



Wezembeek-Oppem, 14 december 2009
Aangetekend

Ontwerp van actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport

Openbaar onderzoek

Advies van inwonersvereniging AWACSS v.z.w.

Geachte,

Ingevolge het openbaar onderzoek omtrent « het ontwerp van actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport », vindt u in bijlage de bezwaren van de inwonersvereniging AWACSS v.z.w. uit Wezembeek-Oppem.

Awacss vindt het bijzonder merkwaardig en totaal onaanvaardbaar dat dit actieplan uitgaat van beslissingen die nog niet officieel zijn genomen, waaronder het bouwen van een lowcost terminal en de aanleg van een taxiway voor baan 25L.

Awacss vraagt met aandrang een terugkeer naar de historische windnormen – 8 knopen op banen 25 – en naar het historisch baangebruik, in functie waarvan de inwoners zich in Wezembeek-Oppem hebben gevestigd met kennis van een bepaalde mate van hinder. Het verlagen van de windnormen en het wijzigen van het baangebruik hebben zeer nefaste gevolgen op de levenskwaliteit en de gezondheid van de inwoners en zijn onaanvaardbaar.

AWACSS v.z.w.

Peggy Cortois
Fernand van Diest
Michel Fouarge
Véronique Fouarge
André Peters
Frédéric Petit

- Pagina 58/12 , 1.11, terminalinfrastructuur .

Bezwaar : het bouwen low cost terminal moet eerst onderworpen worden aan een MER , de uitspraak van het Europees Hof van Justitie van 28 februari 2008 is zeer duidelijk:

“Wijzigingen aan een bestaande infrastructuur van een luchthaven die een verhoging van het luchtverkeer ten gevolge kunnen hebben, zijn aan de Mer-plicht onderhevig.”

De uitspraak van het Europees Hof van Justitie neemt als uitgangspunt de Europese richtlijn 85/337: alle projecten die een belangrijke invloed kunnen hebben op het milieu moeten worden onderworpen aan een Mer.

- Pagina 58/18, Toepasselijke milieukwaliteitsnormen.

Bezwaar : de voorgestelde norm voor de nacht is niet in overeenstemming met de nieuwe WHO-norm die werd vastgesteld op Lnight van 40 dB(A).

- Pagina 58/20

Bezwaar 1, referentie jaar 2006.

Het is onjuist om het jaar 2006 als referentiejaar te nemen.

De situatie in Wezembeek-Oppem werd in 2003 in zeer negatieve zin gewijzigd ingevolge de invoering van het spreidingsplan, waarbij niet alleen het preferentieel gebruik van baan 02/20 werd ingevoerd tijdens de dag, maar ook de historische windnormen van 8 knopen op de hoofdbanen 25 werden verlaagd.

De hinder van landende en opstijgende vliegtuigen met name tijdens het weekend werd hierdoor een realiteit. Dit veranderde de levenskwaliteit van de inwoners op een dramatische wijze. Het jaar 2006 als referentiejaar nemen is onaanvaardbaar omdat dit NIET overeenstemt met de situatie die de inwoners in Wezembeek-Oppem 40 jaar lang hebben gekend en in functie waarvan zij zich in de gemeente hebben gevestigd !

Bezwaar 2, Integrated Noise Model versie6.0c

De gebruikte berekeningsmethode is de methode INM 6.0c. De meeste Europese luchthavens gebruiken echter reeds versie 6.1. Er is geen enkele rede het gebruik van deze recentere versie verder uit te stellen.

Daarenboven werden de resultaten van dit mathematische model nooit door LNE getoetst door aan de werkelijk, namelijk de concrete metingen waargenomen door de geluidsmeters.

Dit moet zo snel mogelijk gebeuren en de resultaten moeten worden gepubliceerd.

- Pagina 58/34, exploitatiebeperkingen.

Bezwaar 1: tijdens de weekendnachten geldt enkel een beperkt verbod voor opstijgingen, maar geen enkele maatregel werd genomen voor landingen.

Door het verlagen van de windnormen op de banen 25 wordt baan 02 voor de landingen in veel hogere mate gebruikt tijdens de nacht, telkens bij Noorder – Oosten- of Noordoostenwind! Deze baan overvliegt dichtbevolkte gebieden in tegenstelling met de landingsbanen 25, waar

“non aedificandi corridors” zijn voorzien.

Er kan aan deze situatie worden verholpen enerzijds door een verhoging van de windnormen op banen 25 en anderzijds door een nachtelijk landingsverbod in te voeren tijdens de weekends. Awacss blijft overigens vragende partij voor een totaal verbod op nachtvluchten, gelet op de stedelijk ligging van de luchthaven.

