

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 augustus 2000

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

**tot wijziging van artikel 6, § 1, X, 7°,
van de bijzondere wet van 8 augustus 1980
tot hervorming der instellingen**

(ingediend door mevrouw Frieda Brepoels, de
heer Danny Pieters en mevrouw Annemie Van
de Castele)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 août 2000

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

**modifiant l'article 6, § 1^{er}, X, 7°,
de la loi spéciale du 8 août 1980
de réformes institutionnelles**

(déposée par Mme Frieda Brepoels, M. Danny
Pieters et Mme Annemie Van de Castele)

SAMENVATTING

De gewesten zijn bevoegd voor de uitrusting en exploitatie van de luchthavens en openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal, waarvoor de federale overheid bevoegd gebleven is. De indieners stellen voor deze uitzondering te schrappen, waardoor het Vlaamse Gewest bevoegd zou worden voor deze luchthaven.

RÉSUMÉ

Les régions sont compétentes pour l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National, qui relève toujours de la compétence du pouvoir fédéral. Les auteurs proposent de supprimer cette exception, ce qui placerait cet aéroport sous la compétence de la Région flamande.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)	HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	: Beknopt Verslag	CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Plenum	PLEN	: Séance plénière
COM	: Commissievergadering	COM	: Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : alg.zaken@deKamer.be		Publications officielles éditées par la Chambre des représentants Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : aff.generales@laChambre.be	
--	--	---	--

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Artikel 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt inzake openbare werken en vervoer, dat de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal. Nochtans ligt Zaventem geheel in Vlaanderen. Het beleid rond Zaventem wordt volledig doorkruist door wat andere gewesten en de federale overheid aan regels uitvaardigen. De Brusselse geluidsnormen zorgen ervoor dat de inwoners van Vlaams-Brabant meer geluidsoverlast te slikken krijgen. Het Brussels Gewest heeft economische baten van de luchthaven van Zaventem maar moet niet bijdragen in de kosten ervan. Voor het federale akkoord over Zaventem moet het Brussels Gewest ook niet opdraaien. Het dossier Zaventem kwam door de discussie over de nachtvluchten op de federale tafel te liggen terwijl de maatregelen bijna stuk voor stuk gewestelijke bevoegdheden zijn o.a. ruimtelijke ordening, isolatiepremies van de woningen, onteigeningsprocedures, wegeninfrastructuur, nieuwe busverbindingen,... Indien Vlaanderen optimaal wil anticiperen op de bedreigingen en de kansen die voortkomen uit de internationale en nationale ontwikkelingen in de luchtvaart, dan moet de luchthaven dringend tot de bevoegdheid van Vlaanderen zelf gaan behoren.

De laatste decennia kende het luchtvervoer een explosieve groei. Met een jaarlijkse gemiddelde groei van 14,4% in de jaren 60 en 70 en een gemiddelde groei van 6 à 7% in de jaren 80, heeft de luchtvaart zich ontwikkeld tot een belangrijke sociaal-economische sector en tot een groeisector in de wereldeconomie. Uiteraard doemen hier een aantal grenzen op van ruimtelijke en ecologische aard. De SERV geeft aan dat de directe werkgelegenheid op Zaventem in 1998 25.753 werknemers bedroeg, de totale werkgelegenheid - direct en indirect - ligt op ruim 50.000 werknemers. Onderzoek door deze Raad wees uit dat de directe werkgelegenheid bij een verdere uitbouw van Zaventem naar 2010 verdubbeld kan worden. De directe toegevoegde waarde van Zaventem wordt bovendien geschat op 44,2 miljard, de indirecte toegevoegde waarde op 32 miljard frank. Zaventem bekleedt daarmee samen met de havens van Antwerpen (251,5 miljard frank toegevoegde waarde) en Gent (85,5 miljard frank) een koppositie.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'article 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980 prévoit qu'en ce qui concerne les travaux publics et le transport, l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics relèvent des compétences des régions, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National. Zaventem est pourtant entièrement situé en Région flamande. La politique concernant Zaventem est fondamentalement contrecarrée par les mesures prises par les autres régions et par le pouvoir fédéral. C'est ainsi que les normes bruxelloises en matière de bruit aggravent les nuisances sonores subies par les habitants du Brabant flamand. Sous l'angle économique, l'aéroport de Zaventem est tout profit pour la Région bruxelloise, sans que celle-ci doive contribuer au financement des coûts qu'il engendre. Quant à l'accord fédéral concernant Zaventem, il n'impose lui non plus aucune charge de la Région bruxelloise. La discussion sur les vols de nuit a fait aboutir le dossier de Zaventem sur la table du gouvernement fédéral, alors que les mesures en ce domaine relèvent quasi toutes des compétences régionales, notamment l'aménagement du territoire, les primes à l'isolation des habitations, les procédures d'expropriation, l'infrastructure routière, les nouvelles lignes de bus, ... Si la Flandre veut anticiper au mieux sur les menaces et les opportunités que portent en eux les développements internationaux et nationaux du trafic aérien, il est urgent qu'elle soit directement compétente pour l'aéroport.

