

**VERSION PROVISOIRE**

NE PAS CITER SANS MENTIONNER LA SOURCE
La version définitive, sur papier blanc, comprend les annexes et le compte rendu analytique bilingue

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

VOORLOPIGE VERSIE

NIET CITEREN ZONDER BRONVERMELDING
De definitieve versie, op wit papier, bevat de bijlagen en het tweetalige beknopt verslag.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTEGRAL

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

mercredi

12-01-2005

Après-midi

INTEGRAAL VERSLAG

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

woensdag

12-01-2005

Namiddag

*Les textes n'ont pas encore été révisés par les orateurs.
Ceux-ci peuvent communiquer leurs corrections par écrit
avant le*

17-01-2005, à 16 heures

au Service du Compte rendu intégral.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@lachambre.be

*De teksten werden nog niet door de sprekers nagezien. Zij
kunnen hun correcties schriftelijk
meedelen vóór*

17-01-2005, om 16 uur

aan de Dienst Integraal Verslag.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@dekamer.be

07 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Simonne Creyf** aan de minister van Mobiliteit over "het verbod op het gebruik van landingsbaan 02" (nr. 4817)

- de heer **Bart Laeremans** aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de baan 02 op Zaventem, de evaluatie van het spreidingsplan en de harmonisatie van de geluidsnormen" (nr. 4951)

- de heer **Bart Laeremans** aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de nieuwe milieuvergunning voor BIAC" (nr. 4952)

07 **Questions jointes de**

- Mme **Simonne Creyf** au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction d'utilisation de la piste d'atterrissage 02" (n° 4817)

- M. **Bart Laeremans** au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à Zaventem, l'évaluation du plan de dispersion et l'harmonisation des normes sonores" (n° 4951)

- M. **Bart Laeremans** au ministre de la Mobilité sur "les conséquences du nouveau permis d'environnement pour la BIAC" (n° 4952)

voorzitter, waarde collega's, het verdrag over de visserijschepen en het Scheldeverdrag behoren tot de bevoegdheid van de Vlaamse regering.

Het internationaal verdrag betreffende de controle op schadelijke, aangroeiwerende systemen op schepen legt milieuvervuiling door gebruik van schadelijke producten aan banden. Het verbiedt onder andere het hormoonversturende tributyltin als component van de aangroeiwerende scheepswerf.

Dat verdrag is de zogenaamde AFS-conventie. Daarvoor zijn wij wel bevoegd. Het is een verdrag met een gemengd karakter. Dat werd door de

07.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert van 16 december dus ik ga een beetje terug in de tijd. De rechtbank van eerste aanleg in Brussel heeft het gebruik van de landingsbaan 02 op de luchthaven van Zaventem verboden en dit op vraag van omwonenden uit de Oostrand. Opvallend is dat de rechter zich niet zozeer op veiligheidsaspecten baseert maar op de visie dat de luchthaven niet thuishoort in dichtbewoond gebied. De rechter verwijst naar Parijs en besluit dat er geen plaats is voor een luchthaven dicht bij een stad als Brussel. Hij voegt er zelfs aan toe dat men zich in de toekomst moet

oriënteren op luchthavens ver van de steden zoals voor België Chièvres of de driehoek Tubize-Enghien-Soignies. Mijnheer de minister, u hebt op 16 december 2004 reeds verklaard in de Kamer dat u niet anders kan of kon dan in beroep gaan tegen een dergelijke simplistische uitspraak. Ik denk, mijnheer de minister, dat u gelijk hebt.

Ten eerste, is u reeds in beroep bent gegaan. Wat is nu de verdere procedure?

Ten tweede, geldt in hoofde van de rechtbank van eerste aanleg in Brussel het verbod op het gebruik van landingsbaan 02 ook voor de dagvluchten? Zo ja, dan meen ik dat die uitspraak toch wel een ernstige bedreiging vormt voor de toekomst van Zaventem.

Ten derde, zijn u gelijkaardige rechtszaken in het buitenland bekend waarbij een rechter zich uitspreekt over het al dan niet thuishoren van een luchthaven in een bepaald gebied? Zo er gelijkaardige rechtszaken zijn, welk gevolg werd daar dan aan gegeven?

Ten vierde, de belangengroepen wijzen op het veiligheidsrisico bij het gebruik van baan 02. Ze is namelijk korter en licht hellend. Zijn hiervoor ingrepen mogelijk? Zijn er al voorstellen of suggesties voor ingrepen in deze baan? Welke zouden eventueel de consequenties zijn op het vlak van infrastructuur, ruimtegebruik enzovoort en wat is het prijskaartje?

