot de derde pijler door skeyes.

Skeyes is het autonoom Belgisch overheidsbedrijf dat belast is met de veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim waarvoor België verantwoordelijk is²².

Skeyes²³ presenteert de krachtlijnen van de derde pijler van de evenwichtige aanpak. De presentatie begint met het in herinnering brengen van de missie van skeyes, namelijk het waarborgen van de veiligheid van het luchtruim, en zijn rol als verlener van luchtvaartnavigatiediensten.

Vervolgens wordt het actieplan voor duurzame luchtvaart gepresenteerd, dat uit 4 delen bestaat: de ondersteuning van het beheer van geluidshinder, de verbetering van de vluchtefficiëntie, de facilitering van de energietransitie en de vermindering van de koolstofvoetafdruk van de maatschappijen. De ondersteuning van het beheer van geluidshinder impliceert een collaboratief milieubeheer (waarbij de belangrijkste operationele stakeholders van de luchthaven hun expertise en middelen bundelen om een gemeenschappelijke oplossing te vinden) en transparantie

²⁰ *Continuous descent operation*, continue daalvlucht

²¹ *Continuous climb operation*, continue klimvlucht

²² Beschrijving afkomstig van de website van skeyes: <https://www.skeyes.be/nl/over-ons/>

²³ skeyes heeft geen toestemming gegeven om de presentatie te publiceren.

naar het publiek (met name via het “runway performance report” of de informatie en toelichting over de banen die momenteel in gebruik zijn op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal). De verbetering van de vluchtefficiëntie omvat de maximale voorspelbaarheid in alle vluchtfasen.

skeyes presenteerde een schema met de verschillende vluchtfasen tussen de luchthaven van herkomst en bestemming (“taxi out”, vertrek/opstijging, kruisvlucht, daling/nadering en “taxi in”). Vervolgens zette hij een routekaart voor windenergie uiteen, bestaande uit drie fasen: het navigatiesysteem, een monitoringsysteem en operationele procedures. De verkleining van de koolstofvoetafdruk van de maatschappijen impliceert investeringen om de uitstoot te verminderen.

Vervolgens behandelde skeyes de operationele maatregelen. Voor continue daalvluchten (CDO's) is het de bedoeling dat het luchtvaartuig zijn motoren tijdens de naderingsfase zo weinig mogelijk gebruikt, om de geluidshinder, het verbruik en de uitstoot van broeikasgassen te beperken. Het gaat om een vliegtechniek die door de piloot wordt uitgevoerd. De luchtverkeersleiding treedt op als facilitator (routeaanwijzingen, sequencing van aankomende vluchten, ...).

Met betrekking tot prestatiegebaseerde navigatie (PBN) schetste skeyes de overgang naar satellietnavigatie en de verwachte voordelen (verhoging van de veiligheid, vermindering van het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot, beheer van geluidshinder). Er werden verschillende kaarten gepresenteerd. Proefprojecten zijn lopende. Het gaat om 30 projecten waarbij 21 partners betrokken zijn. Deze projecten betreffen RNP-tests, RNAV-overgangen, simulatie in versnelde tijd. Het doel is om de decarbonisering aan te scherpen, de kwaliteit van de lokale omgeving te verbeteren en de modal shift te stimuleren.

Ook is het de bedoeling om de hellingshoek aan het einde van de landing te verhogen met als doel het geluid te beperken. Proefprojecten zijn aangevraagd door de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET en betreffen de aankomsten op baan 01, de aankomsten op baan 07L, de vertrekken op baan 25R met bocht naar links en de vertrekken op baan 25R.

Wat de financiële instrumenten betreft, zijn er twee soorten heffingszones: “en route”-heffingen (gebaseerd op “en route”-eenheidstarieven, afstand en gewicht) en terminalheffingen (gebaseerd op terminaleenheidstarieven en gewicht).

Skeyes presenteerde deze heffingen via een schema vanaf de opstijging tot de landing van vliegtuigen. Er zijn vier doelstellingen die worden nagestreefd met de modulering van de luchtvaarnavigatieheffingen: het gebruik van de luchtvaarnavigatiediensten optimaliseren, het milieueffect van de luchtvaart verminderen, het niveau van congestie van het netwerk in een specifiek gebied of op een specifieke route op specifieke tijdstippen beperken, de capaciteit sneller uitrollen. De modulering van de luchtvaarnavigatieheffingen wordt in Europa regelmatig gebruikt voor luchthavenheffingen, maar zeer zelden voor luchtvaartterminaldiensten.

Op 1 april 2023 werd er een nieuwe heffingsregeling (terminalheffingen) ingevoerd op vraag van de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET. Deze regeling houdt rekening met drie factoren: de geluidsfactor, de emissiefactor en de afstandsfactor. De geluidsfactor hangt af van het geluidscertificaat van het vliegtuig (QC - Quota Count) en varieert naargelang het tijdstip van de dag. Deze voorziet in een bereik gaande van 1 voor stille types luchtvaartuigen gedurende de dag tot 10 voor gevoeligere periodes en/of voor lawaaierige types luchtvaartuigen. De heffingen worden vermenigvuldigd met factor 10 wanneer de geluidscategorie van het luchtvaartuig de limiet voor de betreffende periode overschrijdt. Zeer kleine luchtvaartuigen krijgen iets hogere geluidsfactoren door het kleinere aantal passagiers dat ze vervoeren. De luchtkwaliteitsfactor omvat emissies gemeten in Nox, CO₂ en HC ²⁴(0,95 staat voor de top 10% van de minst vervuilende motoren, 1,00 staat voor

²⁴ Stikstofoxide (Nox), koolstofoxide (CO₂), koolwaterstof (HC°)

gemiddeld 80% van de motoren en 1,05 staat voor de onderste 10% van de meest vervuilende motoren). De afstandsfactor omvat de afgelegde afstand tussen twee luchthavens (1.0 voor vluchten met een afstand van meer dan 500 km tussen luchthavens en 1.5 voor vluchten met een afstand van 500 km of minder tussen luchthavens). De afstand wordt hemelsbreed berekend vanaf het ARP²⁵ op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Het bedrag van de nieuwe heffingen kan gemiddeld variëren van -25% tot +40% en luchtvaartmaatschappijen zullen zo worden aangemoedigd om hun milieuprestaties te verbeteren. Skeyes presenteerde de formule voor de berekening van de terminalheffingen en gaf enkele voorbeelden.

Wat betreft de implementatie van PBN verduidelijkt de vertegenwoordiger van skeyes dat de termijn van 2024 erin bestaat de conventionele procedures met de PBN-procedures aan te vullen terwijl de termijn van 2030 erin bestaat naar een louter PBN-omgeving te evolueren. Hij geeft ook een verduidelijking mee wat betreft de testen die in de presentatie worden aangehaald en verduidelijkt dat dit de bochten afwisselend kan verbeteren.

Er wordt verduidelijkt dat het doel van de technische testen is om na te gaan hoe de spreiding van de vluchten kan worden beheerst. De bocht naar links werd als voorbeeld genomen omdat die dankzij de grotere hoogte van de bocht zorgt voor de meeste verspreiding in vergelijking met de gepubliceerde routes. De weersomstandigheden en de sterk verschillende prestaties van de vliegtuigen resulteren in grotere afwijkingen van de theoretische routes bij deze bocht dan bij de bocht naar rechts. De resultaten van deze testen zullen het mogelijk maken om de voordelen en oplossingen te beoordelen die daarna kunnen worden toegepast. Het is niet de bedoeling om de ene of andere bocht te bevoordelen. De bestudeerde oplossingen voor de vertrekroutes van deze bocht kunnen worden toegepast op eender welke bocht van eender welke baan.

Er wordt aan herinnerd dat het maar technische testen zijn en dat er geen enkele beslissing is genomen. Er is geen sprake van vliegtuigen over te brengen van de ene zone naar de andere of van de ene gemeente naar de andere.

De presentaties worden afgesloten met een vraag-en-antwoord sessie. Voor meer details over de inhoud van deze discussies wordt verwezen naar het samenvattend verslag van Platform #7.

2.8 Platform #8: 8 mei 2023

Op Platform #8 presenteert BATA haar visie op de evenwichtige aanpak. Het Platform gaat verder met een bespreking over de derde pijler en een inleiding tot de vierde pijler.

2.8.1 Presentatie 1: BATA

BATA is de branchevereniging van de belangrijkste passagiers- en vrachtluchtvaartmaatschappijen met thuisbasis in België. Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen bundelen hun krachten in BATA om gemeenschappelijke belangen te verdedigen met betrekking tot onderwerpen van openbaar beleid. BATA is ook de sociale vertegenwoordiger van de Belgische luchtvaartmaatschappijen in het sociaal overleg. De leden van BATA zijn ASL Airlines Belgium, Brussels Airlines, DHL Aviation, TUI fly Belgium en Air Belgium²⁶.

BATA streeft naar een gezamenlijke oplossing door middel van een evenwichtige aanpak. Ze wijst op het belang om gezamenlijk oplossingen te zoeken en wil niet dat op dit Platform reeds een invulling wordt gegeven aan de evenwichtige aanpak zoals bedoeld in Verordening (EU) nr. 598/2014. Ze herinnert aan de onmiskenbare economische impact van de luchthaven (directe en indirecte werkgelegenheid, steun van de initiatieven van de Belgische regering, vervoer van medische benodigdheden, Befast-initiatieven, ...) en erkent haar ecologische en maatschappelijke verantwoordelijkheid.

²⁵ *Aerodrome Reference Point*, referentiepunt van het luchtvaartterrein

²⁶ Vertaling van de beschrijving op de website van de BATA: <https://www.bata-aviation.com/>

BATA begint haar presentatie met een uiteenzetting over de luchtvaart in België, waarbij drie sprekers aan het woord komen (Brussels Airlines, TUI fly Belgium en DHL). BATA begint met een presentatie van het businessmodel van de luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven Brussel-Nationaal. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen zogenaamde “netwerk”-luchtvaartmaatschappijen zoals Brussels Airlines, “point-to-point”-luchtvaartmaatschappijen zoals TUI fly, en vracht-/cargomaatschappijen zoals DHL.

“Netwerk”-luchtvaartmaatschappijen (Brussels Airlines) omvatten zowel “point-to-point”-passagiersstromen als transferpassagiers. Ze benadrukt ook het belang van de transfer van passagiers. Deze transferpassagiers zijn cruciaal om België met de rest van de wereld te verbinden. Voor zeer korte vluchten wil de BATA een spoorverbinding naar de luchthaven Brussel-Nationaal. Ze zijn voorstander van een vlootmodernisering, wat een krachtig middel is om het lawaai en de CO₂-uitstoot te verminderen. De modernisering van de vloot is lopende. Ze wijst op het ontbreken van hogesnelheidsverbindingen en de impact van de Diabolotoeslag.

