

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 1998-1999

28 april 1999

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

– van mevrouw **Cecile Verwimp-Sillis** –

**betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer  
van en naar de luchthaven van Zaventem**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer  
uitgebracht door de heer Michel Doomst**

*Samenstelling van de commissie :*

*Voorzitter :* de heer Jaak Gabriels.

*Vaste leden :*

de heren Joachim Coens, Carl Decaluwé, Paul Dumez,  
Leonard Quintelier, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Patrick Lachaert ;

de heren Jacques Timmermans, Bruno Tobback, Robert  
Voorhamme ;

de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heer Herman Lauwers ;

de heer Ludo Sannen.

*Plaatsvervangers :*

de heren Georges Cardoen, Michel Doomst, Erik Matthijs,  
Mark Van der Poorten, Jef Van Looy ;

de heren Marc Cordeel, Jacques Devolder, Arnold Van  
Aperen ;

de heren Freddy De Vilder, Johnny Goos, René Swinnen ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Frans Wymeersch ;

de heer Johan Sauwens ;

de heer Johan Malcorps.

---

*Zie :*

**1021** (1997-1998)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer heeft op 23 maart en 1 april 1999 het voorstel van resolutie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem behandeld.

## I. Bespreking

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis herinnert ter inleiding eraan dat de problematiek van de luchthaven van Zaventem al meermaals in het Parlement ter sprake kwam, onder meer in het themadebat rond mobiliteit. Ondertussen heeft de Vlaamse regering in de Vlarem-reglementering de luchthaven als hinderlijke inrichting erkend. De spreker verwijst naar de hoorzitting met een aantal betrokken actoren (*Parl. St. Vl. Parl.* 1998-99, nr. 1235/1), waaruit gebleken is dat de inwoners van de gemeenten rond de luchthaven niet zozeer tegen de luchthaven op zich zijn, maar wel tegen de exponentiële groei, die deels mogelijk gemaakt wordt door een aantal concurrentievervalsende gunstmaatregelen.

De grootste hinder vormt op dit ogenblik het lawaai, veroorzaakt door de nachtvluchten. Recent is de aanvliegroute onder druk van de inwoners van Brussel verlegd. Nu veroorzaken deze vluchten vooral overlast in het oosten van Vlaams-Brabant. De spreker wijst echter op het gevaar van dit partieel optreden, vertrekkend vanuit de plaatselijke bekommernissen : het probleem dreigt enkel te verschuiven, maar wordt ten gronde niet aangepakt. Bovendien wordt een voorstel vanuit de Vlaamse of federale overheid gehypothekeerd door de kans tot delokalisatie, met repercussies op de werkgelegenheid. Daarom vindt de indiener het zinvoller om op EU-niveau te werken. In het Groenboek dat de Europese Commissie in 1992 uitbracht, toont zij zich bezorgd voor de emissies van vliegtuigen.

De bedoeling van de resolutie is een aanzet te geven tot een gelijkgeschakeling van de regelgeving over de luchthavens in de Europese Unie. Een gelijkaardige resolutie, ingediend door verschillende fracties, werd onlangs in de bevoegde commissie van het Brusselse Parlement eenparig goedgekeurd.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis licht vervolgens de inhoud van de resolutie toe. De Vlaamse regering wordt gevraagd om zich op passende wijze tot de

Europese Commissie en de Raad van Europa te wenden opdat zo snel mogelijk maatregelen worden getroffen die in de richting gaan van acht beleidstendensen. Ten eerste wil men de vaststelling van een maximaal aantal vliegbewegingen voor elke luchthaven. Ten tweede wenst men een algemene maatregel waarbij de uren worden vastgelegd tijdens dewelke nachtvluchten verboden zijn voor de Europese luchthavens. Ten derde beoogt men het uitwerken van een nieuwe Europese richtlijn die door fiscale maatregelen het milieuvriendelijke vervoer bevordert en het vervuilende vervoer ontraadt. De spreker stipt aan dat hierbij speciale aandacht moet gaan naar het vervuilende vliegverkeer, dat in het intra-Europese verkeer vervangen kan worden door de snelle trein.

