



VZW

Erkende streekgebonden vereniging  
Secretariaat:  
Voskapelstraat 7 bus 1  
1933 Sterrebeek

Sterrebeek, 5 juni 2006

Aan de Heer Francis Van den Eynde  
Voorzitter Commissie voor de  
Infrastructuur, het Verkeer en de  
Overheidsbedrijven  
Kamer van Volkvertegenwoordigers  
1008 Brussel

Betreft: Wetsontwerp inzake het vastleggen van vliegprocedures (Doc 51/2466)

Geachte Heer,

Wij danken u voor uw schrijven van 29 mei 2006 waarin u ons verzoekt onze opmerkingen aangaande voormeld wetsontwerp schriftelijk mee te delen.

Wij betreuren echter dat dit enkel schriftelijk kan en dat de bewonersgroepen niet de mogelijkheid krijgen hun standpunten voor de commissie te verduidelijken.

Vooreerst wensen we u attent te maken op een brief die zes verschillende actiegroepen, waaronder STERREBEEK 2000 vzw, hebben verstuurd naar de leden van het parlement en de leden van de commissie (in bijlage herhalen we deze eisen).

**Hierin maken we o.a. duidelijk dat we streven naar een terugkeer naar het historisch en logisch baangebruik overdag, rekening houdende met de wind en naar een drastische vermindering van het aantal nachtvluchten, uit te voeren met de stilste vliegtuigen.**

#### 1) **Begintoestand bij goedkeuring van de wet**

Het is uitermate belangrijk dat een stabiele situatie wordt geschapen, aanvaardbaar voor de omwonenden, **vooral de vliegwet wordt goedgekeurd.**

In het wetsontwerp wordt immers niet vastgelegd welke de beginsituatie is, noch hoe deze tot stand komt.

Door de wet zal immers elke wijziging aan deze beginsituatie in de praktijk omslachtig, zoniet onmogelijk worden.

De hele procedure vraagt immers een doorlooptijd van circa 315 dagen, wat totaal onaanvaardbaar is.

Na het initiatief motiveert minister of hij al of niet procedure start! (artikel 7):	Binnen 30 dagen
Veiligheidsstudie	60 dagen
Capaciteits- en milieueffectenstudie	90 dagen
Advies vragen aan instellingen met adviesrecht	30 dagen
Organisatie openbaar onderzoek	15 dagen
Openbaar onderzoek	60 dagen
Minister amendeert de vliegprocedure in functie van de reacties	
Studieinstellingen hebben 30 dagen tijd om hierop te reageren.	30 dagen
Overleg Ministerraad	
Koninklijk besluit	

Los van deze lange doorlooptijd, moet de wet daarom eveneens vastleggen dat de huidige situatie minstens dezelfde procedure moet doorlopen vooraleer ze bekrachtigd wordt. Dit laat tevens toe om de huidige situatie via openbaar onderzoek aan de bevolking te toetsen.

Zoals reeds vermeld, wensen we dat de beginsituatie terugkeert naar het historisch en logisch baangebruik zoals dit meer dan 40 jaar gebruikelijk was.

## **2) Inzake het initiatiefrecht**

Het ontwerp spreekt van het initiatiefrecht bij o.a. de Voorzitter van de adviescommissie. Het is echter onduidelijk over welke commissie het hier gaat, noch hoe deze wordt samengesteld. De omwonenden zijn niet betrokken bij het initiatiefrecht. Via een overlegcommissie, zoals bestaande binnen de Vlaamse milieuvergunning, zouden de omwonenden eveneens initiatiefrecht moeten krijgen.

## **3) Inzake actieplannen, geluidsbelastingkaart, samenwerkingsovereenkomst**

Artikel 18, 19 en andere zijn op aanwijzen van de Raad van State zo opgesteld omdat richtlijn 2002/49/EG nog niet is omgezet naar Belgisch recht en er nog geen samenwerkingsovereenkomst is tussen de gewesten.

Dit is mede de oorzaak van de onduidelijke formulering van deze artikels en de bevoegdheden die men aan de Koning toeschrijft.

Men zou er daarom beter aan doen eerst de richtlijn om te zetten alvorens een onduidelijke wet goed te keuren. Die wet zou dan beter kunnen aansluiten bij de richtlijn.

Zo is artikel 18, paragraaf 2 te vaag. Er is niet duidelijk over welke actieplannen het gaat en hoe die tot stand komen.

