Stuk **580** (2000-2001) – Nr. 3

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 2000-2001

3 juli 2001

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Eric Van Rompuy –

betreffende het verbod op weekendvluchten boven Brussel

VERSLAG

namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
uitgebracht door de heer Paul Wille

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Jacques Timmermans.

Vaste leden :

de heren Gerald Kindermans, Jan Laurys, Erik Matthijs, Jef Van Looy ;

de heer Jacques Devolder, mevrouw Dominique Guns, de heren Patrick Lachaert, Paul Wille ;

de heer Jean Geraerts, mevrouw Marleen Van den Eynde, de heer Frans Wymeersch ;

de heren Jacques Timmermans, Bruno Tobback ;

mevrouw Isabel Vertriest ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heer Jos De Meyer, mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche,

de heer Mark Van der Poorten ;

de heren Louis Bril, Marc Cordeel, mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heer Gilbert Van Baelen ;

mevrouw Niki De Gryze, de heren Julien Librecht, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Jan Van Duppen ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Herman Lauwers.

Zie :

580 (2000-2001)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

– Nr. 2 : Amendement

INHOUD

Blz.

I. Toelichting door de indiener van het voorstel van resolutie 4

II. Algemene bespreking 4

II.1. Eerste bespreking op 29 maart 2001 4

II. 2. Voortzetting van de bespreking op 19 april 2001 7

III. Wijziging van de tekst van het voorstel van resolutie 9

IV. Eindstemming 11

Tekst aangenomen door de commissie 12

Bijlage : Uiteenzetting over de geluidsnormen voor vliegtuigen en vliegroutes 13

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening besprak op 29 maart, 19 april, 26 april en 28 juni 2001 het voorstel van resolutie van de heer Eric Van Rompuy betreffende het verbod op weekendvluchten boven Brussel.

I. Toelichting door de indiener van het voorstel van resolutie

Op 11 februari 2000 besliste de federale regering weekendvluchten boven Brussel te verbieden. Door de afschaffing van de zogenaamde "Route Chabert" worden een tachtigtal vluchten verlegd van Brussel naar Vlaams-Brabant. Door het federaal akkoord zal het vliegtuiglawaai boven Vlaams-Brabant nog verder toenemen, wat een zware extra last legt op de leefbaarheid van de Vlaamse gemeenten rond de luchthaven van Zaventem. De federale beslissing schaadt de Vlaamse belangen op ernstige wijze.

De heer Van Rompuy heeft vernomen dat er recent een overlegcomité is geweest in verband met de opvolging van het luchthavenakkoord. Het lid stelt dat de Vlaamse minister van Leefmilieu en Landbouw toegezegd had om een officiële klacht over de afschaffing van de Route Chabert in te dienen bij de federale minister van Mobiliteit en Vervoer. Het lid wil weten of de Vlaamse minister effectief een klacht heeft ingediend.

Verder informeert de heer Van Rompuy naar de stand van zaken wat de geluidsnormen voor Vlaanderen betreft. Is er al iets ondernomen door de Vlaamse minister om de overlast van de weekendvluchten in te perken ? Het lid herinnert zich dat in de loop van december 1999 door de minister verklaard werd dat ze een verbod op nachtvluchten wenste in te voeren. De spreker heeft de indruk dat de situatie sindsdien niet verbeterd maar integendeel verslechterd is, door de afschaffing van de Route Chabert en door het gebrek aan Vlaamse geluidsnormen.

II. Algemene bespreking

II. 1. Eerste bespreking op 29 maart 2001

De heer *Eloi Glorieux* overloopt een aantal maatregelen, die opgenomen werden in het federaal akkoord van 11 februari 2000. Het federaal akkoord is een compromis tussen een begrenzing van het nachtlawaai en de bevordering van de kwaliteit van het leefmilieu enerzijds en de economische belangen van de luchthaven van Zaventem anderzijds.

Naar zijn mening moesten er al eerder en zeker meer maatregelen zijn getroffen. Niettemin is het lid van oordeel dat een aantal (geplande) verwezenlijkingen uit het federaal akkoord vermeldenswaard zijn.

BIAC (Brussels International Airport Company) heeft een nieuw reglement opgesteld, waarin geluidsquota worden opgelegd per dag, nacht, seizoen en jaar, met een verplichte maandelijkse rapportering. In de zomer van 2000 werd voor de eerste keer geen toename van het geluidsniveau vastgesteld.

Een tweede belangrijke maatregel is het verbod vanaf juli 2003 op het gebruik tijdens de nacht van geluidsdempende installaties of hushkits bij oude(re) vliegtuigen, die erg vervuilend zijn, vervuilender dan vliegtuigen van een moderner type, maar door de techniek van hushkitting langer in omloop kunnen blijven.

Een andere belangrijke maatregel is de oprichting van een fonds voor de aankoop en geluidsisolatie van woningen, met een geschatte totale balans van 400 miljoen frank, dat gespijsd wordt door taksen op tickets en per 100 kilogram vracht.

Het lid vindt het frappant dat er heden ten dage nog altijd bouwvergunningen worden toegekend voor percelen in de door het luchtvaartverkeer het meest getroffen zones. Het is een tegenstrijdige politiek om aan de ene kant taksen op te leggen en een fonds op te richten om de nood wegens de overlast van het luchtvaartverkeer te lenigen en aan de andere kant het bouwen van woningen op plaatsen die het zwaarst door de overlast worden getroffen toe te laten en te promoten.

Een verdere verwezenlijking is een fonds dat wordt opgericht om het Bestuur der Luchtvaart meer middelen toe te kennen voor de aanwerving van controleurs, zodat de controles niet meer door BIAC zelf worden uitgevoerd.

De modernisering van het luchtvaartwetboek van 1949, dat een aanpassing van de sancties beoogt, is een volgende positief element.

De heer Glorieux vindt het ook positief dat er een nieuwe studie over de groeicapaciteit van de luchthaven door buitenlandse experts is aangekondigd. Het zou de eerste keer zijn dat de schatting van de

verwachte groei van de luchthaven van Zaventem gebeurt op basis van een reële en objectieve analyse.

Verder staat in het federaal akkoord dat men ten aanzien van het beleid en organisatie van de luchthaven van Zaventem moet komen tot een samenwerking tussen de gewesten om te streven naar uniforme geluidsnormen.

Volgens de heer Eloi Glorieux verloopt de uitvoering van het federaal akkoord te traag. Het lid verwijst daarvoor naar de samengevoegde actuele vragen van de heren Van Rompuy en Glorieux op 13 februari 2001 (Beknopt Verslag *Vl. Parl.* nr. 30 (2000-2001), 13 februari 2001), waarop de minister heeft geantwoord dat ze het probleem zal aankaarten op de Interministeriële Conferentie en dat er normen zullen worden uitgewerkt in het kader van Vlarem.

De afschaffing van de zogenaamde Route Chabert is ontegensprekelijk een verbetering voor Brussel uitgezonderd Haren en Neder-over-Heembeek, die wegens hun ligging altijd wel hinder zullen ondervinden van de luchthaven van Zaventem, maar is ook gunstig voor de inwoners van de oostelijke en zuidoostelijke rand rond Brussel zoals Sterrebeek, Tervuren, Overijse en Huldenberg. Voor de andere omringende gemeenten rond Brussel zoals Vilvoorde, Zemst, Grimbergen en Meise is het een verslechtering van de toestand. In de weekends is er extra hinder voor deze gemeenten met een zeventigtal extra vliegroutes/bewegingen over die gemeenten.

De heer Glorieux is van mening dat de federale maatregel onevenwichtig is. De wijziging van de vliegroutes is een goede maatregel in die zin dat veel minder mensen gehinderd worden, maar negatief in die zin dat een onevenwichtige spreiding van de hinder wordt veroorzaakt. Als door sommige kringen de luchthaven van Zaventem continu wordt bestempeld als nationale luchthaven, is het volgens het lid niet meer dan logisch dat ook Brussel deelt in de overlast van de luchthaven. Verder pleit het lid voor een vermindering van de luchtvaartgeluiden.

Volgens de heer *Jos Bex* is het een slecht uitgangspunt dat maatregelen worden genomen die tot gevolg hebben dat de overlast wordt verschoven. Alhoewel door de nieuwe federale maatregel effectief minder mensen in hun nachtrust gestoord worden, kan er van een echte oplossing geen sprake zijn aangezien het probleem gewoon wordt verplaatst. Volgens een studie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal door de in het vooruitzicht gestelde uitbreiding van de luchthaven van Zaventem in de richting van Leuven, Brussel helemaal niet meer gestoord worden en Leuven des te meer. De vliegroutes zouden definitief moeten worden vastgelegd en daar aan gekoppeld moeten de nodige maatregelen worden getroffen, zoals inzake bouwvergunningen en geluidsisolatie.

Volgens de spreker zijn de gemeenten van de "Tour du Brabant" niet vertegenwoordigd in de overlegcommissie. Het lid pleit ervoor ze in het overleg te betrekken. Verder heeft hij vragen bij de in het verslag van BIAC voorgestelde uitbreiding van de corridors (geluidscontouren) bij nachtvluchten. Verder vraagt hij zich af waarom BIAC als betrokken partij de taksen incasseert en dus beslist over de isolatiepremies.

De spreker meent dat het gros van de problemen zou kunnen opgelost worden door middel van samenwerkingsakkoorden omdat er niet alleen de problemen in verband met Zaventem zijn, maar ook de gewestgrensoverschrijdende problemen in verband met de luchthaven van Bierset. Hij stelt aan zijn collega de heer Eric Van Rompuy voor om te overleggen over een gezamenlijk initiatief.

Minister *Vera Dua*, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, deelt mee dat de aangelegenheid nog niet officieel op de agenda van het overlegcomité of van de Interministeriële Conferentie is geplaatst. De minister bevestigt dat er wel reeds informeel contact is geweest met de federale minister van Mobiliteit en Vervoer, waarbij uiting is gegeven aan de verontwaardiging dat deze maatregel is genomen zonder voorafgaand overleg binnen de geëigende overlegorganen. De Vlaamse minister is bereid om de klacht te officialiseren door te eisen dat het onderwerp spoedig aan de Interministeriële Conferentie wordt voorgelegd.

Wat betreft het aantal gehinderden, kan de minister de redenering van de federale minister van Mobiliteit en Vervoer begrijpen. Het opleggen van een vliegverbod boven het Brusselse Gewest is duidelijk een verschuiving van het ene naar het andere gewest, wat een daling van het aantal betrokken en gehinderde personen betekent voor het Brusselse Gewest. Ontegensprekelijk wordt de geluidshinder verschoven, waardoor minstens overleg geboden is.

Inzake geluidsnormen is er volgens de minister via de milieuvergunningenreglementering (Vlarem) een eerste stap naar geluidsnormen gezet. Vooreerst is er daarom nood aan voldoende informatie en basisgegevens teneinde normen te kunnen op-

leggen. De harmonisatie van de geluidsnormen tussen de verschillende gewesten is noodzakelijk, al is het maar om praktische redenen gezien het (gewest)grensoverschrijdend karakter van de luchtvaart. Daarom is de Vlaamse minister in principe wel bereid om de normen van de minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over te nemen. Maar de minister stelt dat er dan wel een consensus moet zijn in de Vlaamse regering en in het Vlaams Parlement en benadrukt dat er terdege met de economische consequenties rekening moet worden gehouden. Een zeer strenge normering zou immers impliceren dat er geen enkele nachtvlucht vanop de luchthaven van Zaventem meer mogelijk zou zijn.

In Vlarem is een bepaling ingevoerd door de vorige Vlaamse minister bevoegd voor leefmilieu, dat er bij de toekenning van een milieuvergunning aan de luchthaven van Zaventem rekening moet worden gehouden met de economische belangen van de luchthaven. De luchthavenautoriteiten hebben dus volgens de minister op grond van deze bepaling een mogelijkheid om een verzoek tot vernietiging van de milieuvergunning aanhangig te maken bij de Raad van State.

De minister is uitermate bereid aan de toestand te verhelpen en de burgers te behoeden tegen het nachtlawaai veroorzaakt door de vliegtuigen. Daarom is er een werkgroep met vertegenwoordigers van het Brusselse en het Vlaamse Gewest in het leven geroepen om meer duidelijkheid te krijgen en harmonisatie van de normen te bekomen, zodat aan de burgers een goede nachtrust kan gegeven worden.

Er is met de federale minister van Mobiliteit en Vervoer afgesproken dat de Vlaamse overheid zal wachten met het uitvaardigen van normen tot er meer duidelijkheid is over de concrete invulling van het federaal akkoord van 11 februari 2000. De federale overheid is momenteel bezig met de uitvoering van het federaal akkoord, onder meer de voorgeschreven vervanging van oude(re) vliegtuigen en de wijzigingen en aanpassingen van de vliegprocedures. De minister stelt nadrukkelijk dat er op het einde van de legislatuur een oplossing zal zijn.

De heer *Eric Van Rompuy* antwoordt dat hij ontgoocheld is in het beleid van de minister. Ondanks eerdere toezeggingen is de materie nog steeds niet geagendeerd op de Interministeriële Conferentie. Op deze manier wordt in feite de argumentatie en het standpunt van de federale regering en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat de bevolkingsdichtheid in Brussel het hoogst is en dus het meest gevrijwaard moet worden van de weekendvluchten, aanvaard. De belangen van de Vlamingen, en van de inwoners van Vlaams-Brabant in het bijzonder, worden niet verdedigd.

Het lid vraagt wat de verwezenlijkingen zijn wat het verbod op nachtvluchten betreft. Inzake Vlaamse geluidsnormen kan nog geen enkel concreet resultaat voorgelegd worden door de Vlaamse overheid. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er wel zeer zware geluidsnormen, die tot gevolg hebben dat steeds meer vliegtuigmaatschappijen Brussel ontwijken omdat er in zware boetes is voorzien.

Inzake de isolatiepremies, vernam de heer Van Rompuy dat volgens een studie van de minister van leefmilieu van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dit 3,6 miljard frank kost voor circa 4000 gebouwen, bij een geluidsoverlast van meer dan 45 decibel. Als dit wordt toegepast op Vlaams-Brabant met 37.000 mensen die te kampen hebben met een geluidswaarde boven de 75 decibel, zal volgens het commissielid hieraan een prijskaartje van meer dan 30 miljard frank hangen. Volgens het lid gebeurt er in de praktijk niets en staat men verder van een oplossing dan ooit. Hij heeft dan ook vragen over het beleid ten aanzien van Vlaams-Brabant.

