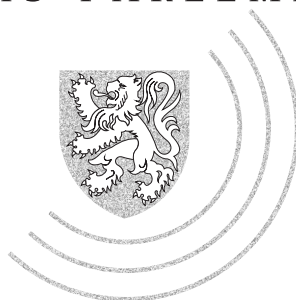


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

20 mei 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Eloi Glorieux, Rudi Daems en Jos Stassen –

**betreffende een actieplan om het ecologisch draagvlak
van de luchthaven van Zaventem te herstellen**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het probleem van de lawaaihinder als gevolg van de luchtvaartactiviteiten op de luchthaven van Zaventem is allesbehalve opgelost. Vandaag protesteren er meer bewonersgroepen en actiecomités uit alle windstreken rond de luchthaven dan ooit tevoren. Ook talrijke gemeentebesturen uit zowel de Noordrand, de Oostrand als uit Brussel maken, onder andere via rechtszaken, duidelijk dat het geschuif met vliegroutes alleen het probleem niet oplost.

Sinds het teruggetrokken federale ministerieel besluit van december 1999, dat oorspronkelijk een beperkte nachtvluchtenstop tussen 01.00 uur en 04.00 uur vooropstelde, is er een onafgebroken geschuif van start- en landingsbanengebruik en van vluchtroutes geweest. Eerst werd een geleidelijke concentratie boven de Noordrand doorgevoerd. Vervolgens werd het concentratiemodel – althans in theorie – begraven en werd naar een zo groot mogelijke spreiding gestreefd. In de praktijk kwamen die zogenaamde spreidingsplannen neer op een concentratie boven een beperkt aantal bewonersgroepen, waardoor het verdunningseffect van de hinder onvoldoende groot bleek. Om begrijpelijke redenen trok dan weer de ene, dan weer de andere bewonersgroep naar de rechter.

De ervaringen van de vele duizenden mensen die rond de luchthaven blootgesteld zijn aan de lawaaihinder, bevestigen de wetenschappelijke onderzoeken. Zo is er een duidelijk bewijs geleverd voor het feit dat de lawaaihinder van nachtvluchten verantwoordelijk is voor een toenemende slaapverstoring, een verhoogde bloeddruk, meer stress, meer hart- en vaatziekten, leerachterstand bij kinderen, een toegenomen prikkelbaarheid en concentratiestoornissen enzovoort. De studie uit 2004, onder leiding van prof. Lieven Annemans van de Universiteit Gent, komt onder meer tot de vaststelling dat er in 2002 215 vroegtijdige overlijdens waren als gevolg van de nachtvluchten op Zaventem. De gezondheidseconomische kosten als gevolg van deze nachtvluchten worden in de studie geraamd op 120 tot 150 miljoen euro per jaar.

De enige les uit dit alles is dat bij het huidige aantal vluchtbewegingen noch concentratie, noch spreiding in staat zijn om voor alle omwonenden de hinder draaglijk te maken. De grens van de ecologische draagkracht is overschreden en de

nieuwe milieuvergunning voor de luchthaven die Vlaams minister Peeters op 30 december 2004 heeft afgeleverd zal de leefbaarheid niet herstellen. De luchthaven van Zaventem ligt midden in een van de dichtstbevolkte gebieden van Europa. Net daarom is het van belang om goed na te denken welke toekomst we voor dit gebied voor ogen hebben. Indien we, omwille van het economische belang, op die plaats een luchthaven willen behouden, dan zal het ecologische en maatschappelijke draagvlak eerst hersteld en vervolgens gerespecteerd moeten worden.

Vermits alle andere maatregelen die de voorbije vijf jaar geprobeerd werden duidelijk niet afdoende werkten, blijft enkel nog een inperking van het aantal vluchtbewegingen over. Gezien de grote bevolkingsdichtheid is het een illusie te denken dat het aantal vluchten ongeremd kan toenemen. ‘The sky has a limit’, en voor Zaventem is die nu al bereikt. Daarom moet het aantal dagvluchten begrensd worden en moet het aantal nachtvluchten worden afgebouwd.

Een nachtvluchtenstop kan het beste op Europees niveau worden geregeld, zodat de ene luchthaven niet tegenover een andere kan worden uitgespeeld. De Vlaamse Regering moet hiertoe initiatieven nemen, bijvoorbeeld binnen de Europese ministerraden. In afwachting van een Europese regeling moet het aantal nachtvluchten op Zaventem al verminderd worden met 5.000 in vergelijking met het jaar 2004. Tegelijk moeten ook de weekends nachtvluchtenvrij gemaakt worden.

Om een optimaal verdunningseffect te krijgen van de lawaaihinder is het tevens wenselijk om alle vluchten maximaal te spreiden over alle aeronautisch veilige en technisch mogelijke start- en landingsbanen en vluchtroutes. Vermits alle bewonersgroepen rondom de luchthaven, ongeacht of ze in Vlaanderen of in Brussel wonen, meegenieten van de welvaart die de luchthaven creëert, kan het niet dat één bewonersgroep ten nadele van de anderen wordt vrijgesteld van de hinder en de last. Louter technische ingrepen, zoals stillere vliegtuigen gebruiken, zijn absoluut noodzakelijk, maar zijn op zich onvoldoende. Ook stillere vliegtuigen maken nog steeds lawaai. Bovendien worden mensen niet alleen wakker van geluidspieken, maar ook van de frequentie van het overvliegen.