Artikel 19 geeft geen enkele garantie dat hier een geluidsbelastingkaart wordt gehanteerd die de burgers beschermt. Er wordt niet vermeld hoe deze tot stand komt. Ook de toelichting is hierin te onduidelijk.

Ook artikel 20 geeft geen enkele duidelijkheid en de toelichting is teveel in voorwaardelijke wijze geformuleerd.

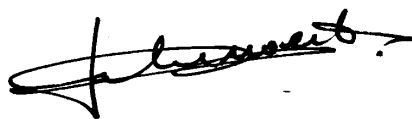
-----

Het wetsontwerp biedt daarom voor STERREBEEK 2000 vzw geen garantie voor een betere bescherming van de omwonenden in de toekomst.

Door de juridische hiaten bij gebrek aan omzetting van de Europese richtlijn, riskeert de wet aanleiding te geven tot nieuwe juridische acties.

Wij verzoeken de commissie daarom het huidige ontwerp af te wijzen.

Met de meeste hoogachting,



Luc Caluwaerts  
Voorzitter



17 mei 2006

Geachte mevrouw, geachte heer volksvertegenwoordiger,

De ondertekenende bewonersgroepen doen een dringend appèl op uw verantwoordelijkheid als volksvertegenwoordiger.

De "vliegwet" zoals ze nu voorligt, biedt geen oplossing voor de actuele malaise rond de luchthaven van Zaventem. Als u deze wet goedkeurt, geeft u de huidige en volgende regeringen vrijgeleide tot willekeur en dit zonder parlementair toezicht.

We beogen met dit schrijven deze ernstige materie uit de slogansfeer te halen en u in het kort inzage te geven van de huidige realiteit. U vindt onze standpunten en argumenten op de volgende pagina's. Voor specifieke informatie over zowel het spreidingsplan als de problematiek van de nachtvluchten verwijzen we naar de bijlagen.

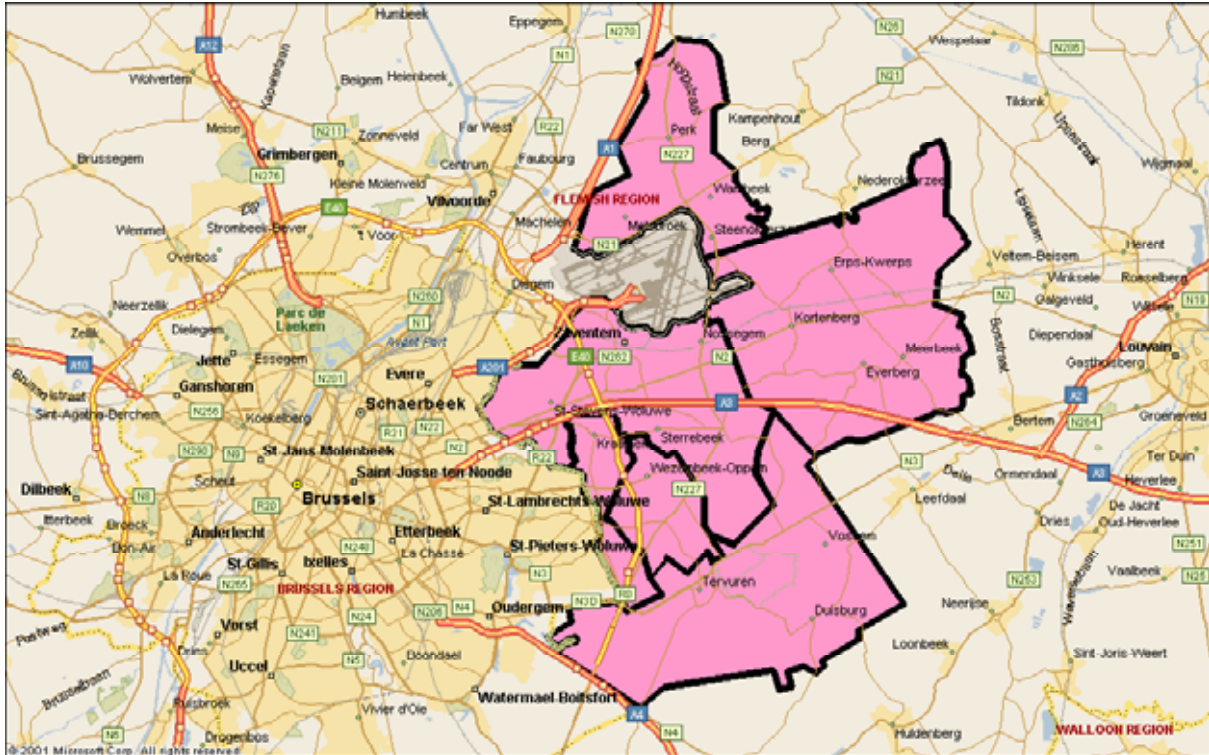
Voor een goed begrip van de problematiek en ons voorstel van oplossing is het absoluut noodzakelijk dat u en uw fractie hierover een gesprek met ons hebben. Binnenkort nemen wij contact met u op om hiertoe een afspraak te maken.