Bezwaar 2: wij tekenen tevens bezwaar aan tegen overgangperiode van 5 jaar die werd voorzien voor de uitvoering van de aanpassingen aan het geluidsquotasysteem, met name de QC 48 voor vertrekken tijdens de periode 7u.-21u.. De EEG-richtlijn is nochtans duidelijk en spreekt van een phasing-out over 5 jaar, waarbij een jaarlijkse reductie wordt beoogd van de meest luidruchtige toestellen met 20%. Wij vragen uitdrukkelijk het respect van deze richtlijn.

Bezwaar3 : beperking aantal nachtvluchten.

Met 11.000 landingen en 5000 vertrekken, brengt dit voor de inwoners uit Wezembeek-Oppem die onder de landingsbaan 02 wonen, weinig of geen verbetering!,

Bovendien is het uiterst bezwarend dat nachtvluchten op een stedelijk gelegen luchthaven worden toegestaan. Wij vragen nog steeds een totaal verbod op nachtvluchten ter bescherming van de gezondheid van de bevolking.

- Pagina 58/36: “ Het preferentiële baangebruikschema wordt opgeheven en vervangen door een baangebruikschema waarbij preferentieel tegen de dominante windrichting in zal worden gevlogen”.

Bezwaar: er wordt hierbij geen rekening gehouden met de eigenheden van de banen en de verschillende uitrusting. De AAC studie van mei 2004 stelt duidelijk dat baan 02/20 geen “ mature runway” is en niet geschikt is voor zwaardere toestellen. Daarenboven stelt de studie dat een gekruist baangebruik (20 TO/ 25 Landing of 02 Landing en 07 TO) de veiligheidsmarges onnodig aantast. Tenslotte moet volgens deze onafhankelijk studie een windnorm gelden van 0 knopen voor baan 02/20, opstijgen en landen.

- Pagina 58/37: Aanvullende maatregelen

Bezwaar: men spreekt over harmonisering van geluidsnormen tussen Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen: de normen kunnen echter niet worden geharmoniseerd want Vlaanderen heeft totaal geen normen!

De geluidsnormen die dienen worden ingevoerd moeten in overeenstemming zijn met de WGO-normen.

- Pagina 58/39: ruimtelijke ordening.

Bezwaar: Wezembeek-Oppem heeft een geluidsbelasting hoger dan Lden 55dB(A).

Dit betekent dat in onze gemeente woonuitbreidingsgebieden in een andere stedenbouwkundige bestemming zouden worden omgezet.

Dat Wezembeek-Oppem zo zwaar wordt belast is het gevolg van het spreidingsplan en de keuze die de overheid heeft gemaakt de hinder zogenaamd te “spreiden” met als gevolg een overbelasting van bepaalde gemeenten, waaronder Wezembeek-Oppem.. Wij vragen bijgevolg een terugkeer naar de historische situatie van Wezembeek-Oppem inzake geluidshinder van vliegtuigen en weigeren bijgevolg nogmaals het referentiejaar 2006 voor het in de kaart brengen van de bestaande geluidshinder.

- Pagina 58/42: in de zone vanaf de 55lden contour zijn in principe geen grootschalige wijkontwikkelingen meer toegestaan en minimale isolatie-eisen worden opgelegd voor nieuwbouwwoningen op bestaande bouwpercelen. Subsidieregeling voor isolatie voor renovatie van bestaande woningen.

Bezwaar: de geluidsbelasting in Wezembeek-Oppem is sterk toegenomen ingevolge de “spreiding” van de hinder die door de Federale overheid werd opgelet.

Het is voor de inwoners van Wezembeek-Oppem geen optie om ingevolge deze beleidskeuze zich verplicht te zijn hun huizen te isoleren, zelfs met subsidies!

- Pagina 58/45: Maatregel 1

Bezwaar: de inwoners in Wezembeek-Oppem zullen mogelijk worden onteigend, schadeloosgesteld of zullen gedwongen worden tot isolatie van hun woningen, wat onaanvaardbaar is. Awacss vraagt met aandrang een terugkeer naar de historische windnormen (8 knopen op banen 25) en het historisch baangebruik waardoor de hinder boven onze gemeente drastisch zou verminderen.

- Pagina 58/50: Een subsidiëringsmechanisme voor aanpassing aan bestaande woongebouwen kan worden uitgewerkt voor de impactgebieden binnen Lden hoger dan 55dB(A) contour of zelfs buiten deze contour bij een belangrijke nachtelijke blootstelling. Een tegemoetkoming voor de isolatie van nachtvertrekken kan worden voorzien.

Bezwaar: de belasting van onze inwoners is enerzijds in grote mate te wijten aan de nieuwe vliegprocedures(en de aanpassingen ervan) die - met name tijdens de weekends -sinds 2004 van kracht zijn en anderzijds aan de gewijzigde windnormen.

Voor Awacss is het onaanvaardbaar dat als gevolg van een loutere ondoordachte beleidskeuze de woningen in Wezembeek-Oppem zouden moeten worden geïsoleerd.