

Vraag nr. 137
van 27 juni 2003
van de heer ETIENNE VAN VAERENBERGH

Luchthavenregio Zaventem – Ruimtelijke uitvoeringsplannen

De ontsluitingsproblematiek van de luchthaven Zaventem beroert velen.

In 2002 bleek dat er binnen de Vlaamse regering een consensus bestond om twee afzonderlijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) op te stellen voor infrastructuurwerken in de luchthavenregio : één voor de spoorwegverbinding naar Antwerpen en één voor de verbetering van de wegverbinding.

1. Hoever staat het met het RUP inzake de spoorverbinding naar Antwerpen en inzake de verbetering van de wegverbinding ?
2. Hoever staat het met het uitvoeringsplan voor de afbakening van de luchthavenregio ?
3. In welke mate is het uitblijven van een consensus en zijn beleidsbeslissingen inzake de geluidsproblematiek van de luchthaven mede bepalend voor het uitblijven van een RUP over de afbakening van de luchthavenregio ?

Antwoord

1. In haar vergadering van 15 juli 2002 heeft de Vlaamse regering beslist over een principiële tracé voor de noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem via spoor en weg. Principieel werd gekozen voor de spoorvariant op de middenberm van de E19, met een aantal randvoorwaarden voor de ruimtelijke inpassing. Via deze beslissing werd ik belast met de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, zowel voor de spoor- als voor de wegontsluiting.

De voorbereidingen voor dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan heb ik opgestart. Dit project is cruciaal met betrekking tot een verbeterde bereikbaarheid van de internationale luchthaven van Zaventem.

In navolging van de beslissing van de Vlaamse regering van 15 juli 2002 over een principiële tracékeuze, heeft voorbereidend overleg plaatsgevonden voor de opmaak van het plan. Het betreft één gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan met zowel de spoor- als wegontsluiting. Parallel

met de opmaak zal ook het gewestgrensoverschrijdend MER worden voorbereid. Uit het MER kunnen waardevolle aanvullingen blijken voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, in essentie waar het gevoelige locaties betreft in het tracé, zoals de aankomstvariant te Schaarbeek, de aansluitingsbochten naar de middenberm van de E19 ter hoogte van het op- en afrittencomplex van Vilvoorde en de aansluiting naar de lijn 25/27 ten zuiden van Mechelen. Mijn administratie coördineert momenteel het overleg en zal de uitvoeringstermijn maximaal trachten te beperken. In optimale omstandigheden kan in principe in het najaar een plenaire vergadering worden georganiseerd over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

2. De door de Vlaamse volksvertegenwoordiger aangehaalde opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de luchthavenregio is opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor de afbakening van het luchthavengebied en het garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden van de internationale luchthaven. Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kunnen een beperkt aantal elementen aan bod komen in een dergelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, onder meer het maximaliseren van de bereikbaarheid via nieuwe toegangen naar de luchthaven, het reserveren van luchthavengebonden terreinen, de ontwikkeling van bedrijvigheid in de nabijheid van de luchthaven, maatregelen voor de beperking van de milieuhygiënische impact van de luchthaven, ...

Om de opties voor een dergelijk gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan te verkrijgen, lijkt het noodzakelijk voorafgaandelijk een structureel overlegproces te voeren, vergelijkbaar met het overleg in het kader van de afbakening en strategische plannen voor de zeehavens.

Tot op heden werd de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van de luchthaven nog niet opgestart. Dit hoeft evenwel geen probleem te betekenen. In diverse antwoorden op parlementaire vragen en ander overleg is steeds gesteld dat niet alle knelpunten in de luchthavenregio op het vlak van ruimtelijke ordening kunnen blijven wachten. Daarom werd voorgesteld een aantal afgeleide ruimtelijke problematieken in afzonderlijke projecten aan te pakken naargelang de prioriteiten die zich voordoen. Dit gebeurde reeds in het recente verleden in de gewestplanwijziging Halle-Vilvoorde-Asse van 17 juli 2000, met