Ten vijfde, wanneer zal de evaluatie van het spreidingsplan voltooid zijn? Hebt u nu al eventuele resultaten?

Ten zesde, welke infrastructuurinvesteringen zijn gepland teneinde een volwaardige spreiding mogelijk te maken? In het verleden hebben wij met de vorige minister, Anciaux, het debat gehad over de verlenging van landingsbaan 25L en ook over het elektronisch landingssysteem. Tot dan behoorde dat niet tot de geplande investeringen. Hebt u terzake andere vooruitzichten over wat infrastructuurinvesteringen zijn?

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, u hebt twee vragen, één over het gebruik van baan 02 waar mevrouw Creyf het ook al over heeft gehad, de evaluatie van het spreidingsplan en de harmonisatie van de geluidsnormen. De andere vraag gaat over de gevolgen van de nieuwe milieuvergunning voor BIAC. Ik stel voor dat u ze samen stelt.

07.02 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik wens

met de grootste vraag te beginnen, omdat die ook...

07.03 Minister **Renaat Landuyt**: Heeft u een nieuwe vraag gesteld naar aanleiding van de milieuvergunning?

07.04 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ja, werd die vraag u niet overgemaakt?

07.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Wat mij betreft is die vraag onontvankelijk, want ik vind ze niet terug in mijn bundel en zal dus zeker geen antwoord kunnen geven.

07.06 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik denk dat u wel zal kunnen antwoorden want ik wil vragen naar uw reactie en u weet natuurlijk waar het over gaat.

07.07 Minister **Renaat Landuyt**: De vraag werd waarschijnlijk heel recent ingediend.

07.08 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): De vraag is van zondagavond 10 januari en ik kreeg gisteravond het bericht dat ze geagendeerd was. De fout ligt waarschijnlijk bij uw administratie.

07.09 Minister **Renaat Landuyt**: Ik maak er geen probleem van, mijn antwoord zal weliswaar iets minder grondig zijn.

07.10 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U kan uiteraard ook gewoon nota nemen van de vraag die ik stel.

Mijn voorgangster, mevrouw Creyf, stelde vragen over de plannen van minister Anciaux destijds voor baan 25L en voor de ILS-landingssystemen. Mijnheer de minister, wij waren verbijsterd toen wij in de kerstvakantie, op 30 december, plots vernamen van CD&V-minister Peeters dat de taxibaan langs baan 25L geschrapt zou zijn, net als de ILS-landingssystemen. Zelfs de verplichting om het spreidingsplan na te leven zou weggevallen zijn. Onze eerste indruk was dat hiermee werd tegemoetgekomen aan de desiderata van enerzijds BIAC en anderzijds het Brussels Gewest om precies die maximale spreiding – waarvoor ze werden voorzien – onderuit te halen. Hier heb ik toch enkele vragen bij.

Ten eerste, de aanleg van die taxibaan was voor uw voorganger een zeer belangrijk element voor de verdere evolutie naar een betere spreiding. Hij had hieromtrent een aantal studies laten uitvoeren. Kan u een overzicht geven van alle

studies? Ik zie dat u de vraag toch gekregen heeft, maar als u ze niet heeft voorbereid wil ik u vragen om het minstens met uw kabinet te bespreken. Wat waren de conclusies van de gevoerde studies? Kunnen deze studies ter beschikking gesteld worden? Wat zou die taxibaan gekost hebben? Zou de aanleg ervan gepaard zijn gegaan met een verschuiving van de baan in oostelijke richting, zodat ze iets verder van het centrum van Zaventem zou liggen? Zo zou ook de put die er nu ligt en die voor het landen zo moeilijk is, verdwijnen.

Ten tweede, op welke wijze zou de aanleg het spreidingsplan daadwerkelijk beïnvloeden? Bestonden daarover al plannen of extrapolaties van uw kabinet of dat van uw voorganger?

Ten derde, wat is de reactie van de minister op dit deel van de vergunning? Heeft u terzake bemiddeld en aan uw Vlaamse collega gevraagd deze voorwaarden te schrappen? Het is zo dat minister Peeters zich baseert op BIAC, dat zelf zegt geen vragende partij te zijn voor die taxibaan. Natuurlijk zijn zij geen vragende partij, want ze zouden moeten betalen. Het kan echter wel worden opgelegd in het kader van een milieuvergunning en die mogelijkheid valt nu weg. Betekent dat dat het idee van de taxibaan definitief werd afgesloten? Ons lijkt die taxibaan zeer belangrijk voor een optimale spreiding. Was dat een voorwaarde voor de overnemer van BIAC? Werd daaromtrent met BIAC of de overnemer onderhandeld? Wie had de baan moeten betalen en welk gedeelte was voor rekening van BIAC?

