

C68 – LEE8

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

18 januari 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUUR, LANDBOUW, VISSERIJ EN
PLATTELANDSBELEID EN RUIMTELIJKE ORDENING EN ONROEREND ERFGOED

Voorzitter: de heer Patrick Lachaert

Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de jongste aanpassingen aan het vliegplan voor de luchthaven van Zaventem en de gevolgen van het recente arrest van het Hof van Cassatie

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, er was een tijd dat heel de discussie over Zaventem de politiek beroerde en dat DHL de regering bijna ten val bracht. Die regering kan niet vallen natuurlijk. De regering-Verhofstadt gaat door tot juni en wil de mensen tot de laatste dag laten genieten van deze regering. Wij hopen natuurlijk dat de regering zo snel mogelijk valt en dat minister Landuyt zo snel mogelijk van het dossier verdwijnt.

Mijnheer de minister, ik vraag u niet om de hele geschiedenis van dit dossier opnieuw aan de orde te brengen. Sinds de zomermaanden ligt het dossier volledig stil. In de Kamer was een vliegwet voorgelegd, maar die is uiteindelijk niet gestemd. Verder was het de bedoeling dat er een instituut zou komen voor de geluidshinder. Toch zijn er twee nieuwe ontwikkelingen waarover ik de Vlaamse Regering wil ondervragen.

Het spreidingsplan-Anciaux zorgde voor een spreiding van de nachtvluchten over de verschillende zones. Kritiek is natuurlijk altijd mogelijk, maar het plan beantwoordde wel aan een aantal criteria van rechtvaardige spreiding en hield ook rekening met de historische ontwikkeling. Sinds het plan-Anciaux in 2003 is er ook een spreiding van de dagvluchten. Daarna is er nog een hele discussie gevoerd. Uiteindelijk is er een preferentieel baangebruik vastgelegd. Dat bepaalt dat van zaterdagmiddag 15 uur tot zondagavond 17 uur alle vluchten opstijgen langs één baan, baan 20, die via Sterrebeek en Tervuren naar het luchtbaken van Huldenberg gaat.

Actiecomités zijn daarvoor naar de Raad van State gegaan. Het kan niet dat tijdens de weekends in de zomermaanden alle vluchten gedurende 26 uren op dezelfde baan opstijgen. De Raad van State heeft die beslissing tot driemaal toe vernietigd. Volgens de Raad van State kan men dezelfde mensen niet zowel op zaterdag als op zondag bezwaren met die opstijgende vluchten. Op 11 mei 2006 heeft de Raad van State de schorsing uitgesproken. Minister Landuyt kon niet anders dan dat arrest uitvoeren.

Mijnheer de minister, vervolgens hebben wij u in dit parlement geïnterpelleerd. U zei dat elk spreidingsplan rekening moet houden met een billijke en evenwichtige verdeling van de hinder, met voldoende lange, aaneengesloten stille momenten, met de bevolkingsdichtheid en met een juridisch stabiel kader.

Vorige zomer verklaarde minister Landuyt dat hij baan 20 niet kon opnemen in het preferentieel schema, maar dat hij elke vrijdagmiddag een notam zou uitvaardigen, dat is een administratieve richtlijn voor de luchtvaart. Daarin schrijft hij elke vrijdagmiddag dat, rekening houdend met het aantal vluchten die week, de windrichting en dergelijke, op zaterdagmiddag zal worden opgestegen langs baan 20. Daarmee omzeilt hij het preferentieel baangebruik en legt hij de vluchtroute op aan Belgocontrol.

Dit begon reeds in de zomermaanden. U weet dat er in de maand augustus werken waren aan de startbanen. Daardoor zijn alle vluchten gedurende bijna een anderhalve maand via baan 20 verlopen. Ik betreur dat natuurlijk, want ik woon in de buurt, maar als er werken moeten gebeuren, zijn er niet veel andere mogelijkheden.