Voor “point-to-point”-luchtvaartmaatschappijen (TUI fly Belgium), is het luchtvaartmaatschappijmodel een hybride model (van chartermaatschappij tot reismaatschappij) en de maatschappij wordt kort voorgesteld. Ze vestigen de aandacht op de evolutie van pakketreizigers naar lijnvluchten (65%), op de afhankelijkheid van maatschappijen van slots, en benadrukken de grote investeringen in vlootvernieuwing (vervanging van oude luchtvaartuigen door modernere, stillere en minder vervuilende luchtvaartuigen, en integratie van “dreamliners” in de vloot sinds 2013).

Voor vracht-/cargoluchtvaartmaatschappijen (DHL) is het de op twee na grootste HUB van Europa. DHL is een sleutelpartner in het Stargate-project, het eerste wereldwijde logistieke bedrijf dat zich tot doel heeft gesteld om tegen 2050 netto nul te produceren. DHL Express draaide op volle toeren tijdens covid, als partner van vaccinproducenten. Het grootste deel van de getransporteerde vracht ondersteunt de lokale economie. Hun klanten zijn onderverdeeld in 3 secties: farma, just-in-time en beveiligde zendingen. Ze leggen het belang uit van nachtvluchten, met name voor het vervoer van chemotherapieproducten, die radioactief zijn en hun doeltreffendheid verliezen als ze niet op tijd worden geleverd. DHL presenteert zijn strategie en de evolutie van zijn vloot. Ze zijn voorstander van een vlootvernieuwing en hebben daar miljarden euro's in geïnvesteerd, maar wachten met de aanschaf van nieuwe toestellen omdat deze vliegtuigen wel beschikbaar zijn voor de commerciële luchtvaart, maar nog niet voor vracht.

BATA gaat verder met een presentatie van de evolutie van burgerluchtvaartuigen in de afgelopen 15 jaar. Sinds 2009 zijn er nieuwe luchtvaartuigen op de markt. De BATA-vloot is vernieuwd met de introductie van de nieuwste generatie luchtvaartuigen sinds 2013 op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Voor vluchten vanop de luchthaven Brussel-Nationaal presenteert BATA eerst een algemeen deel. BATA presenteert haar prioriteiten en waarden (veiligheid, economie en ecologie, comfort en duurzaamheid). De prioriteit is veiligheid. Wat ecologie betreft, betekent het gebruik van minder brandstof minder uitstoot en dus minder lawaai, wat lagere kosten voor de bedrijven betekent. Wat duurzaamheid betreft, hebben ze een reeks zeer strikte richtlijnen die moeten worden gevolgd en die de manier beschrijven waarop een piloot moet werken om zo min mogelijk storend te zijn, met name op het vlak van uitstoot, en steeds met veiligheid als prioriteit. Piloten worden getraind op simulatoren en bewust gemaakt van de milieueffecten van hun vluchten, met name het lawaai. Ze geven vervolgens een theoretische presentatie over de fysieke aspecten van vliegen alsook over de vluchtplanning. Ze zijn op zoek naar innovaties en verbeteringen op dit gebied.

BATA toont vervolgens een video, die een opname is van een echte vlucht en schetst de fasen van vóór de vlucht, de opstijging, de kruisvlucht en de landing. Ze leggen uit dat elke vlucht wordt geregistreerd en geanalyseerd zodat deze kan worden herzien en vluchten kunnen worden geoptimaliseerd/verbeterd. BATA licht de in de video getoonde daling toe en benadrukt het doel om brandstof te besparen en geluid te beperken. Ze wijst erop dat de infrastructuur in België complex is en dat radarbegeleiding dan ook noodzakelijk is tot men de procedures herziert. Het doel is om een ideale CDO-daling te plannen, met een hoek van 3 graden, zonder te stoppen, zonder trapsgewijs

te vliegen, waarbij de veiligheid wordt gegarandeerd en de impact op het milieu en het geluid tot een minimum wordt beperkt. Hierdoor kunnen motorveranderingen worden vermeden (deze kosten brandstof en produceren lawaai), kan het gebruik van aerodynamische remmen worden geminimaliseerd en kan er niet meer trapsgewijs worden gevlogen. In tegenstelling tot de banen 25L en 25R zijn de banen 07L en 07R niet uitgerust voor glijvluchtnaderingen (PBN CDO), wat resulteert in extra emissies en geluidshinder alsook in een extra werklast voor de piloten.

Tot slot benadrukt BATA de urgentie van een Vliegwet in het kader van de evenwichtige aanpak (exploitatiebeperkingen als laatste redmiddel) en stelt dat de pijlers pas kunnen worden onderzocht nadat een dergelijke wet is ingevoerd. Ze herhaalt het belang van nationale vervoerders om alle bovengenoemde redenen en herhaalt haar waarden. Ze wijst er ook op dat ze afhankelijk is van instructies van de luchtverkeersleiders en de luchthaveninfrastructuur, en dus zelf niet alles onder controle heeft.

2.8.2 Presentatie 2: Bespreking derde pijler

De deelnemers bespreken de derde pijler. De gedane voorstellen zijn opgenomen in het onderdeel “Voorstellen van de leden van het platform”. Vooraf en ter ondersteuning van de besprekingen gaf het DGLV een korte presentatie van de derde pijler.

De presentaties worden afgesloten met een vraag-en-antwoord sessie. Voor meer details over de inhoud van deze discussies verwijzen we naar het samenvattend verslag van Platform #8.

2.9 Platform #9: 26 juni 2023

Tijdens Platform #9 komt de coördinator van de gezondheidsstudie van de Hoge Gezondheidsraad aan het woord en geven BAC en ACB een presentatie. De besprekingen over de vierde pijler worden voortgezet. Het DGLV presenteert vervolgens de krachtlijnen van het syntheseverslag en luistert naar de adviezen van de deelnemers ter zake. Tot slot neemt Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit Georges GILKINET het woord om de zittingen van het Platform af te sluiten.

2.9.1 Presentatie 1: Brussels Airport Company

De presentatie van BAC is opgebouwd rond drie thema's: Brussels Airport als de tweede motor van de Belgische economie, de belangrijke verwezenlijkingen op het vlak van duurzaamheid en de nood aan een evenwichtige oplossing voor de problematiek van de overvluchten.

Eerst en vooral presenteert BAC de economische meerwaarde van de activiteiten op en rond de luchthaven. De luchthaven creëert 24.000 directe jobs en 40.000 indirecte jobs (deze cijfers zijn afkomstig van de Nationale Bank van België). Ook het internationale aspect van de activiteiten van Brussels Airport wordt in de verf gezet, met 26,4 miljoen jaarlijkse gebruikers, 74 luchtvaartmaatschappijen, 660.000 ton vracht en 238 bestemmingen in 97 landen (cijfers voor 2019).

In het kader van haar logistieke activiteiten is Brussels Airport onder meer een toonaangevende wereldwijde farmahub en een belangrijke logistieke schakel voor het Belgische farmaceutische ecosysteem. Brucargo is een logistieke draaischijf die de vracht- en passagiersvluchten ondersteunt. 85% van het BBP van België is afhankelijk

van de export en via zijn exportactiviteiten draagt Brucargo economisch bij aan het voortbestaan van de Belgische industrie.

Vrachtvervoer is onlosmakelijk verbonden met passagiersvervoer. Volgens BAC is vracht van cruciaal belang om passagiersverbindingen over lange afstanden rendabel te maken en om de connectiviteit van België veilig te stellen (zowel voor passagiers als voor export/import door bedrijven). Brussels Airport heeft al deze segmenten nodig om het netwerk in stand te houden (rechtstreekse passagiers, transferpassagiers en vracht) en dit fragiele ecosysteem in evenwicht te houden.

BAC licht ook het belang van dag- en nachtexploitaties voor haar activiteiten toe. De nachtelijke uren en de uren net vóór (22-23 uur) en net na (6-7 uur) de nachtelijke uren zijn erg belangrijk voor de connectiviteit en levensvatbaarheid van het netwerk. De verlenging van de nacht of een afbouw van nachtslots zou nadelig zijn voor het bedrijf. Dit zou een negatieve impact hebben op de instandhouding van de luchtvaarthub, zou de thuismaatschappijen (home carriers) onder druk zetten en de connectiviteit verzwakken. BAC sluit dit punt af door uit te leggen dat het streeft naar een organische groei in lijn met de marktvraag in een zeer concurrentiële omgeving.

Als tweede punt stelt BAC haar belangrijkste verwezenlijkingen op het gebied van duurzaamheid voor. BAC licht de maatregelen toe die genomen zijn om de impact van de sector op het milieu te verminderen, ondanks de toch al strenge exploitatiebeperkingen die op Brussels Airport gelden. In 2019 lag het gerapporteerd aantal mensen die mogelijk ernstige hinder ondervinden, 57% lager dan in 2000 (33.889 mensen in 2000 en 14.420 in 2019) en ook de geluidscontouren zijn sterk ingekrompen.

Wat betreft vlootvernieuwing en het gebruik van een stillere vloot staat de luchthaven Brussel-Nationaal in de top 3 in vergelijking met naburige hubs en luchthavens. Voor minder performante vliegtuigen gelden hogere tarieven, die bijgevolg ontradend werken. De exploitatiebeperkingen worden toegepast door een begrenzing van de QC-waarde en een verbod op bepaalde toestellen. De luidruchtigste vliegtuigcategorieën worden progressief uit gefaseerd. Deze verwezenlijkingen zijn het resultaat van het tariefbeleid van BAC en de investeringen van de luchtvaartmaatschappijen. De ambities op het vlak van duurzaamheid omvatten een afvalrecyclagepercentage van 50% tegen 2027 en een vermindering van de CO₂-uitstoot met 40% tegen 2030.

BAC heeft volgende maatregelen geïmplementeerd om de impact te verminderen:

- Walstroom en preconditioned air-aansluiting aan de gates: korter gebruik van motoren;
- Gebruik van hulpmotor: maximaal 5' bij aankomst en 15' voor vertrek;
- Brandstofaansluiting aan de passagiersgates: minder grondverkeer en geen tankwagens;
- Taxiën op één motor na landing;
- Geen reverse thrust (straalomkering) bij het landen (tenzij voor de veiligheid);
- Alle vervoer van passagiers op het tarmac met elektrische bussen;
- Evolutie naar het elektrificeren van grondaafhandelingsvoertuigen en proefproject waterstof;
- geluidswallen;
- Proefdraaien enkel toegelaten tussen 7u en 22u.