Ten vierde wil men de verplichting inschrijven om een milieueffectenstudie uit te voeren voor elke uitbreiding van een luchthaven, de infrastructuur of de activiteiten ervan. Ten vijfde pleit men voor het verscherpen van de emissienormen en de geluidsnormen voor vliegtuigen. Ten zesde moet een berekeningswijze van de vergoedingen voor het gebruik van de luchthavens die voor alle luchthavens geldt, bepaald worden. Dit moet gebeuren om te vermijden dat sommigen dumpingprijzen toepassen om de meest lawaaiërie vliegtuigen aan te trekken met extreem lage landingsrechten. Ten zevende moeten de vergoedingen aangepast worden om het gebruik af te raden van lawaaiërie en vervuilende vliegtuigen, van luchtverkeer over korte afstanden en van luchtcorridors boven dichtbevolkte gebieden. De spreker geeft wel toe dat dit laatste in een dicht bevolkt gebied als Vlaanderen niet evident is. Ten slotte is een gecoördineerd beleid nodig voor het vervoer van goederen en personen ter bevordering van het vervoer per spoor.

De heer Michel Doomst erkent dat de luchthaven voor grote hinder voor de omwonenden zorgt. De inhoud van de resolutie is nobel, maar is vooral op het Europese niveau gericht. Het Vlaams Parlement is als dusdanig niet het gepaste forum om dit voorstel van resolutie te bespreken. De spreker stelt voor om dit voorstel in het Europese Parlement in te dienen. Zijn fractie is niet geneigd dit voorstel in deze commissie te ondersteunen.

De heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, wijst erop dat de normen inzake het maximaal aantal vliegbewegingen opgenomen zijn in de beheersovereenkomst tussen BIAC en de federale overheid. Het Vlaamse Gewest is alsdusdanig hiervoor niet bevoegd. De minister verwijst verder naar de

Vlarem-II-regelgeving, waarvan het toepassingsgebied recent is uitgebreid tot de luchthavens. Dit betekent een stap vooruit in de lawaaibestrijding. In deze nieuwe Vlarem-reglementering is overigens een MER-rapportage nodig bij aanpassing van de infrastructuur van de luchthavens. Een verbod op nachtvluchten is weinig realistisch gezien het intercontinentaal karakter van de luchthaven Zaventem. Een aanpassing van de EU-richtlijn 92/14 is hangende, waardoor het vanaf 2002 onmogelijk wordt om voor de zogenaamde hoofdstuk II-vliegtuigen nog in Europa te opereren. Een motoren-aanpassing van deze toestellen is evenmin nog toegelaten. De minister juicht deze aanzienlijke verstrenging toe. Verder worden zowel op de regionale luchthavens als in Zaventem, tarieven gehanteerd die rekening houden met het lawaainiveau van de toestellen. In Oostende bijvoorbeeld worden de hoofdstuk II-vliegtuigen zwaar getarifieerd en de nachtvluchten 50 % duurder aangerekend. Een verdere verfijning van de tarieven is in voorbereiding.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis spreekt haar verbazing uit over de ingenomen standpunten. Zij stelt vast dat in het Brusselse Parlement de gevoeligheden anders liggen, aangezien men unaniem besloten heeft de vragen aan de Europese Unie te richten. De spreker wijst erop dat de argumentatie van de minister op het punt van de nachtvluchten geen steek houdt : uit de uiteenzetting van de heer Kirsch bleek dat het lawaai niet afkomstig is van intercontinentale vluchten, maar wel van de pakjesvluchten. Deze vluchten storen de nachtrust van de omwonenden, wat gevolgen heeft op het rendement van deze mensen. Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis is enkel bereid om nachtvluchten te tolereren voor dringend vervoer, zoals het transport van organen.

De heer Jacques Timmermans leidt uit het antwoord van de minister af dat er wel degelijk vooruitgang is geboekt op een aantal domeinen. Ten tweede zijn een aantal formuleringen niet volledig duidelijk, zoals onder meer in het 7°, waar een differentiatie wordt gemaakt tussen luchtverkeer over korte en lange afstand. Wat hem betreft vereist dit punt een diepgaander debat, al was het maar om dit te toetsen aan de gelijkheid en billijkheid. Tenslotte stelt hij vast dat Agalev nu blijkbaar geen tegenstander meer is van de HST.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis repliceert dat zij niet over HST, maar enkel over snelle treinverbindingen heeft gesproken. Verder haalt zij het voorbeeld aan van Lufthansa, die niet meer over korte afstanden vliegt.

## II. Stemming

Het voorstel van resolutie wordt verworpen met 13 stemmen tegen 1, bij 1 onthouding.

*De verslaggever,*

Michel DOOMST

*De voorzitter,*

Jaak GABRIELS

---