

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 197
van **AN MOERENHOUT**
datum: 21 januari 2019

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Luchthaven Brussel-Nationaal - Vlaams geluidsactieplan 2019-2023

De Europese richtlijn (2002/49/EG) van 25 juni 2002 betreffende de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï heeft tot doel om in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaaï te vermijden, te voorkomen of te verminderen. In het kader van die Europese richtlijn stelt Vlaanderen verschillende actieplannen op. Een daarvan is het Geluidsactieplan 2019-2023 voor de luchthaven Brussel-Nationaal (VR 2018 1611 MED.0429/4).

In De Standaard werd op 10 januari 2019 bericht dat het bezwaren van gemeenten en actiegroepen regent tegen het nieuwe actieplan. Het Vlaams geluidsplan zou “nul op tien” krijgen. Onder meer de gemeenten Kortenberg, Kampenhout en Steenokkerzeel dienen bezwaar in tegen het ontwerp. Het ontwerp zou gekenmerkt worden door hiaten, zowel wat nieuwe maatregelen, financiering als timing betreft.

1. “Dit is een copy-paste van vijf jaar geleden. Er staat geen enkele nieuwe ingreep in. Terwijl de geluidsoverlast wel is toegenomen. (...)”, dixit de burgemeester van Steenokkerzeel.

Hoe verklaart de minister de (perceptie van) afwezigheid van afdoende en nieuwe maatregelen in het ontwerp, ondanks de toename van geluidsoverlast? Overweegt zij nieuwe maatregelen op basis van de suggesties die zij ontvangt dankzij de publieke raadpleging? Kan zij een overzicht geven van de vijf belangrijkste nieuwe maatregelen om tegemoet te komen aan de toenemende geluidsoverlast?

2. Een van de meest verontrustende opmerkingen op het ontwerp is het gebrek aan concrete timing.

Is er een strikte timing voorhanden? Zo ja, hoe ziet die eruit? Zo neen, wanneer mag die timing verwacht worden? En zal het publiek zich hier ook over kunnen uitspreken?

3. In het ontwerp staat vermeld dat Vlaanderen isolatievoorschriften zal opstellen. Nergens is echter sprake van financiering.

Hoe zal de naleving van nieuwe isolatievoorschriften gefinancierd worden?

4. In het ontwerp werd geen rekening gehouden met de effecten van de geplande uitbreiding van de luchthaven tegen 2040.

Hoe verklaart de minister dit?

5. Er kwam ook commentaar op de periode voor publieke raadpleging. Die periode liep van 1 december 2018 tot 11 januari 2019. Ter vergelijking: het vorige ontwerp-actieplan werd aan het publiek voorgelegd tijdens een openbaar onderzoek van 16 november 2015 tot en met 15 januari 2016.

Hoe verklaart de minister de significante inkorting van de publieke consultatieperiode, die bovendien samenviel met verschillende feestdagen? Is zij van mening dat het publiek voldoende en tijdig op de hoogte was van het ontwerp?

6. Hoeveel bezwaarschriften tegen het actieplan werden ontvangen? Graag een opsomming van de drie meest geuite bezorgdheden.
7. Hoe verhoudt het aantal bezwaarschriften zich tegenover het aantal bezwaarschriften ontvangen in 2015-2016? Wat waren de drie meest gehoorde overlappende klachten?