BAC engageert zich ook om partners te helpen bij de vermindering van hun impact via diverse projecten. Via het Stargate-project, een initiatief gesubsidieerd door de EU Green Deal en waarbij 22 partners betrokken zijn, speelt Brussels Airport een Europese voortrekkersrol op het vlak van duurzaamheid.

Ten derde herinnert BAC eraan dat een evenwichtige oplossing noodzakelijk is en ze wijst op de Verordening 598/2014. BAC past respectievelijk de eerste pijler toe via gedifferentieerde tarieven, terwijl maatregelen voor de tweede pijler nog niet werden overwogen. Ondertussen analyseert BAC in het kader van de derde pijler de

milieuvriendelijke manieren om op te stijgen en te landen. In België is de toepassing van de vierde pijler beperkt tot de al erg strenge exploitatiebeperkingen.

BAC doet voorstellen voor maatregelen binnen elke pijler. Deze maatregelen zijn opgenomen in het onderdeel “Voorstellen van de leden van het Platform”.

BAC sluit af met te benadrukken dat de luchthaven de grootste economische motor van België is, omdat de luchthaven bijdraagt aan de connectiviteit van het land, zijn burgers en instellingen. De logistieke hub is onmisbaar voor de Belgische export. De activiteiten dragen bij tot de creatie van welvaart en van 64.000 banen. De agenda op het vlak van duurzaamheid en geluidsreductie is ambitieus. BAC herinnert aan de nood aan rechtszekerheid en aan een globale oplossing die de evenwichtige aanpak van Europa respecteert. Tot slot benadrukt BAC dat bijkomende exploitatiebeperkingen ernstige gevolgen zouden hebben voor het bestaande fragiel ecosysteem en dat deze het gelijke speelveld zowel in België als met het buitenland aanzienlijk zouden verstoren, in het nadeel van Brussels Airport.

BAC beantwoordt de door andere deelnemers gestelde vragen. De uitgebrachte adviezen kunnen worden nagelezen in het onderdeel “Voorstellen van de leden van het Platform”.

2.9.2 Presentatie 2: Air Cargo Belgium

Air Cargo Belgium begint zijn presentatie met een “disclaimer” over de gegevens die op het Platform worden gepresenteerd en betreurt het feit dat het Platform vrachtluchten viseert. De genoemde gegevens betreffen vluchten en vracht die worden vervoerd op de passagiersvluchten, de all cargo vluchten en over de weg, met uitzondering van expresvervoer (DHL) en het gaat enkel om dagvluchten. Air Cargo Belgium beschouwt het Platform als een plaats waar informatie kan worden uitgewisseld en waar de evenwichtige aanpak kan worden besproken, maar erkent het niet als een werkinstrument om de inhoud van de evenwichtige aanpak voor de luchthaven Brussel-Nationaal te bepalen omwille van de organisatorische en bestuurlijke lacunes van het Platform.

Air Cargo Belgium benadrukt het economische en sociale belang van vrachtactiviteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal. De organisatie wordt kort voorgesteld. Vervolgens presenteert Air Cargo Belgium zijn projecten op het vlak van innovatie en transformatie (projecten in de farmaceutische sector, digitalisering, enz.). Via het Stargate-project wordt er ook ingezet op duurzame ontwikkeling en op het vlak van innovatie wordt er ingezet op digitalisering om de processen duurzamer te maken. Met zijn productstrategie streeft Air Cargo Belgium niet naar een onbeperkte groei, maar naar luchtvrachtvervoer dat een toegevoegde waarde vormt voor de Belgische economie en samenleving.

De organisatie stelt zich voor als een zeer belangrijk logistiek knooppunt voor de Belgische economie. Vrachtliegtuigen zijn aanwezig op de luchthaven Brussel-Nationaal omdat er een vraag is van de industrie die in de omgeving is gevestigd en een vraag van de consumenten. Een derde van de vracht bestaat uit expresvluchten (DHL) 's nachts, een ander derde uit passagiersvluchten en nog een laatste derde uit ‘zuivere’ vrachtluchten voor humanitaire doeleinden, de farma-industrie (2 miljard vaccins vervoerd naar 130 landen tijdens de pandemie), enz.; Air Cargo Belgium toont een eerste kaart met de bestemmingen die worden bediend (China, Afrika, Zuid- en Noord-Amerika).

De vertegenwoordiger van de organisatie legt uit dat de Belgische economie gebaseerd is op export en afhankelijk is van de internationale connectiviteit van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de haven van Antwerpen. Dankzij zijn zevende plaats op de lijst van de Wereldbank trekt België veel internationale bedrijven aan. Gemiddeld vertegenwoordigt het vrachtvervoer 3,6% van het aantal bewegingen op de luchthaven Brussel-Nationaal. Deze 3,6% van de bewegingen zijn goed voor 20% van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal en creëren 5.000 directe banen en 14.000 indirecte banen in de industrie, het vrachtvervoer, bij de grondafhandelaars en de

luchtvaartmaatschappijen. 71% van de vrachtzendingen die vanop de luchthaven Brussel-Nationaal vertrekken, zijn bestemd voor de Belgische economie. Air Cargo Belgium opereert ook in andere hubs, zoals Luik en Leipzig, die heel Europa bedienen.

Air Cargo Belgium licht dit nader toe aan de hand van een grafiek met de ontwikkeling van de geluidsoverlast van vrachtluchten over de periode van 2012 tot 2022. De QC's zijn nog hoog omdat de vliegtuigen nog steeds erg zwaar zijn, maar in tien jaar tijd werden ze met ongeveer 26% verminderd. In 2012 vertegenwoordigden vliegtuigen met zo een QC 63% van het aantal vrachtluchten en in 2022 was dit nog maar 19%.

Er wordt een tabel getoond met de QC's van vrachtvliegtuigen. Ook in deze tabel zien we opnieuw de evolutie van 2012 tot 2022 en Air Cargo's prognose voor de komende tien jaar. We stellen een afname met 44% vast in QC 20 - 12, een toename met 46% in QC 12 - 8 en stabiliteit in QC tot 8 (deze laatste vertegenwoordigen momenteel de kleinste vliegtuigen). Wat betreft de prognose met betrekking tot de modernste voertuigen, deze zouden op termijn 40% uitmaken, maar er zullen nog steeds QC's van 12 tot 8 zijn (prognose van 60% in 2032). Air Cargo Belgium heeft tijd nodig om deze vrachtvliegtuigen te vernieuwen, want ze zijn nog niet allemaal op de markt gebracht of klaar om te worden geleverd. Op termijn zouden de vliegtuigen met de luidruchtigste QC's moeten verdwijnen, en zouden we stabiliteit moeten hebben met betrekking tot vliegtuigen met een QC van 8-12 en de hoop is om te evolueren naar meer vliegtuigen met QC 8.

De organisatie toont een grafiek van bewegingen voor het eerste kwartaal van 2023. We zien een spreiding over de hele dag (het merendeel 's middags, in de vroege namiddag en tot in de vroege avond). Wat het aantal bewegingen van deze vrachtvliegtuigen betreft, is er de afgelopen 3 jaar een toename geweest als gevolg van de pandemie (minder passagiersvluchten met een verschuiving naar meer vrachtluchten).

Wat hun verwachtingen voor de komende 10 jaar betreft, geloven ze dat er een nieuw evenwicht zal komen in de passagiersvluchten en dat er meer vracht zal worden vervoerd via commerciële passagiersvluchten.

De spreker beantwoordt tot slot nog meerdere vragen van andere deelnemers. De uitgebrachte adviezen kunnen worden nagelezen in het onderdeel 3 "Synthese van de voorstellen en discussie evenwichtige aanpak per pijler".

2.9.3 Presentatie 3: Gezondheidsexpert

Leden van de Hoge Gezondheidsraad zijn aanwezig op het Overlegplatform. Deze raad is een wetenschappelijk adviesorgaan voor de federale ministers van Volksgezondheid en Milieu. De raad handelt bij consensus en doet aanbevelingen aan beleidsmakers. Op verzoek van veel leden van het Platform werd de raad gevraagd een studie uit te voeren naar het effect van vliegtuiglawaai op de gezondheid. De coördinator van de deskundigengroep legt uit wat de reikwijdte van het uit te voeren onderzoek is. Dit kan als volgt worden samengevat:

- Een overzicht van de literatuur over de invloed van lawaai op de gezondheid;
- Analyse van het verschil in impact tussen lawaai overdag en 's nachts, evenals de indirecte impact die de luchtvaart kan hebben op bijvoorbeeld het milieu;
- Een objectieve beoordeling van de invloed op de gezondheid;
- Waar mogelijk een kosten-batenbenadering. De analyse van deze studie in dit specifieke spectrum is complex, maar er zal geprobeerd worden lessen te trekken uit studies die al in het buitenland zijn uitgevoerd;
- Een bredere reflectie over de duurzaamheid van de luchtvaart en het vracht/passagiersvervoer.

Deze studie zal worden uitgevoerd na hoorzittingen met buitenlandse experts uit buurlanden die al aan het onderwerp hebben gewerkt, en een overzicht van de laatste buitenlandse publicaties.

Vervolgens beantwoorden de leden van de Hoge Gezondheidsraad vragen van leden van het Platform en noteren hun verzoeken met betrekking tot de lopende studie.

2.9.4 Presentatie 4: Vervolgbespreking van de vierde pijler

Als basis voor de bespreking van de vierde pijler heeft het DGLV de krachtlijnen van de bijdragen van de deelnemers met betrekking tot de vierde pijler bondig uiteengezet. De deelnemers hebben vervolgens de bespreking van deze pijler aangevat. De uitgebrachte voorstellen werden opgenomen in het onderdeel “Voorstellen van de leden van het Platform”.

2.9.5 Presentatie 5: Presentatie van het syntheseverslag

Het DGLV presenteert vervolgens de gedetailleerde structuur van het voorliggende syntheseverslag en legt uit dat het de bedoeling is om alle debatten te reconstrueren door een zo objectief en volledig mogelijke samenvatting te geven van de gedeelde adviezen van de leden.

De presentatie eindigt met een vraag-en-antwoordsessie over de presentatie. Voor meer details over de inhoud van deze besprekingen wordt er verwezen naar het syntheseverslag van Platform #9.