onder meer maatregelen ten gunste van de bedrijfswereld en het weren van grondgeluid. De ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid in de nabijheid van de luchthaven worden vandaag verder vorm gegeven binnen de opmaak van diverse bijzondere plannen van aanleg. Zoals weergegeven in het antwoord op het eerste deel van de vraag, werd op initiatief van mijn administratie alvast gestart met een belangrijk project op korte termijn, namelijk het voorzien in nieuwe noordelijke ontsluitingen via spoor en weg naar de luchthaven, conform de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Mogelijk kan later in andere prioritaire projecten op het vlak van ruimtelijke ordening worden voorzien, zoals bijvoorbeeld de zuidelijke ontsluiting van de luchthaven, vraagstukken binnen het luchthavengebied (bijvoorbeeld de ontwikkeling van Brucargo, e.d.), de aanpak van de randen van de luchthaven in functie van de nabijliggende kernen, enzovoort. Steeds dient afgewogen te worden hoe dringend de knelpunten zijn en in hoeverre een inkadering in de gehele aanpak van de luchthavenregio noodzakelijk is.

3. Met betrekking tot de geluidsproblematiek geeft het regeerakkoord van de federale regering het kader, ik citeer :

"Wat betreft de storingen veroorzaakt door het luchtverkeer, en meer bepaald de nachtvluchten, neemt de regering het akkoord van 24 januari 2003 als vertrekpunt. Een precieze evaluatie zal gemaakt worden van de zones die overgevlogen worden, gemeente per gemeente en/of wijk per wijk in de gemeente om de geluidsimpact die de bevolking ondergaat te meten en om de ervaren geluidshinder te verzachten door een meer evenwichtige spreiding. De geluidsimpact zal zone per zone geëvalueerd worden, die op een objectieve manier beschreven zullen worden, en volgens het principe van de billijke spreiding. Onder billijke spreiding verstaat men o. m. een herziening van de vliegprocedures in functie van de bevolking en/of de zones die overvlogen worden en van het type vliegtuig, alsook een meer gediversifieerd gebruik van de verschillende landings- en opstijgpistes. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met de veiligheid van de bevolking, met het luchtverkeer en met het beheer van de luchthaven.

Het isolatieprogramma zal worden herzien in functie van de gekozen oplossingen, en van de

afstand van de overgevlogen zones ten opzichte van de luchthaven. Dit zal gebeuren binnen het voorziene financieel kader.

In afwachting van deze evaluatie en van een globale en billijke oplossing zullen de vliegtuigen met een QC > 4 die in de richting Huldenberg vliegen tijdelijk de routes ten oosten van Brussel volgen. De route naar Chièvres (heavy) zal meer het tracé volgen dat het dichtst bij Brusselse ring ligt.

Voor de dagvluchten, zal de regering tot een meer billijke verdeling van de hinder beslissen, rekening houdend met volgende principes: (1) een nauwkeurige evaluatie van de huidige situatie, conform de aanpak voor de nachtvluchten (kadaster van het geluid, geluidsimpact zone per zone en evenwichtige spreiding) en (2) een verhoging van de opstijgtaksen voor de luidruchtige vliegtuigen met een QC hoger of gelijk aan 12, die opstijgen tussen 21 u. en 23 u. en tussen 6 u. en 8 u.

Bovendien zullen in het algemeen wat piste 25 rechts betreft, de vliegprocedures geoptimaliseerd worden door het achteruitschuiven met 300 meter van de opstijgdrempel.

De regering zal tenslotte de procedures inzake "Noise Abatements" versterken en op hun toepassing waken."

Zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger weet, hebben maatregelen ten opzichte van geluidshinder veelal geen betrekking op het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening. In essentie op het vlak van milieunormering, exploitatie, technologische vooruitgang en dergelijke, zijn resultaten te verwachten. Maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening zijn slechts flankerend aan een ruimer beleid ten opzichte van de wering van geluidshinder. Een aantal opties met betrekking tot de geluidsproblematiek kan ongetwijfeld implicaties inhouden naar de ruimtelijke ordening rond de luchthaven. Het zou van weinig wijsheid getuigen nu reeds verregaande ruimtelijke-ordeningsmaatregelen door te voeren die onvoldoende zouden inspelen op de nog te nemen maatregelen met betrekking tot de geluidsproblematiek. Daarom wordt het ruimtelijk planningswerk rond de luchthaven momenteel veeleer beperkt tot de duidelijk afgelijnde bovenvermelde projecten.