De heer Van Rompuy wil er de aandacht op vestigen dat de vorige Vlaamse regering de verlenging van de startbaan van de luchthaven van Zaventem belet heeft. Het beleidsinitiatief inzake nachtlawaai wordt nu volledig overgelaten aan de federale regering.

Minister Vera Dua verduidelijkt dat het haar uiteindelijke bedoeling is de geluidshinder voor iedereen te beperken en zeker gedurende de nacht. Iedereen heeft inderdaad recht op minder lawaai, ongeacht de woonplaats. De minister heeft begrip voor de redenering dat men kijkt naar het totaal aantal mensen dat hinder ondervindt. Als Vlaams minister, vindt zij het echter totaal onaanvaardbaar dat de hinder wordt doorgeschoven naar het Vlaamse Gewest. Deze verzuchtingen zullen expliciet voorgelegd worden aan de federale minister van Mobiliteit en Vervoer. De evolutie ten aanzien van de mogelijke uitbreiding van de luchthaven van Zaventem in de richting van Leuven zal aandachtig worden opgevolgd.

De heer *Eric Van Rompuy* meent dat bij het vaststellen van geluidsnormen niet naar de normen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet worden

gegrepen aangezien deze normen erg streng zijn en er vermeden moet worden dat er straks geen vliegverkeer meer mogelijk zou zijn. Wel is het lid de mening toegedaan dat er harmonisatie moet zijn. Vooralsnog moet hij echter vaststellen dat de inwoners van Brussel hun slag hebben thuis gehaald en dat terdege de vraag moet gesteld door wie in feite de Vlaamse belangen ter zake worden verdedigd.

De spreker stelt dat het Vlaams Parlement duidelijk moet maken dat het belang van Vlaams-Brabant wordt beschermd. Volgens de spreker moet de zaak dringend aanhangig gemaakt worden bij het Overlegcomité. Volgens hem is de hele materie nu het unieke terrein van een kleine groep bestaande uit BIAC en Franstalige beleidsverantwoordelijken.

De heer *Jacques Timmermans*, voorzitter, houdt een pleidooi om een gezamenlijk voorstel van resolutie in te dienen en te streven naar harmonisatie en samenwerkingsakkoorden op gewestelijk niveau.

II. 2. Voortzetting van de bespreking op 19 april 2001

De heer *Eric Van Rompuy* besluit uit de vorige bespreking dat ook de Vlaamse minister van Leefmilieu het voorstel van resolutie niet geheel ongenegen is, aangezien ook zij niet gewonnen is voor een loutere verplaatsing van de problemen van de hinder (geluidsoverlast) omdat dit geen oplossing is. Het lid wil vernemen of de minister intussen de gelegenheid heeft gekregen om in het Interministerieel Comité de beslissing van de federale bevoegde minister te betwisten, of tenminste de grieven van Vlaamse kant te formuleren en wat de reactie was vanwege de federale minister.

Daarnaast is er het heikel discussiepunt over Brusselse normen versus mogelijke Vlaamse normen inzake hinder voor geluid en de vraag of men zou kunnen komen tot normen die gelden voor het Vlaamse en het Brusselse grondgebied. Verder vraagt de heer Van Rompuy of het gezien de huidige stand van zaken mogelijk is om te spreken van Vlaamse geluidsnormen.

Het lid pleit voor een evenwichtige spreiding van de vliegroutes. De betrokken regio wenst te weten in welke richting het dossier evolueert. Het kan immers niet door de beugel dat de bevolking van Vlaams-Brabant de dupe zou worden van het beleid van de federale regering.

De spreker heeft vernomen dat op de luchthaven er een soort van overlegcomité is ingesteld onder leiding van de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant. De federale minister van Mobiliteit en Vervoer is bezig met een nieuw ontwerp van besluit over opstijg- en landingsroutes, met als tendens te vermijden dat vliegtuigen nog richting Brussel zouden opstijgen. De politiek om Brussel te sparen roept veel vragen op in de regio Vlaams-Brabant.

Het voorstel van resolutie dient als katalysator om te zoeken naar een oplossing van deze problematiek. De spreker beseft dat niet alle geluidshinder en de daaruit volgende overlast kan worden teruggedrongen : iemand die in de buurt van een luchthaven woont of gaat wonen of zelfs in de verdere omgeving, moet begrijpen dat hij op een of andere manier in min of meerdere mate hinder zal ondervinden van het luchtvaartverkeer. Wel moet er gestreefd worden naar een (meer) evenwichtige spreiding van de hinder.

De heer *Francis Vermeiren* stelt vast dat regelmatig de vliegroutes aangepast en gewijzigd zijn geworden, in functie van bepaalde belangen en invloeden. De problematiek is niet nieuw : in het verleden zijn hierover reeds een aantal discussies en hoorzittingen gehouden in het Vlaams Parlement (*Parl. St.* Vl. Parl. 1998-1999, 1235/1). Zo herinnert de heer Vermeiren zich onder meer voorstellen van de groep van acht gemeentebesturen, genoemd de G8, waar het lid persoonlijk vrij negatief tegenover stond omdat een wijziging van de toen bestaande vliegroutes tot gevolg zou hebben dat de Vlamingen daar het slachtoffer van zouden worden, wat de geschiedenis helaas heeft bewezen.

De heren *Francis Vermeiren* en *Jos Bex* waren aanwezig op de oprichtingsbijeenkomst van de overlegcommissie waartoe BIAC het initiatief heeft genomen. Ook de milieugroeperingen zijn vertegenwoordigd. Alle elementen die nu aan bod komen in de commissievergadering zijn ook tijdens de oprichtingsvergadering aan bod gekomen.

De heer Vermeiren erkent dat het zoeken is naar de geschikte of perfecte combinatie tussen economie en ecologie, wat evenwel niet gemakkelijk is. Niet uitsluitend de Vlaamse gemeenten rond de luchthaven plukken de vruchten van de luchthaven ; ook het ganse land, en de Brusselse economie in het bijzonder, vaart er wel bij. Dit laatste durft men in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wel eens uit het oog te verliezen. Het is volgens het lid dan ook niet meer dan logisch dat niet alleen de voordelen van de luchthaven, maar

ook de hinder wordt verdeeld op een evenwichtige en rechtvaardige wijze. Daarom is het lid bereid om te zoeken naar positieve elementen om samen een standpunt in te nemen.

De spreker beklemtoont dat er een verschil is tussen een gemeenschappelijk standpunt door middel van een resolutie en het blindelings steunen van allerlei actiecomités, gezien sommige actiecomités met de wildste voorstellen voor de dag komen. Volgens het lid moet worden uitgegaan van het economisch gegeven en moet erkend worden dat er ook in het verleden reeds een aantal inspanningen zijn geleverd. Bepaalde initiatieven zoals de zogenaamde fluisterwallen (geluidswallen) hebben te lang op zich laten wachten. Nu beginnen de maatregelen eindelijk vorm te krijgen. De verbetering van de toestand is ook te wijten aan de verbetering van de luchtvaarttechnologie. Er is inderdaad een kentering : alhoewel er overdag veel meer vliegbewegingen zijn dan bij nacht is de geluidsoverlast afgenomen met 50 tot 70 percent door het gebruik van nieuwere en modernere vliegtuigmodellen. De afname van het lawaai van vliegtuigen gaat in positieve zin ondanks het feit dat er meer vluchten zijn door de technische verbetering. Daarom moet er ook aangedrongen worden op een zo spoedig mogelijke vervanging van de oude toestellen door andere, betere en modernere toestellen.

Daarnaast wijst het lid op het bestaan van een medische studie, waarin wordt geconcludeerd dat de problemen van het daglawaai veroorzaakt door vliegtuigen miniem zijn.

De heer *Eloi Glorieux* waarschuwt voor een ongebreidelde laisser-faire mentaliteit, zoals die jarenlang heerste ten overstaan van de luchthaven en de nachtrust van de omwonenden. Slechts sinds een jaar is er een globale visie over het hele luchtvaartgebeuren. De spreker wenst er op te wijzen dat de problemen niet recent opgedoken zijn, maar het uitvloeisel zijn van een jarenlange scheefgegroeide situatie en die niet van de ene op de andere dag rechtgezet zal kunnen worden. De Agalev-fractie kent zijn steun toe aan een voorstel van resolutie over deze problematiek, aangezien het niet door de beugel kan dat sommige burgers alle lasten dragen, terwijl andere burgers van de lasten vrijgesteld zijn. De heer Glorieux pleit voor een rechtvaardige verdeling van de lasten.

Alhoewel door de oprichtingsvergadering van het comité in de schoot van BIAC een eerste aanzet tot oplossingen is gegeven, betwijfelt de heer *Jos Bex* of hetgeen daar besproken is onmiddellijk positieve gevolgen zal hebben. De eerste besprekingen waren vrij academisch en zullen op het terrein niet veel concrete resultaten opleveren. Het is ook verontrustend te moeten vaststellen dat het uitgangspunt van de federale minister bevoegd voor mobiliteit en vervoer een louter Brusselse studie is, uitgevoerd in opdracht van Brusselse instanties. De conclusie daarvan is dat de spreiding van de hinder er op neerkomt dat de geluidsoverlast van de luchthaven van Zaventem richting Leuven wordt verplaatst om het minst aantal inwoners door geluidshinder te treffen, wat een zeer eenzijdige denkpiste is. Men zal blijvend geconfronteerd worden met het probleem dat het om een federale luchthaven gaat met economische, ecologische en ruimtelijke implicaties voor het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Brusselse geluidsnormen mogen niet zonder meer lichtzinnig overgenomen worden in het Vlaamse Gewest, rekening houdend met het belang van de luchthaven van Zaventem.

Het commissielid pleit voor vaste duurzame vliegroutes, zodat er in het kader van de ruimtelijke ordening rekening kan worden gehouden met de start- en landingsbanen. Dit moet gekoppeld worden aan de premies die men wil uitkeren voor isolatie van woningen. Het zou immers niet van goed bestuur getuigen als men bepaalde pistes zou vastleggen, waaraan dus bepaalde isolatiepremies gekoppeld worden voor geluidsisolatie, om nadien te moeten vaststellen dat de pistes onder bepaalde politieke druk verschoven worden, waardoor ook op een andere plaats isolatiepremies zullen moeten worden toegekend voor de nieuwe geluidsoverlast. In naam van de rechtszekerheid is het dus heel belangrijk dat de burger weet waar hij aan toe is in het kader van de vliegroutes. Er zijn mensen die tegenwoordig geconfronteerd worden met het lawaai van landende vliegtuigen en dat elke zondag vanaf 9 uur ‘s ochtends om de drie minuten, op een plaats waar men tot voor enkele maanden nooit last had van landende vliegtuigen. De toestand is op enkele maanden tijd volledig gewijzigd. Dergelijke maatregel is een niet-correcte verschuiving van de hinder. In het kader van rechtszekerheid voor elke burger, moet men op de hoogte zijn van de hinder op de plaats waar men gaat wonen. Ook moet het draagvlak van de hele regio nagegaan worden inzake het aantal vliegbewegingen.

Daarnaast moet nagegaan worden of er door de nieuwe regeling in feite geen gevaarlijkere situaties zijn gecreëerd door moeilijkere vliegbewegingen. De wijzigingen doorgevoerd ten voordele van de Brusselse regio zijn niet noodzakelijkerwijze veiliger.

De heer *Francis Vermeiren* repliceert dat als men weet heeft van dergelijke situaties, ze onmiddellijk moeten worden gesignaleerd. De Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening zal dan haar verantwoordelijkheid nemen opdat er zou worden opgetreden en onmiddellijk maatregelen worden genomen.

Minister *Vera Dua* deelt mee dat ze contact heeft gehad met de federale minister van Verkeer en Mobiliteit in verband met de vervanging van de Route Chabert. De redenering van de federale minister is dat door de nieuwe route die meer over Vlaams-Brabant gaat, het aantal mensen dat hinder heeft van het vliegtuiglawaai vermindert. Op 8 mei 2001 is een Interministeriële Conferentie gepland teneinde het probleem te bespreken. Zo moet de grootte-orde worden vastgesteld van het aantal personen dat door de wijziging van de vliegroutes hinder ondervindt, waar deze vroeger niet te kampen hadden met geluidsoverlast. De bedoeling is dat die gelegenheid wordt aangegrepen om de nieuwe vliegroutes in vraag te stellen.

Ondanks de beperkte mogelijkheden, zijn er inzake geluidsnormen toch reeds een aantal zaken gerealiseerd, zoals de commissie opgericht door BIAC, waarvan de minister hoopt dat er nuttige resultaten uit zullen voortkomen. Daarnaast verwijst de minister naar de stand-still die is ingevoerd ten aanzien van het aantal nachtvluchten : als per vlucht het geluid vermindert (door betere technologie), is er toch reeds een succes geboekt op het gebied van geluidshinder. Verder zijn er in de vergunning emissienormen opgenomen (buiten de geluidscontouren van het federale akkoord).

De heer *Bruno Tobback* stelt dat heel wat van de door de minister aangehaalde aspecten in de voorwaardelijke wijs zijn gesteld. Het lid merkt op dat het trouwens niet alleen gaat over de nachtvluchten. De nieuwe routes (met de heersende wind mee) betekenen voor de vliegtuigen een langere aanloop voor het opstijgen en landen, waardoor de toestellen dus langer dicht bij de grond blijven,met meer lawaai tot gevolg voor de omwonenden. De heer Tobback hoopt dat de minister krachtdadig zal reageren tegen de druk vanuit Brussel ten aanzien van deze problematiek.

De minister deelt mee dat naar aanleiding van het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie in de tweede helft van 2001 op Europees vlak in september of oktober 2001 een initiatief zal worden genomen voor akoestische normen voor vliegtuigen.

De minister stelt voor om aan de commissie de huidige toestand inzake de hinder en de mogelijke oplossingen mee te delen, inclusief de voorstellen van normering en de gevolgen ervan. Alle basisgegevens om normen op te leggen zijn aanwezig, maar er moet ook rekening gehouden worden met de geluidscontouren. De vliegroutes kunnen nog gewijzigd worden, wat dan ook gevolgen kan hebben ten aanzien van de Vlaamse geluidsnormen. Er moet gewacht worden op een definitieve uitwerking van het federaal akkoord. Verder is de minister overtuigd, dat er een consensus moet komen over definitief vastgelegde routes.

Er is ook een afspraak gemaakt met de Brusselse regering om een werkgroep op te richten teneinde na te gaan op welke wijze men zou kunnen komen tot een harmonisatie van de geluidsnormen. Volgens de minister moet eerst nagegaan worden wat de hinder is om het engagement te kunnen uitvoeren. De consequenties bij het overnemen van de Brusselse geluidsnormen moeten gekend zijn. De hinder voor de bevolking moet echter verminderd worden, in de eerste plaats 's nachts.