2.9.6 Presentatie 6: Slottoespraak van Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit, George GILKINET

Tot slot neemt de Minister van Mobiliteit het woord om de zittingen van het Platform af te sluiten. Hij prijst de inzet van de leden tijdens de negen vergaderingen, bedankt de twee moderatoren en de DGLV voor haar betrokkenheid. Hij benadrukt dat de discussies de complexiteit van het onderwerp hebben aangetoond. Hij herinnert de vergadering eraan dat hij op basis van deze samenvatting en de voorstellen van de verschillende actoren binnenkort maatregelen zal voorstellen aan de federale regering.

3. Synthese van de voorstellen en discussie evenwichtige aanpak per pijler²⁷

Dit deel geeft een samenvatting van alle discussies die door de deelnemers aan het Platform zijn gevoerd, gebaseerd op de vier pijlers van de evenwichtige aanpak en de presentaties die hierboven zijn samengevat. In dit deel worden alle discussies tussen de leden van het Platform samengevat, op basis van de vier pijlers van de evenwichtige aanpak en de presentaties die hierboven zijn samengevat.

Dit deel geeft een overzicht van alle voorstellen die door deelnemers aan het Platform zijn gedaan (besproken tijdens de sessie en/of per e-mail gestuurd naar moderation-moderatie@mobilit.fgov.be). In het laatste geval is de oorspronkelijke bijdrage als bijlage bij dit verslag gevoegd.

Opgemerkt moet worden dat deze samenvatting geen oordeel velt over de werkelijke of veronderstelde relevantie van de voorgestelde maatregelen, en geen fouten, inconsistenties of onmogelijkheden (technisch, juridisch, enz.) aanwijst.

De belangrijkste punten van de discussies worden samengevat. Voor meer details verwijzen we naar het samenvattend verslag van elke platformvergadering.

Enkel de eerste pijler “Beperking van het lawaai aan de bron” was het voorwerp van een ontwerpadvies van het Platform. Dit advies is bijgevoegd.

Dit advies is nooit formeel aangenomen. Een aantal deelnemers wilde geen tussentijds of pijlergewijs advies zolang de bespreking van het onderzoek van de vier pijlers niet volledig was afgerond. Bovendien waren de gedachtewisselingen over het opstellen van een huishoudelijk reglement (zie 1.7) over de manier waarop dit advies moest worden aangenomen (consensus of stemming), niet doorslaggevend. De term “consensus” heeft tot veel spanningen geleid (zie 1.7).

3.1. Eerste pijler – Beperking van het lawaai aan de bron

De volgende maatregelen in verband met de beperking van het lawaai aan de bron worden voorgesteld:

Stimulansen voor vlootvernieuwing

Voor bepaalde deelnemers gaat het om de meest doeltreffende manier om de geluidshinder door de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen aanzienlijk te verminderen. In het kader van dit voorstel spitsten de besprekingen zich toe op de modaliteiten van deze vernieuwing, met name door de invoering van:

- een heffingsregeling die de exploitatie van de lawaaierigste vliegtuigen afstraft (luchtvaartheffingen in verband met geluidsemissies);
- financiële stimulansen van de federale overheid;
- een striktere toepassing door het DGLV van de voorwaarden die lawaaierige vliegtuigen toelaten om te genieten van een afwijking van de QC-regels;

De leden van het Platform overwogen eerst de financiering van deze vernieuwing. Sommigen oordelen dat er “voor deze investeringen financiële speelruimte nodig is, die alleen kan worden gecreëerd als de huidige vloot zo optimaal mogelijk kan worden gebruikt en als de maatschappijen, in hun respectief businessmodel, hun potentieel ten volle kunnen benutten”. Met betrekking tot vlootvernieuwing als zodanig benadrukken sommigen dat “deze operatie ook

²⁷ Alle voorstellen zijn letterlijk overgenomen. Hierdoor kunnen ongerijmdheden voorkomen in hoofdstuk 3.

moet worden uitgevoerd vanuit een Europees perspectief, rekening houdend met de economische realiteit van luchtvaartmaatschappijen en vervoersbedrijven”.

Anderen stellen voor om een heffingsregeling voor de exploitatie van alle luchtvaartuigen in te voeren in verhouding tot hun impact op het milieu en het omgevingslawaai. Sommige deelnemers gaan nog verder en stellen voor om een fonds op te richten dat de opbrengsten van deze heffingen gebruikt om de vernieuwing van passagiers- en/of vrachtvloten te versnellen, als onderdeel van een federaal beleid.

Op Platform #5 vroegen bepaalde leden ook aan de luchtvaartmaatschappijen om het Platform te informeren over de maatregelen die kunnen worden genomen om de vlootvernieuwing aan te moedigen²⁸.

Bepaalde leden benadrukken dat de vernieuwing van vrachtvliegtuigen langer duurt omdat er minder nieuwe toestellen zijn dan voor passagiersvliegtuigen (nog in productie of nog niet klaar voor levering). Andere deelnemers weerleggen dit argument.

Investerings in stillere motortypes werden ook voorgesteld als maatregel ter beperking van het lawaai aan de bron en deze houdt verband met vlootvernieuwing.

Sommigen stellen dat dergelijk onderzoek en ontwikkeling door overheidsinstanties of initiatieven uit de particuliere sector moeten worden gefinancierd. Inspanningen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling kunnen gericht zijn op de ontwikkeling van stillere vliegtuigmotoren, vermindering van het gewicht en de luchtweerstand van vliegtuigen en de ontwikkeling van andere technologieën om het lawaai te verminderen. Hieronder valt ook het Stargate project (zie presentatie tijdens Platform #8).

Veel leden wezen erop dat geluidsreductie aan de bron door vlootvernieuwing niet teniet mag worden gedaan door een toename van het aantal vliegbewegingen.

De invoering van strengere CQ's werd door veel deelnemers genoemd als een sterke stimulans voor vlootvernieuwing. QC's vallen echter onder pijler 4 (zie punt 3.4).

Maatregelen met betrekking tot activiteiten aan de grond

Sommige deelnemers hebben ook voorstellen gedaan om het geluid te verminderen bij de activiteiten aan de grond. Hieronder valt het taxiën. Luchtvaartmaatschappijen beweren gebruik te maken van "Single Engine Taxiing" waar operationele en milieuvoordelen te behalen zijn. Omgekeerde stuwkracht, waarbij de stuwkracht in de tegenovergestelde richting wordt omgeleid, wordt alleen gebruikt als het essentieel is voor de veiligheid. Op de luchthaven Brussel-Nationaal en als onderdeel van het Stargate-project worden investeringen gedaan om elektrische vrachtwagens, bussen, GSE-apparatuur en andere voertuigen voor grondtransport te gebruiken in plaats van lawaaiiger en vervuilender voertuigen op fossiele brandstoffen.

Modal shift

De modal shift bestaat erin een vliegtraject te vervangen met een andere vervoerswijze die minder vervuilend is, in het bijzonder op het vlak van geluidsoverlast. Voor veel leden pleit dit voor de ontwikkeling van alternatieve, snelle en milieuvriendelijke vervoersinfrastructuur. Er wordt voorgesteld om een rechtstreekse spoorverbinding vanaf de luchthaven te creëren om passagiers/vracht van de luchthaven Brussel-Nationaal naar of vanuit grotere knooppunten te vervoeren. Volgens de voorstanders ervan zou de hst-verbinding het mogelijk maken om korteafstandsvluchten te vervangen.

²⁸ BATA gaf hierover een presentatie op platform #8 en leverde, naar het voorbeeld van de deelnemers, ook een document met voorstellen. Dit document is bijgevoegd.

Er zijn verschillen wat betreft de specificiteiten van de korteafstandsvluchten: bepaalde leden willen deze beperken tot afstanden van minder dan 500/600 km, anderen tot reizen waarvoor er een alternatief per trein is van minder dan 6 uur, en weer anderen tot alle afstanden tussen 500 en 1000 km.

Sommigen benadrukken echter de beperkingen van deze oplossing gezien de capaciteit van het Belgische spoor en de noodzaak om ervoor te zorgen dat dit wel degelijk tot een vermindering van het aantal vluchten leidt.

Anderen lichten de voordelen van deze oplossing toe (oprichting van trein-, bus- en touringcarbedrijven en een aanzienlijke vermindering van de CO₂-uitstoot) en ramen een vermindering van zo'n 19.000 vluchten per jaar. Sommigen overwegen de volledige afschaffing van deze korteafstandsvluchten, met uitzondering van vluchten voor humanitaire, medische, politieke en militaire doeleinden.

De oprichting van een hogesnelheidstreinstation op de luchthaven moet gepaard gaan met een verlaging van de prijs van treintickets om treinreizen toegankelijk en efficiënt te maken. Er wordt voorgesteld om de Diabolotoeslag af te schaffen. Wat vracht betreft, wordt er gepleit voor een betere verbinding tussen de logistieke bedrijven en de luchthaven, met name via een verlenging van de spoorverbindingen tot aan Brucargo. Sommigen kijken ook naar manieren om deze modal shift te financieren, met name een extra belasting die door de federale overheid wordt geheven.

Geluidscertificering

Het gaat om maatregelen met betrekking tot de jaarlijkse geluidscertificering rond de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals de evolutie van de normen volgens de best mogelijke technologieën, de goedkeuring van de geluidscertificeringsnormen in bijlage 16, volume I, bij het Verdrag van Chicago op Europees niveau, alsook de regulering van vliegtuiglawaai volgens de principes van geluidsemissies (aan de bron) en niet geluidsimmissies.

Ontwerpadvies over de eerste pijler

Aanvankelijk was voorzien dat het Platform achtereenvolgens voor elke pijler een advies zou goedkeuren. Er is een ontwerpadvies over de eerste pijler opgesteld, maar dit is nooit aangenomen (zie inleiding tot dit onderdeel). Op de vergaderingen werd besloten dat, bij gebrek aan consensus, de verschillende standpunten in dit verslag zouden worden opgenomen.

In zijn laatste versie bevat het ontwerpadvies over de eerste pijler (zie desbetreffende bijlage) drie specifieke aanbevelingen:

- de ondersteuning van een duurzame modal shift door de ontwikkeling van een multimodaal knooppunt op de luchthaven Brussel-Nationaal. Een effectenstudie moet aan de ontwikkeling van hogesnelheidslijnen voorafgaan. De gewesten moeten worden geïnformeerd en geraadpleegd;
- de aansporing van een versnelde vlootvernieuwing via een heffingsregeling (moduleerbare heffingen) en een stimuleringsregeling;
- een duidelijke sanctieregeling opzetten;
- een vermindering van de totale geluidsenergie (som van QCD x vertrekkende vluchten x QCA x aankomende vluchten cfr. EASA). De verbetering van de geluidsimpact van een vliegtuig mag bijvoorbeeld niet door een extra vlucht teniet worden gedaan.

