***SCHRIFTELIJKE VRAAG***

nr. 66
van **INEZ DE CONINCK**
datum: 11 oktober 2022

---

aan **ZUHAL DEMIR**
VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

---

*Impact luchthavens Luik en Zaventem - Standpunt Vlaamse Regering*

Eerder dit jaar stelde ik de minister een vraag over de vergunningsaanvraag van de luchthaven van Luik. In de commissievergadering van 10 mei stelde zij dat een negatief advies is overgemaakt.

Op 23 september vernamen we in de pers dat Vlaanderen in beroep gaat tegen de uitbreiding van de luchthaven van Luik aangezien de impact die deze uitbreiding op Vlaanderen zal hebben onvoldoende is onderzocht. De opmerkingen van de Vlaamse Regering werden al in het voorjaar aan de Waalse Regering bezorgd. Helaas werd daar geen rekening mee gehouden. Er wordt ook nergens geduid welke impact de extra luchthavenactiviteiten op Vlaanderen zullen hebben.

1. Heeft de minister van de Waalse Regering een antwoord gekregen op dat advies? Zo ja, kan ze dat nader toelichten?
2. Hoe ziet zij het verdere verloop van de onderhandelingen? Zijn er al overlegmomenten gepland?

Daarnaast is er ook berichtgeving over de onderhandelingen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met betrekking tot de geluidshinder als gevolg van het vliegverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem.

3. Kan de minister de bezwaren van Vlaanderen op het federale voorstel nader toelichten?

Vlaams Parlement

**ZUHAL DEMIR**
VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

---

**ANTWOORD**
op vraag nr. 66 van 11 oktober 2022
van **INEZ DE CONINCK**

---

1. Tijdens de Commissievergadering van 10 mei gaf ik aan dat het Departement Omgeving een negatief advies had uitgebracht in het dossier van de aanvraag tot hernieuwing en uitbreiding van de vergunning van de luchthaven Luik-Bierset.

   Voor het Vlaamse Gewest bracht het begeleidende milieueffectenrapport veruit onvoldoende de effecten voor Vlaanderen in beeld, in het bijzonder op vlak van beheersing van de geluidsoverlast veroorzaakt door nachtvluchten. Met dit negatief advies sloten we ons ook aan bij de bezwaren van heel wat van onze Limburgse gemeenten.

   De bevoegde Waalse administratie (SPW) deed intussen op 26 augustus uitspraak over alle ingekomen bezwaren en nam een beslissing in het dossier.

   De vergunningsbeslissing gaat niet nader in op de vraag in het (negatieve) advies van het Departement Omgeving om het milieueffectenrapport aan te vullen met een onderzoek naar de effecten op Vlaams grondgebied.

   De vergunningsbeslissing bevat een aantal opvallende elementen, met onder meer de volgende bijzondere vergunningsvoorwaarden, deze blijven evenwel onvoldoende:

   - Het jaarlijks aantal cargobewegingen wordt geplafonneerd tot 50.000 bewegingen, terwijl de luchthaven van Luik een verdubbeling van 35.000 naar 70.000 bewegingen had gevraagd. Niettemin blijft dit nog steeds een substantiële groei.

   - In verband met de beperking van nachtelijke geluidshinder wordt een globaal quotum opgelegd aan de totale geluidhoeveelheid per jaar van nachtvluchten uitgevoerd tussen 23 u ’s avonds en 6 u ‘s ochtends. Dit quotum moet stelselmatig verminderen tegen 2042, de eerste 10 jaar met 5% en de volgende 10 jaar met 3%. Het referentiejaar voor de vaststelling van dit jaarlijks quotum is het jaar 2023.

   De luchthaven Liège Airport heeft bekendgemaakt zelf administratief beroep te zullen aantekenen tegen de beslissing, zodat de Waalse Regering zich uiteindelijk toch over het dossier zal moeten buigen.

   Ook lokale gemeenten uit Zuid-Limburg hebben, na overweging van alle elementen, beslist om administratief beroep aan te tekenen.

   Om de belangen van het Vlaamse Gewest in dit dossier maximaal te vrijwaren, heb ik mijn administratie tevens de opdracht gegeven een administratief beroep in te stellen bij de Waalse Regering. Dit beroep werd intussen ingesteld.

   We blijven er in ons beroepschrift op hameren dat de beslissing werd genomen zonder een degelijk onderzoek naar de milieueffecten op Vlaams grondgebied. Bovendien zijn we van oordeel dat de opgelegde vergunningsvoorwaarden onvoldoende garanties bieden voor de beperking van de hinder van nachtvluchten

boven ons Vlaams grondgebied. We vragen in het beroepsschrift dan ook minstens een aanpassing van de opgelegde vergunningsvoorwaarden.

2. De Waalse Regering zal in de loop van de volgende weken moeten oordelen of de vergunning van de luchthaven alsnog moet worden geweigerd of bijgesteld op basis van de ingekomen beroepen.

   Ingeval de Waalse Regering zou beslissen de vergunning niet te weigeren of de vergunningsvoorwaarden niet bij te stellen, zal ik mij uiteraard beraden over de mogelijkheid om verdere stappen te zetten in dit dossier.

3. Dit antwoord werd geformuleerd op enkele samengevoegde VOU vragen die omgezet werden in schriftelijke vragen. De inhoud van dit antwoord is dus hetzelfde voor schriftelijke vragen 63, 65 en 66 betreffende het dossier van de luchthaven in Zaventem.
   Zoals u in de media hebt vernomen, nam Federaal minister Gilkinet dit voorjaar het initiatief om in het luchthavendossier onderhandelingen op te starten met de 3 gewesten. Hiertoe werd een werkgroep opgericht, waarin het kabinet Gilkinet en de 3 gewesten vertegenwoordigd werden.