Ten vierde, de installatie van de landingssystemen zou een rechtstreeks gevolg hebben gehad op het spreidingsbeleid en een groter deel van de last hebben toebedeeld aan Brussel. Ik heb hierover eigenlijk dezelfde vragen. Kan er een overzicht gegeven worden van alle studies, conclusies enzovoort? Op welke wijze zouden de installaties het spreidingsplan daadwerkelijk beïnvloeden? Bestonden daarover plannen of extrapolaties?

Ten vijfde, wat is de reactie van de minister op dit deel van de vergunning? Heeft hij terzake bemiddeld en aan zijn Vlaamse collega gevraagd die voorwaarden te schrappen? Betekent de gewijzigde vergunning dat de landingssystemen er definitief niet meer komen? Zo neen, waarvan wordt de plaatsing van deze systemen afhankelijk gemaakt?

Ten slotte, was dat een voorwaarde voor de overname van BIAC? Werd hierover

onderhandeld tussen BIAC en de overnemer? Wie had ze moeten betalen? Welk gedeelte was voor rekening van BIAC?

Ik kom tot een derde aspect van de eerste vraag. De naleving van het spreidingsplan lijkt niet langer verplicht, omdat het een federale materie zou zijn. Dan wil ik natuurlijk weten wat uw reactie is en wat u daaraan zult doen. Wat is uw reactie met betrekking tot dat deel van de vergunning? Hebt u terzake bemiddeld? Was het een voorwaarde voor de overnemer van BIAC? Werd erover met hem onderhandeld? Op welke wijze zal de naleving van het spreidingsplan nu worden afgedwongen? Wat zult u doen om uw spreidingsplan, dat u geacht wordt te verdedigen, te handhaven in het kader van de milieuvergunning van BIAC of van gelijkaardige afspraken met BIAC? Hoe zult u dat echt handhaven en ervoor zorgen dat uw spreidingsplan wordt nageleefd?

Ik heb nog vragen die aansluiten bij de vraag van mevrouw Creyf. Op 14 december heeft het Brussels gerecht een heel merkwaardig vonnis gebracht. U hebt daarop zeer terechte commentaar geleverd. Het gebruik van die landingsbaan werd weer verboden. Een Franstalige rechter oordeelde tevens uitermate politiek dat de nationale luchthaven zomaar eventjes naar Wallonië moest worden verplaatst; dat is zeer gortig. Dat is iemand die toch echt zijn boekje te buiten gaat. Hoever staat het met de beroepsprocedure tegen dat vonnis? Hoever staat het intussen met de evaluatie van het spreidingsplan? Wanneer werden daarover besprekingen gevoerd? Wat is de timing? Zijn daarover reeds nota's ter beschikking? Hebt u daarover reeds enige conclusies getrokken? Hoever staat het met de bespreking van de geluidsnormen? Dat is gedeeltelijk een ander debat. Werd hierover recent overleg gepleegd met de Gewesten? Wat is de timing? Verlopen die besprekingen parallel met de evaluatie of is dat eigenlijk één gesprek? Zijn daarover nota's ter beschikking? Kunt u al zeggen welke conclusies u hieromtrent hebt getrokken?

07.11 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, voor mijn antwoord wil ik nogmaals benadrukken dat ik in het dossier van het spreidingsplan een zo neutraal mogelijke positie probeer in te nemen om tot een goed akkoord met iedereen te komen. De beste evaluatie van een spreidingsplan zou immers een spreidingsakkoord moeten zijn.

Nu is er echter de contrainte van het vonnis van de Brusselse rechter, aangehaald door de twee

vraagstellers. Ik heb reeds gewezen op de argumentatie, die eigenlijk een verloren kans is voor de verzoekers. De argumentatie vertrekt immers vanuit een duidelijke premisse: het regent in Parijs, dus druppelt het in Brussel. In Parijs sluit men bepaalde luchthavens wegens de nachtvluchten, en dus moet men dat ook maar doen Brussel. Dat is ongeveer de essentie van de argumentatie.

Vanuit het oogpunt van de verzoekers van het geding is dat spijtig, want alle argumentatie over de veiligheid van baan 02 wordt niet geapprecieerd. Dus ook vanuit mijn poging een neutrale positie in te nemen; krijg ik geen argumenten pro of contra. Op die hele problematiek wordt niet ingegaan. Er wordt vertrokken vanuit een duidelijke premisse: een luchthaven past eigenlijk niet naast een stedelijk gebied. Iedereen die de luchthaven echter gebruikt, zegt dat de luchthaven zich zo dicht mogelijk moet bevinden bij het centrum van de wereld of bij de plaats waar men moet zijn.

