

Luchthavendialoog: vermindering van geluidshinder en milieuhinder in verband met de luchthaven Brussel-Nationaal

Gezamenlijke voorstellen van Wezembeek-Oppem en Kraainem – Doelstelling: -30 % tegen 2032

1. Achtergrond

Onze gemeenten erkennen de belangrijke economische rol van Brussels Airport [werkgelegenheid, connectiviteit, bbp] voor de regio en voor ons land.

Het luchtverkeer rond de luchthaven Brussel-Nationaal veroorzaakt echter aanzienlijke geluids- en milieuhinder voor talrijke inwoners. Deze hinder heeft erkende gevolgen voor de levenskwaliteit, de slaap en de gezondheid.

In het kader van de BA-procedure wil de gemeente zes concrete voorstellen formuleren die gericht zijn op een aanzienlijke en meetbare vermindering van deze overlast, rekening houdend met de operationele beperkingen.

Bij elke relevante beoordeling van de overlast (geluid en vervuiling) als gevolg van het luchtverkeer moet rekening worden gehouden met de concentratie van de vliegroutes, het gemiddelde blootstellingsniveau en de herhaalde geluidspieken, evenals met de frequentie daarvan.

Het is van fundamenteel belang om de kosten op het gebied van gezondheid en milieu mee te nemen in de voorgestelde scenario's en de keuzes die zullen worden gemaakt.

Onze gemeenten vragen om, in overleg met de bevoegde autoriteiten en de sector, een objectieve en geleidelijke evaluatie uit te voeren van de gezondheids- en milieukosten die verband houden met de luchthavenactiviteiten.

2. Voorstellen

- ✓ 1. Een meer consistente toepassing van de windnormen (PRS)

De gemeente vraagt om een aanpassing van de windnormen die momenteel worden toegepast bij de keuze van de start- en landingsbanen, door een stabiele norm vast te stellen (10 knopen, zoals in Schiphol en Madrid), zonder rekening te houden met windstoten.

Momenteel leiden uiteenlopende interpretaties van de sterkte en frequentie van windstoten er vaak toe dat bepaalde start- en landingsbanen de voorkeur krijgen, wat onnodige vluchten op lage hoogte boven dichtbevolkte gebieden tot gevolg heeft.

Een striktere en transparantere toepassing van de windnormen zou het mogelijk maken om de startbaan 25R vaker te gebruiken voor opstijgingen, evenals de startbanen 25L en 25R voor landingen, die beter zijn georiënteerd om de impact op de omwonenden te beperken.

Verwacht effect: vermindering van het aantal laagvliegende vluchten boven dichtbevolkte gebieden, met name bij landingen op banen 07 en 01.

✓ 2. Diversificatie van de starttrajecten

De gemeente beveelt aan de starttrajecten vanaf baan 25R linkse bocht te diversifiëren en de onnodige omweg via het Huldenberg-navigatiepunt te schrappen, met name door het 'waypoint' BR101 te vermijden.

Door het huidige gebruik van een beperkt aantal navigatiepunten concentreren de vliegroutes – en daarmee de overlast – zich op bepaalde gebieden.

Door de mogelijkheden voor geleiding rechtstreeks naar de uitgangspunten van het Belgische luchtruim uit te breiden, zouden vliegtuigen een breder scala aan routes kunnen volgen. Deze ontwikkeling is technisch haalbaar en veilig.

Verwacht effect: vermindering van de concentratie van geluidsoverlast, vermindering van luchtverontreiniging en een eerlijkere verdeling van de effecten.

✓ 3. Optimalisatie van het gebruik van de start- en landingsbanen

Er worden verschillende aanpassingen voorgesteld:

- Toepassing van het maximale motorvermogen uitsluitend boven het luchthaventerrein, met strikte naleving van de geluidsbeperkende procedures (*noise abatement procedures*): snellere klim, vermindering van de stuwkracht op lage hoogte, specifieke vliegroutes en beperking van bepaalde bochten op lage hoogte.
- In het voorkeurssysteem voor opstijgingen: gebruik van baan 25R over de volledige lengte vanaf de drempel, zodat vliegtuigen een grotere hoogte kunnen bereiken voordat ze bewoonde gebieden overvliegen.
- Buiten het voorkeurssysteem voor landingen: terugkeer naar het principe van de meest geschikte baan (*most suitable runway*):

- Baan 01 bij harde noordenwind;
- baan 07 bij harde oostenwind;
- baan 19 bij harde zuidenwind.

Deze maatregelen zorgen ervoor dat vliegtuigen sneller kunnen klimmen, waardoor het geluid dat op de grond wordt waargenomen afneemt en er minder vluchten op zeer lage hoogte boven woonwijken plaatsvinden.

Verwacht effect: vermindering van de waargenomen geluidsintensiteit bij woningen.

✓ 4. Invoering van een daadwerkelijke nachtrust van 8 uur

De gemeente vraagt om de toepassing van een milieunacht van 8 uur, in overeenstemming met de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Ook de Lden- en Lnight-waarden worden berekend op basis van deze 8 uur. De huidige „nacht“ van 23.00 tot 06.00 uur komt niet overeen met de werkelijkheid. Vluchten tussen 06.00 en 07.00 uur moeten worden meegeteld als nachtvluchten, wat momenteel niet het geval is.

