



Vlaanderen
is kwaliteitsvolle
omgeving

**Ruimtelijke ordening en beheer als onderdeel van de
evenwichtige aanpak om de geluidsproblematiek van de
luchthaven Brussel-Nationaal aan te pakken**

 **Managementsamenvatting**

De luchthaven Brussel-Nationaal is een belangrijke economische poort en tewerkstellingspool. De luchthaven veroorzaakt evenwel vandaag omwille van zijn specifieke ligging in de nabijheid van heel wat bewoning ernstige geluidshinder en slaapverstoring. Het Departement Omgeving heeft de opdracht gekregen om de Balanced Approach procedure (EU Verordening 598/2024) te doorlopen. Deze procedure houdt een zorgvuldige afweging in van de meest kosteneffectieve combinatie van maatregelen binnen vier pijlers van lawaaibestrijding, zoals vooropgesteld door de ICAO (International Civil Aviation Organization). Het is een belangrijke uitdaging om een goede balans te vinden tussen enerzijds het economische belang van een internationale luchthaven en anderzijds de leefomgevingskwaliteit rondom deze luchthaven.

Het Departement Omgeving wenst zich voor te bereiden op de uitrol van de Balanced Approach procedure, onder meer door onderzoek naar de mogelijke maatregelen die pijler 2 'ruimtelijke ordening en beheer' biedt in dit kader, en die uiteindelijk deel kunnen uitmaken van de mix van maatregelen waarmee een vooropgestelde geluidsdoelstelling kan worden bereikt. Voorliggende studie tracht dit inzicht te brengen, inclusief toetsing van de haalbaarheid binnen de specifieke context van de luchthaven Brussel-Nationaal. De pijler omvat maatregelen gericht op het **verenigen van de luchthavenactiviteiten met ander landgebruik**.

DEEL 1: INTERNATIONALE VERKENNING

Deelrapport 1 onderzoekt de mogelijke maatregelen onder pijler 2 van de Balanced Approach. Om diepgaander inzicht te krijgen in de implementatie van deze maatregelen werden vijf naburige luchthavens en hun maatregelen onder de loep genomen: luchthaven Luik-Bierset (Waals gewest), luchthaven Parijs-Orly en Bazel-Mulhouse (Frankrijk), luchthaven Zürich (Zwitserland) en luchthaven Düsseldorf (Duitsland). Desktoponderzoek werd aangevuld met verschillende interviews met zowel bevoegde overheden alsook luchthavenbedrijven.

Pijler 2 omvat drie type maatregelen, zoals vermeld in de handleiding opgesteld door de ICAO¹. Aan de basis ligt steeds een **geluidszonering**, een berekende geluidscontour volgens een specifieke geluidsindicator waarbij er verschillende zones gedefinieerd worden door het toepassen van drempelwaarden. Hierdoor representeren de zones een variatie tussen zeer hoge blootstelling tot lage blootstelling aan lawaai.

Planningsmaatregelen focussen voornamelijk op het vermijden van bijkomende gehinderden. Hieruit volgen **planningsrestricties**. De meest toepaste varianten van een restrictie zijn: verbod op nieuwe woningen, verbod op verdichting, verbod op (aanduiden van) nieuw woongebied inclusief eventuele herbestemming, verbod op bijkomende voorzieningen voor kwetsbare groepen (zoals scholen, residentiële zorgvoorzieningen en kinderopvanginitiatieven). Maatregelen zoals overdracht van ontwikkelingsrechten of de verwerving van een erfdienstbaarheid werden niet toegepast door de onderzochte luchthavens. De ICAO geeft aan dat het geheel ook gekoppeld kan worden aan een uitgebreide ruimtelijke planningsvisie voor de luchthavenregio.

Mitigerende maatregelen beschermen of faciliteren voornamelijk de aanwezige gehinderden. Elk onderzocht land heeft wettelijk verankerde **isolatievoorschriften** voor nieuwbouw alsook een **geluidsisolatieprogramma** voor renovatie. Elk isolatieprogramma kent echter andere invulling naar

¹ Bron: Civil Aviation Organisation (2018). Airport Planning Manual, Part II - Land Use and Environmental Management. Doc 9184.

