

Administratie stelt strengere geluidsnormen voor vanaf 2028 - Vlaams advies maakt nachtvluchten op Zaventem onmogelijk





Over tien dagen beslist Vlaams minister van Omgeving Zuhair Demir (N-VA) of de luchthaven van Zaventem een nieuwe omgevingsvergunning krijgt. Maar het ultieme advies van de Vlaamse administratie bouwt intussen enkele zware voorwaarden in om groen licht te geven. Met daardoor ook een indirect verbod op nachtvluchten vanaf 2028.

Eerst het goede nieuws: het 'voorwaardelijk gunstige' advies van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie (GOVC) — die alle Vlaamse departementen omvat — ziet stikstof niet langer als een hinderpaal, nu er een stikstofdecreet is gestemd. Vorig jaar legde dat hoofdpijndossier nog een bom onder het voortbestaan van de nationale luchthaven. Maar intussen duikt er een nieuwe stoorzender op: de geluidshinder voor omwonenden. Om aan hun verzuchtingen en

gezondheidsklachten tegemoet te komen, stelt de GOVC voor dat tegen 2028 geen enkel vliegtuig 's nachts nog meer dan 60 decibel mag produceren. Dat is tussen 23 uur 's avonds en 7 uur 's ochtends. Om u een idee te geven: 60 decibel is het geluid van een doorsnee airco of wasmachine.

Afrika-netwerk

Een straffe voorwaarde, meent professor luchtvaarteconomie Wouter Dewulf (UAntwerpen): Dat komt neer op een indirect verbod op nachtvluchten. Met de huidige stand van de technologie is er namelijk geen vliegtuig dat zo stil kan opstijgen of landen. Tenzij enkele kleine elektrische modellen, die geschikt zijn om tien à twintig passagiers te vervoeren. Het is belangrijk dat onze overheid de luchtvaartmaatschappijen stimuleert om hun vloot te vernieuwen. Maar de doelstellingen die we hen opleggen moeten wel haalbaar blijven: vier jaar is te kort om zo'n grote sprong te maken. Je riskeert dat transportbedrijven zoals DHL gewoon wegtrekken.

Het verbod beperkt zich niet louter tot cargovliegtuigen, weet Dewulf: Ik maak me ook zorgen over één van onze troeven, namelijk het Afrika-netwerk. Dat zijn passagiersvluchten die vóór 7 uur 's ochtends op Zaventem landen, om zo de aansluiting te verzekeren met andere continentale vluchten die later op de ochtend vertrekken. Maar met de strengere geluidsnormen komen ook die inkomende vluchten van Brussels Airlines in de verdrukking.

Strenger dan Brussel

Gevraagd naar haar intenties, houdt Vlaams minister van Omgeving Zuhail Demir (N-VA) haar kaarten voorlopig dicht tegen de borst gedrukt. Uiterlijk op 29 maart moet ze — op eigen houtje — de knoop doorhakken: We moeten een evenwicht vinden tussen deze belangrijke economische activiteit en een aanvaardbare impact op de omgeving en omwonenden. Collega- minister Ben Weyts (N-VA), bevoegd voor de Vlaamse Rand, kijkt met argusogen mee over haar schouder. Om de geluidsoverlast van zijn grondgebied te weren, hanteert het Brussels Gewest al eigen (strengere) geluidsnormen. Daar ligt de lat momenteel op 70 à 90 decibel, afhankelijk van de plaats in de hoofdstad waar het vliegtuig overvliegt. Het Vlaamse advies is dan nog strenger.

Onbepaalde duur

Demir kan het advies naast zich neerleggen, maar die beslissing zal ze grondig moeten motiveren. Anders staat de deur open voor een nieuwe procedureslag. In het verleden heeft ze al geweigerd om een nieuwe gascentrale in Vilvoorde te vergunnen, terwijl er een positief advies was van de Vlaamse administratie. Een nieuwe vergunning voor Zaventem zal in principe voor onbepaalde duur geldig zijn.

LORENZO TERRIÈRE