Le transport aérien a connu, ces dernières décennies, une croissance exponentielle. Avec une croissance annuelle moyenne de 14,4% dans les années soixante et septante et une croissance moyenne de 6 à 7% dans les années quatre-vingt, la navigation aérienne est devenue un secteur socioéconomique important et un secteur porteur de l'économie mondiale. Ce développement se heurte évidemment à certaines contraintes liées à l'aménagement du territoire et à l'environnement. Le SERV (Conseil économique et social de la Flandre) a calculé qu'en 1998, l'aéroport de Zaventem employait directement 25 753 personnes, l'emploi total - direct et indirect - s'élevant à plus de 50 000 unités. L'étude réalisée par cet organisme montre que si l'on développait encore Zaventem, l'emploi direct pourrait être doublé d'ici à 2010. Qui plus est, la valeur ajoutée directe de Zaventem est évaluée à 44,2 milliards de francs, et la valeur ajoutée indirecte à 32 milliards de francs. Ces chiffres placent Zaventem dans le peloton de tête en Belgique, à côté des ports d'Anvers (251,5 milliards de francs de valeur ajoutée) et de Gand (85,5 milliards de francs).

Gezien in Zaventem de focus zowel op het passagiersvervoer als op het vrachtvervoer moet blijven liggen, gezien de positie en de rol van de luchthaven in de intercontinentale trafiek is de ontsluiting van de luchthaven van primordiaal belang. De expansie van Zaventem moet verbonden worden met een volwaardig HST-station waarbij Zaventem/luchthaven een exclusief HST-station moet worden op de HST-verbindingen Antwerpen-Brussel en Luik- Brussel en de realisatie van IC/IR verbindingen..

Om al deze uitdagingen met succes te kunnen aangaan moet het Vlaamse Gewest, samen met de provincie Vlaams-Brabant, de omliggende gemeenten en privé-actoren een optimaal samenwerkingsmodel kunnen ontwikkelen. Dit is alleen maar mogelijk als de bevoegdheid ook in Vlaamse handen komt.

Frieda BREPOELS (VU&ID)
Danny PIETERS (VU&ID)
Annemie VAN DE CASTEELE (VU&ID)

Étant donné que l'aéroport doit continuer à centrer ses activités tant sur le transport de passagers que sur le transport de fret, eu égard à sa place et à son rôle dans le trafic intercontinental, il est primordial de le désenclaver. L'expansion de Zaventem requiert l'aménagement d'une véritable gare TGV, Zaventem-aéroport devant devenir une gare TGV exclusive sur les lignes TGV Anvers-Bruxelles et Liège-Bruxelles, ainsi que la réalisation de liaisons IC/IR.

Pour pouvoir relever tous ces défis avec succès, la Région flamande doit pouvoir développer un modèle de coopération optimal avec la province du Brabant flamand, les communes environnantes et des acteurs du secteur privé,. Or, elle ne pourra le faire que si la compétence en la matière lui est attribuée.

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET
_____**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 6, § 1, X, 7°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, vervallen de woorden “met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”.

25 mei 2000

Frieda BREPOELS (VU&ID)
Danny PIETERS (VU&ID)
Annemie VAN DE CASTEELE (VU&ID)

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE
_____**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

A l'article 6, § 1^{er}, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les mots « , à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National » sont supprimés.

25 mai 2000