- Onderzoek toonde aan dat de implementatie van de maatregelen gekoppeld is aan veeleer federale wetgeving rond lawaai-beheersing (bijvoorbeeld in de vorm van wetten en verordeningen) die reeds vele jaren geleden ingevoerd werd in de onderzochte landen. Hierdoor zijn de meeste maatregelen gelijk voor alle luchthavens in één land, gekoppeld aan dezelfde indicatoren en drempelwaarden. In Vlaanderen zou dit overeen komen met gewestelijke wetgeving gezien de verankering van omgevings- en milieubeleid onder Vlaamse bevoegdheid valt.
- Toch is er ook ruimte voor maatwerk, zoals het schrappen van de ‘zone C’ in kader van de luchthaven Parijs-Orly en aanvullend hierop de aanduiding van ‘stadsvernieuwingsectoren’ waar grotere woonontwikkelingen wel terug mogelijk werden als tegemoetkoming van de druk op de leefbaarheid en woningnood in de omgeving van de luchthaven. Of een bijkomende aanduiding van het Schutzkonzept Süd ten zuiden van de luchthaven van Zürich met een bijkomend geluidsisolatieprogramma ter bescherming tegen landende vliegtuigen in het eerste ochtenduur (6u-7u).

DEEL 2: EVALUATIE BESTAANDE VOORSTELLEN ONDER PIJLER 2

In dit deel van de studie wordt gereflecteerd over de wenselijkheid om aanvullende parameters naast L_{den} mee te nemen voor de opbouw van zoneringscriteria binnen pijler 2. Deze vier aspecten of parameters zijn: maximaal geluidsniveau, overvluchtfrequentie, achtergrondgeluidsniveau, en gewinning. De link met deel 1 van de studie wordt gelegd door na te gaan of en hoe deze parameters zijn meegenomen in de opbouw van zoneringscriteria in de in deel 1 onderzochte landen.

getroffen worden in de onderzochte luchthavens of landen. Deze vragen zullen beantwoord moeten worden om te komen tot een goed onderbouwde ruimtelijke differentiatie in de vorm van specifieke zoneringen en de bijbehorende maatregelen. Deze onderzoeksvragen zijn:

- Is de verwachte geluidshinder verschillend op korte of op lange termijn?
- Is een onderscheid in zonering voor plannings- en mitigerende maatregelen wenselijk?
- Zijn er aangepaste maatregelen gewenst tijdens de nacht en/of de vroege ochtend en de late avond?
- Is het gewenst de geluidzones te verfijnen op basis van een frequentiecontour?
- Is het gewenst een gedifferentieerd beleid te voeren op basis van bestemmingszones?

Het bepalen van de invloedzone en de bijbehorende maatregelen is sterk afhankelijk van de doorgerekende geluidbelasting, die op haar beurt wordt beïnvloed door het totaalpakket aan maatregelen, inclusief de andere pijlers van de Balanced Approach. Een grotere invloedzone kan leiden tot complexere situaties waarbij de implementatie van maatregelen duurder is en meer stakeholders betrokken zijn. Dit vraagt om uitgebreide communicatie en samenwerking met lokale gemeenschappen en overheidsinstanties.

De studie geeft een eerste aanzet tot een mogelijke zoneringsopbouw. Elk zone kent eigen specifieke kenmerken:

- **Zone A: Zwaarste lastenzone** - Deze zone ligt vlak naast de luchthaven en ervaart zeer hoge blootstelling. Rigoureuze maatregelen zijn noodzakelijk om de leefbaarheid te garanderen.
- **Zone B: Zware lastenzone** - Dit is omvat de gebieden met hoge blootstelling waar de geluidsbelasting significant hoog is, maar nog beheersbaar binnen bepaalde reguleringen.
- **Zone C: Beheersbare lastenzone** - Deze zone heeft matige blootstelling en is geschikt voor geluidsbeheersingsmaatregelen zoals geluidisolatie en geluiddempende infrastructuur.
- **Zone D: Lage lastenzone** - Gebieden met relatief lage blootstelling waar minimale maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid te waarborgen.
- **Zone E: Bijkomende nachtzone** - Specifieke maatregelen voor de nachtperiode en/of late avond-/vroeg ochtenduren zijn hier van toepassing.

HOE INGRIJPEN? VOORSTEL VAN MAATREGELEN

Gezien alle maatregelen tot het beperken van geluidshinder in de omgeving van de luchthaven nog niet gekend zijn, geeft deze studie inzicht in twee voorstellen tot combinatie van maatregelen:

- Een **minimaal ambitieniveau** gericht op een basispakket aan maatregelen met een hoge doorwerkingskracht. De nadruk ligt op acties waarvoor reeds een breed maatschappelijk en beleidsmatig draagvlak bestaat. Deze maatregelen zijn voornamelijk gericht op het beperken van hinder voor de zwaarst getroffen bewoners en vormen een eerste stap naar een meer structurele aanpak.
- Een **maximaal ambitieniveau** dat een structurele en duurzame vermindering beoogt van de geluidsbelasting op een zo breed mogelijke schaal. Het omvat een integrale aanpak die een grotere invloedsszone van de luchthaven in beschouwing neemt. Het maximaal ambitieniveau is ambitieus en toekomstgericht, maar vergt ook een ruimer investeringskader en een breed politiek en maatschappelijk draagvlak.