De mensen van Sterrebeek 2000 zijn opnieuw naar de rechtbank getrokken. Vorige week deed de rechtbank van eerste aanleg een uitspraak. De inwoners van Sterrebeek, Wezembeek en anderen kregen geen gelijk. De rechtbank stelt dat het geen preferentieel baangebruik betreft, maar een administratieve, wekelijkse beslissing, die slechts geldt voor één zaterdag en dat er dus geen wettelijke basis voor een vernietiging is.

Mijnheer de minister, de gevolgen zijn natuurlijk identiek: sinds de zomermaanden krijgen we elke week alle opstijgingen tussen zaterdagmiddag en zondagavond 17 uur. Dat gaat volledig in tegen de status-quo die de regeringen op een bepaald moment hebben ingevoerd. Landuyt heeft die status-quo eenzijdig doorbroken. Waarom heeft de Vlaamse Regering niet gereageerd op die eenzijdige beslissing van Landuyt in verband met de opstijgingen op zaterdag via baan 20?

Vorige week werd een arrest geveld door het Hof van Cassatie. Het hof besliste om de klacht tegen de geluidsnormen, die werd ingediend door de Belgische staat, BIAC en Belgocontrol, te verwerpen. Maingain stelde dat boetes moeten worden geïnd, telkens als er een overtreding wordt vastgesteld. Er was een stilzwijgend akkoord dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest geen boetes zou innen vooraleer er een definitief akkoord is. Wat is het standpunt hierover van de

Vlaamse Regering? Wat werd hierover gezegd tijdens de contacten?

Zal het plan-Anciaux worden aangepast aan het arrest van het hof? Als het plan wordt aangepast en Brussel wordt gemeden, dan wil dat zeggen dat alleen nog over Vlaanderen zal worden gevlogen. Om Brussel te vermijden, zijn alleen vluchten mogelijk via baan 02 of 07: richting Sterrebeek en Tervuren of richting Kortenberg, Mechelen en Herent. Als Brussel wordt ontweken, komt baan 25R niet meer in aanmerking en is alle geluids-overlast voor Vlaanderen.

Mijnheer de minister, wat is de evolutie ter zake? Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen? Landuyt zegt nu dat er niets meer zal gebeuren voor 2008, omdat DHL dan zijn vloot zal afbouwen en het probleem zichzelf zal oplossen. Hij stelt ook dat er op den duur een compromis zal zijn om te vliegen volgens de wind. Ik maak me niet te veel illusies. Die man heeft een ongehooflijke pretentie. Hij doet alsof hij de enige is die het dossier begrijpt. De rest beschouwt hij als dommeriken. U begrijpt dat hij in onze regio enorm op de zenuwen werkt. Dat zal wel merkbaar zijn bij de volgende federale verkiezingen. Voor spirit en voor Groen! heeft de ramp zich in onze regio al voltrokken. *(Opmerkingen van de heer Jos Bex)*

Mijnheer Bex, de mensen weten natuurlijk dat Anciaux voor spirit staat, zeker ook in dit dossier. De groenen hebben de boot gemist ten tijde van mevrouw Durant en spelen ook niet meer mee in het dossier. Wij moeten dus het hele gewicht van de regio dragen, en minister Peeters is de bondgenoot van de Vlaamse oostrand. Vandaar mijn interpellatie om te weten wat er de jongste maanden is gebeurd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijnheer Van Rompuy, u hebt de verkiezingsuitslagen niet goed geanalyseerd. Het partijtje waartoe ik behoor, heeft bij ons toch 6 van de 25 zetels gehaald, ondanks het feit dat er toen een pak vliegtuigen boven ons hoofd vlogen die er voorheen nooit gevlogen hadden. Die vluchten waren totaal nieuw en konden dus als een 'cadeau van Anciaux' worden beschouwd. Toch hebben we zes zetels gehaald.

Mijnheer de minister, elke vraag en interpellatie over de luchthaven van Zaventem heeft natuurlijk een zeker nimbygehalte. Dat zal met mij zo zijn, met de heer Van Rompuy en met elke omwonende. Men zal altijd het gevoel hebben dat men zelf meer benadeeld is dan de anderen.

