



Vlaams
Parlement

ingediend op **1173** (2016-2017) – Nr. 1
17 mei 2017 (2016-2017)

Voorstel van resolutie

van An Moerenhout, Elke Van den Brandt en Björn Rzoska

betreffende de beperking van de nachtvluchten
op de luchthaven van Zaventem

TOELICHTING

Er is al jaren discussie over de normen voor de luchthaven van Zaventem. Omwonenden klagen terecht over de overlast. Studies bevestigen dat de gezondheidsschade die wordt aangericht door het lawaai van vliegtuigen, reëel is. Dat geldt voor alle omwonenden: alle omwonenden van de luchthaven, in Vlaanderen en in Brussel, hebben recht op een gezonde nachtrust.

Ten onrechte werd van het luchthavendossier een communautair dossier gemaakt. Het gaat om een vraagstuk van milieu en gezondheid, dat speelt rond alle grote internationale luchthavens en dat overal leidt tot het zoeken naar moeilijke evenwichten tussen de ontwikkeling van luchthavenactiviteiten enerzijds, en het vrijwaren van de gezondheid van omwonenden en de leefbaarheid van de hele regio rond een luchthaven anderzijds.

De terechte zorgen over de gezondheid en duurzaamheid van omwonenden mogen niet genegeerd of geminimaliseerd worden. Ook luchthavens kunnen zich niet buiten de groeiende consensus plaatsen, Europees en wereldwijd, dat economische activiteiten, en zeker ook vervoersactiviteiten, alleen nog een toekomst hebben als ze zich inschrijven in een duurzaam ontwikkelingsmodel. Ook luchthavens zullen moeten verduurzamen en vergroenen, en dat wordt geen simpele opgave.

Het effect van omgevingslawaai op de volksgezondheid is inmiddels voldoende aangetoond. Gezondheidseconoom Lieven Annemans heeft meermaals het verband aangetoond tussen de concentratie van vliegtuigbewegingen en hart- en vaatstoornissen bij de omwonenden van een luchthaven.¹ Het Instituut voor Samenleving en Technologie (IST), destijds verbonden aan het Vlaams Parlement, heeft een overzicht opgesteld van studies over de impact van geluid op welzijn, leefmilieu en volksgezondheid in Vlaanderen.² De gezondheidssimpact van lawaai wordt ook behandeld in het Milieurapport Vlaanderen, Themabeschrijving Lawaai.³

Brussels Airport moet zich gedragen als een goede en respectvolle buur voor alle omwonenden.

Daarnaast is het de taak van de verschillende overheden in ons land om elk op hun niveau hun verantwoordelijkheid te nemen. In plaats van elkaar verwijten toe te sturen of lasten op elkaars burgers af te schuiven, moeten ze tot een gezamenlijke oplossing komen in het licht van een duurzame strategie voor de luchthaven, de mensen die er werken, de passagiers en de vele mensen die in Vlaanderen én Brussel rond de luchthaven wonen.

Op federaal niveau moet eindelijk werk gemaakt worden van het vastleggen van de vliegroutes.

Op het niveau van de luchthavenregio kan verder gezocht worden naar nieuwe mogelijkheden om economische en duurzame ontwikkeling zo veel mogelijk met elkaar te verzoenen.

¹ Zie onder meer Lieven Annemans, UGent, Gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten, 2004 (<http://www.awacss.be/AnnemansGezondheidseconomgevolgnachtvluchtenFeb272004.pdf>). Zie ook de waarschuwingen van cardioloog Marc Goethals.

² UGent in opdracht van het Instituut voor Samenleving en Technologie (IST), Impact van geluid op welzijn, leefmilieu en volksgezondheid in Vlaanderen, 2012 (http://ist.vito.be/nl/pdf/rapporten/rapport_geluidshinder.pdf).

³ Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, Themabeschrijving Lawaai, p. 12 en volgende (http://www.milieurapport.be/upload/main/themabeschrijvingen/Themabeschrijving_Lawaai_TW.pdf).

De Vlaamse overheid is de laatste jaren vooral zeer actief geweest in het richten van verwijten aan de Brusselse overheid. Maar daarbij wordt gemakkelijk uit het oog verloren dat Vlaanderen de eerste bevoegde overheid is voor het vastleggen van de ecologische randvoorwaarden voor de exploitatie van de luchthaven: via de algemene voorwaarden⁴ die Vlaanderen vastlegt in hoofdstuk 5.57 (Vliegvelden) van VLAREM 2 (VLAREM: Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning) en in de milieuvergunning voor Brussels International Airport Company, en ook via het Geluidsactieplan.

De indieners van dit voorstel van resolutie pleiten voor een interbestuurlijke dialoog over de luchthaveninfrastructuur, de geluidsnormen en de vliegroutes waarin de federale overheid, de gewesten, de provincie en de buurgemeenten vertegenwoordigd zijn. Daarmee volgen ze in feite het Vlaams regeerakkoord (*Parl. St. VI. Parl. 2014, nr. 31/1*), waarin gepleit wordt voor “een samenwerkingsakkoord met de Federale Staat en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Dit akkoord moet een evenwichtig en duidelijk exploitatiekader vaststellen waarbij de leefbaarheid van de luchthavenregio gegarandeerd wordt en de economische ontwikkeling van de nationale luchthaven gestimuleerd.”.

Een eerste concrete stap kan erin bestaan dat het ‘nachtsegment’ wordt uitgebreid met twee uur: van 22 uur tot 7 uur in plaats van het huidige ‘nachtsegment’ van 23 uur tot 6 uur. Daarbij zouden alle diplomatieke, militaire, medische en andere urgentievluchten meegeteld worden in dat contingent.

An MOERENHOUT
Elke VAN DEN BRANDT
Björn RZOSKA

⁴ Geluidscontouren, geen gewestelijke geluids- of emissienormen.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse Regering:

- 1° de nachtperiode voor vliegbewegingen in VLAREM 2 te beperken tot de periode tussen 22 uur en 7 uur;
- 2° het aantal nachtbewegingen in die periode per kalenderjaar gefaseerd te beperken;
- 3° de maximale geluidsquota ('quota count') voor vliegtuigen in deze periode gefaseerd te verlagen;
- 4° alle diplomatieke, militaire, medische en andere urgentievluchten mee te tellen in het contingent aan vliegbewegingen dat wordt toegestaan tijdens die nachtperiode.

An MOERENHOUT
Elke VAN DEN BRANDT
Björn RZOSKA