

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 novembre 2004

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

**modifiant la loi spéciale du 8 août 1980
de réformes institutionnelles en vue de la
régionalisation de l'aéroport
de Bruxelles-National**

(déposée par MM. Patrick De Groote,
Roel Deseyn et Hendrik Bogaert)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 november 2004

VOORSTEL VAN BIJZONDERE WET

**tot wijziging van de bijzondere wet
van 8 augustus 1980 tot hervorming
der instellingen met het oog op de
regionalisering van de luchthaven
Brussel-Nationaal**

(ingediend de heren Patrick De Groote,
Roel Deseyn en Hendrik Bogaert)

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.

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 Vlaams Gewest bevoegd zou worden voor deze luchthaven.

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>VLAAMS BLOK</i>	: Vlaams Blok
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
<i>DOC 51 0000/000</i> :	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	<i>DOC 51 0000/000</i> :	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
<i>QRVA</i> :	Questions et Réponses écrites	<i>QRVA</i> :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
<i>CRIV</i> :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	<i>CRIV</i> :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
<i>CRABV</i> :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	<i>CRABV</i> :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
<i>CRIV</i> :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	<i>CRIV</i> :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
<i>PLEN</i> :	Séance plénière	<i>PLEN</i> :	Plenum
<i>COM</i> :	Réunion de commission	<i>COM</i> :	Commissievergadering

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 : publications@laChambre.be

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 : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi spéciale reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 50 0842/001. Entre-temps, la régionalisation de l'aéroport de Zaventem a reçu une assise plus large, du fait de son inscription dans l'accord de gouvernement flamand 2004-2009 (p. 83).

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. Une étude réalisée conjointement par la SDR (Société de Développement régional) pour le Brabant flamand et le SERV (Conseil économique et social de la Flandre) en septembre 2004 établit que, rien que dans la zone de l'aéroport, de 58.000 à 72.000 emplois dépendent de la présence de celui-ci. La zone

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel van bijzondere wet neemt, in aangepaste vorm, de tekst over van het voorstel DOC 50 0842/001. De regionalisering van de luchthaven van Zaventem kreeg intussen een ruimer draagvlak door de inschrijving ervan in het Vlaamse regeerakkoord 2004-2009 (blz. 83).

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 Brusselsse 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 zijn er een aantal grenzen van ruimtelijke en ecologische aard. Een gezamenlijke studie van de GOM Vlaams-Brabant en de SERV van september 2004 stelt dat in de luchthavenregio alleen al 58.000 tot 72.000 jobs van het bestaan van de luchthaven afhankelijk zijn. De impactregio van de luchthaven reikt evenwel nog veel verder dan in dit onderzoek gedefinieerde geografische perimeter. Bovendien blijkt daaruit dat de luchthaven één van de belangrijkste lokale

d'impact de l'aéroport s'étend toutefois encore bien au-delà du périmètre géographique défini dans cette étude. Il apparaît en outre que l'aéroport est un des principaux facteurs locaux intervenant dans le choix de l'implantation pour les entreprises installées dans cette zone. De nouvelles études évaluent la valeur ajoutée de l'aéroport de Zaventem pour l'économie belge à 3,884 milliards d'euros en 2002, ce qui signifie que 1,5 % du PIB est attribué à l'activité économique de l'aéroport et de ses environs. Ces chiffres placent Zaventem dans le peloton de tête en Belgique, à côté des ports d'Anvers (7,013 milliards d'euros de valeur ajoutée) et de Gand (2,943 milliards d'euros).

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. La réalisation de liaisons IC/IR s'impose également.

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.

vestigingsfactoren is voor bedrijven in de luchthaven-regio. Nieuwe studies ramen de toegevoegde waarde van de luchthaven van Zaventem voor de Belgische economie in 2002 op 3,884 miljard euro. Dit betekent dat 1,5 % van het BBP aan de economische activiteit van de luchthaven en de omgeving daarvan wordt toegeschreven. Zaventem bekleedt daarmee samen met de haven van Antwerpen (7,013 miljard euro) en de haven van Gent (2,943 miljard euro) een koppositie.

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 vereist een volwaardig HST-station waarbij Zaventem/luchthaven een exclusief HST-station moet worden op de HST-verbindingen Antwerpen-Brussel en Luik- Brussel. Tevens dirngt de realisatie van IC/IR verbindingen zich op.