De uiteenzetting van mevrouw Gisela Vindevogel en de heer Rudi Geens (AMINAL) over de normen van toepassing op luchthavens en de verschillende vluchtroutes en de bijhorende vragen en opmerkingen van de leden is opgenomen in bijlage bij dit verslag.

III. Wijziging van de tekst van het voorstel van resolutie

Op 28 juni 2001 wordt het voorstel van resolutie opnieuw besproken in de commissie. De heer *Jacques Timmermans*, voorzitter, verwijst naar het voornemen om tot een gezamenlijk standpunt over deze problematiek te komen in de vorm van een aanpassing van de voorliggende resolutie.

Een amendement wordt voorgesteld door de heren Eloi Glorieux, Françis Vermeiren, Bruno Tobback, Jos Bex en Eric Van Rompuy (*Parl. St.* Vl. Parl., 2000-2001, 580/2), dat ertoe strekt het voorstel van resolutie te wijzigen. De heer *Eloi Glorieux* licht toe dat in het amendement wordt gevraagd :

– de geluidsnormen in de gewesten dringend op elkaar af te stemmen en daarom de onderhandelingen met de andere gewesten te versnellen ;

– maatregelen uit te vaardigen die bijdragen tot een vermindering van het aantal nachtvluchten ;

– bij de federale regering aan te dringen om te streven naar een volledige vergoeding bij de isolatie van huizen in de meest lawaaierige zones ;

– de klachten van de inwoners van Vlaams-Brabant inzake vliegtuiglawaai ernstig te nemen en de bewonerscomités actief te laten participeren in de overlegorganen, met andere woorden dat er ook een soort ombudsdienst of klachtenbank zou komen voor de omwonenden.

De heer Eric *Van Rompuy* gaat akkoord met de inhoud van het amendement. De indiener stelt dat hij met het voorstel van resolutie vooral de bedoeling had meer aandacht en zorg voor deze problematiek te vragen, en er op aan te dringen dat de minister haar bevoegdheden maximaal zou aanwenden. Het lid zal de problematiek op de voet blijven volgen. Hij vraagt de minister dit dossier niet uit het oog te verliezen teneinde niet verrast te worden door een nieuwe federale maatregel.

Ook de heer *Jos Bex* dringt er op aan dat de minister zich informeert over de uitvoering van het federale akkoord en de maatregelen die op federaal vlak worden overwogen. Het is geen bevoegdheid van de Vlaamse overheid, maar als de wijziging van de routes implicaties heeft op ecologisch en op menselijk vlak moet de Vlaamse overheid er op continue basis en in grote mate bij betrokken worden.

De heer *Eloi Glorieux* overloopt de resultaten naar aanleiding van de eerdere besprekingen in commissie. De Vlaamse minister heeft ondertussen contact gehad met de federale minister van Mobiliteit en Vervoer. Er is bedongen dat bij de verdere hertekening van de vluchtroutes naast de vermindering van het totaal aantal gehinderden, er ook rekening zal worden gehouden met het criterium dat er geen nieuwe categorie van gehinderden mag ontstaan.

Het is een belangrijke verwezenlijking dat de discussie van de verschuiving van de hinder tussen de gewesten wordt verlegd naar het aanpakken van hinder aan de bron. Daarom wordt aan de Vlaamse regering gevraagd om de onderhandelingen met de andere gewesten te versnellen ten einde dringend tot gelijkvormige geluidsnormen te komen die beantwoorden aan de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie inzake slaapverstoring en die in ieder geval voldoende streng zijn om de leefbaarheid overdag en de nachtrust van de bewoners in Vlaams-Brabant in belangrijke mate te herstellen.

Minister *Vera Dua* deelt mee dat er onlangs overleg is gepleegd met leden van de federale regering over de uniformisering van de geluidsnormen, waarbij alle betrokken gewestelijke ministers bevoegd voor leefmilieu en mobiliteit of economie aanwezig waren. Er is afgesproken om de impact van de verschillende normeringen op de luchthaven van Zaventem na te gaan. De minister erkent dat het een moeilijk debat zal worden, gelet op de ecologische en de economische aspecten.

De minister heeft vastgesteld dat zij tot op heden slechts op een Interministeriële Conferentie georganiseerd door de federale minister van Mobiliteit en Vervoer, werd uitgenodigd wanneer de vergadering betrekking heeft op leefmilieu. Wanneer het overleg eerder betrekking heeft op mobiliteits- of technische kwesties, wordt de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit uitgenodigd. Er zullen duidelijke afspraken gemaakt moeten worden dat de minister voor Leefmilieu wordt uitgenodigd telkens een milieuaspect wordt besproken.

De minister verduidelijkt dat de toezegging van de federale minister van Vervoer en Mobiliteit er in bestaat, dat naast de drie bestaande criteria, er een vierde criterium wordt toegevoegd, namelijk het rekening houden met het aantal nieuw gehinderden. Het is duidelijk dat het niet zo is dat er geen enkele nieuw gehinderde kan bijkomen, want dat zou betekenen dat er geen enkele beslissing kan genomen worden. Zeer expliciet wordt het aantal nieuw gehinderden mee in rekening genomen, maar dus niet als exclusief element.

De heer *Jos Bex* vraagt ook rekening te houden met elementen van ruimtelijke ordening, een aspect dat door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening moet worden opgevolgd, zodat bijvoorbeeld met een geplande verlegging van een vliegroute rekening kan worden gehouden in de planning van de ruimtelijke ordening.

De heer *Eric Van Rompuy* wijst op het belang van het interkabinettenoverleg op federaal niveau, omdat daar uiteindelijk de vliegroutes komen vast te liggen. De ontwikkelingen moeten van nabij worden opgevolgd om te voorkomen dat er een bijkomende last zou worden gecreëerd door nieuwe vliegroutes. De groep Probru dreigt immers zijn wensen door te drukken zodat Brussel zoveel mogelijk wordt vermeden, en er in het Vlaamse Gewest nieuw gehinderden bijkomen of mensen die reeds hinder hebben, nog meer bijkomende hinder te verwerken zullen krijgen. Daarom vraagt het lid aan de minister om de interkabinettenwerkgroep

zeer goed op te volgen en aan de commissie verslag uit te brengen.

Het amendement van de heren Glorieux, Vermeiren, Tobback, Bex en Van Rompuy wordt aangenomen met 12 stemmen.

IV. Eindstemming

Het gewijzigde voorstel van resolutie wordt aangenomen met 12 stemmen.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Paul WILLE Jacques TIMMERMANS

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

– overtuigd van de rol van de Nationale Luchthaven in het verschaffen van economische welvaart en tewerkstelling in Vlaams-Brabant ;

– erkennende dat een grote luchthaven in een dichtbevolkte regio, naast een aantal troeven, steeds ook een zekere niet te vermijden hinder voor de omwonenden zal veroorzaken ;

– gezien de aangenomen resolutie van het Europees Parlement over nachtvluchten en geluidshinder in de nabijheid van luchthavens, waarin onder meer wordt gesteld dat het Europees Parlement :

- van mening is dat strenge geluidsemissiewaarden in wezenlijke mate zouden bijdragen tot de ontwikkeling en inzet van geluidsarmere vliegtuigen ;

- van oordeel is dat vluchten, in het bijzonder 's nachts, de bevolking overlast aandoen en dat het aantal ervan derhalve zou moeten worden verminderd ;

– zich bewust van het feit dat lawaaioverlast van vliegtuigen, zowel overdag als 's nachts, niet alleen hinderlijk is, maar ook de gezondheid aantast en zodoende de kwaliteit van leven in bepaalde delen van Vlaams-Brabant significant kan beïnvloeden ;

– overwegende dat ten gevolge de evolutie van de luchtvaartactiviteit het vliegtuiglawaai in Vlaams-Brabant – ondanks de in het federaal akkoord van 11 februari 2000 over de Nationale Luchthaven aangekondigde maatregelen – de levenskwaliteit negatief kan beïnvloeden ;

– van mening dat het federaal akkoord van 11 februari 2000 over de Nationale Luchthaven, een belangrijke eerste aanzet vormt om tot een economische, sociale en ecologische symbiose inzake de luchthavenproblematiek te komen, maar op het vlak van het herstellen van de levenskwaliteit van grote bevolkingsgroepen in Vlaams-Brabant dringend moet worden aangevuld met Vlaamse beleidsmaatregelen ;

– van mening dat een aantal specifieke maatregelen uit het federaal akkoord van 11 februari 2000 over de Nationale Luchthaven, bedoeld om de geluidsoverlast terug te dringen, nog steeds niet in voege zijn of niet tot het gewenste resultaat hebben geleid ;

– van mening dat de afschaffing van de "Route Chabert", zoals ze in uitvoering van het federaal akkoord op advies van de werkgroep Probru werd doorgevoerd, een verschuiving inhoudt van de geluidshinder naar Vlaams-Brabant ;

– vraagt aan de Vlaamse regering :

1° de onderhandelingen met de andere gewesten te versnellen, teneinde dringend tot gelijkvormige geluidsnormen te komen die beantwoorden aan de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie inzake slaapverstoring en in ieder geval voldoende streng zijn om de leefbaarheid overdag en de nachtrust van de bewoners in Vlaams-Brabant in belangrijke mate te herstellen ;

2° maatregelen uit te vaardigen die bijdragen tot een vermindering van het aantal nachtvluchten ;

3° er bij de federale regering op aan te dringen om bij de isolatie van huizen in de meest lawaaierige zones, naar een volledige vergoeding te streven ;

4° de klachten van de bewoners uit Vlaams-Brabant inzake vliegtuiglawaai ernstig te nemen en de bewonerscomités actief te laten participeren in de overlegorganen.

BIJLAGE

Uiteenzetting over de geluidsnormen voor vliegtuigen en vliegroutes

UITEENZETTING OVER DE GELUIDSNORMEN VOOR VLIEGTUIGEN EN VLIEGTUIGROUTES

Mevrouw *Gisela Vindevogel* en de heer *Rudi Geens* van de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (Aminal) van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap werden gevraagd om in de commissievergadering van 26 april 2001 de beleidsmaatregelen die van kracht zijn of in de maak zijn in verband met luchtvaartlawaai toe te lichten.

1. Toelichting door mevrouw Gisela Vindevogel (Aminal)

Normen van toepassing op luchthavens

In Vlarem zijn de vliegvelden sinds 1999 ingedeeld als hinderlijke inrichting. In Vlarem II zijn een aantal maatregelen opgenomen die gelden voor de klasse 1 vliegvelden (Vlarem II – Sectorale normen – Hoofdstuk 5.57 – vliegvelden) [1]. Klasse 1 vliegvelden zijn de luchthavens van Zaventem, Oostende en Kortrijk-Wevelgem. Op dit moment zijn de normen niet van toepassing op militaire luchthavens.

De in Vlarem II opgenomen maatregelen zijn hoofdzakelijk beleidsinstrumenten die moeten toelaten de lawaaibelasting van de luchthavens te beoordelen. Daarin zijn voorzien enerzijds het uitrekenen van geluidscontouren[2] en anderzijds het vaststellen van het percentage van gehinderden, dat betrekking heeft op die verschillende geluidszones die door de geluidscontouren worden gecreëerd.

Met betrekking tot alle vliegvelden (klasse 1 en klasse 2) is het bovendien mogelijk om in de milieuvergunning bijzondere voorwaarden op te leggen voor het landen of opstijgen op basis van het geluid dat door de vliegtuigen wordt geproduceerd (ministerieel besluit van 23 januari 1998).

Federaal akkoord

Op 11 februari 2000 is een federaal akkoord tot stand gekomen in verband met de nachtvluchten van de luchthaven van Zaventem. Dit federaal akkoord is gesloten naar aanleiding van en als reactie op een oorspronkelijk ontwerp van ministerieel besluit van de federale minister van Mobiliteit en Vervoer over het bannen van nachtvluchten. Het federaal akkoord geeft een totale benadering van alles wat te maken heeft met de nachtvluchten van Zaventem.

De doelstelling van het federaal akkoord van 2000 is om het aantal geluidsbelaste inwoners rond de luchthaven van Zaventem tijdens de nacht tegen 2003 te halveren, met andere woorden het aantal inwoners dat binnen de geluidscontour van $L_{Aeq\text{-}nacht}$ = 55 dBA woont zou in 2003 de helft moeten bedragen van de situatie in 1998.

De weergave op kaart van de doelstelling gaat wel uit van de vliegprocedures zoals van kracht op het moment van het sluiten van het federaal akkoord. Grotendeels starten de vliegtuigen voor de helft in noordoostelijke richting en voor de andere helft in zuidelijke richting (richting Tervuren).

De manier waarop de doelstelling moet gehaald worden is opgenomen in het federaal akkoord.

---

1 Rubriek 57.VLIEGVELDEN

Voor de toepassing van deze rubriek wordt onder vliegvelden verstaan de vliegvelden die beantwoorden aan de definitie van het Verdrag van Chicago van 1944 tot oprichting van de Internationale burgerluchtvaartorganisatie.

57.1. Terreinen voor vliegvelden met een start- en landingsbaan van:

1° minder dan 1.900 meter : klasse 2

2° ten minste 1.900 meter : klasse 1

57.2. Terreinen voor opstijg- en/of landingsplaats voor uitsluitend ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's) zoals gedefinieerd in het koninklijk besluit van 21 september 1983 tot vaststelling der bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ULM's : klasse 2

57.3. Terreinen voor opstijg- en/of landingsplaats voor uitsluitend zweefluchtvaartuigen zonder motor : klasse 3

---

2 Gemiddelde geluidsbelasting voor omwonenden van luchthaven

Voor elke beweging (dus voor elke landing of opstijging) van een vliegtuig wordt een limiet gesteld aan de geluidsquota (quota-count QC). Over juli 2001 met een QC van 20 moet men in maart 2003 komen tot een QC van 12 per vliegbeweging (dus landing of stijging).

Voor alle vliegtuigbewegingen samen moet er tegen 2003 een vermindering van 30 percent zijn voor de opstijgingen vergeleken met de toestand in 1999.

Een andere maatregel die wordt voorgesteld is om de landingsrechten selectief te laten stijgen. Dit betekent dat de vliegbewegingen (landen en opstijgen) gedurende de nacht duurder worden gemaakt naargelang het type van vliegtuig en het geluid (lawaai) dat het produceert.