3.2. Tweede pijler – Ruimtelijke ordening en beheer

Volgende maatregelen in verband met ruimtelijke ordening en beheer worden voorgesteld:

Stedenbouwkundige maatregelen

Bepaalde leden zijn voorstander van de invoering van stedenbouwkundige maatregelen zoals een sectorplan of de invoering van niet-bebouwbaar zones (bouwverbod en/of beperking op nieuwbouw). Bijvoorbeeld: sommigen stellen voor om vangnetten in te voeren voor de classificatie als bouwzone van gronden gelegen op vliegroutes. Anderen stellen voor om voorwaarden en beperkingen in te voeren voor bestaande en nieuwe stedelijke ontwikkelingen in nader te bepalen zones (geluidszonering), de bouw van geluidswallen en testloodsen (gesloten loodsen waar motortests kunnen worden uitgevoerd) om het grondlawaai in zones nabij de luchthaven Brussel-Nationaal te beperken, de invoering van een niet-bouwzone voor gronden in het verlengde van banen 25, de aanleg van een grondreserve voor de verplaatsing van de luchthaven naar.

Sommigen benadrukken dat deze maatregelen van ruimtelijke ordening moeten bijdragen aan een vermindering van de geluidshinder, rekening houdend met de betrokken belangen (ruimtebehoeften voor de duurzame ontwikkeling van de luchthaven, hinder voor omwonenden en betere toegankelijkheid).

Daarom pleiten anderen voor *“een coherente ruimtelijke ordening die een toekomstgerichte ontwikkeling van de economische poortfunctie van de luchthaven garandeert met bescherming van het milieu, en die woon- en andere functies zo structureert dat minder mensen hinder van vliegtuiglawaai ondervinden”*.

Isolatie- en/of onteigeningsbeleid

Bepaalde leden overwegen de invoering van een isolatie- en/of onteigeningsbeleid. Sommigen overwegen dit in het bijzonder voor woningen, scholen en andere gebouwen in de nabijheid van de luchthaven Brussel-Nationaal. De overwogen isolatiemaatregelen omvatten ramen met dubbele beglazing en muur- en plafondisolatie. Anderen pleiten voor de *“vaststelling van voorwaarden met betrekking tot geluidsisolatie die op de nieuwe geluidsgevoelige functies van toepassing zijn”*.

Bepaalde leden zijn geen voorstander van geluidsisolatie van woningen, en dit om de volgende redenen:

- Ontwikkeling van vervuiling binnenshuis en een toename van CO₂ door de overisolatie van het gebouw;
- Met de opwarming van de aarde moeten mensen hun ramen kunnen openzetten;
- Doeltreffende maatregel 's nachts maar overdag niet
- Dure maatregel;
- Verbetering van de levenskwaliteit is niet aangetoond;
- Project op lange termijn (geschat wordt 150 jaar). Sommigen trekken een parallel met Schiphol. Vernieuwing van de geluidsisolatie iedere 25 jaar.

Financieringsmaatregelen

Bepaalde leden willen een einde maken aan de oneerlijke concurrentie van de luchtvaart met andere vervoermiddelen en de vervuiler laten bijdragen.

De deelnemers aan het Platform stellen dan ook de invoering van mogelijke financieringsmaatregelen voor, zoals een isolatie- en onteigeningsfonds dat met een percentage van de geïnde luchthavenheffingen wordt gefinancierd, een milieubelasting op tickets, de belasting op kerosine, een compensatiefonds gesubsidieerd door BAC of het oprichten en financieren van het FBMOL-fonds.

Anderen zijn van mening dat een regionale regelgeving over woningisolatie en de ontwikkeling van steuninstrumenten de ontwikkeling van premies voor het isoleren van bestaande huizen in buurten met hoge geluidsniveaus (dicht bij start- en landingsbanen of overvliegen op lage hoogte) mogelijk zou maken.

De invoering van dergelijke maatregelen is ook op nationaal en Europees niveau besproken.

Op nationaal niveau wordt een belasting voorgesteld die naargelang verschillende criteria (de geluidsclassificatie en emissies van het vliegtuig en de vluchtafstand; de vluchtduur, de bestemming) kan worden gemoduleerd. Er wordt ook voorgesteld om een ticketbelasting in te voeren in afwachting van de btw-heffing, waardoor de huidige Diabolotoeslag zou wegvallen.

Op Europees niveau stellen bepaalde leden voor om een brandstofbelasting en btw op vliegtickets in te voeren.

Sommigen voegen eraan toe dat *“de luchthavenexploitant een grotere rol zou kunnen spelen in de ontwikkeling van goede werkomstandigheden in en rond de luchthaven. Hij zou onderaannemers ook kunnen aanmoedigen om de voorwaarden te scheppen die hen in staat stellen om te investeren in veilige en minder vervuilende installaties”*.

Verplaatsing van de luchthaven

Een minderheid stelde voor om een grondige studie uit te voeren naar de relocatie van Brussels Airport. Anderen zien dit voorstel als een verplaatsing van het probleem.

Over de tweede pijler lijkt er geen consensus te ontstaan.

3.3. Derde pijler – Operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder

De volgende maatregelen in verband met operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder worden voorgesteld:

PRS – Windnormen

De deelnemers aan het Platform bespreken de modaliteiten met betrekking tot het *Preferential Runway System*) en de windnormen. De in dit verband gedane voorstellen zijn de volgende:

- Het historisch preferentieel baangebruik wettelijk verankeren op basis van de windnormen;
- Het PRS zo vaak mogelijk gebruiken (en via dit verzoek de windnormen verduidelijken en strikt handhaven) en de keuze van de exitpunten van het PRS door skeyes laten controleren;
- De sinds 6 februari 2014 van kracht zijnde windnormen naleven;
- Volledig benutten van de luchthaveninfrastructuur tijdens piekuren, zodat bij alternatief baangebruik (bijvoorbeeld oostenwind) dezelfde baancapaciteit kan worden bereikt als bij normaal baangebruik (preferentieel baangebruik);
- Het PRS bij zwakke wind gebruiken en het gebruik van baan 01/07 beperken;
- Hanteren van de NAPD en CDO-landingen met een “helling” van 3,5° in plaats van 3° (dankzij RNP-PBN-procedures);
- De ICAO-aanbeveling in dit verband is 5 knopen rugwind en 15 knopen zijwind;
- Naleven van de ICAO-veiligheidsaanbeveling met betrekking tot rug-/zijwind. Geen enkel windcriterium mag de ICAO-veiligheidsaanbeveling overschrijden en elk windcriterium moet op gelijke wijze op alle banen worden toegepast (zie luchthavenakkoord van 2010). Meer tegen de wind in vliegen zou minder emissies

en minder lawaai produceren en zorgen voor een betere spreiding van de hinder/rustperiodes voor de omwonenden;

- Gelijkaardig uitrusten van alle banen door de luchthavenexploitant, zodat alle banen met dezelfde windcriteria door alle luchtvaartuigen kunnen worden gebruikt - ongeacht hun tonnage - zoals bepaald in het PRS.

Operationele maatregelen (NADP, CDO, CCO, ILS, HERON-project, ...)

Bepaalde leden doen voorstellen met betrekking tot de operationele maatregelen:

- Gebruiken van continue daalvluchten (CDO's) bij de landing en continue klimvluchten (CCO's) bij de opstijging.
 - Wat de CDO's betreft, verduidelijken sommigen dat deze momenteel slechts worden gebruikt voor een klein deel van de landingen op de luchthaven Brussel-Nationaal (een deel dat zou kunnen worden verhoogd). Ze voegen eraan toe dat het vinden van de optimale dalingshoek het lawaai en het brandstofverbruik verder zal beperken, aangezien er hierbij met een minimum aan stuwkracht wordt gevlogen. Deze procedure zal mogelijk zijn op banen die zijn uitgerust voor ILS- en RNAV-naderingen;
- Zuiniger en efficiënter maken van landingen, met name door gebruik te maken van het instrumentlandingssysteem (ILS);
- Uitvoeren van een testproject inzake naderingsprocedures met een grotere hoek in het kader van het Europese HERON-project (Airbus);
- Vliegprocedures aanpassen, waarbij in alle gevallen prioriteit wordt gegeven aan veiligheid, capaciteit en milieuefficiëntie als leidende criteria, en waarbij ook rekening wordt gehouden met het effect (positief of negatief) dat wijzigingen aan een specifieke procedure kunnen hebben op het systeem als geheel;
- Openlaten van de mogelijkheid om de 25L met 1800 m te verlengen. Sommigen waren hier voorstander van, terwijl anderen tegen elke baanverlenging waren;
- Definiëren van vliegprocedures (PBN). Bepaalde deelnemers zijn voorstander van een definitie van vliegprocedures, met name de toepassing van de RNP-PBN-satellietnavigatieprocedure. Anderen pleiten voor "aangepaste vliegprocedures";
- Toepassen van de beste praktijken voor CO₂- en geluidsarme vluchten, zoals tegen de wind in opstijgen en landen.

Criteria voor vluchtverdeling (dichtheid, spreiding, concentratie, ...)

Het criterium "luchtvaartveiligheid" blijft het belangrijkste criterium, voor het criterium "bevolkingsdichtheid" bij de keuze van de routes. Er komen een aantal voorstellen naar voren: verminderen van het lawaai naargelang de bevolkingsdichtheid, vermijden van de dichtstbevolkte gebieden, in kaart brengen van de dichtheid per buurt waar de geluidscontouren overlappen.