Om al deze uitdagingen met succes te kunnen aangaan moet het Vlaams 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.

Patrick DE GROOTE (N-VA)
Roel DESEYN (CD&V)
Hendrik BOGAERT (CD&V)

PROPOSITION DE LOI SPÉCIALE

Article 1^{er}

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

Art. 2

À 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.

28 septembre 2004

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».

28 september 2004

Patrick DE GROOTE (N-VA)
Roel DESEYN (CD&V)
Hendrik BOGAERT (CD&V)

TEXTE DE BASE

8 août 1980

Loi spéciale de réformes institutionnelles

Art. 6

§ 1^{er}. Les matières visées à l'article 107^{quater} de la Constitution sont:

[...]

X. En ce qui concerne les travaux publics et le transport:

- 1° les routes et leurs dépendances;
- 2° les voies hydrauliques et leurs dépendances;
- 2°*bis* le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges;
- 3° les ports et leurs dépendances;
- 4° les défenses côtières;
- 5° les digues;
- 6° les services des bacs;
- 7° l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National;
- 8° le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur;
- 9° les services de pilotage et de balisage de et vers les ports, ainsi que les services de sauvetage et de remorquage en mer.

Les compétences visées aux 2°, 3°, 4° et 9°, comprennent le droit d'effectuer dans les eaux territoriales et sur le plateau continental les travaux et activités, en ce compris le dragage, nécessaires à l'exercice de ces compétences.

[...]

TEXTE DE BASE ADAPTÉ À LA PROPOSITION

8 août 1980

Loi spéciale de réformes institutionnelles

Art. 6

§ 1^{er}. Les matières visées à l'article 107^{quater} de la Constitution sont:

[...]

X. En ce qui concerne les travaux publics et le transport:

- 1° les routes et leurs dépendances;
- 2° les voies hydrauliques et leurs dépendances;
- 2°*bis* le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges;
- 3° les ports et leurs dépendances;
- 4° les défenses côtières;
- 5° les digues;
- 6° les services des bacs;
- 7° l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics¹;
- 8° le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur;
- 9° les services de pilotage et de balisage de et vers les ports, ainsi que les services de sauvetage et de remorquage en mer.

Les compétences visées aux 2°, 3°, 4° et 9°, comprennent le droit d'effectuer dans les eaux territoriales et sur le plateau continental les travaux et activités, en ce compris le dragage, nécessaires à l'exercice de ces compétences.

[...]

¹ Art. 2: abrogation

BASISTEKST

8 augustus 1980

Bijzondere wet tot hervorming der instellingen**Art. 6**

§ 1. De aangelegenheden bedoeld in artikel 107 *quater* van de Grondwet zijn:

[...]

X. Wat de openbare werken en het vervoer betreft:

1° de wegen en hun aanhorigheden;

2° de waterwegen en hun aanhorigheden;

2° *bis* het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

3° de havens en hun aanhorigheden;

4° de zeewering;

5° de dijken;

6° de veerdiensten;

7° de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal;

8° het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur;

9° de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee.

De bevoegdheden bedoeld in 2°, 3°, 4° en 9°, houden het recht in om in de territoriale wateren en op het continentaal plat de werken en activiteiten uit te voeren, met inbegrip van het baggeren, die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van deze bevoegdheden.

[...]

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET VOORSTEL

8 augustus 1980

Bijzondere wet tot hervorming der instellingen**Art. 6**

§ 1. De aangelegenheden bedoeld in artikel 107 *quater* van de Grondwet zijn:

[...]

X. Wat de openbare werken en het vervoer betreft:

1° de wegen en hun aanhorigheden;

2° de waterwegen en hun aanhorigheden;

2° *bis* het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

3° de havens en hun aanhorigheden;

4° de zeewering;

5° de dijken;

6° de veerdiensten;

7° de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden¹;

8° het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur;

9° de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, evenals de reddings- en sleepdiensten op zee.

De bevoegdheden bedoeld in 2°, 3°, 4° en 9°, houden het recht in om in de territoriale wateren en op het continentaal plat de werken en activiteiten uit te voeren, met inbegrip van het baggeren, die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van deze bevoegdheden.

[...]

¹ Art. 2: opheffing