Een derde punt is het sluiten van een convenant en meer bepaald met de maatschappij DHL om het begin van de nacht te vrijwaren en daar de stillere vliegtuigen te concentreren, i.e. vliegtuigen met een QC hoger dan 3 naar het einde van de nacht te plannen.

Naast deze bronmaatregelen, zijn er een aantal maatregelen op het niveau van de procedures voorzien, namelijk het optimaliseren van de vluchtprocedures zodanig dat er minder lawaaibelaste woningen zouden overblijven. Verder is ook nog voorzien in de plaatsing van geluidswallen en de installatie van een geluidsgeïsoleerde proefdraaiplaats tegen december 2001.

Er zijn ook een aantal planologische maatregelen voorgesteld. Men wil langs de Haachtsesteenweg in Melsbroek waar (op dit ogenblik) de militaire luchthaven van Melsbroek is gevestigd, een afscherming creëren door middel van industriële lintbebouwing. Uiteraard moet ter realisatie van deze maatregel eerst de militaire luchthaven van Melsbroek verhuisd zijn, wat een discussie is die nog niet is afgerond.

Er werd ook beslist een federaal isolatiefonds op te richten, wat dus de nodige fondsen zal moeten vrijmaken voor isolatiemaatregelen binnen de toekomstige (nacht)geluidscontouren voorzien in 2003, dus nadat de maatregelen aan de bron en andere maatregelen geleid hebben tot een vermindering van het aantal personen die 's nachts blootgesteld zijn aan meer dan L_{Aeq} 55 dBA. Op dat moment zouden de omwonenden die dus aan hogere geluidsniveaus zijn blootgesteld, betoelaagd worden door het isolatiefonds. Er is ook gesproken over onteigeningen voor woningen die onderhevig zijn aan meer dan 70dBA L_{Aeq} en afname van toelages voor geluidsisolatie naarmate de graad van blootstelling aan het geluid afneemt.

Er werd ook beslist om een overlegcommissie en een klachtenbank in het leven te roepen.

Realisaties tot op heden[3]

Wat betreft de geluidsquota is er het ministerieel besluit van 26 oktober 2000 tot goedkeuring van het reglement dat werd aangenomen door de raad van bestuur van BIAC, N.V. van publiek recht, van 15 juni 2000, betreffende de invoering van een geluidsquotasysteem tijdens de nacht en tot bepaling van de maximaal toegelaten hoeveelheid nachtlawaai op de luchthaven Brussel-Nationaal[4] (B.S., 17 november 2000), waardoor het reglement van de raad van bestuur van BIAC wordt aangepast en waarin dus de seizoensgewijze vermindering van geluidsquota tot en met 2003 is vastgelegd.

Er is ook een federaal ontwerp van ministerieel besluit inzake hushkits. Hushkits zijn vliegtuigen (met een geluidsreducerende of -dempende installatie) die strikt genomen wel toegelaten zijn omdat ze aan de voorgeschreven geluidsemissienormen beantwoorden maar niettemin ook nog van de meest lawaaierige types zijn.

---

[3] De convenant werd op 7 mei 2001 ondertekend door federaal minister Durant en de CEO van DHL Worldwide Express.

---

[4] Reglement van de raad van bestuur van BIAC van 15 juni 2000 betreffende de invoering van een geluidsquotasysteem tijdens de nacht op de luchthaven Brussel-Nationaal, B.S., 17 november 2000.

Wat betreft de landingsrechten is er een ministerieel besluit van 13 maart 2001 verschenen in B.S. van 23 maart 2001, waarin een aantal aanpassingen zijn voorzien voor de landingsrechten, die 's nacht en voor de lawaaierige vliegtuigen verhoogd worden.

De aanpassing van de vluchtprocedures is verwezen naar een werkgroep (de werkgroep Probru), die verondersteld werd tegen september 2000 voorstellen te doen, wat niet gebeurd is. Er werd ondertussen een buitenlandse expert aangesteld en de conclusies van de werkgroep worden nu verwacht tegen eind mei 2001. De werkgroep moet komen tot de vaststelling van de preferentiële vliegroutes voor de nacht, dus de routes die de volgende jaren zullen gebruikt worden voor de nachtvluchten.

Ondertussen is op federaal niveau wel beslist tot afschaffing van de Route Chabert, wat de route is die over Brussel ging in het weekend, en een wijziging van de Tour du Brabant.

Wat de geluidswallen en de proefdraaiplaats betreft, zijn de werken aan de gang. De industriële lintbebouwing in Melsbroek is afhankelijk van de verhuis van de militaire luchthaven. Het isolatiefonds is opgericht bij wet van 12 augustus 2000 (B.S., 31 augustus 2000). Het zal gespijsd worden met inkomsten van o.a. landingsrechten (zie hoger MB van 13.03.01). Het probleem is echter dat als men de isolatietoelage consequent wil toepassen er daar heel veel geld voor nodig is, waar nu slechts een beperkt bedrag is voorzien.

Nu meer over de quota-counts QC : elk vliegtuig wordt op het moment dat het tot het luchtruim wordt toegelaten eerst geluidgecertifieerd, wat wil zeggen dat het geluidsniveau dat onder bepaalde type-omstandigheden wordt geproduceerd, gemeten wordt. Er zijn drie metingen: een onder de landingsroute, een onder de startroute en een aan de zijkant van het vliegtuig. Uit die gegevens wordt er een geluidsniveau samengesteld, en dan komt men via een omrekening tot een QC. Een QC is dus de uitdrukking van de geluidsemissie van een vliegtuig onder welbepaalde type-omstandigheden.

Voorbeelden zijn een Boeing 747, die vrij lawaaierig is met een QC tussen 25 en 50 ; de Airbus 300, wat een moderner toestel is heeft een QC rond de 12 terwijl de Boeing 727 (nachtvluchten van DHL) een QC heeft tussen 14 en 16. De Boeing 757 die als vervangtoestel zou moeten dienen voor de Boeing 727 heeft een QC rond de 3.

Als men die gegevens terugrekent naar de geluidsemissie van een vliegtuig, zitten er toch wel 6 dB tussen QC 12 en QC 3 en maar 2 dB tussen QC 20 en 12 .

De bedoeling is te gaan van een QC 20 naar een QC 12 in 2003.

In de loop van vorig jaar is er een task force opgericht op vraag van het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor leefmilieu, ter voorbereiding van een wijziging van Vlarem II. Die wijziging van Vlarem II zou als doel hebben voor de nacht bepaalde limietwaarden in te voeren omdat men van oordeel is dat de slaapverstoring het eerste probleem is dat in verband met de luchthavens moet aangepakt worden. De structuur van dit ontwerp van wijziging was zodanig dat zowel de geluidspieken veroorzaakt door individuele vliegtuigen als het gemiddelde niveau per nacht zouden worden beperkt en aan bepaalde limieten onderworpen. Zowel de geluidspieken als de gemiddelde niveaus zouden dan gelden buiten een bepaalde nachtzone : elke luchthaven zou dan een nachtzone moeten krijgen waaraan zowel de geluidspieken uitgedrukt in SEL als het gemiddelde niveau uitgedrukt in L_{Aeq} zouden gerelateerd worden. Nachtzones hebben te maken met vliegprocedures, wat te maken heeft met de werkgroep Probru, waarvan het eindresultaat wordt verwacht tegen einde mei 2001. De definitieve tekst voor Vlarem II laat daarom nog op zich wachten.

Op 29 september 2000 heeft BIAC een milieuvergunning gekregen. In die milieuvergunning zijn een aantal elementen opgenomen : vooreerst de algemene voorwaarden uit Vlarem over vliegvelden, verder de voorwaarden die ook reeds in het beheerscontract van BIAC van 14 augustus 1998 waren opgenomen (bijvoorbeeld het verbod om 's nachts vliegtuigen van het type hoofdstuk 2 te gebruiken), de centrale proefdraaiplaats, de geluidswallen, en naar nachtlawaai toe voorwaarden inzake de geluidsquota zowel per beweging (met als doel tegen januari 2003 een QC of geluidshoeveelheid van 12) als voor alle vliegtuigen samen (tegen 2003 : 70 percent van de toestand in 1999). Deze twee elementen zijn ook opgenomen in het federale akkoord.

Wat is er bijkomend in de milieuvergunning opgenomen : tegen januari 2002 mag buiten een nachtzone, die begrensd wordt door de nachtcontour $L_{Aeq,\ nacht,1998}$ van 55 dBA, het geluidsblootstellingsniveau (Sound Exposure Level) aan de grond gemeten niet meer zijn dan 90 dBA. De QC waarover we het eerder hadden geeft de kenmerken van het vliegtuig. Maar eenzelfde vliegtuig kan aan de grond nog een verschillend geluidsniveau maken afhankelijk van de weersomstandigheden, het gewicht van het vliegtuig, het al dan niet respecteren door de piloot van de voorgeschreven vliegroutes. Voor de omwonenden is het van geen belang of het om een QC van 12 dan wel van 20 gaat, voor hen is het geluidsniveau van tel dat zij in hun slaapkamer te horen krijgen. Uitgaande van dit idee is er reeds in de milieuvergunning een voorwaarde opgenomen die een maximum SEL (Sound Exposure Level) bepaalt van 90 dBA , d.w.z. een geluidsniveau gemeten aan de grond.

In die milieuvergunning is de doelstelling uit het federaal akkoord om het aantal omwonenden dat 's nachts blootgesteld is aan gemiddeld meer dan 55 dBA L_{Aeq} over het jaar te halveren tegen 2003, als voorwaarde opgenomen. In 1998 waren er iets meer dan 33.000 inwoners binnen die 55 dBA nachtcontour, in 2003 moet dat herleid worden tot maximum 17.000 inwoners.

In de wetenschappelijke literatuur wordt slaapverstoring gelinkt aan het piekniveau, het gemiddeld niveau en het aantal individuele vliegbewegingen. Elk individueel vliegtuig veroorzaakt een piekniveau. Hoe hoger dat niveau, hoe meer kans dat er slaapverstoring is. Daarnaast is ook het gemiddeld niveau tijdens de nacht van belang. Zelfs als het piekniveau (sterk) verlaagd wordt (door verbeterde technologie), mag er niet van uitgegaan worden dat het aantal vliegtuigbewegingen onbeperkt, tot in het oneindige, mag verhoogd worden want ook dit heeft zijn consequenties ten aanzien van de slaapverstoring. Eén vliegtuig is voldoende om wakker te worden als het geluid voldoende is maar ook als de frequentie van het aantal vliegtuigen te hoog wordt zal men wakker worden, al zijn die vliegtuigen apart beschouwd niet zo luidruchtig.

Volgens de milieuvergunning moeten tegen 2002 de geluidscontouren bijkomend in andere grootheden worden uitgerekend. De bedoeling is om klaar te zijn tegen dat de nieuwe Europese richtlijn over omgevingslawaai van kracht wordt, waar nieuwe berekeningsindicatoren worden vooropgesteld. Tegen juni 2003 moet BIAC ook een haalbaarheidsstudie uitvoeren waar dan een SEL van 80 dBA voor buiten en een SEL van 55 dBA voor binnen wordt vooropgesteld.

Op dit moment is SEL 90 dBA (buiten de nachtzone van 55 dBA), de limiet vanaf 1 januari 2002. Naar aanleiding van de haalbaarheidsstudie moet er ook nagegaan worden in hoeverre het mogelijk is om gedurende de nacht alle vliegtuigen met een QC hoger dan 3 volledig te verbieden. Het federaal akkoord gaat tot een QC van 12 voor 2003.

Als er nieuwe vliegprocedures worden ingevoerd, moet er een saneringsplan worden opgesteld. Tegen 1 januari 2001 diende een overlegcommissie in het leven geroepen te worden, waarin gemeenten, provincie, BIAC en Belgocontrol maar ook de omwonenden en de BBL (Bond Beter Leefmilieu) vertegenwoordigd zijn. Deze commissie heeft ondertussen voor de eerste keer vergaderd. Tegen eind 2003 zijn er ook een aantal bijkomende meetposten voorzien op de toekomstige grens van L_{Aeq} 55 dBA.

Zoals geweten, is er niet alleen de milieuvergunning in Vlaanderen, maar zijn er ook in het Brusselse Gewest regels inzake geluidsniveau van kracht[5].

Met betrekking tot het geluidsniveau, schrijven de normen in het Brusselse Gewest voor, dat er concentrische cirkels werden opgesteld, die drie gebieden afbakenen : de gebieden 0, 1 en 2. In gebied 2 geldt voor de nacht een SEL-limiet van 90 dBA, voor gebied 1 is dat 80 dBA, voor gebied 0 is dat 70 dBA. Er zijn overlappingen met de voorwaarden in de Vlaamse milieuvergunning aan BIAC, wat aanleiding geeft tot een aantal conflicten wat de maximale geluidsniveaus betreft : waar het Brussels Gewest een geluidsniveau van maximum 80 dBA voorschrijft, bepaalt de Vlaamse milieuvergunning buiten de contouren rond de luchthaven een SEL-limiet van 90 dBA.

---

5 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van de geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, B.S., 11 augustus 1999.

Ondertussen wordt overleg gepleegd met het Brussels Gewest, met de bedoeling de meetmethodes op elkaar af te stemmen, meetresultaten uit te wisselen en in het algemeen te zoeken naar mogelijkheden om te komen tot een evenwicht tussen wat in het Brussels Gewest en in Vlaanderen op dit moment van kracht is.

SEL (Sound Exposure Level) is een manier om het piekniveau van één moment, van één beweging dus van een landing of een start, te meten. Soms wordt daarvoor ook het L_{max} gebruikt. Het gaat om één vliegtuig. Het verloop in de tijd van het geluidsniveau als het vliegtuig overvliegt, kan men weergeven door middel van een curve.

Dicht bij de luchthaven, is de curve smal : het vliegtuig komt aan (stijging of daling) en het geluidsniveau stijgt heel snel en daalt ook vrij snel, het heeft een hoog niveau (er wordt vlak boven betrokkenen gevlogen), maar een snelle overtocht. Om de SEL te berekenen wordt alle akoestische energie onder de curve samengedrukt binnen een tijdsspanne van één seconde : het is dus het geluidsniveau dat men zou hebben als de akoestische energie binnen één seconde wordt geconcentreerd. Het SEL-niveau ligt dan ook hoger dan het L_{max}-niveau. Meestal rekent men met een verschil van 10 dBA.

Een tweede voorbeeld is het overvliegen van een vliegtuig op een iets grotere afstand, dus verder van de luchthaven : men hoort het vliegtuig van ver aankomen, de curve is ruimer, met een lager L_{max} en stilaan sterft het geluid weg. Ook dit kan men als SEL samendrukken in een tijdsspanne van 1 seconde, waarbij de SEL een groter verschil geeft dan in het eerste voorbeeld (figuur 2, pagina 23).