Met betrekking tot de routeverdeling zijn er twee tegengestelde logica's: spreiden om overmatig blootgestelde personen te ontzien vs. concentreren om het aantal getroffen personen te beperken. Over deze logica's wordt soms intens gedebatteerd en de verschillende argumenten worden hieronder opgesomd:

Spreidingslogica:

- Prioriteren van de spreiding van vluchten in ruimte en tijd;
- Creëren van verschillende routes om de geluidshinder te spreiden;

- Voorzien van een rotatiesysteem van 22.00 tot 7.00 uur (bocht 5°) en 23 km in een rechte lijn alvorens af te buigen naar het exitpunt, zodat omwonenden op 14 km of meer ten minste 7 opeenvolgende nachten zonder lawaai genieten;
- Toekennen door de overheid van de routes om tot een billijke spreiding te komen. Bepaalde deelnemers stellen de beperking van 10% voor op alle opstijgingen per route (waarbij elke route echt verschillend moet zijn en niet telkens dezelfde omwonenden hinder mag bezorgen). Op 14,6 km van punt A0 moet een afstand van 4 km tussen de routes worden gegarandeerd;
- In gebruik nemen van een rotatiesysteem van de routes zodat iedereen die op meer dan 10 km van de luchthaven woont minstens vijf nachten ongestoord kan slapen in afwachting van de definitieve afschaffing van nachtvluchten;
- Herziening van de routes voor het opstijgen van baan 01 om de concentratie van verkeer in de gemeenten, waaronder Huldenberg, te elimineren. 70% van alle opstijgingen zou plaatsvinden boven Huldenberg wanneer baan 01 in gebruik is;
- Beperken van het aantal overvluchten per omwonende te beperken naargelang de locatie van diens woning ten opzichte van de luchthaveninfrastructuur (banen) en de afstand tot het middelpunt van de luchthaven. De onvermijdelijke hinder ten behoeve van het “algemeen belang” zou zo breed mogelijk moeten worden gedragen;
- Herziening van alle nieuwe routes, in het bijzonder met het oog op spreiding buiten de as van de landingsbaan.

Concentratie logica:

- Afschaffen van de vliegroute Leuven Rechtdoor (en terugkeer naar de situatie van vóór 2014).
- Ontwerpen van vliegroutes die de geluidsimpact minimaliseren, met name vliegroutes die dichtbevolkte gebieden vermijden of natuurlijke barrières benutten. *“Het ontbreken van een Vliegwet creëert een breed scala aan vliegroutes en bochtpunten die specifiek zouden kunnen worden vastgelegd om dichtbevolkte gemeenschappen te vermijden. Vliegen op specifieke vliegroutes zou het ook mogelijk maken om de stedenbouw dienovereenkomstig aan te passen”.*

Overdracht van vluchten van de ene zone naar de andere:

Er zijn verschillende voorstellen gedaan met betrekking tot de overdracht van vluchten van de ene zone naar de andere; het gaat om de volgende:

- Aanscherping van de bocht naar links bij het vertrek van de 25R;
- Billijke spreiding van de opstijgingen op 25R voor wat betreft de bochten naar links en rechts;
- Herinvoering van routes die het Brusselse stedelijke gebied vermijden;
- Opheffing 's nachts en in het weekend van de Kanaalroute;
- Intensiever gebruik in de daluren van baan 19 voor landingen; Eén lid ging tegen deze suggestie in en stelde op zijn beurt voor om baan 19 opnieuw als uitwijkbaan door weersomstandigheden te gebruiken. Hij verzoekt om baan 19 in het weekend te gebruiken naar aanleiding van het plan-Anciaux (het niet meetellen van alle vluchten met $L_{max} > 70$, alsof die geen hinder veroorzaken);
- Elke vlucht in alle plannen in beschouwing nemen, niet alleen vluchten met een $L_{max} > 60$ gedurende > 10 sec;
- Afschaffing van de route Leuven-Rechtdoor;
- Afschaffen van de routes die Huldenberg overvliegen;
- Afschaffing van de nachtelijke uitwijkroutes in de Noordrand naar bestemmingen in het zuiden/zuidoosten;

- Geen toename van landingen op niet-preferentiële banen;
- Verbetering van de procedures, tenminste als dit niet leidt tot meer lawaai in een andere zone;
- Vermijden van onnodige bochten en omleidingen, die extra motorvermogen vereisen en het vliegtuig langer op lage hoogte houden, waardoor het meer brandstof verbruikt en meer lawaai produceert. Landing moeten in het verlengde van de banen gebeuren. Opstijgingen moeten bij voorkeur plaatsvinden buiten het verlengde van de banen, gebruikmakend van systematisch gespreide opstijgingsroutes (PBN) en zo rechtstreeks mogelijk naar de eindbestemming.

Baangebruik

- Billijke spreiding van het baangebruik (gelijke benutting van alle banen met een jaarlijks maximum van 25% per baan voor alle vluchten, gebruik van de banen 07 voor opstijgingen en billijke spreiding van de bochten naar links en naar rechts;
- Vermindering of de aanleg van nieuwe banen;
- Gebruik van de banen 25R/L en 19:
 - gebruik in de meeste gevallen van de banen 25R/L;
 - meer gebruik van 25R/19 configuratie;
 - aanleg en/of verlenging van de taxibaan om het gebruik van baan 25L te optimaliseren;
 - bestudering van de gevolgen van de concrete uitvoering van de verlenging van de baan met 1800 m in oostelijke richting, sommigen zijn hier voorstander van, terwijl anderen tegen elke verlenging van banen zijn;
 - uitrusting van baan 01/19 met veiligheidsvoorzieningen (uitbreiding van de RESA-zone en/of installatie van een alternatief systeem zoals EMAS.
- Behoud van de huidige landingsprocedures op baan 01;
- Gebruiken van landingen op 07 enkel als de weersomstandigheden en de veiligheid dit vereisen;
- Landen in het verlengde van de banen en spreiden van de opstijgingen systematisch buiten het verlengde van de banen, door het aantal bestemmingen te maximaliseren;
- Bepaalde deelnemers pleiten ook voor een herziening van de routes voor de opstijgingen op baan 01 om de concentratie op de gemeente Huldenberg te elimineren. 70% van alle opstijgingen zouden plaatsvinden boven Huldenberg bij het gebruik van baan 01;
- Inrichten van parallelle banen die zijn uitgerust voor landingen en opstijgingen in beide richtingen. Deze maatregel bevordert de veiligheid en vermindert het brandstofverbruik, de geluids- en de CO₂-emissies, aangezien er geen baankruisingen zijn, de taxitijd met minstens de helft wordt verminderd en er meer continue daalvluchten zijn. Ze stellen voor om baan 07L uit te rusten voor glijvluchtnaderingen (CDA), wat vandaag niet het geval is maar wat wel een verbetering zou zijn. Opstijgen vanop de banen 25R en 07L “zou ook de wachttijd en dus het grondlawaai verminderen, en zou het ook mogelijk maken de vluchten beter te spreiden en ervoor te zorgen dat het opstijgen steeds met tegenwind kan gebeuren, waardoor het vliegtuig zo snel mogelijk zo hoog mogelijk kan zijn met een minimum aan stuwkracht, wat het grondlawaai zou beperken. De zone achter baan 07L is ook het dunst bevolkt. Opstijgingen en landingen met tegenwind genieten de voorkeur om redenen van veiligheid, economie, ecologie en lawaai, en zijn vanaf een bepaalde windsnelheid zelfs verplicht”. Wat het landen betreft, stellen ze ook voor om de parallelle banen symmetrisch uit te rusten om ILS/instrumentlandingen mogelijk te maken. Hiervoor zouden infrastructuurwerken nodig zijn om baan 07L uit te rusten. Ze overwegen dan ook de tussenoplossing om RNAV-landingen toe te laten, omdat het in de praktijk mogelijk is om deze procedure op baan 07L te gebruiken (maar het is niet toegelaten).;

- Gebruik maken van elke techniek die je in staat stelt om sneller en hoger te gaan bij de start (opstijgen aan het begin van de baan, verplichten van opstijgingen met een hogere motorkracht).

Geluidsnormen

Er wordt gevraagd om de geluidscontouren af te stemmen op de WHO-normen, d.w.z. Lden 45 en Lnight 40. De luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de luchthaven Brussel-Nationaal actief worden gevraagd om de geluidsnormen bepaald in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer te respecteren. Het gaat ook om de toepassing van de VLAREM-geluidsnormen voor luchtverkeer en het installeren van geluidsmeters rond de luchthaven Brussel-Nationaal.

Aanpassing van de vliegprocedures, waarbij in alle gevallen prioriteit wordt gegeven aan veiligheid, capaciteit en milieuefficiëntie, en waarbij ook rekening wordt gehouden met het (positief of negatief) effect dat de wijzigingen in een specifieke procedure kunnen hebben op het geheel van het systeem.

Bepaalde leden willen de mogelijkheid van een verlenging van 25L met 1800 m openlaten, terwijl anderen tegen elke baanverlenging zijn.

Over de derde pijler is er geen consensus bereikt.

3.4. Vierde pijler – Exploitatiebeperkingen

De inspanningen op het vlak van geluidsbeheer moeten eerst gericht zijn op de eerste drie pijlers voordat de invoering van exploitatiebeperkingen kan worden overwogen overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EU) nr. 598/2014. In dit verband wijzen sommigen erop dat er op de luchthaven Brussel-Nationaal reeds talrijke exploitatiebeperkingen van kracht zijn. Er is een discussie binnen het Platform of deze beperkingen voldoende zijn of niet. Niet alle deelnemers willen de vierde pijler zo snel aanpakken omdat ze vinden dat de vorige drie pijlers nog niet zijn uitgeput. Bepaalde leden zijn het daar niet mee eens. Zij voeren aan dat de maatregelen in het kader van de andere drie pijlers voorgestelde maatregelen onvoldoende effect zouden hebben en dat enkel maatregelen in het kader

Afschaffing van nachtvluchten

Talrijke deelnemers aan het Platform zijn voorstander van deze maatregel, die volgens de onderstaande opties kan worden uitgesplitst:

- Nachtperiode zonder vluchten, met name een afschaffing van nachtvluchten tussen 22.00 en 7.00 uur;
- Nachttijd tussen 22.00 en 7.00 uur en de afschaffing van nachtvluchten boven bebouwde gebieden;
- Afbouw van nachtvluchten Het gaat om een vermindering van nachtvluchten tot de volledige afschaffing ervan. Sommigen zijn voorstander van een zo snel mogelijke afschaffing, anderen stellen voor om een concreet tijdschema aan te nemen dat moet leiden tot een volledige afschaffing, met name een overgangsactieplan om deze vluchten tegen 2025 af te schaffen:
 - Jaar x: max. 16.000 slots waarvan max 5.000 vertrekken en max 8.000 landingen;
 - Jaar x+1: max. 12.000 slots waarvan max 4.000 vertrekken en max 8.000 landingen;
 - Jaar x+2: max. 10.000 slots waarvan max 4.000 vertrekken en 6.000 landingen;
 - Jaar x+3: max. 8.000 slots waarvan max 3.000 vertrekken en 5.000 landingen;
 - Jaar x+4: max. 4.000 slots waarvan max 2.000 vertrekken en 2.000 landingen;

- Jaar x+5: volledige afschaffing van nachtvluchten (met uitzondering van humanitaire vluchten, noodgevallen en technische incidenten,...).
- Met betrekking tot nachtbewegingen veronderstellen sommigen een overtreding betreffende nachtvluchten. Er wordt beweerd dat er in werkelijkheid 17.500 nachtvluchten worden uitgevoerd, terwijl er slechts 16.000 nachtslots beschikbaar zijn, zoals bepaald in de voorschriften, wat betekent dat er mogelijk 1.500 bewegingen in strijd met de voorschriften zijn. Anderen weerleggen het feit dat deze nachtvluchten als in strijd met de regelgeving worden beschouwd.