Ik heb hier wat cijfers bij. Als ik zone 1 en zone 3 vergeleek voor de zaterdagen en de zondagen en de nachten,

kom ik voor zone 3 op een maximum van 26,3 voor de nacht, van 23 uur tot 6 uur, en in zone 1, de 25 rechts, met 49,3 van de overlast. Voor de overige momenten hebben jullie veel lagere cijfers en zijn het vergelijkingen van 65 percent tegenover 17,3; 56 percent tegenover 34,2; en 91,5 percent tegenover 7,8.

De vliegtuigen moeten ergens landen en ergens opstijgen. Ik wil daarom vanuit een ander gevoel aansluiten bij wat de heer Van Rompuy zegt. Er zijn studies waarbij men de prognose maakt dat als men 34 miljoen passagiers op de luchthaven wil verwerken, dat ongeveer 915.507 bewegingen zal meebrengen of een vervijfvoudiging van wat er nu is. Ik heb in de discussie over de luchthaven vanaf het begin gezegd dat als we er niet in slagen om een maximum aan bewegingen vast te leggen, we met problemen zullen blijven zitten, want de vliegtuigen zullen altijd ergens moeten opstijgen en ergens moeten landen.

Het arrest van het Hof van Cassatie, waar de heer Van Rompuy het over heeft, zegt niet meer of niet minder dan dat de Brusselse normen wettelijk zijn en conform de voorwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Vlaanderen zit twee keer in het nadeel: we hebben geen normen en heffen ook geen boetes. Bovendien gaan heel wat routes en vluchten net langsheen Brussel om de boetes te vermijden. Er zijn firma's die boetes hebben die hoger zijn dan hun maatschappelijk kapitaal. Om die boetes te vermijden, vliegt men net op de rand. Men gaat niet van zijn route af als men binnen een straal van 5 kilometer vliegt. Men vliegt dus netjes over de rand van Brussel om Brussel te vermijden, en over Vlaanderen. Aan dat probleem zou de Vlaamse overheid iets moeten doen. We zouden ervoor moeten zorgen dat Brussel zijn deel krijgt. Minister-president Leterme heeft destijds gezegd dat hij met betrekking tot Zaventem de koe bij de horens zou nemen. Ik heb de indruk dat BIAC aan het melken is en dat er wel wat mooiste boerinnen worden verkozen, maar met betrekking tot Zaventem zie ik echt niet dat de koe bij de horens wordt gevat.

Ik hoor dat er scenario's zouden zijn met betrekking tot het oplossen van het geluidsprobleem voor Zaventem, waarbij men terechtkomt in een 'dom doem-Doelscenario': in de zones waar er te veel hinder is, stelt men voor aan de mensen om ofwel te verhuizen ofwel te isoleren. De Vlaamse overheid zal wel moeten betalen om die hele operatie uit te voeren. Als men de groei die in de studie vooropgesteld is, namelijk 34 miljoen passagiers en 915.507 bewegingen, wil toelaten, zou men rond de luchthaven een soort woestijn creëren om het aantal gehinderden op een eerlijke en drastische manier te verhinderen.

Mijnheer de minister, wat zal er gebeuren? Houdt men vast aan die 34 miljoen passagiers? Wat zal men doen

om tot een billijke en eerlijke spreiding van de hinder te komen rond de luchthaven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer Bex, er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen heel het START-gebeuren wat infrastructuur betreft en de START-studie die door minister Moerman is gevraagd en waarvan de resultaten voorgelegd zijn aan de Vlaamse Regering, en waar die akte van heeft genomen. Sommige leden, maar die zijn nu niet aanwezig, vermengden het ene met het andere.

Met de stijging van het aantal passagiers en de prognoses die in de studie zijn opgenomen, is de Vlaamse Regering tot nu toe nog niet akkoord gegaan. De studie wordt verder besproken en uitgevoerd. Sommigen meenden dat ze reeds door de Vlaamse Regering was goedgekeurd, maar dat is niet het geval. Hopelijk zult u dat overbrengen aan uw collega's die niet aanwezig zijn. Zo zullen ze in de toekomst geen vergissing meer maken door bijvoorbeeld te lanceren dat er een tegenstrijdigheid is tussen wat we doen inzake Kyoto en de toename van het aantal vluchten.