L_{max} en SEL heeft betrekking op overvluchten. In deze gevallen gaat het over één vliegtuig, één start, één landing.

Als men het heeft over het gemiddeld niveau, dan gebruikt men L_{Aeq}[6]. Als men gedurende bijvoorbeeld een uur in de buurt van de luchthaven gaat meten, dan gaat het geluidsniveau van wisselende aard zijn : er komen verschillende vliegtuigen en het ene zal een ander, hoger geluidsniveau hebben dan het andere (figuur 1, pagina 23).

Van dergelijke metingen (bijvoorbeeld gedurende de hele nacht) maakt men dan een energetische gemiddelde wat dan uitgedrukt wordt in L_{Aeq}. L_{Aeq} is dus een gemiddelde, hetzij over een nacht, hetzij over een jaar. SEL en L_{max} zijn piekniveaus van één bepaald ogenblik.

Het wetenschappelijk onderzoek in verband met slaapverstoring door vliegtuiglawaai is nog in volle evolutie : er is helemaal nog geen eenduidigheid over de relatie tussen aantal vliegtuigen, geluidsniveau, gemiddeld maximum geluidsniveau van vliegtuigen en dergelijke tegenover de slaapstoornissen. Niettemin is er in de VS een poging gedaan om de tot op heden bekende gegevens samen te leggen en te evalueren door de FICAN (Federal Interagency Comittee on Aviation Noise). In dat comité zitten zowel de Environmental Protection Agency van de VS als bijvoorbeeld de Federal Aviation Administration of the US en de US Airforce : er zitten dus vertegenwoordigers in uit totaal verschillende domeinen die zich akkoord verklaard hebben met deze benadering.

In 1992 is er ook een studie gebeurd (FICON, wat staat voor Federal Interagency Committee On Noise) en in 1997 is er een stand van zaken opgemaakt (FICAN). Deze wetenschap is nog in volle evolutie. Het doel van de studie was het 'percentage awakenings' (ontwaken) vast te stellen in functie van de 'indoor SEL' in dBA. Alle veldstudies terzake in verband met slaapverstoring zijn bijeengebracht. Op het horizontale niveau wordt het binnenniveau van het geluid in de slaapkamer weergegeven, uitgedrukt in SEL, en op de verticale as het percentage van ontwakingen, dat overeenkomt met het in de slaapkamer gemeten geluidsniveau. De curve is de omhullende lijn van alle studies : met andere woorden de curve geeft het maximum weer van de mogelijke ontwaakreacties (en dus niet het gemiddelde).

Het niveau SEL binnen de slaapkamer van 65 dBA geeft op de maximumcurve een 'percentage awakenings' van 5 percent (pagina 24). Uiteraard is het niet mogelijk om controlesystemen uit te werken waar men binnen de slaapkamer gaat controleren. Voor de metingen is men er van uitgegaan dat men moet gaan

6 Equivalent continu geluidsniveau

naar buitenniveaus, en om over te gaan naar dat buitenniveau heeft men gewerkt met een minimale geluidsstandaardisolatie van 25 dBA.

65 dBA SEL in de slaapkamer plus 25 dBA standaardisolatie zonder speciale inspanningen voor geluidsisolatie geeft 90 dBA, wat als basis heeft gediend.

Vervolgens worden de eventhistogrammen, gemaakt aan de hand van metingen in de omgeving van Grimbergen en in de omgeving van Tervuren voor de nachtperiode, gepresenteerd. Voor de nachtperiode blijkt dan volgens het eventhistogram dat 10 percent van de nachtvluchten een SEL-waarde van 90 dBA overschrijden (pagina 25 en 26).

2. Uiteenzetting door de heer Rudi Geens (Aminal)

De heer *Rudi Geens* gaat vervolgens over tot een overzicht van de verschillende vluchtroutes. Hij geeft toelichting bij twee elementen naar aanleiding van de beslissing van de federale overheid inzake de afschaffing van de Route Chabert (pagina 27 en 28) en de uitbreiding van de Tour du Brabant voor de nachtvluchten. Deze beslissingen zijn de juridische vertaling of neerslag van de conclusies en aanbevelingen van de werkgroep Probru.

Afschaffing van de Route Chabert

Tot voor de federale beslissing waren er twee mogelijkheden om bij vertrek vanaf baan 25R (de hoofdbaan) naar het zuidelijk gelegen baken van Chièvres te vliegen : ofwel rechtstreeks over Brussel, de zogenaamde Route Chabert, ofwel omheen Brussel via de noordwestelijke Vlaamse rand.

Op basis van de cijfers van 1999 gaat het in totaal om meer dan 23.000 vertrekken (7626 vliegbewegingen voor de Route Chabert over Brussel en 15567 voor de route over de noordwestelijke Vlaamse rand). In casu gaat het vooral over dagvluchten, het aantal nachtvluchten over beide routes is, op basis van de cijfers van 1999, uitermate beperkt.

Het gebruik van beide routes staat beschreven in de AIP (Aeronautical Information Publication), een uitgave van Belgocontrol onder de directie van het Bestuur der Luchtvaart, de vroegere Regie der Luchtwegen. Het is te beschouwen als het luchtvaartwetboek dat door de diensten van Belgocontrol regelmatig wordt bijgehouden.

De AIP gaf tot voor kort aan dat de Route Chabert verplicht moet gevolgd worden door alle (meermotorige) vliegtuigen tussen vrijdagavond 18 uur en maandagochtend 7 uur, dus gedurende het hele weekend. De andere route over Vlaanderen is verplicht voor alle (meermotorige) vliegtuigen tijdens weekdagen van maandagochtend 7 uur tot vrijdagavond 18 uur.

Door de federale beslissing om de Route Chabert af te schaffen, moeten de vliegtuigen die tijdens het weekend gebruik maakten van die route, ook via de andere vliegroute. Dat is onmiddellijk in werking getreden het weekend na de beslissing alhoewel formeel gezien dat slechts mogelijk is na aanpassing van het AIP, wat pas gebeurde op 19 april 2001. Voor deze federale beslissing om de Route Chabert af te schaffen, was blijkbaar geen koninklijk besluit noodzakelijk ; er is gewoon opdracht gegeven aan Belgocontrol om het AIP in die zin aan te passen.

Samenvattend komt het er op neer dat er twee vertrek(vlieg)routes zijn naar het baken van Chièvres (voor vertrek vanaf de startbanen 25-rechts (meest gebruikt) of 25-links). Voorheen was dat een wisselend verplicht gebruik van de route weekend-week. Vanaf nu wordt de route over Vlaanderen de enige route naar het baken van Chièvres.

Dit betekent in cijfers uitgedrukt op basis van de gegevens voor 1999 dat de ruim 7600 vluchten die tijdens het weekend over Brussel gingen nu bijkomend naar Vlaanderen komen. De Route Chabert mag helemaal niet meer gebruikt worden. De noordwestelijke rand van Brussel krijgt hierdoor overdag meer vluchten te verwerken. Op de kaarten worden de dominante vliegroutes aangegeven. De meest zuidelijk gelegen route

is deze over Strombeek-Bever richting Wemmel en is de route over Vlaanderen die nu eigenlijk meer vliegbewegingen gaat te verwerken krijgen als gevolg van de afschaffing van de Route Chabert.

Uitbreiding van de Tour du Brabant

Het tweede element van de federale beslissing heeft betrekking op de uitbreiding van de Tour du Brabant (pagina 29, 30 en 31). Voor 1997 is die eigenlijk opgelegd in de AIP voor de nachtvluchten als de vertrekroute die moet gevolgd worden door alle zware vliegtuigen, i.e. vliegtuigen met een tonnage (maximale opstijgmassa) groter dan 135 ton en door Boeing 727's, met als bestemming de zuidelijk gelegen vliegbakens.

Tot 1997 was dat een intensief gebruikte route. In 1997 is een opsplitsing gekomen : de ene helft van de nachtvluchten met noordelijke bestemming vertrekt vanaf startbaan 25-rechts, de andere helft vertrekt vanaf baan 20 over Tervuren naar zuidelijke bestemmingen. De Tour du Brabant werd na 1997 beperkt tot het eerste deel van de nacht (tussen 23 en 1 uur) en werd sindsdien nog maar weinig gebruikt. In 1999 werd die route slechts 49 keer gebruikt.

De beschrijving van de Tour du Brabant in de AIP luidt als volgt : de vertrekken volgens deze procedure vinden plaats vanaf baan 25-rechts of baan 25-links. (Baan 25-links wordt in de praktijk 's nachts niet toegepast omwille van de nabijheid van het centrum van Zaventem). Na vertrek maken de toestellen in de vermelde gewichtscategorie (zware toestellen en 727's) wanneer ze een hoogte van 200 meter of 700 voet hebben bereikt, een bocht naar rechts en volgens vervolgens een route op 282° van het Baken van Brussel (BUB). Eenmaal op een hoogte van 1700 voet (circa 500 meter) ofwel op een afstand van 7 mijl van het baken van Brussel (BUB), mogen zij zich in noordelijke richting oriënteren naar het baken van Sint-Niklaas. Vervolgens kunnen zij verder hoogte winnen ; van zodra ze op een hoogte zijn van 4000 voet (circa 1200 meter) krijgen zij de toelating om een bocht te maken naar het zuiden en zich te richten op het baken van Affligem. Als dit referentiepunt eenmaal bereikt is op een hoogte van meer dan 4000 voet kunnen alle zuidelijke bestemmingen aangevlogen worden (bakens van Chièvres, Huldenberg, Sprimont, Diekirch,enzovoort).

Het is een 'stille' vertrekprocedure voor zware toestellen die specifiek ontwikkeld is om geluidsoverlast minimaal te houden.

Het gebruik van de Tour du Brabant wordt door de recente federale beslissing uitgebreid. De procedure zal nu gelden voor heel de nacht van 23 uur tot 6 en zelfs 's zondags tot 8 uur 's morgens.

De toestellen die voor deze route in aanmerking komen (binnen de nachtperiode van 23 uur tot 6 uur, 's zondags tot 8 uur), zijn alle toestellen boven 135 ton, inclusief de 727's. Volgens de vluchtgegevens van 1999 gaat het om meer dan 4000 bewegingen (vertrekken) in deze gewichtscategorie en tijdspanne. Het leeuwenaandeel is voor de 727's. Deze vertrekken konden in 1999 verder uitgesplitst worden naar vertrekken van baan 25 (noordelijke bestemmingen) en van baan 20 (zuidelijke bestemmingen). Voor baan 20 gaat het om 1808 vertrekken in 1999. Met de federale beslissing tot uitbreiding van de Tour du Brabant zal er derhalve een verschuiving plaatsvinden : de vertrekken die voorheen op baan 20 naar de zuidelijke bakens vertrokken, moeten nu de Tour du Brabant volgen vanaf baan 25-rechts, met als gevolg een grotere overlast voor de Vlaamse rand ten noordwesten van Brussel en een ontlasting van Tervuren. Dat was de bedoeling van de federale beslissing.

Momenteel heeft men in de AIP toch wel een tegenstrijdigheid, waar bij het differentieel baangebruik voor de nachtperiode, nog altijd staat aangegeven dat alle toestellen tussen 2 uur 's nachts en 6 's ochtends met bestemming zuidelijke bakens zonder uitzondering de baan 20 gebruiken. Bij BIAC is men zich ook bewust van de contradictie in dit besluit.

Toestand sinds beslissing van 19 april 2001 met betrekking tot de nachtvluchten

Het overwegend baangebruik bij nachtvluchten bij westenwind, wat neerkomt op 95 percent van de gevallen, is dat de vliegtuigen afwisselend gaan landen op baan 25-rechts en 25-links. De vertrekroutes hebben betrekking op baan 20 en baan 25-rechts, die verder gebruikt worden. Alle zware toestellen met zuidelijke bestemming gaan de Tour du Brabant volgen en deze met noordelijke bestemming gaan de andere be-

staande procedures volgen. Startbaan 20 gaat eigenlijk alleen nog gebruikt worden voor het vertrek van lichte of middelzware toestellen tot 135 ton naar de zuidelijke bakens.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

Geluidsnormen en -metingen

De heer *Bruno Tobback* heeft een vraag in verband met de grafiek over slaapverstoring in verhouding met de indoor SEL. Het commissielid heeft zijn twijfels over de waarde en de juistheid van de cijfers. De heer Tobback kan niet aannemen dat het merendeel van de bevolking (80 percent) blijft doorslapen bij een geluidsniveau van rond de 130 à 150 dBA.

Volgens mevrouw *Gisela Vindevogel* blijkt dit volgens de FICAN-studie inderdaad het geval te zijn. Het blijkt een zeer individueel probleem te zijn in die zin dat er inderdaad mensen zijn die blijken door te slapen bij zeer hoge geluidsniveaus. De heer Bruno Tobback trekt het realisme van die cijfers in vraag. Mevrouw Vindevogel stelt dat men op basis van metingen, zoals rond militaire vliegvelden, inderdaad tot deze resultaten is gekomen. De FICAN grenscurve geeft een empirisch verband tussen het percentage ontwaakreacties en de geluiddosis veroorzaakt door vliegtuiglawaai bij individuele vliegbewegingen, uitgedrukt als het 'Sound Exposure Level' (SEL). Het uitgangspunt is dus een geluiddosismaat (SEL) en niet het ogenblikkelijk optredende geluidsdrukniveau. Bovendien is de relatie beperkt tot uitsluitend vliegtuiglawaai ; het gaat om specifieke hinder van 'geluidsgebeurtenissen' met een beperkte duur en een bepaalde intensiteit. De duur en de intensiteit van de gebeurtenis bepalen samen de geluiddosis (SEL), te beschouwen als een energiemaat.

De getoonde grafiek is begrensd tot een maximale SEL-waarde van 120 dB(A), met proefresultaten tot maximaal 110 dB(A). De hogervermelde waarden van 130 a 150 dB komen niet op de grafiek voor. Volgens de FICAN-curve blijft 80 % van de bevolking doorslapen bij een geluiddosis SEL van 105 dB(A). In eerste benadering komt dit overeen met een ogenblikkelijk maximumniveau van 95 dBA (L_{max}). Deze waarde is denkbaar in de onmiddellijke omgeving van vliegvelden. Opgemerkt dient te worden dat de curve hier geëvalueerd wordt op het uiteinde van het geldigheidsdomein met weinig proefresultaten.