   De gesprekken hebben tot dusver nog niets opgeleverd.

   Er werd binnen de werkgroep een ontwerp van gemeenschappelijke verklaring besproken, waarin de betrokken overheden het belang van een overlegde oplossing wilden onderstrepen en hun bereidheid hadden moeten verklaren om samen te werken aan oplossingen voor de geluidsproblematiek van luchthaven van Zaventem.

   De gemeenschappelijke verklaring is een tekstvoorstel vanuit minister Gilkinet en bevat algemene doelstellingen inzake de beheersing en vermindering van de geluidsoverlast, met de formulering van een aantal algemene principes.

   Over de inhoud van het ontwerp werd tussentijds teruggekoppeld binnen de Vlaamse Regering. Dit gebeurde in de loop van de maand mei op kabinetsniveau. Hierbij werd de inhoud van de ontwerptekst getoetst aan het Vlaams regeerakkoord. Na overleg met de partners binnen de Vlaamse Regering werden een aantal voorstellen voor aanpassing in de gemeenschappelijke verklaring geformuleerd:

   - Er werd voorgesteld dat regeringen nader zouden onderzoeken op welke wijze de Brusselse geluidsboetes rekening kunnen houden met de prestaties van stillere en schonere vliegtuigen, zodat deze Brusselse boetes geen rem zetten op de vlootvernieuwing en bijgevolg op het beperken van de geluidshinder voor de burgers.

   - Er werd uitdrukkelijk gevraagd om het principe van een eerlijke spreiding van de lasten tussen het Vlaamse en Brusselse Gewest in te schrijven in de verklaring.

   - Vanuit Vlaanderen werd ook gevraagd om in de verklaring op te nemen dat in nauwe samenwerking met de gewestregeringen werk zou gemaakt worden van een federale Vliegwet.

   Daarnaast hebben we ook een uitdrukkelijk voorbehoud geformuleerd op de voorgestelde tekst van minister Gilkinet. Indien de Vlaamse Regering oordeelt dat haar economische belangen of deze van haar inwoners in het gedrang komen, behoudt Vlaanderen zich het recht deze verklaring eenzijdig op te zeggen.

   Deze aanpassingen werden midden mei aan de werkgroep gecommuniceerd en in daaropvolgende vergaderingen van 20 mei en 17 juni besproken samen met de

posities en voorstellen van de andere gewestregeringen. Een voorzien vervolgoverleg op 29 juni werd echter plots geannuleerd door het kabinet Gilkinet zelf, omdat blijkbaar niet alle deelnemers aanwezig konden zijn. Een geschikt ander overlegmoment werd nadien niet meer gevonden, waarop het kabinet Gilkinet aangaf de besprekingen verder te willen zetten na het zomerreces. Een nieuw overlegmoment heeft sindsdien niet meer plaats gevonden, noch werden er hierrond door het kabinet van minister Gilkinet concrete initiatieven genomen.

Ik betreur dan ook de recente verklaringen van mijn Brussels collega Maron in de pers over de door de Vlaamse vertegenwoordiging voorgestelde aanpassingen en het verdere verloop van de onderhandelingen. Dit is totaal onterecht, omdat het allerminst gaat om een geconsolideerde ontwerptekst. Het was net de bedoeling dat gewestregeringen zich nog zouden uitspreken over de inhoud van de ontwerp verklaring. Vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering zijn bovendien steeds op alle uitnodigingen ingegaan en waren op alle vergaderingen van de werkgroep aanwezig, in tegenstelling tot wat mijn Brusselse collega naar de pers toe beweert. Op geen enkel moment heeft minister Maron hierover contact met mij opgenomen.

We moeten vaststellen dat er momenteel geen consensus bestaat over een gemeenschappelijke verklaring. Hiertoe zal bijkomend overleg vereist zijn. Minister Gilkinet heeft mij intussen schriftelijk wel bevestigd dat hij een initiatief zou gaan nemen om de werkgroep met de 3 gewesten terug op te starten. Wanneer dit zal doorgaan is momenteel echter nog niet duidelijk

Daarnaast is minister Gilkinet wel bezig met de organisatie van overleg met alle belanghebbenden. Het federaal overlegplatform zal samenkomen op maandag 7 november.

Het Vlaamse Gewest blijft in elk geval open staan voor elk constructief overleg met de federale regering en de andere gewesten, ook met het Brussels Gewest. Samen met mijn Collega bevoegd voor de Vlaamse rand Ben Weyts heb ik van bij het begin van de legislatuur aangedrongen om steeds betrokken te worden bij het uitwerken van oplossingen.

Tot slot wordt er gevraagd welke initiatieven ik nog zal nemen om de geluidshinder van de luchthaven van Zaventem aan te pakken. Een belangrijk dossier op korte termijn is de hernieuwing van de omgevingsvergunning van de luchthaven van Zaventem. In het kader van een aanvraag tot hernieuwing van de omgevingsvergunning van de luchthaven wordt momenteel door Brussels Airport een project-MER voorbereid. Het spreekt voor zich dat het geluidsaspect van de luchthaven een belangrijk thema zal zijn in het onderzoek naar de globale milieu-impact van de luchthaven. Bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag zal ik rekening houden met de conclusies die in deze project-MER worden gemaakt voor wat betreft de geluidshinder en de mogelijke milderende maatregelen, zonder evenwel het economisch belang van de luchthaven voor Vlaanderen uit het oog te verliezen.