Mijnheer Van Rompuy, in het Overlegcomité, dat ook gisteren heeft plaatsgevonden, hebben we een voorstel van samenwerkingsovereenkomst besproken. Op 22 december 2006 werd ons een ontwerp van samenwerkingsakkoord van de minister van Mobiliteit overgemaakt, waarover ook nog deze week een technische werkgroep samenkwam.

De inhoud van het ontwerp van samenwerkingsakkoord is in essentie de oprichting van het instituut voor het beheer van de geluidshinder. Dat is het minimum dat men op federaal niveau denkt te kunnen opnemen in een samenwerkingsakkoord, ook verwijzend naar Europese richtlijnen die belangrijk zijn om uit te voeren.

Maar gisteren zijn er problemen gerezen over een aantal amendementen die door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest naar voren zijn geschoven.

Mijnheer Bex, we hebben een voorstel gedaan om artikel 41 van het ontwerp over de zonale maatregelen, waar ook minister Van Mechelen zeer nauw bij betrokken is, aan te passen en volgende passage toe te voegen: "De inhoud en modaliteiten betreffende zonale maatregelen zullen in een tijdschema worden meegenomen. Welke maatregelen we nemen, binnen welk tijdschema, de manier waarop steun aan de omwonenden kan worden gegeven en de uitvoering van de zonale maatregelen, met inbegrip van de wijze van financiering ervan, zal verder door de partijen in een avenant bij de samenwerkingsovereenkomst geconcretiseerd worden." Ik heb

begrepen dat zowel onze federale als Brusselse collega's daar niet echt een probleem mee hebben.

Waar zijn dan wel de problemen ontstaan? Ik heb gezegd dat de amendementen die zijn ingediend door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voor ons onaanvaardbaar zijn. Dat heeft in eerste instantie te maken met de verlenging van de nacht. Tijdens de vergadering werd volgend voorstel van amendering voorgesteld: "Vanaf de ondertekening van dit akkoord wordt de operationele nacht voor alle operaties op de luchthaven Brussel-Nationaal met 1 uur, tot 6.59 uur, verlengd."

Ook over een amendement op een tweede artikel hebben we gezegd dat het voor ons onaanvaardbaar is. Het gaat dan over de problematiek van de boetes. Door de amendering zou het mogelijk blijven dat Brussel, ook als we een akkoord sluiten, nog altijd boetes kan opleggen of minstens een pv kan opmaken.

Voor deze twee bepalingen, over de artikelen 43 en 44, heb ik als vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering gezegd dat ze voor ons onaanvaardbaar zijn.

De premier heeft gezegd, gezien de duidelijke stellingname, dat de amendementen niet aanvaardbaar zijn, dat hij het dossier naar zich toe zal trekken en zal nagaan of hij de volgende weken een compromis kan voorstellen. Ik kan daar niet op vooruitlopen, maar de premier heeft zich geëngageerd om een compromis voor te stellen.

Als in het samenwerkingsakkoord zou worden opgenomen dat de nacht wordt verlengd – een vraag van een van de partijen die al een hele tijd op tafel ligt –, moeten we ook de andere elementen beslechten.

Mijnheer de voorzitter, collega's, dat is de stand van zaken.

Mijnheer Van Rompuy, u vraagt waarom de Vlaamse Regering niet heeft gereageerd op een eenzijdige beslissing van minister Landuyt in verband met het opstijgen op zaterdag langs baan 20. Het bepalen van het baangebruik is vooralsnog de bevoegdheid van de huidige federale minister van Mobiliteit. Hij heeft geoordeeld dat, in het kader van de verschillende arresten, zowel van de Raad van State als van het hof van beroep, het door hem voorgestelde baangebruik juridisch verdedigbaar is.