Mevrouw *Riet Van Cleuvenbergen* vraagt ter verduidelijking of het in dit onderzoek gaat over eenmalige dan wel continue metingen. Mevrouw *Gisela Vindevogel* antwoordt dat dit een overzichtstudie is, in die zin dat het gebaseerd is op verschillende veldstudies. Het aantal waarnemingen verschilt van studie tot studie. Er moet echter benadrukt worden dat dergelijke onderzoeken zich nog in de kinderschoenen bevinden en het dus nog te vroeg is om te komen tot algemeen geldende en algemeen aanvaarde conclusies. Vanzelfsprekend kan men slechts werken met de wetenschappelijke gegevens die men heeft.

Op de vraag van de heer *Eloi Glorieux* of de huidige Vlarem-geluidsnormen al dan niet in afwijking zijn van de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) op het vlak van de slaapverstoring, stelt mevrouw *Gisela Vindevogel* dat de huidige Vlaremnormen niet in relatie staan met de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie, omdat er op dit ogenblik geen limietniveaus instaan. In het voorontwerp van wijziging van de taskforce zijn de aanbevelingen van de WHO wel in overweging genomen. Wel moet er rekening mee gehouden worden dat wat altijd als WHO-gezondheidsnorm wordt naar voor geschoven een ideaalbeeld is : de exacte formulering door de WHO is trouwens dat er vanaf 45dBA (L_{Amax}) slaapverstoring kàn optreden. Mevrouw Vindevogel benadrukt dat dit niet het enige zaligmakend cijfer is : het onderzoek is nog volop in evolutie en de volgende jaren zullen zeker nog nieuwe elementen naar voor komen.

Vliegroutes

Op de vraag van de heer *Bruno Tobback* of men in het Vlaamse Gewest binnen de huidige normen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft, antwoordt de heer *Rudi Geens* dat er een overschrijding van de normen zou zijn.

De veronderstelling van mevrouw *Riet Van Cleuvenbergen* dat waar oorspronkelijk een spreiding van geluidsoverlast voorzien was, die nu geconcentreerd wordt op één flank via de Route du Brabant voor de

nacht, wordt bevestigd door de heer *Rudi Geens*. Voor de dagsituatie betekent de afschaffing van de Route Chabert een verhoging.

Op de vraag naar eventuele afwijkingen op de Route Chabert door de heer *Francis Vermeiren*, wordt door de heer *Rudi Geens* geantwoord dat een route zoals beschreven in de AIP een ideale route aangeeft in die zin dat het een beschrijving is van de route aan de hand van de procedures die de piloot moet volgen. Dat zijn procedures in verband met bepaalde hoogtes, het nemen van een hoogte, rechtdoor vliegen naar een bepaald baken of een bepaalde afstand tot een baken. Er is dus altijd een zekere afwijking van die ideaalroute, afhankelijk van de technische prestatie van het toestel op dat moment. Voor de Route Chabert is evenwel weinig spreiding op deze ideaal route te verwachten, aangezien deze uit eenvoudige rechte segmenten bestaat vanaf het opstijgen van baan 25R tot het baken van Chièvres.

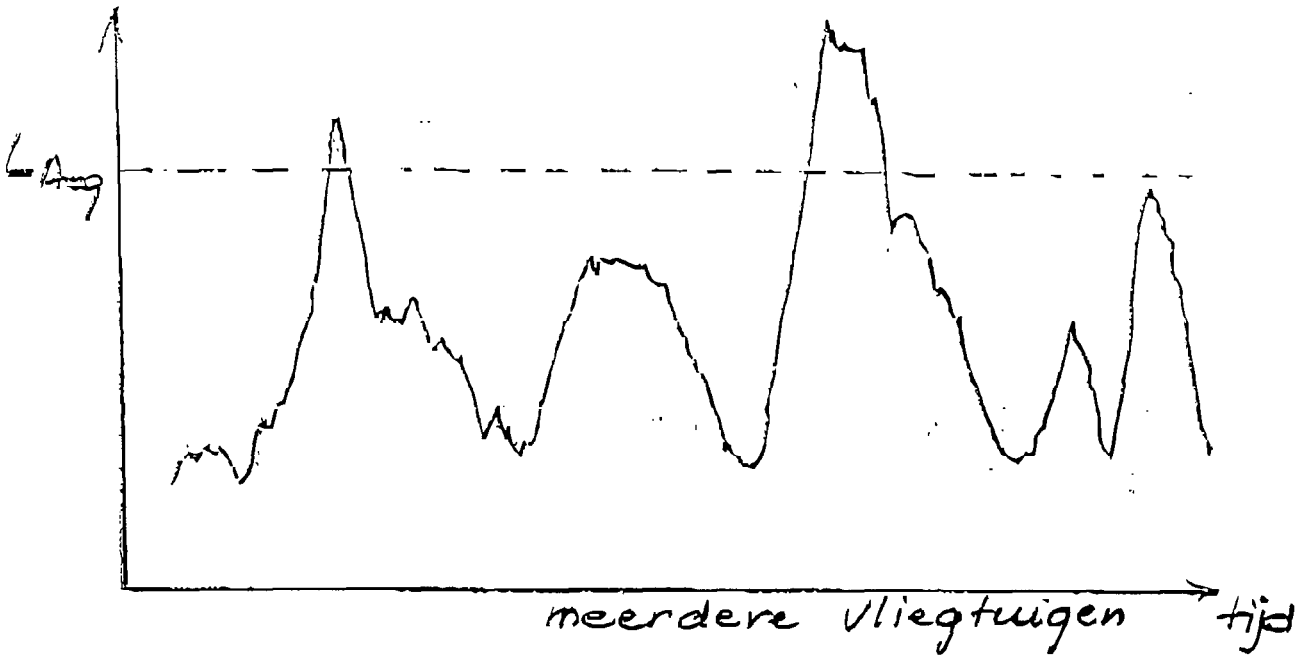
De heer *Francis Vermeiren* herinnert zich dat de toenmalige Regie der Luchtwegen of het Bestuur der Luchtvaart verplaatsbare meettoestellen inbouwde in wagens om regelmatig metingen uit te voeren in Grimbergen, Meise, Machelen, Diegem en op andere plaatsen. Naargelang het resultaat van die metingen, durfde men volgens de heer Vermeiren die route wijzigen, al bleef ze niettemin de naam Route Chabert dragen. Door piloten werd bevestigd dat de route wel eens durfde wijzigen.

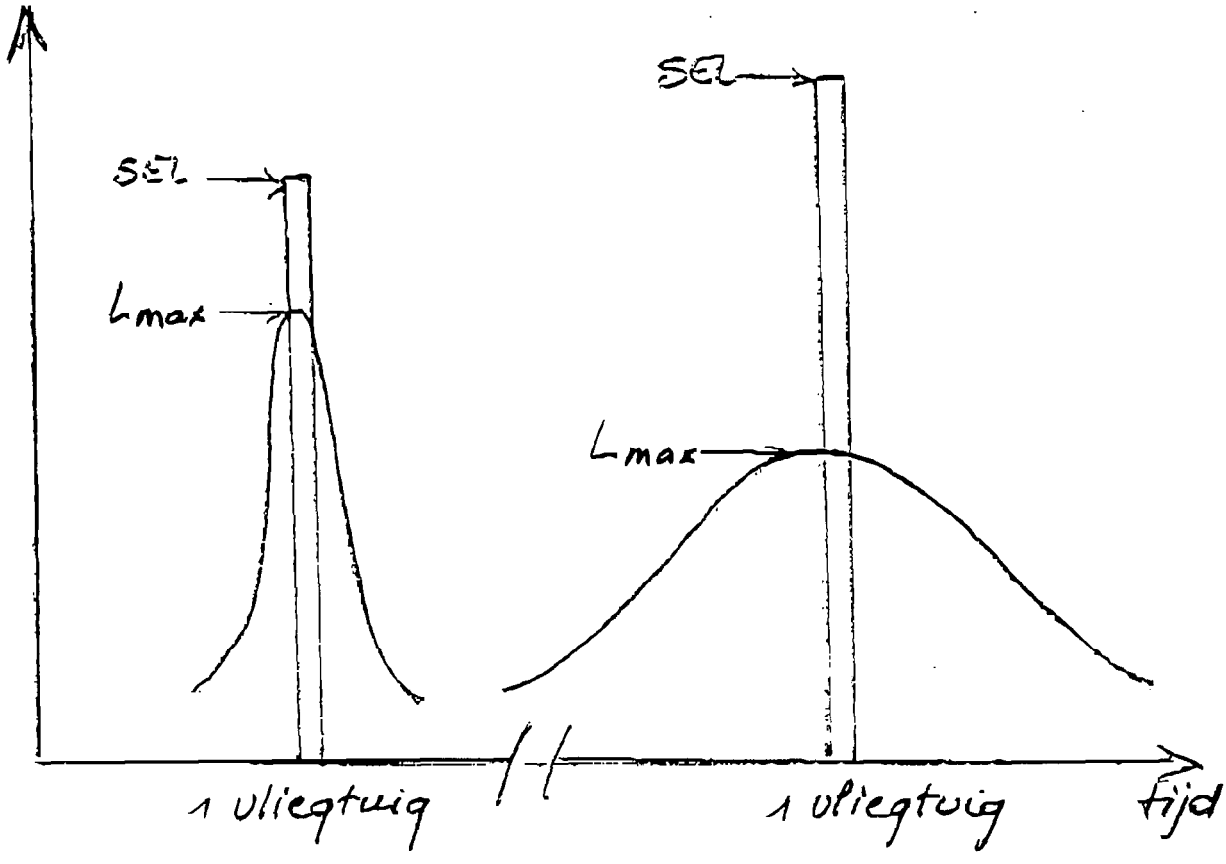
De heer *Rudi Geens* stelt dat de AIP voorschrijft dat alleen bij het bereiken van bepaalde hoogtes en afstanden tot bepaalde bakens, wendingen, afbuigingen en dergelijke kunnen gebeuren.

Geluidsoverlast en vervanging van toestellen

Volgens de heer *Francis Vermeiren* is de Boeing 727 de grote boosdoener, die zou vervangen worden, in principe tegen 2003. Er is immers dergelijk grote vraag naar vliegtuigen, dat men niet altijd kan beschikken over de vliegtuigen die men wenst. Het lid vraagt zich af of er enig zicht is op het tijdschema van de vervanging. Hij hoopt op een zekere druk van de Vlaamse regering op de maatschappijen.

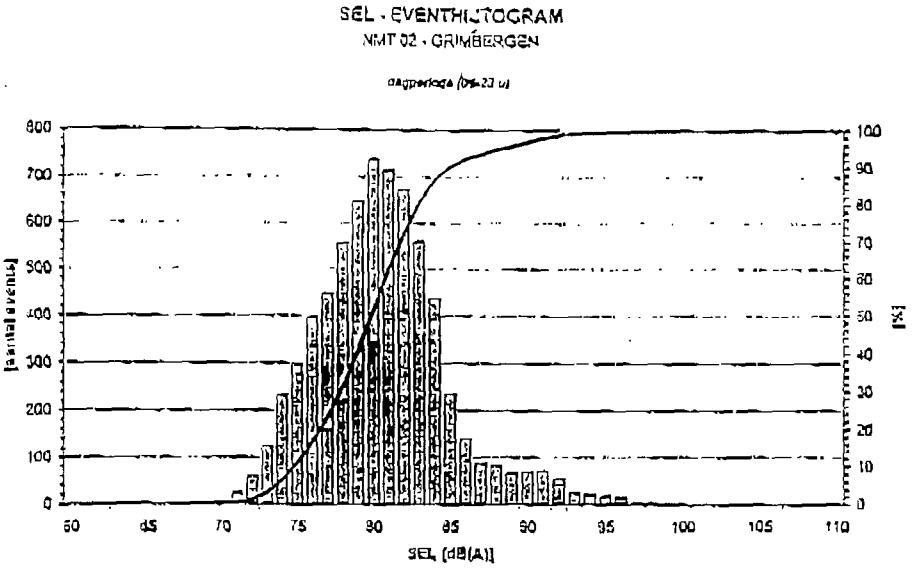
De heer *Eloi Glorieux* meent dat de vraag om omschakeling (de vervanging van de Boeing 727's) reeds jaren geleden is aangekaart, maar dat de vervanging willens en wetens steeds bewust is uitgesteld, terwijl nu de firma's opwerpen dat ze onmogelijk hun toestellen allemaal zo snel kunnen vervangen en dat de leveranciers de grote vraag niet aankunnen.