Dat helpt mij in ieder geval niet vooruit. Er was al een voldoende reden, los van de uitspraak om in beroep te gaan.

Waar ik nog nooit iets over heb gezegd, is over het dispositief, dus over de beslissing zelf van het vonnis. De beslissing zelf van het vonnis is dermate gedetailleerd dat er weinig politieke beleidsruimte overblijft voor een politicus die binnen het systeem van een rechtsstaat wenst te blijven of die uitspraken wenst na te leven. In de beslissing van het vonnis wordt immers bijna in detail gezegd wat er moet worden beslist. Dat detail wordt echter nergens gesteund door een detail in de argumentatie.

Dat is de vervelende positie waarin ik mij bevind en is een reden te meer – nu kom ik tot de antwoorden op de vragen – om snel duidelijkheid te krijgen via de procedure van hoger beroep. In de procedure van hoger beroep zal er op mijn aandringen – ik heb de inleidende zitting bijna persoonlijk gevolgd – op 24 februari 2005 worden gepleit. Voor de conclusietermijnen zijn de pleidooien vastgelegd op 24 februari 2005. Als alles goed verloopt en iedereen dus durft te pleiten op dat moment – u kent het systeem, elke partij krijgt de tijd om zijn argumenten op papier te zetten –, zou er een uitspraak kunnen zijn in de loop van de maand maart 2005. De termijnen zijn zo vastgelegd dat er 180 minuten zijn gereserveerd op de zitting van 24 februari. Er worden 180 minuten uitgetrokken voor de rechtszaak. Dat opent het perspectief dat er een

uitspraak zou kunnen zijn in de loop van de maand maart 2005, waarvan ik als jurist hoop dat ze geen bevestiging wordt van de uitspraak in eerste aanleg.

Uw vraag over het aanvechten van het verbod kan ik dus positief beantwoorden. Wij hebben het aangevochten door de procedure in te stellen, zelfs met de nodige instructies om ze vlot te laten verlopen. Ik herhaal dat dit werd gedaan omdat er voor iemand die in een rechtsstaat correct wil functioneren, heel weinig beleidsruimte is ten opzichte van de beslissing zelf. De beslissing is immers heel gedetailleerd en schrijft bijna voor wat we inzake de routes moeten beslissen. Dat is dus de heel vervelende situatie op vandaag.

Om systematisch de antwoorden te geven: ten eerste, het verbod wordt aangevochten door zo vlog mogelijk het beroep te laten afhandelen.

Ten tweede, zal het verbod ook gelden voor de dagvluchten? Op die vraag heb ik mijn antwoord al gegeven. Het is een hele strakke beslissing, die teruggaat tot de situatie voor januari of februari 2003, toen de baan 02 niet systematisch maar heel uitzonderlijk werd gebruikt. Er wordt bijna voorgeschreven dat het op die manier zou moeten gebeuren. Dat geldt ook voor de dagvluchten. Het integraal preferentieel startbaangebruik wordt terzijde geschoven.

Ten derde, zijn er gelijkaardige zaken? De rechter zelf verwijst naar het arrest-Hatton van het Europees Hof voor de rechten van de mens. Hij verwijst echter naar het eerste arrest-Hatton, maar niet naar het tweede arrest, waarin een en ander werd rechtgezet. De rechter plaatst de zaak duidelijk in een rechtspraaklijn die heel ver gaat in het betreden van het politieke, beleidsmatige terrein, waar het Europees Hof voor de rechten van de mens reeds op is teruggekomen met de stelling dat er meer appreciatie moet kunnen worden gegeven aan de politieke, uitvoerende macht. Anders functioneert het systeem niet meer. Ik heb altijd gezegd dat, als de Noordrand een dergelijk proces zou voeren voor dezelfde rechter, de hele luchthaven normaal plat ligt. Het lijkt mij de logica zelf dat hij consequent zou oordelen volgens de argumentatie die hij daar heeft gevolgd.

Laten wij hopen dat andere juridische redeneringen het halen in hoger beroep.

Ik kom tot de vierde vraag van mevrouw Creyf. Dat baan 02 anders is dan de 2 parallelle banen is de logica zelf. Ze ligt schuin. Dat zal wel

vervelender zijn dan naast elkaar opstijgen en dalen. Er zijn geen grote studies nodig om dat te begrijpen. Dat ze kort en hellend is, zal ook wel waar zijn. Wat echter ook waar is, is dat alles wat vandaag gebeurt, gebeurt volgens de juiste veiligheidscriteria. Ik wil nog een gerust geweten hebben. Ik ben dus ingedekt door de veiligheidsprocedures die internationaal erkend zijn en die ook bepalen dat die vluchten kunnen doorgaan. Er gebeurt niets dat voorafgaand als onveilig kan worden gezien. Er wordt permanent rekening gehouden met alle criteria inzake veiligheid. Als wij die baan langer en meer gelijklopend willen maken, dan zou het gaan om 800 miljoen euro. Daarvoor moet men een volledig nieuwe vliegveld aanleggen omdat men alles moet nivelleren.