Wat kan en moet, is dat die hinder voor iedereen draaglijk is en kwaliteitsvol en gezond leven

en wonen mogelijk maakt. Dat kan alleen indien het totale aantal hindermomenten beperkt wordt door een vermindering van het aantal vluchten en tegelijk verdund wordt door een zo maximaal mogelijke spreiding door te voeren.

Een aantal maatregelen kan de Vlaamse Regering zelf nemen, zoals een vermindering van het maximaal toegelaten aantal nachtvluchten. Voor andere maatregelen, zoals de invoering van een optimale spreiding, zijn initiatieven nodig van de federale regering. Minister Landuyt kondigde, naar aanleiding van de onophoudelijke stroom rechtszaken, aan dat hij de vluchtrouteplanning van Zaventem wettelijk zou regelen. We vragen dat hij daarbij rekening houdt met de punten uit deze resolutie. Het is in elk geval belangrijk dat de federale minister en de verschillende gewesten tot uniforme geluidsnormen komen, zodat de hinder niet van het ene naar het andere gewest kan worden doorgeschoven. De Vlaamse Regering moet ook hier de federale minister tot meer daadkracht aansporen.

Deze resolutie streeft er naar om de ecologische en maatschappelijke draagkracht van de luchthavenactiviteiten te herstellen, zodat de luchthaven van Zaventem op een duurzame wijze kan blijven bijdragen tot de economische welvaart. Het is niet realistisch om in een dergelijk dichtbevolkt gebied de gezondheid en het welzijn van tienduizenden gezinnen te negeren ten voordele van een ongebreideld groeiperspectief.

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS

Jos STASSEN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op het belang van de luchthaven van Zaventem voor de economische activiteit in de regio en de economische ontwikkeling van het hele land en voor de werkgelegenheid in Vlaams-Brabant en Brussel;
- gelet op de aanhoudende klachten van burgers en bewonersgroepen uit alle windstreken rond de luchthaven over de aanhoudende lawaaihinder van het vliegverkeer zowel overdag als 's nachts;
- gelet op de wetenschappelijk aangetoonde relatie tussen lawaaihinder en schadelijke effecten op de gezondheid, alsook de aanzienlijke gezondheidseconomische kostprijs die toegeschreven wordt aan het hoge aantal nachtvluchten;
- gelet op de grote bevolkingsdichtheid en de aaneenschakeling van woonkernen in alle gemeenten rond de luchthaven;
- overwegende dat alle bewonersgroepen in alle windstreken rond de luchthaven evenveel recht hebben op een gezonde nachtrust en een gezonde leef- en woonomgeving;
- erkent de noodzaak om de functie van directe en indirecte economische activiteitenpool en de werkgelegenheid op en rond de luchthaven van Zaventem op een duurzame wijze veilig te stellen;
- erkent dat de grenzen van het ecologisch en maatschappelijk draagvlak voor de luchthavenactiviteiten op Zaventem momenteel overschreden zijn en dat een dringend herstel van dat draagvlak een belangrijke voorwaarde is voor het vrijwaren van de economische activiteit en de werkgelegenheid;
- erkent dat een concentratie van het merendeel van de vluchtbewegingen boven een of twee bewonersgroepen een onaanvaardbare impact

heeft op de kwaliteit van wonen en leven voor de overvlogen mensen;

- erkent dat met het huidige hoge aantal vluchtbewegingen het verdunningseffect van een spreiding onvoldoende is om de leefbaarheid rond de luchthaven op een aanvaardbare wijze te herstellen;
- erkent dat iedere bewonersgroep, stad, gemeente en gewest, die mee profiteert van de baten van de luchthaven, op een gelijkwaardige basis een deel van lasten van het vliegverkeer op zich moet nemen;
- vraagt de Vlaamse Regering:

1° dringend een actieplan uit te werken om het ecologisch en maatschappelijk draagvlak van de luchthaven van Zaventem op korte termijn te herstellen. Dit actieplan omvat onder meer volgende maatregelen:

- a) het jaarlijkse maximum toegestane aantal nachtelijke vliegbewegingen tussen 23.00 uur en 07.00 uur reduceren met minstens 5.000 in vergelijking met het reële aantal nachtvluchten in het jaar 2004;
- b) een verbod instellen op nachtvluchten tijdens het weekend;
- c) een plafond instellen op het maximum toegestane aantal vliegbewegingen overdag;
- d) een maximale spreiding invoeren van de dag- en nachtvluchten over alle aeronautisch veilige en technisch mogelijke start- en landingsbanen en vluchtroutes;
- e) Vlaamse geluidsnormen invoeren die niet enkel op gemiddelden, maar op piekgeluiden betrekking hebben en die evenwaardig zijn aan de geluidsnormen voor luchtvaartverkeer in de andere gewesten.

Waar nodig dringt de Vlaamse Regering er bij de bevoegde federale ministers op aan

om de voorwaarden te scheppen die de snelle realisatie van dit actieplan mogelijk maken;

- 2° het voortouw te nemen bij de totstandkoming van een algemene regeling om nachtvluchten in de EU-lidstaten aan banden te leggen, onder meer via de Europese ministerraden.

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS

Jos STASSEN