Bovendien moeten nachtvluchten geleidelijk, maar op een significante manier teruggedrongen worden, met name tussen 23.00 en 07.00 uur, zoals dat al het geval is of ter discussie staat in Amsterdam, Parijs (Charles-de-Gaulle), Londen (Heathrow) en vele andere luchthavens buiten Europa . Deze ontwikkeling is verenigbaar met de economische levensvatbaarheid van de luchthaven. Aangezien slaap essentieel is voor de gezondheid, vormt nachtelijke bescherming een prioriteit voor de volksgezondheid.

Verwacht effect: directe verbetering van de gezondheid en de levenskwaliteit van de omwonenden en een daling van de gezondheidszorgkosten.

✓ 5. Integratie van gezondheids- en milieukosten in het bedrijfsmodel van de luchthaven

Bij de beoordeling van de exploitatie van de luchthaven en de gekozen oplossingen moet objectief rekening worden gehouden met deze kosten, net zoals bijvoorbeeld met de werkgelegenheid. Het is niet normaal dat alleen de voordelen van de luchthaven kwantitatief worden bekeken, terwijl de overlast slechts subjectief of oppervlakkig in aanmerking wordt genomen

De gezondheidskosten zijn al onderwerp geweest van verschillende studies (BBL, ENV-ISA...), zie bijvoorbeeld:

- « De gezondheidsproblemen veroorzaakt door vliegtuiglawaai in Zaventem kosten meer dan een miljard euro » | Bond Beter Leefmilieu

- « 400 miljoen aan gezondheidswinst en geen banenverlies: nieuwe studie wijst op enorme voordelen van een geluidsplafond en een nachtverbod voor Brussels Airport» | Bond Beter Leefmilieu

Het gaat hier om reële economische kosten die momenteel worden geëxternaliseerd — betaald door de sociale zekerheid, de gemeenten en de inwoners. Deze kosten moeten worden meegenomen in de rendabiliteitsberekeningen van de luchthaven. Het opnieuw opnemen van deze kosten in de economische afweging is dus geen extra last die aan de luchthaven wordt opgelegd, maar een noodzakelijke marktcorrectie voor een weloverwogen publieke beslissing.

Wat de milieukosten betreft, zou het in de bouwsector gebruikte Totem-systeem [[TOTEM](#)] als inspiratiebron kunnen dienen om de gevolgen van de activiteiten van de luchthaven kwantitatief en objectief te beoordelen. Er zijn verschillende bedrijven gespecialiseerd op het gebied van LCA, en een gedetailleerde studie van de totale overlast is van fundamenteel belang bij het zoeken naar een duurzame oplossing.

Afhankelijk van de resultaten van deze LCA-studies zouden er exploitatiebeperkingen kunnen ook overdag worden opgelegd. Een voortdurende evaluatie en objectieve van de overlast en de daarmee gepaard gaande kosten zal het mogelijk maken om in de toekomst het exploitatieniveau aan te passen in functie van de technologische vooruitgang [minder lawaaierige en minder vervuilende vliegtuigen]

Deze context past bovendien in een bredere ontwikkeling: de instabiliteit van de energiemarkten en de Europese klimaatdoelstellingen versterken zowel de economische als de ecologische relevantie van een traject waarbij overlast proactief wordt teruggedrongen in plaats van passief te worden ondergaan.

Vooruitdenken in plaats van ondergaan: ook de plafonnering van vliegbewegingen en de beperking van nachtvluchten passen binnen die benadering. Dergelijke maatregelen zijn al ingevoerd of worden momenteel besproken in Amsterdam, Parijs en Londen. Dat heeft deze luchthavens er niet van weerhouden concurrerend te blijven. Integendeel, ze hebben er meer operationele voorspelbaarheid mee gecreëerd en hun imago, evenals hun maatschappelijke aanvaardbaarheid, versterkt.

Verwacht effect: directe verbetering van de gezondheid en de levenskwaliteit van de omwonenden.

✓ 6. Strikte regelgeving voor de luidruchtigste vrachtvliegtuigen

Er wordt voorgesteld om:

- De toegestane geluidsniveaus (Qc) te verlagen;
- Vrachtvliegtuigen ouder dan 30 jaar te verbieden;
- Een einde te maken aan de uitzonderingen voor de luidruchtigste vrachtvliegtuigen;
- De controles en sancties bij onregelmatigheden te verscherpen;
- Vliegtuigen met een maximale startgewicht (MTOW) van meer dan 136 ton te verbieden wanneer ze niet aan de geluidsnormen voldoen.

Sommige oudere vliegtuigen of vrachtvliegtuigen veroorzaken namelijk geluidsniveaus die onevenredig hoog zijn in vergelijking met de huidige normen.

Verwacht effect: een aanzienlijke vermindering van de meest hinderlijke geluidspieken.

3. Conclusie

Deze zes maatregelen vormen een samenhangend geheel dat het volgende combineert:

- Geluidsreductie aan de bron;
- Een evenwichtigere organisatie van de vliegroutes;
- Een betere bescherming van de burgers en meer aandacht voor de volksgezondheid.

Ze zijn gericht op een duidelijk en meetbaar doel: een vermindering van de geluidsoverlast met 30 % tegen 2032, evenals een daling van de milieukosten en de gezondheidskosten, die worden geschat op meer dan een miljard euro per jaar (ENV-ISA-studie, 2023).

De gemeente verzoekt de gemeenteraad deze voorstellen te steunen en ze actief aan de orde te stellen in de gesprekken met de bevoegde autoriteiten.