Beperking van het totale aantal vluchten

Verschillende leden stellen voor om het totale aantal vluchten te beperken. Velen stellen voor om het totale aantal vluchten te beperken tot 220.000 per jaar. Sommigen doen ook andere voorstellen:

- Het totale aantal vliegbewegingen per jaar beperken tot 250.000.;
- 2025 als deadline;
- Maximaal 74 vliegbewegingen per uur voor piekperioden.

Sommigen doen ook een verwant voorstel om dit aantal vluchten te beperken tot 220.000 per jaar en toch aan de vraag te blijven voldoen; ze stellen het gebruik van toestellen met een grotere capaciteit voor.

Herziening van de quota counts (QC's)

Verschillende leden zijn voorstander van deze maatregel. De volgende ideeën worden geopperd:

MB 2004 herziening/huidige toepassing			Voorstellen tot wijzigingen van de QC's en de tijden			
Tijdslots	Opstijging (QCD)	Landing (QCA)				
Weekends (alle tijden)	-	-	-	-	-	3
Nacht (23u-5u59)	8	8	6	22-7u = 6	3	-
Ochtend (6u00-6u59)	12	12	07-08u = 9	07-09u = 9	4	-
Dag (7u00-20u59)	48	24	08-20u = 12	09-20u = 12	12	07-23u = 4
Avond (21u-22u59)	24	12	20-22u = 9	20-22u = 9	12	-

- Bepaalde leden stellen voor om een doelstelling inzake de jaarlijkse bestrijding van geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal vast te leggen. Bijvoorbeeld een vermindering van de blootstelling van de bevolking met 5% per jaar ten opzichte van de situatie in 2019;
- Verschillende leden stellen voor om de toegang tot de luchthaven Brussel-Nationaal tegen 31/12/2023 te verbieden voor de 10% vliegtuigen met de hoogste QC's. Anderen vullen aan door te wijzen op de QC's boven de 4;

- *Realiseren van een QC validation study* zoals die van Heathrow²⁹:
 - De luchthaven Brussel-Nationaal op één lijn brengen met de normen die gelden op naburige grote buitenlandse luchthavens zoals Schiphol, Parijs-Orly en Parijs-Charles de Gaulle, Frankfurt en Londen.

Verbod op kortereafstandsvluchten

- Verbod op vluchten van minder dan 500 km;
- Invoering van ontmoedigingen voor vluchten van 500-1000 km (zie de voorstellen met betrekking tot de modal shift in de eerste pijler).

Vastlegging van een limiet op de tonnage

- Maximumlimiet van 200 ton tussen 22.00 en 7.00 uur;
- Maximumlimiet van 136 ton tussen 22.00 en 7.00 uur;
- Verbod op overvluchten boven het Brusselse Gewest van vliegtuigen van meer dan 136 ton;
- Voor vliegtuigen met een MTOW van meer dan 136 ton, toepassing van de omleidingsprocedure Zulu op 25R.

Sanctieregeling

Bepaalde leden stelden voor om regelingen voor financiële sancties in te voeren om ervoor te zorgen dat de maatregelen worden nageleefd. De suggesties zijn de volgende:

- Invoering van een regeling voor financiële sancties in het geval van niet-naleving van de voorwaarden van de toekomstige milieuvergunning;
- Uitoefening van toezicht en controle op de naleving van de quota op nachtvluchten voor de luchthaven Brussel-Nationaal;
- Controle op het strikte naleven door vliegtuigen van de routes vastgelegd in de luchtvaartgids (AIP) en sanctionering bij niet-naleving.

3.5. Andere elementen

Bepaalde leden hebben ook voorstellen/verzoeken ingediend die geen verband houden met één van de vier pijlers.

Communicatie aan het publiek en de Gewesten

Bepaalde leden pleiten voor regelmatige (minstens jaarlijkse) communicatie aan het grote publiek over de planning voor de implementatie van de door de milieuvergunning opgelegde voorwaarden en om duidelijk en transparant over de follow-up hiervan te communiceren. Anderen pleiten ervoor om de gewesten jaarlijks te voorzien van alle gegevens die nuttig zijn voor de geluidsbelastingkaarten en de Europese rapportering overeenkomstig Richtlijn 2002/49 en de nationale wetgeving tot omzetting daarvan, en om hen jaarlijks te voorzien van prognoses met

²⁹ [CAP1869QuotaCountvalidationstudy31Jan2020.pdf \(caa.co.uk\)](#) Deze studie monitort de geluidsprestaties in verhouding tot de QC-classificatie ervan

betrekking tot het verkeer, de operationele vloot en de vliegtuigkenmerken zoals gewicht, alsook het tariefbeleid om het lawaai aan de bron te beperken.

Harmonisering van de geluidsnormen tussen de gewesten

Bepaalde leden pleiten voor een harmonisering van de geluidsnormen tussen de gewesten. In dat verband stellen sommigen voor om per gewest een register van geluidshinder op te stellen.

Er wordt ook gevraagd dat de geluidsmodellen die berekend worden door een computer (zoals de geluidscontouren) of nog dat de geluidscontrole per computer, worden gevalideerd / geverifieerd door geluidsmaatregelen in een echte situatie, en gemakkelijk aantoonbaar (gemeten in dB(A) en dB(C)).

Organisatie van debatten/studies

Sommigen stelden voor om een debat over de doelstelling van nul CO₂-uitstoot voor 2050 te organiseren. Sommigen stellen ook voor om de belastingen op vliegtickets en kerosine te gebruiken om een studie over de vermindering van de CO₂-uitstoot uit te voeren. Anderen suggereren om een studie over de impact van lawaai op de gezondheid uit te voeren, en daarbij een beroep te doen op gezondheidsprofessionals.

Milieuvergunning 2024

Sommigen verzochten om een overzicht van de nieuwe milieuvergunning 2024 in de loop van 2023.

Toename van het gebruik van het openbaar vervoer

Sommigen merken op dat in 2022 30% van de mensen met het openbaar vervoer naar de luchthaven reisde, en stellen voor om maatregelen te nemen om 50% te bereiken in 2030 en 60% in 2035.

Inachtneming van de gezondheid en, meer in het algemeen, van het “algemeen belang”

Bepaalde leden van het Platform willen dat de gezondheid in acht wordt genomen, met name door een periodieke monitoring van de blootstelling van de bevolking aan lawaai in brutocijfers en overeenkomstig de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (oktober 2018) en door de gezondheids- en milieukosten daarvan te beoordelen via de uitvoering van een epidemiologische studie om een wetenschappelijke analyse te maken van de werkelijke impact van overvluchten op de gezondheid van de omwonenden.

Sommigen wijzen erop dat het algemeen belang te vaak synoniem is geweest met het belang van Brussels Airport Company en de luchtvaartsector in het algemeen. Sommigen herinneren eraan dat de Raad van State heeft bevestigd dat niemand in de luchthavenregio zich op een status quo kan beroepen om “zijn deel” van de hinder naargelang het algemeen belang niet te moeten dragen. Er kunnen vragen rijzen over het aantal, de aard en de opportuniteit van sommige vluchten (of het nu chartervluchten, korte afstandsvluchten, vrachtluchten, nachtvluchten of andere zijn). Bepaalde leden dringen erop aan dat er een evenwicht tussen de belangen van de luchthaven en de gezondheid van de omwonenden wordt gevonden.

Sommigen stellen voor om in eerste instantie voor eenieder een haalbaar aantal vluchten te ramen en vervolgens te berekenen hoe de luchthaven deze doelen kan halen.

Invoering van een plafond/limiet op de CO₂-uitstoot

Het gaat om een voorstel in overeenkomst met onze klimaatverbintenissen. Deze maatregel beoogt een gelijkwaardige behandeling van de luchtvaartsector en andere CO₂-uitstotende sectoren (level playing field).

Meer gebruik van openbaar vervoer

Sommigen merkten op dat in 2022 30% van de mensen met het openbaar vervoer naar de luchthaven reisde en stelden voor om maatregelen te nemen om 50% te bereiken in 2030 en 60% in 2035.

Maatschappelijke en milieuverantwoordelijkheid van de luchthavenexploitant

Sommigen voegen hieraan toe dat *“de luchthavenexploitant een grotere rol zou kunnen spelen in het garanderen van goede werkomstandigheden in en rond de luchthaven. Hij zou ook onderaannemers kunnen aanmoedigen om omstandigheden te creëren die hen in staat stellen om te investeren in veilig, minder vervuילend materieel”*.

Principe van emissie en niet van immissie

Baseren van de reglementering betreffende het geluid van vliegtuigen op het principe van geluidsemmissie (het geluid aan de bron) en niet geluidsimmissie.

Stabiele langetermijnregelgeving

Verschillende leden dringen er bij de federale overheid op aan om een duurzame strategische luchthavenvisie en een rechtskader in overleg met de gewesten en andere belanghebbenden te creëren. In dit verband pleiten sommigen voor *“een stabiel langetermijnkader om de bedrijven voldoende tijd te geven om zich aan te passen en de nodige technologische innovaties door te voeren. Deze moeten voldoen aan strenge normen op het vlak van de duurzaamheid van de vloot en een passend antwoord bieden op de urgentie van de klimaatuitdagingen [...]”*

Sommigen vragen om *“het principe in de wet te verankeren dat correct uitgevoerde luchtbewegingen (in overeenstemming met de federale regelgeving en luchtverkeersleiding) niet kunnen worden bestraft op basis van andere regelgeving”*. Ze wijzen op de boetes die Brussel oplegt.

Voor sommigen is *“de Vliegwet een haalbare maatregel, maar er zijn politieke akkoorden voor nodig die belanghebbenden kunnen dwingen om compromissen te sluiten. In het belang van de sector, de economie en de bureaus van de luchthaven is het echter een cruciale stap”*.