Wat betekent een en ander voor de evaluatieprocedure? Het is zo dat wij één dinsdagmorgen per maand overleg hebben met alle vertegenwoordigers van de regionale regeringen en de federale regering om een evaluatie te maken. In het kader van het vonnis moet ik immers tegen eind januari, begin februari een beslissing nemen. Dat moet dan tegen 20 maart op de juiste manier worden gepubliceerd en verduidelijkt aan alle instanties die met vliegtuigen te maken hebben. De piloten moeten via de juiste publicaties de juiste richtlijnen krijgen. Dat betekent dat de 3 maanden van het vonnis eigenlijk neerkomen op 1 maand als men alles op de normale termijn moet doen.

Wat doen wij nu? Er is overleg tussen de Vlaamse regering en de Brusselse regering. Ik vind dat niet erg, want dat is essentieel. Dat is in ons federaal systeem de logica zelf. Zij moeten goede afspraken kunnen maken over de geluidsnormen. Ik denk dat zij daarover parallel onderhandelen. Wijzelf proberen week na week stappen verder te geraken voor een objectieve basis om dit probleem gezamenlijk aan te pakken. Ik heb mij er in elk geval toe verbonden tegenover de federale regering om eind januari, begin februari te handelen in de logica van het vonnis. Ik heb daarin de neiging om de optie te nemen, jurist zijnde, om de contraintes van het vonnis, voor zolang het bestaat, na te leven. Ik kan ook niet anders. Als ik correct wil functioneren in de Wetstraat moet ik het vonnis naleven. Ik denk en ik hoop dat het vonnis niet lang zal bestaan. Daardoor kunnen wij terugkeren naar de periode van voor het vonnis en zoeken naar een goed akkoord tussen de twee Gewesten. Daar hangt immers alles vanaf. Wij moeten een akkoord hebben met de 2 Gewesten. De geluidsnormen van Brussel worden nu door, ik denk zelfs

dezelfde rechter, opzij geschoven omdat ze verouderd zijn, nooit werden toegepast en niet meer aangepast zijn aan de huidige tijd. Dat is echter geen leefbare toestand. De dubieuze toestand is voor België geen uitstraling voor de luchthaven. Iedereen die 's nachts rond Brussel vliegt, riskeert een boete te krijgen. Dat is onleefbaar. Dat is ook een uitdaging van dit hele probleem. Dat is ook misschien een uitdaging om België op te blazen. Dat kan ook een uitdaging zijn.

Ik zie het eerder als een uitdaging om ons federaal systeem met gelijke bevoegdheden en machten te laten overleven, en nog meer zelfs om onze economie te laten overleven dankzij het overleven van de luchthaven.

Al wat infrastructuurinvesteringen betreft, staat al een hele tijd niet meer ter discussie. Men heeft de periode gehad van de discussie rond DHL en er is nu een rustperiode geweest. Iedereen was een beetje gegeneerd omdat er veel tewerkstelling was verjaagd en men hield zich kalm. Door het vonnis is iedereen nu echter weer stoer aan het strijden voor zijn belang.

De problematiek van infrastructuurinvesteringen is nog niet ter sprake gekomen. Het signaal voor de diensten bevoegd inzake infrastructuur is misschien wel gekomen met de vergunning door de Vlaamse overheid. De heer Laeremans heeft daarrond een paar vragen gesteld die ik zal proberen beantwoorden. Ook hier spreekt echter de autonomie van de instelling. Het gaat hier om de relatie tussen BIAC en de Vlaamse overheid. Alle vragen in verband met taxibaan 25L en met bijkomende investeringen zijn in alle eerlijkheid wat mij betreft nog niet ter sprake gekomen. Ik bevind mij in een periode van volledige stand still wat alle mogelijke investeringsprojecten betreft. Ik zou in detail op iedere vraag van u hetzelfde kunnen antwoorden, met name dat het nog niet ter sprake is gekomen.

07.12 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wat mij betreft, kan ik voorlopig voldoening nemen met het antwoord van de minister die vooral informatief was. Het zal dus voorlopig nog even wachten zijn.

07.13 Minister **Renaat Landuyt**: Ik denk dat ik in dit dossier vooral informatief zal blijven.

07.14 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, u zult op een bepaald ogenblik toch moeten beslissen.

Voorlopig is dit voor mij echter voldoende. Ik dank de minister.