LAeq
meerdere vliegtuigen
tijd

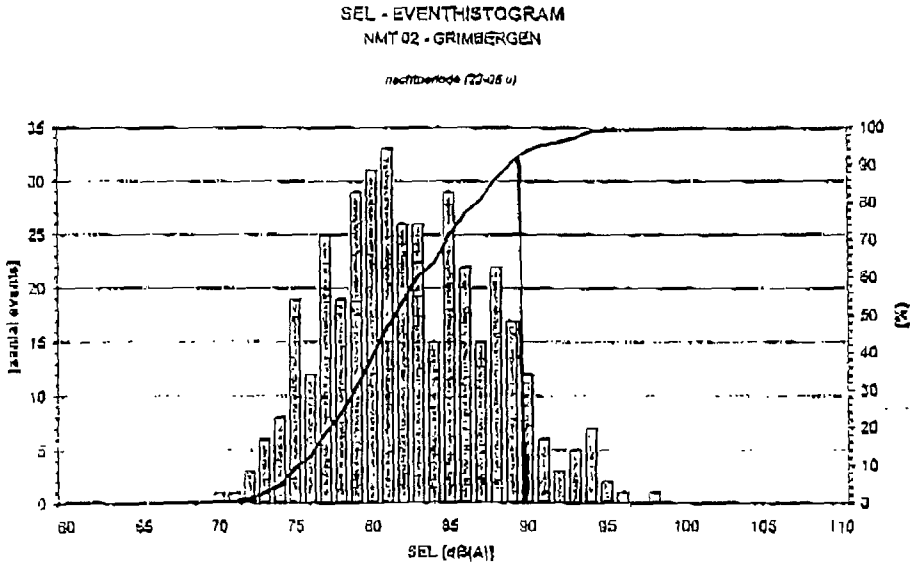

SEL
Lmax
SEL
Lmax
1 vliegtuig
1 vliegtuig
tijd

% ontwakingen	SEL (in de slaapkamer) in dBA
2	51
3	56
4	61
5	65
10	81

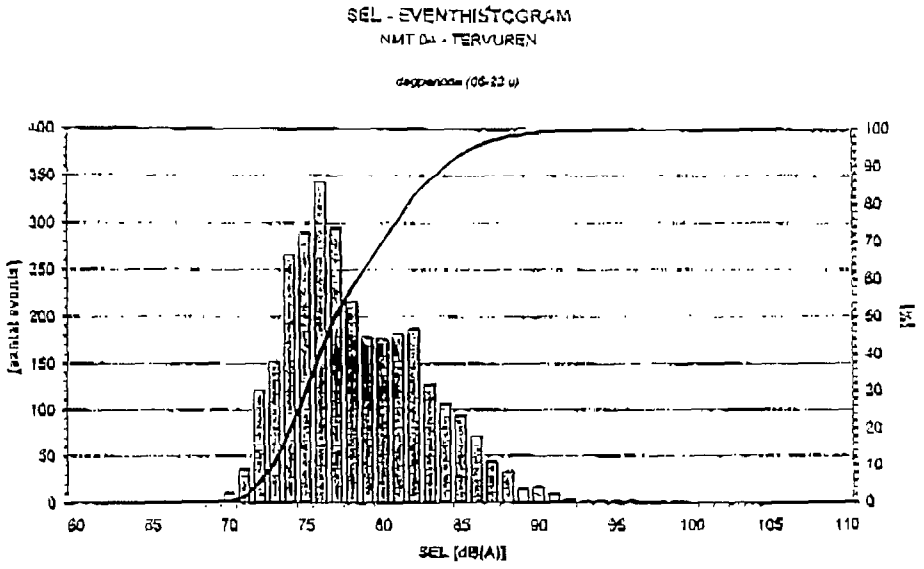
dagperiode (06-23 u)



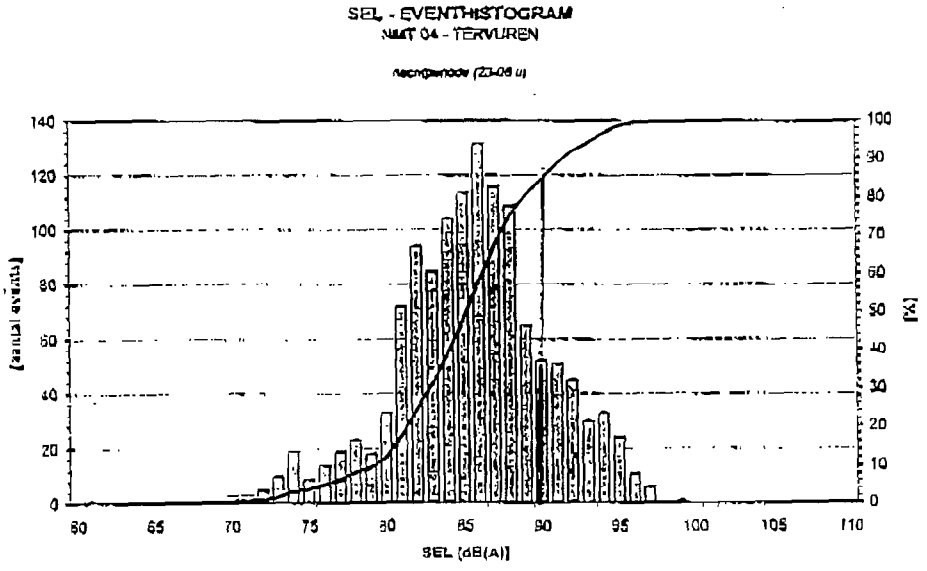
nachtperiode (23-06 u)



dagperiode (06-23 u)



nachtperiode (23-06 u)



ROUTE CHABERT

VOORGESCHIEDENIS

2 vertrekroutes SID's naar het baken van Chievres
voor vertrekken vanaf baan 25R of 25L

CIV 4D : Route Chabert – over Brussel

verplicht gebruik van vrijdag 18:00 u tot maandag 7:00 u (weekend)
aantal vliegbewegingen in 1999 : 7626 (19 's nachts)
(CIV 3D en NEB1D)

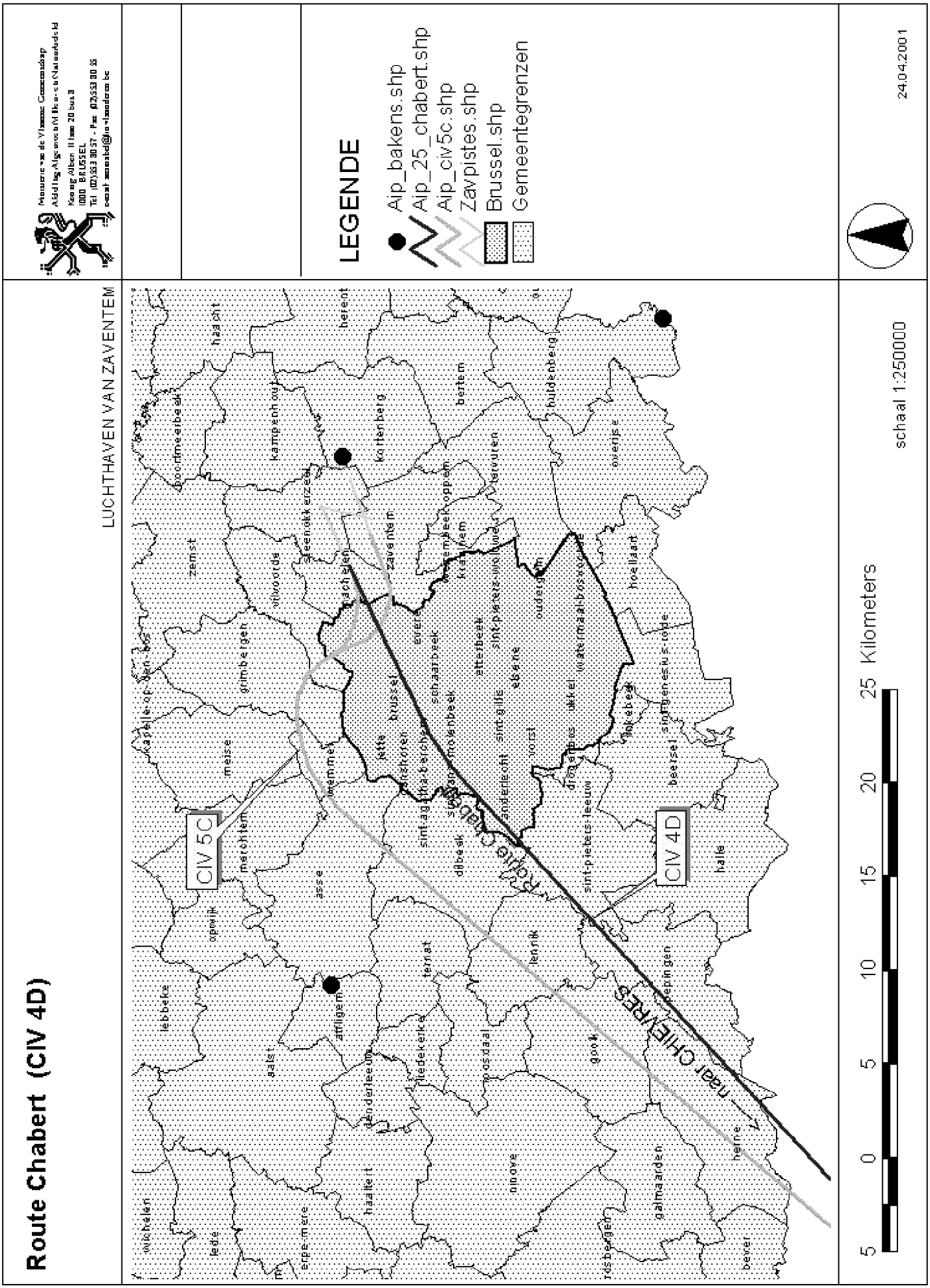
CIV 5C : Route over Vlaanderen

verplicht gebruik van maandag 07:00 u tot vrijdag 18:00 u (weekdagen)
aantal vliegbewegingen in 1999 : 15567 (61 's nachts)
(CIV 4C en NEB 3C)

FEDERAAL BESLUIT

Het federaal besluit van februari 2001:
- afschaffing van CIV 4D (Route Chabert) tijdens het weekend
- uitbreiding van CIV 5C (enige route naar Chievres)

onmiddellijke inwerkingtreding na de beslissing
(AIP aangepast op 19 april 2001)


Route Chabert (CIV 4D)
LUCHTHAVEN VAN ZAVENTEM
LEGENDE
Aip_bakens.shp
Aip_25_chabert.shp
Aip_civ5c.shp
Zavpistes.shp
Brussel.shp
Gemeentegrenzen
CIV 5C
CIV 4D
naar CHIEVRES
schaal 1:250000
5 0 5 10 15 20 25 Kilometers
24.04.2001

TOUR DU BRABANT

VOORGESCHIEDENIS

voor 1997:

verplichte vertrekroute van baan 25R
voor zware toestellen (> 135 T) en B727's,
tussen **23:00** en **06:00** (LT)
met bestemming CIV/NEB en SPI/DIK over HUL (zuidelijke bakens)

intensief gebruik

na 1997:

verplichte vertrekroute van baan 25R
voor zware toestellen (> 135 T) en B727's,
tussen **23:00** en **01:00** (LT),
met bestemming CIV/NEB en SPI/DIK over HUL (zuidelijke bakens)

weinig gebruikt in 1999:

158 vertrekken van deze toestellen tussen 23:00 en 01:00
slechts 49 : Tour du Brabant

TOUR DU BRABANT

FEDERAAL BESLUIT

uitbreiding van de Tour du Brabant
voor zware toestellen (> 135 T) en B727's,

nacht **23:00 - 06:00 u** (LT) en zondag tot **8:00** (LT)

voor bestemmingen CIV en SPI/BUL/ETENO over HUL (zuidelijke bakens)

(AIP aangepast op 19 april 2001)

Impact op basis van de vluchtgegevens van 1999

in 1999: 4077 vertrekken in de vermelde categorie en periode:

3859	B727
164	B747
54	overige toestellen > 135 T
4077	totaal

hiervan **1808** vertrekken vanaf baan 20
(SPI 1L, BULTO 1L NTM 1L NEB 1L CIV3L) – zuidelijke bestemmingen

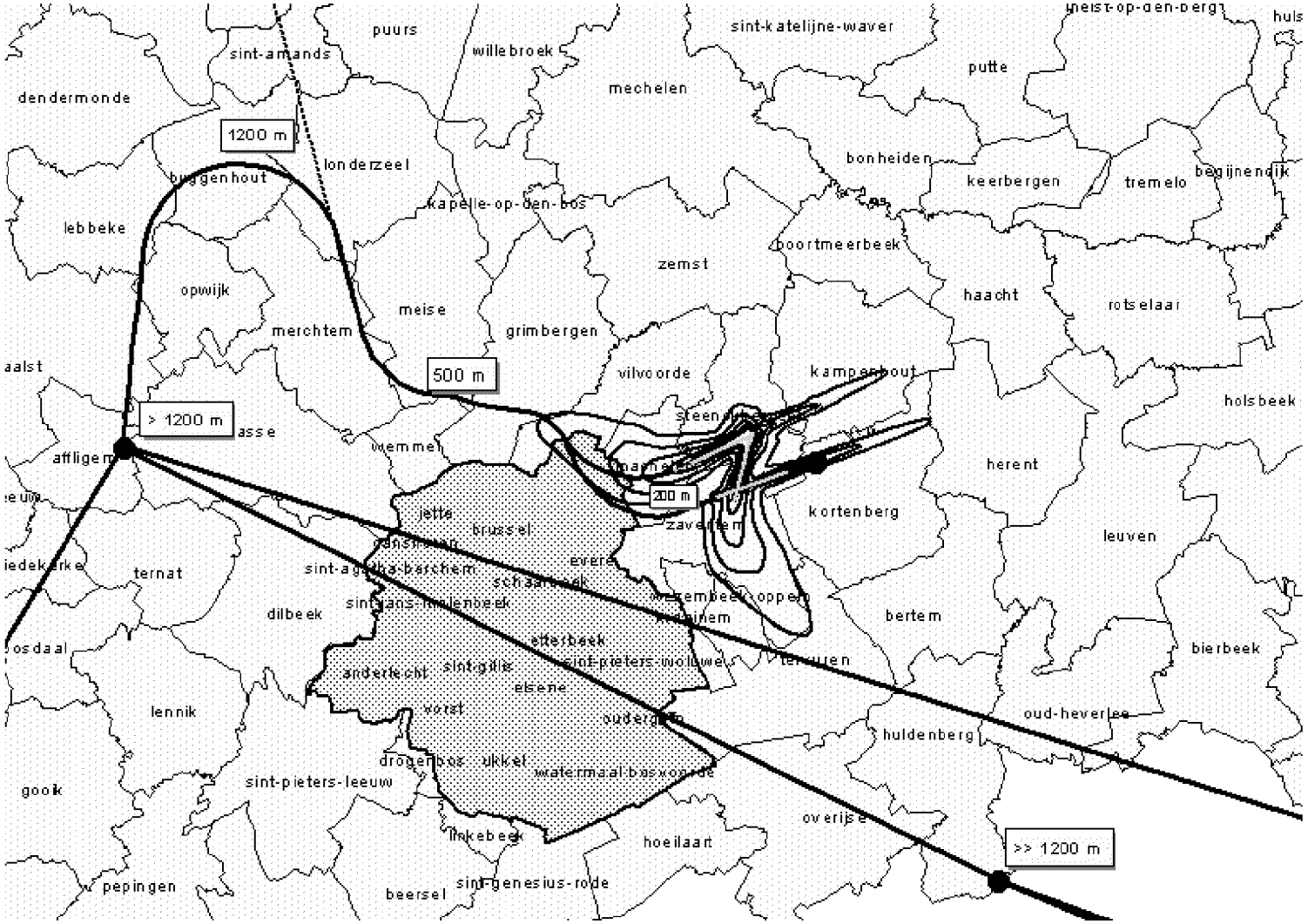
TOUR DU BRABANT

SID voor baan 25R/25L
tussen 23:00 en 06:00 (LT) - zondag tot 08:00 (LT)
verplicht voor alle 727's en zware vliegtuigen (> 135 ton)

LUCHTHAVEN VAN ZAVENTEM

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Koning Albert II laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
Tel (02)553 80 57 - Fax (02)553 80 55
e-mail amanabel@lin.vlaanderen.be