Sommigen vragen om een *“stabiel en coherent wettelijk kader voor de duurzame ontwikkeling van de luchthaven”*, met inbegrip van *“wettelijk vastgelegde vliegroutes en vluchtprocedures”* en *“wettelijk vastgelegde ontwikkelings- en exploitatiemogelijkheden en geluidsregulering, met inbegrip van een oplossing voor Brusselse geluidsboetes”*.

Oprichting van een onafhankelijke controle instantie belast met de bestrijding van geluidshinder

Sommige voorstellen hebben betrekking op de oprichting van een onafhankelijke controle instantie belast met de bestrijding van geluidshinder. Sommigen wijzen erop dat het verband moet houden met het overvliegen van woningen. Dit idee werd ook op Platform #4 geopperd. Sommigen hebben op Platform #5 ook voorgesteld om een sanctiebeleid in te voeren via deze onafhankelijke controle instantie. Voor meer details over de inhoud van deze

besprekingen wordt er verwezen naar de syntheseverslagen van platformen #4 en #5. Wat de prerogatieven van deze controle-instantie betreft, willen sommigen dat deze geluidsrapporten kan verschaffen.

Samenwerking tussen de Federale Staat en de drie gewesten

Sommigen opperen het idee van een samenwerkingsakkoord op Platform #4. Voor meer details over de inhoud van deze besprekingen wordt er verwezen naar het syntheseverslag van Platform #4.

Sommigen wensen samenwerking met de drie gewesten in het kader van hun bevoegdheden op milieugebied, met name die met betrekking tot de evaluatie van omgevingslawaaï zoals gespecificeerd in Europese Richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï en de gewestelijke wetgeving tot omzetting daarvan. Andere leden dringen aan op een overleg tussen de betrokken federale en gewestelijke overheden, maar ook de luchthavenexploitant en de sector.

Inachtneming van de impact op de werkgelegenheid

Sommigen willen dat de impact op de werkgelegenheid in acht wordt genomen, “op het vlak van het aantal banen, maar ook op het vlak van de kwaliteit van de banen, de vereiste competenties en de noodzakelijke omscholing en bijscholing van het betrokken personeel. Ze pleiten voor een rechtvaardige overgang waarbij sociaal overleg, adequate sociale bescherming, voldoende begeleiding en opleiding, en gendergelijkheid een belangrijke rol spelen. Ze benadrukken dat er aandacht moet zijn voor degenen die al kwetsbaarder zijn op de arbeidsmarkt. Voor hen is de werkzekerheid onlosmakelijk verbonden met de rechtszekerheid waarin de luchthaven kan werken (veilig en stabiel rechtskader)”.

Bepaalde leden maken een afweging tussen de impact op de werkgelegenheid en de gezondheid van de omwonenden. Ze stellen dat het niveau van de werkgelegenheid gelijk staat aan het verlies van gezonde levensjaren. Deze opmerking werd vooral gemaakt met betrekking tot de banen die door nachtvluchten worden gecreëerd.

Inachtneming van het Europese perspectief

Sommigen waarschuwen voor de concurrentie van andere Belgische en Europese luchthavens, dit aspect moet in acht worden genomen, gezien de eventuele impact op de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Collaboratief milieubeheer

“Vijf actoren van de Belgische luchtvaartsector hebben een akkoord ondertekend om gezamenlijk initiatieven ter vermindering van de milieueffecten van de luchtvaartactiviteiten te nemen. Met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst formaliseren de vijf partners hun langdurige samenwerking op het vlak van milieukwesties. De partners willen milieuprojecten versnellen en betere resultaten behalen op het gebied van koolstof- en geluidsreductie en luchtkwaliteit op lokaal niveau. Daarom komen specialisten van verschillende bedrijven en organisaties regelmatig bijeen om gezamenlijke onderzoeken en milieuvriendelijke initiatieven op te starten.”

4. Algemeen besluit

We stellen vast dat er gedurende de hele tijd een hoog aantal deelnemers was op dit Overlegplatform. Vooral de dichtst betrokken partijen, zoals de verenigingen van buurtbewoners van de luchthaven en de organisaties uit de luchtvaartsector, hebben altijd talrijk deelgenomen. Er moet echter worden opgemerkt dat de gemeenten minder actief waren (afwezig of slechts in beperkte mate aanwezig tijdens de sessies). Maar al bij al is het Platform is geslaagd in zijn belangrijkste opzet: een forum voor dialoog creëren dat de verschillende betrokken belanghebbenden samenbrengt. Dit is de eerste conclusie.

De meeste leden van het Platform hebben ook laten zien dat ze zowel proactief (door veel bijdragen in te sturen, beschikbaar te zijn voor presentaties en door voorstellen aan te dragen tijdens vergaderingen) als reactief (meer bepaald de economische wereld en de overheid) hebben bijgedragen. De debatten verliepen niet altijd even vlot, maar dat was vooral op het moment dat de kern van de zaak werd verlegd naar het opstellen van een huishoudelijk reglement. Of zoals de moderator het zegt in zijn voorwoord: *“het overleg [was] bij momenten scherp, kritisch, soms emotioneel en ongeduldig, maar ook oplossingsgericht en constructief.”* De conclusie is eenvoudig: de debatten konden worden voortgezet tot het einde van de vierde pijler. Sommige partijen kunnen bezwaar maken tegen de kwaliteit van de “ins” en “outs” van de debatten - het is niet aan ons om die kwaliteit in dit samenvattende verslag te beoordelen. Desondanks is dit een tweede conclusie: een democratisch forum om de inhoud van dit complexe vraagstuk te bespreken is mogelijk. Het is nu aan de uitvoerende en de wetgevende macht om te oordelen over de wenselijkheid van een permanente participatiestructuur, en de vorm daarvan te bedenken. Tijdens de vergaderingen van het Platform is er echter weinig gezegd over dit onderwerp.

Daarnaast zijn de conclusies over de actielijnen in het kader van de evenwichtige aanpak. Er is een proces in gang gezet; er werd een “Staten-Generaal” georganiseerd. Die heeft op zich niet geleid tot een “Pact voor de luchthaven Brussel-Nationaal en zijn toekomst”. Toch zijn de conclusies van dit Platform een cruciale mijlpaal. Er kan geen oplossing uitgetekend worden om alle betrokken partijen samen te brengen, zonder eerst een gedetailleerd inzicht te hebben op wat er op het spel staat. Daarom geeft deze samenvatting een gedetailleerde uiteenzetting van de verschilpunten en de punten van overeenstemming (overeenstemming was er vooral binnen de eerste pijler). Er was vooral debat over een aantal punten in het bijzonder: die tonen de tegenstrijdige verwachtingen en belangen van de betrokken partijen. Daardoor is het onmogelijk gebleken om tot een algemene consensus te komen. Zo vragen sommige verenigingen van omwonenden, expliciet gesteund door verschillende burgemeesters, om een duidelijke herevaluatie van de “Quota Counts” (die sinds 2009 niet meer zijn bijgewerkt), een volledig verbod op nachtvluchten en een strikte beperking van het aantal jaarlijkse bewegingen. Er zijn enkele nuances met betrekking tot de overgangperiode of het streefmaximum. De luchtvaartsector daarentegen verdedigt resoluut zijn bedrijfsmodel dat gebaseerd is op de groei van de activiteiten, de noodzaak om 24 uur per dag te opereren en de mogelijkheden die de technologische ontwikkelingen bieden. De discussies binnen het Platform hebben niet geholpen om die standpunten met elkaar te verzoenen. Een ander voorbeeld: als het gaat over de vliegroutes zelf is er een duidelijk meningsverschil tussen de concentratie-logica en de spreidingslogica. Die controverse zorgt voor verdeeldheid tussen de betrokken zones. Daarnaast zijn er de geografische beperkingen, de absolute plicht om de veiligheidsvoorschriften na te leven, de ontwikkelingen in de technologieën die door de luchtvaartsector worden gebruikt en de nood om bepaalde normen te verduidelijken en de toepassing ervan te controleren. In het algemeen is de verdienste van het Platform dan ook dat het de standpunten van alle partijen heeft verduidelijkt. En hoewel dit samenvattend verslag leerzaam is, is het ook slechts eerste stap. Zoals de minister benadrukte in zijn conclusie op 26 juni: *“Deze complexe problematiek van het vliegverkeer op en rond de luchthaven Brussel-Nationaal mag niet langer lijden onder een chaotisch publiek debat”*.

De vierde les, en dit is het onderwerp van het vierde deel van dit verslag, is dat een goede documentatie essentieel is. Daarom zijn de presentaties, studies en voorstellen opgenomen in dit rapport. Ze zijn een goede bron van informatie voor iedereen die de onderwerpen en de inhoud van dit dossier wil begrijpen. De verdienste van dit

samenvattend verslag ligt in het feit dat het een gedetailleerd verslag geeft van de werkzaamheden van het Platform.

Dus, en dit is de laatste conclusie die moet worden getrokken, ligt de verantwoordelijkheid voor actie meer dan ooit in de handen van de politieke vertegenwoordigers. De verschillende leden van Platform hebben zich uitgesproken. De vier pijlers van de evenwichtige aanpak moeten worden verkend, te beginnen met de eerste drie. Het is nu aan de beleidsmakers, en aan de bevolking wanneer de mandaten vernieuwd worden, om te bepalen welk evenwicht er gevonden moet worden tussen de oplossingen die door de verschillende partijen naar voren gebracht worden; en meer fundamenteel, welk evenwicht er gevonden moet worden tussen:

- gezondheid, en de duidelijke verwachting van geluidsrust voor de overvlogen buurtbewoners;
- klimaat, en de ambitie om naar koolstofneutraliteit te gaan;
- de economie en het belang van de luchtvaartsector rond werkgelegenheid en de aantrekkelijkheid en welvaart van ons land.

Bijlagen

Vonnis dat de aanleiding vormt

Standaardbrief voor het bijeenroepen van het Platform op 30 september 2021

Verslagen van de opeenvolgende vergaderingen

Presentaties tijdens de bijeenkomsten

Toespraken van de Vice-eerste minister en minister van Mobiliteit

Ontwerpadvies over de eerste pijler

Ontwerp van huishoudelijk reglement

Uittreksel uit de Algemene Beleidsnota 2023 van de Vice-premier en Federaal Minister van Mobiliteit met betreffende zijn bevoegdheden inzake luchtvaart

Documenten doorgestuurd door de leden van het Platform naar het adres moderation-moderatie@mobilit.fgov.be



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