Wij danken u nu alvast voor de aandacht die u aan deze tekst wil besteden.

Ondertekenaars :

Awacss vzw (Wezembeek-Oppem)	Fernand Van Diest	0475-41.69.97
Decibel 25L (Kortenberg)	Etienne Cloetens	02-759.95.31
Sterrebeek 2000 vzw	Luc Caluwaerts	02-731.14.80
Wake Up Kraainem vzw	Johan Christiaens	02-731.83.58
Wakker Tervuren	Peter-Paul Struycken	0486-69.09.03
Zone-S (Steenokkerzeel)	Karel Vanderheyden	0475-83.68.75

E-mails via [info@zone-s.be](mailto:info@zone-s.be)



## STANDPUNTEN

**Overdag terugkeer naar het historisch en logisch baangebruik.**

**Drastische vermindering van het aantal nachtvluchten, uitsluitend uit te voeren met de stilste vliegtuigen.**

## WAAROM

- om terug te keren naar het vroegere maatschappelijke draagvlak.
- omdat gebrek aan nachtrust geen comfortprobleem is, maar ronduit schadelijk voor de gezondheid.
- omdat de vliegwet vertrekt van verkeerde uitgangspunten.
- omdat het intellectueel oneerlijk is te denken dat de luchthaven gedurende veertig jaar verkeerd gerund werd en dat de ingenieurs en verantwoordelijken de luchthaven niet op de meest logische en efficiënte manier hebben gebruikt.

**De ondertekenende bewonersgroepen pleiten voor een vliegwet waarbij men terugkeert naar de historische dagsituatie die gedurende lange tijd door de omwoners gekend en aanvaard was.**

**Tegelijkertijd moet men tot een oplossing komen voor wat het echte probleem is: de nachtvluchten. Wij pleiten voor een zeer drastische vermindering van het aantal nachtvluchten en wensen dat deze uitgevoerd worden met de stilste toestellen.**

## TOELICHTING

### - **De foute aanpak**

De nachtvluchten op Zaventem zijn 20 jaar geleden gestart. Bewonersgroepen zijn onmiddellijk in het verweer gekomen. Men heeft de problematiek van de nachtvluchten willen oplossen door een spreidingsplan. Na de invoering van het spreidingsplan in 2004 werden de omwonenden nu ook overdag geconfronteerd met overlast die men voordien niet kende. Nieuwe actiegroepen zijn rond de luchthaven ontstaan.

### - **Evolutie maatschappelijk draagvlak**

Iedereen die vóór de invoering van allerhande spreidingsplannen in de omgeving van de luchthaven woonde, heeft uit vrije wil zijn woonplaats gekozen, rekening houdende met een toen gekende historische hinder. Met uitzondering van de nachtvluchten, was er een aanvaarding van de hinder: iedereen wist wat hij kon verwachten.

Nadat er gedurende 40 jaar weinig onvrede was met de luchthaven, is nu niemand nog tevreden.

Nadat de luchthaven gedurende 40 jaar voor economische groei gezorgd heeft, treuzelen investeerders met nieuwe initiatieven.

### - **Brusselse normen**

Op het ogenblik dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geluidsnormen heeft vastgelegd, hebben noch de Federale noch de Vlaamse regering een inspanning gedaan om te streven naar gemeenschappelijke en realistische geluidsnormen. Het gevolg is dat de ene regio zijn geluidsnorm gebruikt om de andere regio meer te belasten.

Het blijft noodzakelijk dat een gezondheidsgerichte geluidsnorm opgesteld wordt door de beide gewesten, in onderling overleg.