LAeq, nacht-geluidscontouren van 55, 60, 65,70, 75 dB(A) voor het jaar 1998



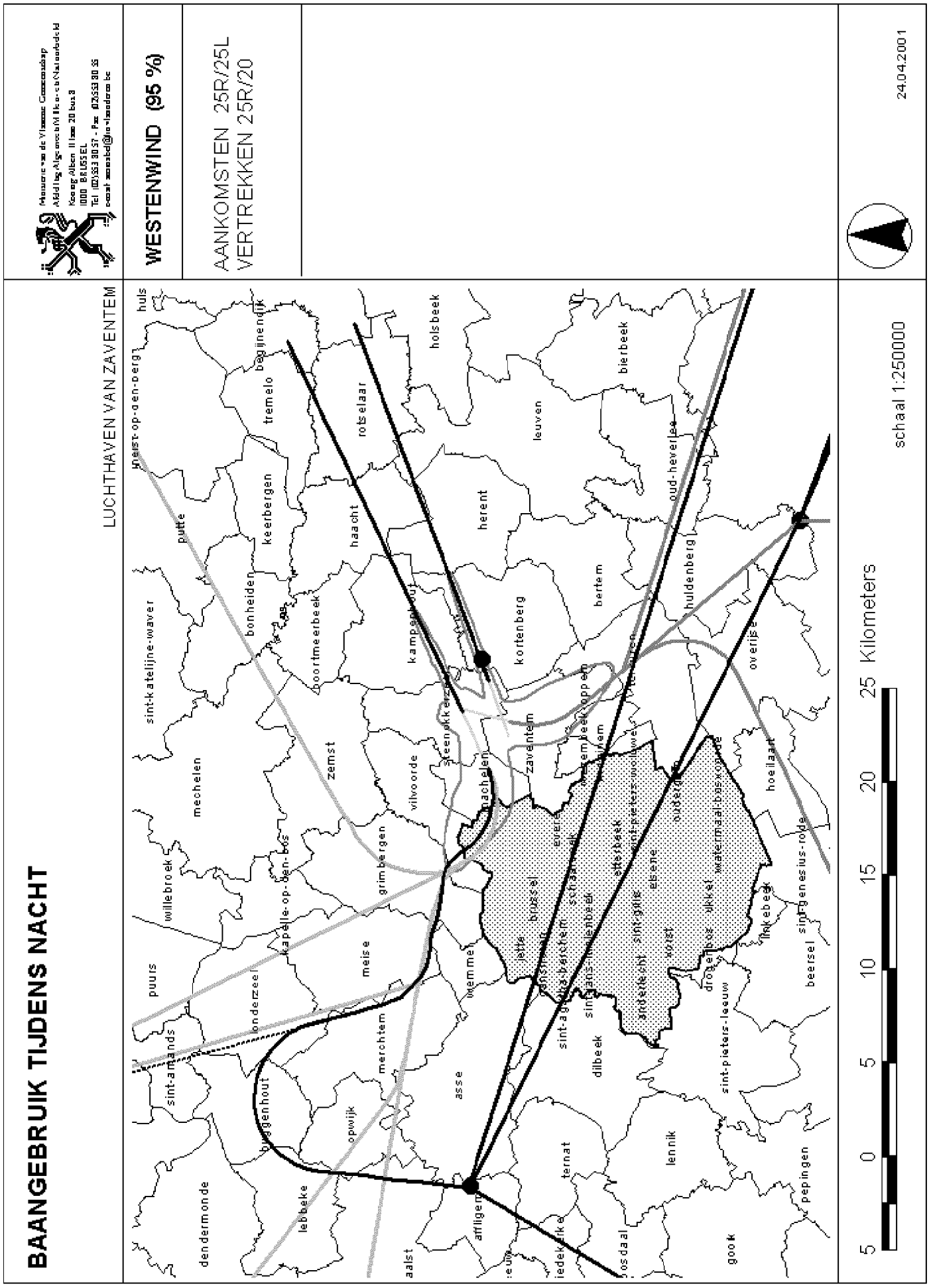
LEGENDE

- Aip_bakens.shp
- Aip_25_special.shp
- Zavpistes.shp
- 55dbanacht1998.shp
- Ebbr98_5laeqnacht.shp
- Brussel.shp
- Gemeentegrenzen

5 0 5 10 15 20 25 Kilometers

schaal 1:250000

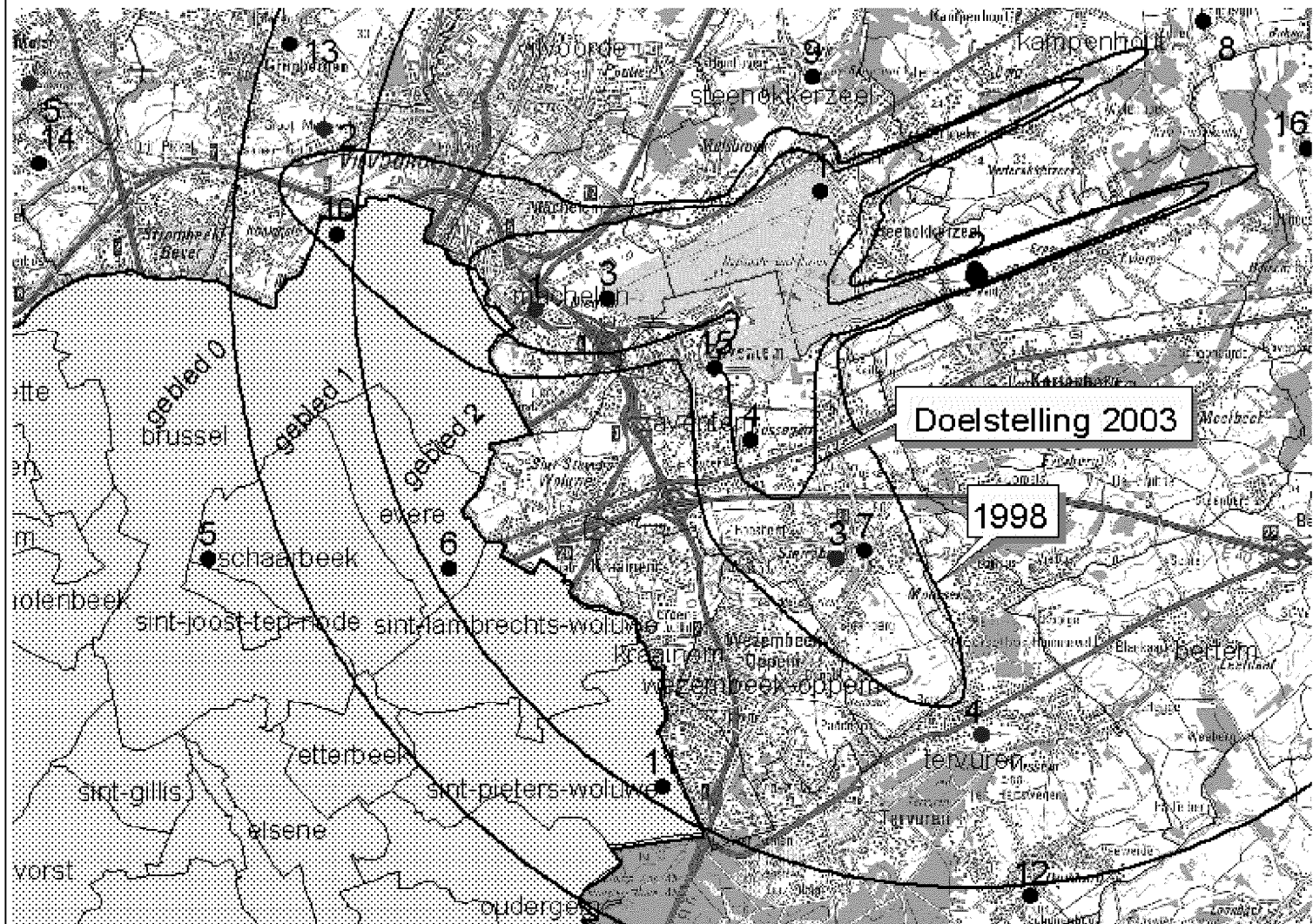
24.04.2001


BAANGEBRUIK TIJDENS NACHT
LUCHTHAVEN VAN ZAVENTEM
WESTENWIND (95 %)
AANKOMSTEN 25R/25L
VERTREKKEN 25R/20
24.04.2001
schaal 1:250000
5 0 5 10 15 20 25 Kilometers
huls
meist-op-den-berg
putte
beggijnendijk
tremelo
rotselaar
holsbeek
bierbeek
leuven
keerbergen
haacht
herent
oud-heverlee
sint-katelijne-waver
bonheiden
boortmeerbeek
kampenhout
kortenberg
bertem
huldenberg
mechelen
zemst
vilvoorde
steenokkerzeel
zaventem
overijse
willebroek
grimbergen
nachelen
puurs
kapelle-op-den-bos
meise
londerzeel
merchtem
memmel
jette
brussel
erren
sint-agatha-berchem
sint-lambrechts-woluwe
etterbeek
sint-gillis
elsene
oudergem
hoeilaart
sint-genesius-rode
beersel
linkebeek
ukkel
watermaal-bosvoorde
wolut
drogenbos
sint-pieters-leeuw
dilbeek
asse
opwijk
buggenhout
sint-amands
dendermonde
lebbeke
affligem
aalst
ternat
lennik
pepingen
gooik
iedekerke
ros daal

FEDERAAL AKKOORD VAN 12.02.2000 (NACHTVLUCHTEN)

LUCHTHAVEN VAN ZAVENTEM

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid
Koning Albert II laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
Tel. (02)553 80 57 - Fax (02)553 80 55
e-mail: anna.abel@lin.vlaanderen.be



TOPOGRAFISCHE SITUATIE

LAeq, nacht-geluidscontouren van 55 dB(A) 1998 en doelstelling 2003

(inclusief zones Brussel gewest)

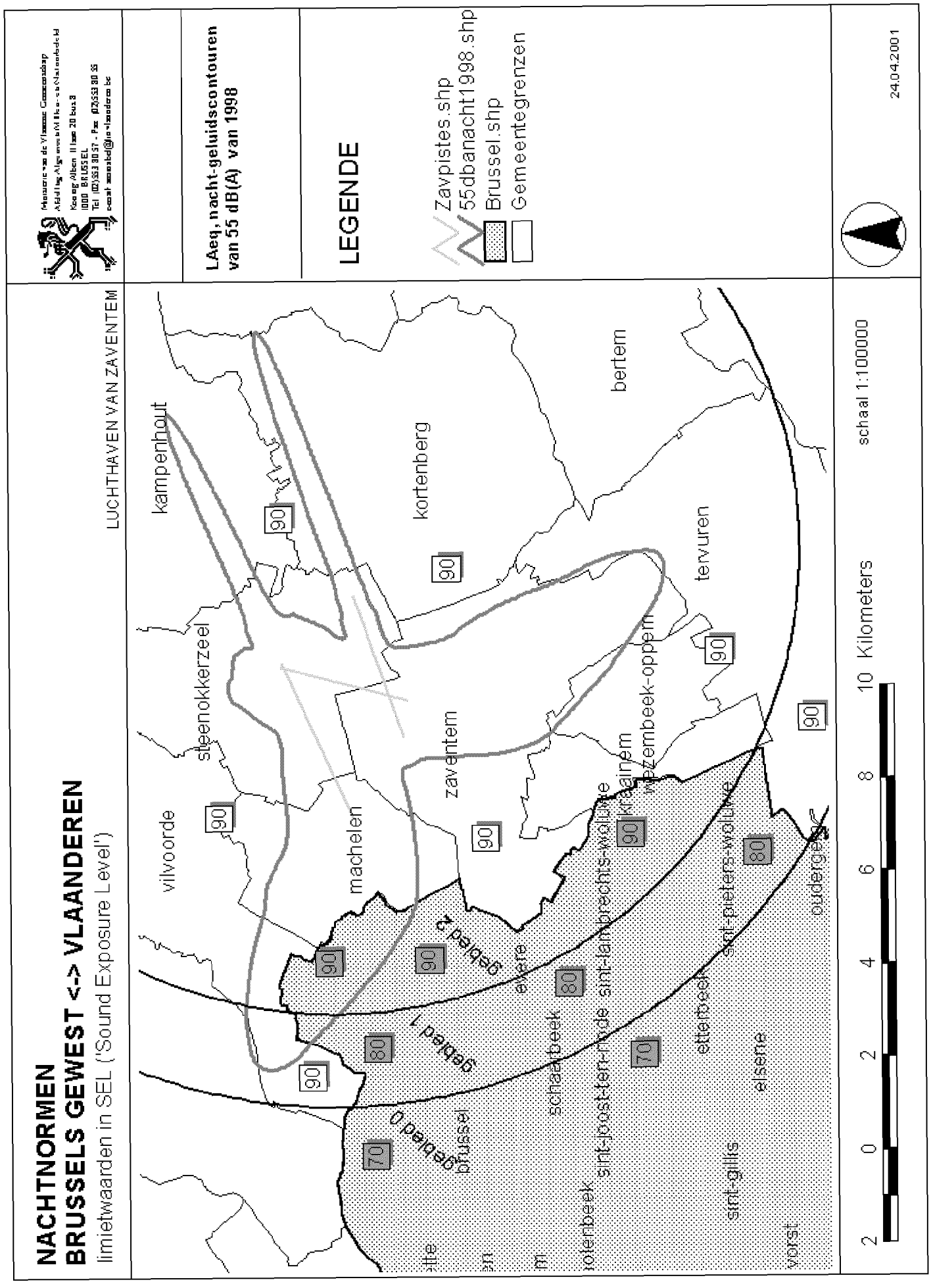
LEGENDE

- Aminal_nmt.shp
- Biac_nmt.shp
- Aip_bakens.shp
- Zavpistes.shp
- 55dbanacht1998.shp
- 55dba03.shp
- Gemeentegrenzen
- Brussel.shp

2 0 2 4 6 8 10 Kilometers

schaal 1:100000

24.04.2001


NACHTNORMEN
BRUSSELS GEWEST <-> VLAANDEREN
limietwaarden in SEL ('Sound Exposure Level')
LUCHTHAVEN VAN ZAVENTEM
LAeq, nacht-geluidscontouren van 55 dB(A) van 1998
LEGENDE
Zavpistes.shp
55dbanacht1998.shp
Brussel.shp
Gemeentegrenzen
kampenhout
steenokkerzeel
vilvoorde
machelen
zaventem
kortenberg
bertem
tervuren
elsene
etterbeek
sint-gillis
sint-pieters-woluwe
sint-lambrechts-woluwe
schaarbeek
sint-joost-ten-node
brussel
gebied 0
gebied 1
gebied 2
90
80
70
schaal 1:100000
0 2 4 6 8 10 Kilometers
24.04.2001