07.15 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, voor mij is het absoluut niet voldoende.

07.16 Minister Renaat Landuyt: Ik heb nog geen enkele Vlaamse fout gemaakt.

07.17 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Als u niets zegt, kunt u ook geen fouten maken. Maar ten opzichte van mij maakt u de fout dat u nauwelijks antwoordt. Ik moest mij destijds soms heel boos maken op minister Durant omdat zij aan het Parlement niet antwoordde. U doet nu grotendeels hetzelfde, maar dit is misschien omdat u de vragen niet op tijd hebt gekregen. Ik zal nog een paar zaken overlopen. Ten eerste, wat betreft het spreidingsplan ...

07.18 Minister Renaat Landuyt: Ik wil onmiddellijk antwoorden op elke detailvraag.

07.19 Bart Laeremans (Vlaams Belang): We zullen nog even overlopen. In verband met de procedure ...

07.20 Minister Renaat Landuyt: U moet dan ook zeggen dat ik heb geantwoord.

07.21 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ja.

De **voorzitter:** U moet zich beperken.

07.22 Minister Renaat Landuyt: De voorzitter wil dus niet dat ik antwoord.

07.23 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, het antwoord was zodanig nihil dat ik wel moet uitweiden.

Mijnheer de minister, in verband met de baan 02 en het vonnis moet ik zeggen dat u vooral veel vragen oproept. U zegt dat u omwille van het vonnis en om het voorlopig na te leven – stel dat we in beroep ongelijk krijgen of wat dan ook – in maart klaar moet zijn en dus nu al de zaken in gang moet zetten. Dat wil in feite zeggen dat als we gelijk krijgen in februari, wat zeer plausibel is, dat u dan opnieuw zult moeten veranderen. Ik zie u neen schudden, gelukkig.

Neemt u nu dan voorbereidende maatregelen voor het geval het in februari misloopt?

07.24 Minister Renaat Landuyt: Voor alle

duidelijkheid: ik heb het volgende gedaan. Enerzijds heb ik het spreidingsplan geërfd. Het objectief criterium voor die toestand was het geluidskadaster dat al een paar maanden bestaat en dat lijkt op wat men voorspeld heeft.

Mijn stelling is de volgende. Men heeft met kennis van zaken een beslissing genomen die klopt, want dat werd zo voorspeld. Ik had objectief gezien dus geen redenen om iets te veranderen.

Het enige dat er nu gekomen is, is een vonnis, dat mij eigenlijk bij de hand vasthoudt. Aangezien ik de rechtstaat genegen ben, vraag ik er begrip voor dat ik dat vonnis moet naleven.

07.25 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, dat betekent dat u de procedures zult wijzigen en dat ze nadien opnieuw gewijzigd zullen worden.

07.26 Minister Renaat Landuyt: Ik ga ervan uit dat het mijn plicht en ook een beetje logisch is dat ik een Belgisch vonnis naleef. Evengoed doe ik er alles aan om dat vonnis zo vlug mogelijk in een beter arrest te laten omzetten. Dat is mijn houding.

Mijn houding gaat eerst en vooral uit van de objectieve basis voor het spreidingsplan, met name het geluidskadaster. Over dat geluidskadaster discussieert men nu in de evaluatie, rond de vragen hoe wetenschappelijk en hoe goed het is, maar voor mij is dat geluidskadaster een objectief gegeven. Ik zoek dus objectieve elementen om in alle neutraliteit al dan niet iets te veranderen aan het spreidingsplan. Dat element had ik nog niet gezien. Ik laat het over aan de discussie en de eventuele overeenkomst tussen de regio's. Misschien komen zij daaruit en brengen zij mij iets anders, maar anders zal ikzelf niets veranderen.

Een tweede element dat mij wel dwingt om iets te doen, is dat vonnis.

Ik weet niet hoe meer open ik kan spreken dan vandaag. Het laatste dat u mij zou kunnen verwijten, is niet transparant te zijn. Ik probeer juist, door heel open te zijn in dat dossier, voor iedereen duidelijk te maken waar de keuzes en de mogelijkheden liggen.

Eigenlijk zou u mij moeten bewieroken voor mijn heel open houding. U krijgt – laten wij dat publiek maken – van mij alle uitspraken, zelfs antwoorden op vragen die u niet gesteld hebt. Dat is toch juist?

07.27 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ja, dat

is juist, op het vlak van de procedure.

U past het spreidingsplan nu aan in functie van dat vonnis. Als u in beroep gelijk krijgt en terug kunt gaan naar de situatie van het spreidingsplan, vrees ik dat u eerst even voort wilt onderhandelen over de evaluatie, over het kadaster. In die zin zouden wij een jaar tijd kunnen verliezen.