### - **Gezondheidsproblematiek**

Gebrek aan nachtrust veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen: stress, concentratie- en leerstoornissen, hoge bloeddruk, hartklachten, vroegtijdige dood.

Er zijn voldoende (inter)nationale studies die dit onomstotelijk aantonen. Buitenlandse overheden hebben dit probleem erkend en hebben gepaste maatregelen genomen om het nachtelijk luchtverkeer aan banden te leggen, dit in tegenstelling tot de huidige Belgische aanpak (zie bijlage).

### - **Rechtsonzekerheid**

De gedurende meer dan 40 jaar gebruikte vliegprocedures hadden een stabiele omgeving als gevolg voor zowel bewoners als bedrijfswereld. Het ingevoerde spreidingsplan en de

opeenvolgende wijzigingen eraan hebben geleid tot grote rechtsonzekerheid, niet alleen bij de bewoners, maar ook bij tal van investeerders.

- **De vliegwet**

Een vliegwet zal rechtszekerheid voor omwonenden en investeerders waarborgen. Maar wij zijn tegen deze voorliggende vliegwet omdat ze een bestaande slechte toestand, die geen draagvlak heeft bij omwonenden wil betonneren. In deze vliegwet wordt immers niet vastgelegd welke de beginsituatie is, noch hoe deze tot stand komt. Door de vliegwet zal immers elke wijziging aan deze beginsituatie in de praktijk omslachtig, zometer onmogelijk worden.

De basisgedachte van het wetsontwerp is immers de zogenaamde billijke spreiding/lastenverdeling.

Sinds de invoering van het spreidingsplan is gebleken dat het onmogelijk is de hinder van de luchthaven op een billijke wijze te verdelen (zie bijlage).

Men kan zich afvragen waarom de regering steeds weer opnieuw deze gedachte wil opdringen. Is het te ver gezocht te veronderstellen dat bepaalde beloften aan Macquarie zouden gedaan zijn die deze spreiding noodzakelijk maken?

## **Bijlage 1: De nachtvluchten en hun gezondheidsrisico**

In **1985** zijn de nachtelijke activiteiten op Brussel-Nationaal begonnen. Op dat moment gebeurden alle landingen en vertrekken vanaf baan 25 rechts.

Het aantal nachtvluchten bleef sindsdien alsmaar stijgen en verschillende regeringsbeslissingen poogden de hinder steeds op andere manieren te verschuiven boven de verschillende omliggende gemeenten in de hoop op die manier de stijgende hinder draaglijk te houden.

Zo werden in december 1988 de vertrekken verdeeld over de banen 20 en 25R en de nachtelijke landingen kwamen op baan 25L. De eerste actiegroepen lieten toen reeds van zich horen.

Sinds het **spreidingsplan** in voege is, ondervinden alle omliggende gemeenten 's nachts geluidshinder en is het **aantal actiecomités gaandeweg gestegen**.

De regeringen namen ook minimale maatregelen om de **geluidsoverlast aan de bron** te verminderen. In 2002 wordt de luidruchtige 727 verboden en in 2003 worden vliegtuigen met een QC > 12 verboden tijdens de nacht.

Ondanks deze beperkingen hebben de **verschillende zones rond de luchthaven per nacht elk nog steeds regelmatig te lijden onder een 20 tal vertrekkende vluchten** met geluidspieken tussen de 70 en 100 dB, en dit hoofdzakelijk tussen 3u en 5u.

De verschillende **regeringen blijven gefocused op het spreiden van de hinder in plaats van maatregelen te nemen om de hinder aan de bron in te perken**. Alleen de Brusselse regering voerde strenge geluidsnormen in om de nachtelijke hinder te begrenzen op een niveau dat in overeenstemming is met de WHO richtlijnen. Overleg met Brussel zal daarom enkel mogelijk zijn wanneer men de hinder van nachtvluchten erkent en strenge maatregelen neemt.

**Het aantal nachtvluchten op Zaventem wordt ondanks de aangetoonde gezondheidsrisico's nog steeds niet afgebouwd**. Dat nachtvluchten de gezondheid van heel wat omwonenden schaden, is reeds gebleken uit diverse onderzoeken van onder meer de wereldgezondheidsorganisatie (WHO), de Nederlandse gezondheidsraad, het Vlaams Steunpunt Milieu en Gezondheid,...