ANTWOORD

op vraag nr. 197 van 21 januari 2019

van **ANN MOERENHOUT AAN JOKE SCHAUVLIEGE**

1. Het ontwerp actieplan Omgevingslawaaï voor de luchthaven Brussel-Nationaal 2019-2023 is geen nieuw actieplan maar een beperkte actualisatie van het vorige actieplan dat goedgekeurd werd door de Vlaamse Regering op 10 juni 2016, waarvan de looptijd betrekking had op de planperiode 2016-2020. Deze tussentijdse actualisatie was noodzakelijk omwille van de vertraging opgelopen met de goedkeuring van het vorige actieplan. Een inhaalbeweging was noodzakelijk om te voldoen aan de in de Europese Richtlijn 2002/49/EG opgelegde verplichting om vijfjaarlijks een actieplan op te maken en te rapporteren binnen vastgestelde termijnen.
Omdat de looptijd van het vorige plan nog niet verstreken is, is het niet verwonderlijk dat in het kader van een tussentijdse actualisatie van dit plan heel wat maatregelen uit het vorige actieplan, die nog in uitvoering zijn of nog gestart moeten worden, hernomen werden.
De cijfers over de evolutie van immissierelevante gegevens van de luchthaven in de vorm van blootstellingscijfers en aantal potentieel ernstig gehinderden in Vlaanderen bevestigen niet dat er een toename is van de geluidsoverlast over de periode 2015-2017, zodat de urgentie voor het nemen van nieuwe bijkomende maatregelen genuanceerd moet worden.
De verwerking van de inspraakreacties is nog lopende, zodat het te vroeg is om vooruit te lopen op mogelijke nieuwe maatregelen op basis van suggesties in de reacties.
2. De in het actieplan opgenomen maatregelen zijn maatregelen die binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest liggen. Het betreft in het bijzonder flankerende maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening en activiteiten inzake monitoring van de geluidimmissie. De uitvoering ervan zal binnen het departement Omgeving ingepland worden. Er zal nader onderzocht worden in hoeverre de concrete uitvoeringstiming van bepaalde acties in het definitieve actieplan nog nader gepreciseerd kan worden.
Voor cruciale aspecten echter, in het bijzonder de timing van politieke besluitvorming over het sluiten van een politiek samenwerkingsakkoord met andere overheden (federale regering en gewesten) als basis voor een stabiel operationeel en juridisch kader, is deze timing uiteraard niet eenzijdig af te dwingen. Het is duidelijk dat het Vlaamse Gewest binnen zijn beperkte bevoegdheden inzake de luchthaven niet alle hefboomen in handen heeft. De integratie van federale en gewestelijke bevoegdheden, al of niet geformaliseerd in de vorm van een samenwerkingsakkoord, is op zijn minst wenselijk voor een succesvolle en gedragen implementatie van flankerende maatregelen op Vlaams niveau in het kader van een gewestelijk actieplan.
3. In het kader van het voorliggende ontwerpactieplan zal ingezet worden op de invoering en implementatie van isolatievoorschriften bij nieuwbouw, met focus op het kerngebied. Een beleidsvoorbereidende studie is daartoe reeds gestart. Het is echter voorbarig om vooruit te lopen op mogelijke financieringsmechanismen voor de effectieve naleving of controle van de voorschriften. De keuze en financiering van later in te voeren controlemechanismen zal sterk afhankelijk zijn van het nog te kiezen instrument ter operationalisering van een isolatievoorschrift bij nieuwbouw van woningen. Dit is ook zo voor een eventuele financiële tussenkomst in de isolatie van bestaande woningen. In het actieplan is als maatregel opgenomen dat een onderzoek inzake de financiële compensatie voor isolatie bij bestaande woningen in de vorm van isolatiepremies tijdens

de planperiode zal gestart worden. De eventuele invoering van financiële tegemoetkomingen voor de isolatie van bestaande woningen kan echter niet los gezien worden van een globaal samenwerkingsakkoord als basis voor een stabiel en evenwichtig exploitatiekader, waarbij afspraken worden gemaakt over de financiering van milderende maatregelen.

4. Het Vlaamse Gewest werd formeel niet betrokken bij de uitbreidingsplannen zoals die door de luchthavenbeheerder BAC bekend werden gemaakt in het kader van haar Strategische Visie 2040 en voorgelegd aan maatschappelijke actoren op het Burgerforum 2040. Het is voorbarig om in een gewestelijk actieplan met als planperiode 2019-2023 reeds rekening te houden met mogelijke effecten van een uitbreidingsscenario op langere termijn, waarover de standpuntbepaling op niveau van de Vlaamse Regering en effectieve besluitvorming nog moet plaatsvinden.
5. Het openbaar onderzoek over het actieplan voor de luchthaven werd gelijktijdig georganiseerd met de publieke raadpleging over de gewestelijke actieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen en de actieplannen voor agglomeraties (Antwerpen, Gent en Brugge). Voor alle actieplannen gaat het om een beperkte actualisatie. De gekozen timing en de duur van het openbaar onderzoek houdt daarbij rechtstreeks verband met specifieke termijnen benodigd voor de voorafgaande goedkeuring van de ontwerpen, de definitieve goedkeuring na verwerking van inspraakreacties en de rapportering van de actieplannen aan de Europese Commissie. De wijze waarop het openbaar onderzoek georganiseerd werd, beantwoordt aan de wettelijke bepalingen zoals vastgesteld in artikel 2.2.4.4.1, §8, van titel II van VLAREM. Dit artikel bepaalt de wijze waarop de geluidsactieplannen, en elke wijziging en herziening ervan, moet worden opgesteld. De minimale inzage termijn bedraagt één maand. Aan deze verplichting werd ruim voldaan.
6. In totaal werden 248 inspraakreacties ontvangen. De verwerking van deze inspraakreacties is nog niet afgerond. Het is dan ook niet mogelijk om in deze fase al uitspraken te doen over de inhoud van de drie meest geuite bezwaren.
7. Tijdens het openbaar onderzoek over het vorige actieplan 2016-2020, werden in totaal 370 inspraakreacties ontvangen, of 122 reacties meer. De verwerking van de inspraakreacties is nog lopende zodat er nog geen informatie beschikbaar is over elementen die inhoudelijk overlappen in beide actieplannen.