07.28 Minister **Renaat Landuyt**: Op dat vlak moet men ook helder zijn. Wij bevinden ons in een federaal systeem, waar geen van de regeringen baas is. Wij bevinden ons niet in het Duitse systeem, waar de federale overheid na een tijd kan zeggen: het is nu genoeg geweest, wij zullen beslissen. Dat kan hier niet.

07.29 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U kunt wel terug naar het plan zoals het bestaat.

07.30 Minister **Renaat Landuyt**: Mijn beslissingen kunnen zeer fictief worden als ze gecontrarieerd worden door de geluidsnormen die opgelegd worden door de regio's. Voorlopig bevinden wij ons in een situatie, ook door een rechter, ik denk zelfs dezelfde rechter, die beslist dat de geluidsnormen in Brussel zodanig fictief en uit het verleden teruggenomen zijn, dat ze niet reëel zijn en worden afgewezen. De werkelijkheid is dat het spreidingsplan slechts kan blijven bestaan als wij een akkoord hebben met de regio's. Er is namelijk gelijkheid van bevoegdheid. Dat is het gevolg ons federaal stelsel.

07.31 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Tot nu toe kon het spreidingsplan door uw voorganger zonder enig probleem doorgevoerd worden. Ik hoop dat u terugkeert naar die situatie, als het hof van beroep u in het gelijk stelt. U moet uw bevoegdheden in elk geval uitoefenen.

07.32 Minister **Renaat Landuyt**: Ik vind dat Bert Anciaux het goed gedaan heeft.

07.33 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik bevestig niet helemaal wat u zegt. Er zijn een aantal stappen vooruit gezet, maar ik hoop dat u teruggaat naar het spreidingsplan, in elk geval wanneer u in beroep gelijk krijgt.

Ik kom nu tot de vraag waarop ik door omstandigheden nauwelijks een antwoord heb gekregen. U zegt dat het nog veel te vroeg is en dat het nog allemaal niet ter sprake is gekomen, maar ik heb u ook gevraagd, en daarop kan u antwoorden, wat uw reactie is op het wegvallen van de vergunning. Hebt u bemiddeld en aan uw Vlaamse collega gevraagd om de eerste

voorwaarde van de taxibaan te laten schrappen? Hebt u daarin een rol gespeeld? Weet u of het een rol heeft gespeeld bij de vraag van de overname van BIAC? Is de overnemer van BIAC vragende partij geweest, aan u of aan de Vlaamse regering, of bent u bij de discussies betrokken geweest om de taxibaan te schrappen. Wat is tot nu toe uw rol daarin geweest?

07.34 Minister **Renaat Landuyt**: Eigenlijk vraagt u nu of bij het beslissingsproces van de Australische overnemer het project van de 25L al dan niet belangrijk was. Dat is een vraag stellen naar de hele onderhandeling rond de prijsbepaling van BIAC. Ik aarzel om daarover veel te zeggen, want dat is veel te gevoelige materie. Ik weet alleen dat wij verheugd zijn dat er zo'n sterke groep gelooft in het belang van BIAC. Ik zie die mensen morgen toevallig voor tal van zaken, maar ik weet niet waar het politieke nut ligt in de analyse "heeft die nu rekening gehouden met dat".

Ik weet alleen dat de hele discussie van de taxibaan 25L uiteraard ter sprake gekomen is bij de DHL-discussies en bij de eventuele consolidatie van het spreidingsplan. Wat zou het nut zijn om een paar signalen te geven die misschien een invloed zullen hebben op de waarde van een Vlaams, zoniet Belgisch bedrijf? Ik aarzel om daarop veel te antwoorden. Ik wil u ook geen politieke lessen geven, maar u moet toch ook het politieke nut van uw vragen kunnen inschatten. Wat wilt u hiermee bereiken?

07.35 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u bent heel hevig rond de pot aan het heen dansen. Ik vrees dat onder druk van BIAC en de overnemer – u ontkent het niet – u of zij zich rechtstreeks tot de Vlaamse minister hebben gewend. Minister Kris Peeters heeft het geargumenteerd.

07.36 Minister **Renaat Landuyt**: U hebt wel een eigenaardige visie op onze federale Staat.

(...): (...)

07.37 Minister **Renaat Landuyt**: Hoe kunt u ervan uitgaan dat de federale regering zich moet moeien in een autonome kwestie van de Vlaamse regering? Het is niet omdat ik federaal minister ben dat ik minder regionalist ben dan ik was. Ik ben een overtuigde aanhanger van ons federaal systeem en ik vind dat ik mij als Belgisch minister niet moet moeien in de autonomie en de bevoegdheden van de Vlaamse regering.