Het staat vast dat de geluidsoverlast van nachtvluchten verantwoordelijk is voor onder meer een verhoogde bloeddruk, meer hart- en vaatziekten, leerachterstand bij kinderen,...

Deze gezondheidsproblemen kosten de samenleving ook handenvol geld. Volgens het onderzoek van Prof. Annemans van de UGent lopen de directe kosten op tot minimaal 150 miljoen euro/jaar. Tot nu toe kwamen deze gezondheidsaspecten en -kosten weinig of niet aan bod in de politieke besluitvorming over de luchthaven. Ze worden (bijna) nooit naast economische effecten (werkgelegenheid, toegevoegde waarde,...) geplaatst om een juiste politieke afweging te maken.

De milieuvergunning van BIAC vermeldt nog steeds een toegelaten plafond van 25000 nachtvluchten tussen 23u en 6u..

**Op andere, vergelijkbare 'stedelijke' luchthavens in Europa gelden strengere beperkingen**, zelfs gerekend tussen 23u en 7u. Schiphol bijvoorbeeld heeft in totaal 408.000 vluchten waarvan 16.000 nachtvluchten (of 3,9 %), Frankfurt heeft 458.000 vluchten waarvan 11.000 nachtvluchten (of 2,4 %), Londen Heathrow heeft 460.000 vluchten waarvan 5.800 nachtvluchten (of 1,5 %). Zaventem heeft ongeveer 254.000 vluchten waarvan 28.000 nachtvluchten (of 11 %) tussen 23u en 7u.

**De ondertekenende bewonersgroepen stellen daarom voor het aantal nachtbewegingen drastisch en consequent af te bouwen**. In geen geval mag vrijgekomen capaciteit op vlak van nachtvluchten, door het vertrek van een deel van DHL, worden ingenomen door andere operatoren.

Bovendien moet het **gebruik van minder lawaaierige vliegtuigen** worden opgelegd door de QC-grens van vliegtuigen te verlagen van 12 naar QC=4 en dit tussen 23u en 7u.

## **Bijlage 2: Billijke spreiding van de geluidshinder rond Zaventem is een foutief uitgangspunt**

Het principe van een 'evenwichtige spreiding' gaat ervan uit dat de hinder van de luchthaven op een evenwichtige wijze kan gespreid worden over de omwonenden. Het is voor het eerst opgenomen in het spreidingsplan ANCIAUX. Het was een poging om uit de impasse te geraken met een op het eerste zicht rechtvaardig uitgangspunt.

Echter :

1. De **opeenvolgende afwijzingen door de rechterlijke instanties** van welk spreidingsplan dan ook bewijzen dat geen enkele oplossing een evenwichtige spreiding tot stand bracht. Het is in de voorbije jaren duidelijk geworden dat welke beslissing de regering ook neemt, een "gelijke en evenwichtige spreiding van de hinder" niet realiseerbaar is.

Terecht zullen er bewonersgroepen zijn die wijzen op onrechtvaardige elementen of nieuwe scheeftrekkingen in het zgn. evenwicht. Het criterium van "een gelijke evenwichtige spreiding van de hinder" is een uitermate **subjectief criterium** dat ook steeds opnieuw in vraag kan worden gesteld. Bijgevolg kan het dan ook nooit aan de basis liggen van een beslissing van de regering.

2. De **onderhandelingen tussen de Vlaamse en Brusselse regering** bevestigen deze vaststelling. Ze bloeden dood op wat uiteindelijk door beide partijen wordt aangevoeld als geen "evenwichtige gelijke spreiding van de hinder".

3. Het **historisch baangebruik in functie van de aanwezige winden en in functie van de veiligheid** is de enige oplossing die in Vlaams Brabant over een voldoende draagvlak beschikt. Het is in die zin trouwens dat de luchthaven werd opgericht en de banen aangelegd.

4. Uit de verslagen van de internationale pilotenvereniging IFALPA blijkt duidelijk dat het spreidingsplan een **onveilige situatie** creëert met extra kosten voor de luchtvaartmaatschappijen (extra brandstof, tijdsverlies etc).

5. De onderhandelingen vertrekken daarom best vanuit een nieuw perspectief: het historisch preferentieel baangebruik in functie van wind en veiligheid. Geen enkele rechterlijke instantie kan er iets op aanmerken en het is objectief vaststelbaar.