Als u nu zegt dat ik mij als Belgisch minister moet

moeien in de bevoegdheden van mijn Vlaamse collega...

07.38 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Neen, u moet dat niet. Ik denk dat u het hebt gedaan.

07.39 Minister Renaat Landuyt: U schijnt mij te verwijten dat ik iets niet zou hebben gedaan. Ik zeg dat het mij een eer zou moeten zijn als Vlaming of als regionalist om mij daarmee niet te bemoeien omdat het de autonomie is van de Vlaamse regering.

07.40 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Laat ons hopen! Dat heb ik u gevraagd. Hebt u daarin zelf geïntervenieerd? Hebt u dat gedaan?

Wat de bevoegdheden betreft, kom ik op uw eerste punt. Met betrekking tot de taxibaan heeft Kris Peeters niet geargumenteed dat het een federale bevoegdheid was. Daar heeft hij geargumenteed dat BIAC het niet vraagt. Over de ILS-systemen heeft hij gezegd dat het een federale bevoegdheid is of over het spreidingsplan heeft hij dat gezegd.

07.41 Minister Renaat Landuyt: BIAC is ook geen staatsbedrijf. U moet eerst de feiten leren. We leven niet meer in het België van gisteren, waarvan u blijkbaar schijnt te dromen. We leven in een federale Staat.

Ten tweede, wij leven niet meer in een staatseconomie. We zitten in een heel ander systeem.

07.42 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Als ik u dan vraag of heel die kwestie van de taxibanen en dus ook van de ILS-systemen een rol heeft gespeeld bij de overname van BIAC – een overname die uw collega Vande Lanotte van in het begin tot het einde heeft begeleid en waarin uw goede oude vriend Luc Van den Bossche een belangrijke rol heeft gespeeld – dan zegt u dat het delicaat is en dat men een privé-bedrijf en de waarde van de luchthaven toch niet in het gedrang gaat brengen. Dat is allemaal rond de pot draaien, want het bedrijf heeft het gekocht. De koop is doorgegaan en vandaag kan duidelijk de vraag worden gesteld of zij u daarover hebben aangesproken. U weigert gewoon te antwoorden. Dat vind ik bijzonder spijtig in zo'n delicate materie.

07.43 Minister Renaat Landuyt: Het voortdurend interpreteren van mijn houding stoort mij ook. Stel u voor dat de eigenaars van BIAC bij de overname en nu het huidige BIAC bepaalde strategieën

hebben die inderdaad belangrijk zijn geweest in hun beslissingsmoment om een overname te doen.

Dus wie ben ik om nu te zeggen dat die of die hypothese voor BIAC uitgesloten is? Wie ben ik om te zeggen op welke manier BIAC zijn aanvraag voor de vergunning heeft gedaan?

07.44 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ondertussen is de koop gebeurd en het is Kris Peeters zelf, uw collega, de minister, die zelf verklaart dat BIAC geen vragende partij is. Nu is mijn vraag of het BIAC van voor de overname, Luc Van den Bossche, het oude BIAC geen vragende partij is dan wel of dat het nieuwe BIAC is. Dat is een logische vraag.

Zo kom ik tot een allerlaatste punt, uw spreidingsplan, dat geen rol meer speelt bij de milieuvergunning. Hoe gaat u dat spreidingsplan – welk het ook zal zijn in de toekomst, na het vonnis van het hof van beroep – dan opleggen als het niet via de milieuvergunning gebeurt? Het is immers geschrapd uit de milieuvergunning. Wat is uw reactie daarop?

07.45 Minister Renaat Landuyt: Daar is mijn punt heel duidelijk. De evaluatie van het spreidingsplan moet leiden tot het spreidingsakkoord. Zelfs minister Peeters heeft benadrukt dat veel nog afhankelijk is van wat daar besproken wordt. Ik zie ook dat ze aan het onderhandelen zijn. Iedereen is constructief beter te zoeken naar een oplossing.

07.46 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ja, het is een beetje zoals met Brussel-Halle-Vilvoorde, het altijd maar vooruitschuiven zonder enig concreet resultaat.

07.47 Minister Renaat Landuyt: U mag uw wensen niet altijd voor werkelijkheid nemen.

07.48 Daniel Bacqueline (MR): Je vous rappelle le règlement, monsieur le président.

Le président: Vous avez raison, monsieur Bacqueline. Je vous ferai quand même remarquer que j'ai tenté d'interrompre cette discussion. Il m'était difficile de demander au ministre de ne pas réagir aux questions qui lui ont été posées. Conformément au règlement, le gouvernement a toujours le droit d'intervenir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Daniel Bacqueline au