Ik wil nogmaals benadrukken dat ik ook hier, namens de Vlaamse Regering, steeds en nog altijd pleit voor een billijke en evenwichtige verdeling van de hinder. Dat werd ook verschillende keren meegedeeld aan de bevoegde federale minister. Ik ga er ook van uit dat in het kader van het samenwerkingsakkoord, als het

wordt afgesloten, een grondige evaluatie van het baan- en routegebruik zal volgen.

Wat het arrest van het Hof van Cassatie betreft, ligt de inhoud in de lijn der verwachtingen. Daarbij is de bevoegdheidsverdeling tussen de gewesten en de federale overheid nog eens duidelijk vastgesteld. Wanneer het hof van oordeel was geweest dat er een bevoegdheidsoverschrijding had plaatsgevonden, dan had het een prejudiciële vraag kunnen stellen aan het Arbitragehof quod non. Dat betekent dat de stelling dat de gewesten bevoegd zijn om de geluidsemissiegrenswaarden vast te leggen, correct is. Let op, ik doe daarmee geen uitspraak over de opportuniteit van de Brusselse grenswaarden en nog minder over de vraag of het evenredigheidsprincipe hier gerespecteerd is.

Ik kan geen antwoord geven op de vraag of het plan-Anciaux naar aanleiding van het arrest wordt aangepast. Wat ik wel vaststel, is dat sinds het in voege treden van het spreidingsplan-Anciaux, er reeds ettelijke grote en kleine wijzigingen werden doorgevoerd. Onze stelling blijft dat die vier uitgangspunten, waaronder de billijke en evenwichtige verdeling van de hinder, moeten worden nageleefd. De oprichting van een instituut voor de geluidshinder zou een goede zaak zijn. Zo'n instituut zou het debat kunnen objectiveren. Tot nu toe is dat instituut niet opgericht en is het samenwerkingsakkoord niet afgesloten. Ik heb de twee belangrijkste problemen geschetst waarover de premier een voorstel zal doen. Het overige valt onder de bevoegdheid van federaal minister Landuyt.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor uw informatie over het Overlegcomité. Wat de twee amendementen van het Brusselse Gewest betreft, ligt de Vlaamse Regering terecht dwars. Wat het baangebruik betreft, is er een procedure bij de Raad van State ten gronde over het plan-Anciaux. Een uitspraak daarover laat voorlopig op zich wachten, maar kan niet lang meer uitblijven. Deze uitspraak zal heel het plan-Anciaux van de kaart vegen. Het spreidingsplan-Anciaux zal de toets van de rechtbank niet doorstaan. Er is dan ook een vliegwet neergelegd precies om te voorkomen dat er een juridische toetsing zou plaatsvinden. Die vliegwet is echter niet goedgekeurd.

Mijnheer de minister, de Vlaamse Regering heeft vier uitgangspunten naar voren geschoven. Ik weet dat het niet uw bevoegdheid is, maar de Vlaamse Regering zou in een brief aan minister Landuyt kunnen zeggen dat de eenzijdige beslissing via notam om vanaf zaterdagmiddag uitsluitend langs baan 20 op te stijgen, niet conform die vier uitgangspunten is. U zou hem kunnen zeggen dat zijn notambeslissing strijdig is met een van die vier

uitgangspunten. Nu is het nog winter, en tillen de mensen in de regio daar misschien minder zwaar aan, maar daarna volgt de lente, en krijgen de mensen die in hun tuin zitten, alle vertrekkende vluchten over zich heen. Ik zeg niet dat er geen vluchten mogen zijn, maar op die manier worden de weekends gewoon onleefbaar.

Er zijn momenteel verschillende procedures lopende voor verschillende rechtbanken, er worden moties ingediend in gemeenteraden enzovoort. We geven de strijd dus niet op. Minister Landuyt voert een administratieve verordening door waar op juridisch vlak niets tegen in te brengen is maar die op politiek vlak onaanvaardbaar is. Mijnheer de minister, ik wil u dan ook vragen om minister Landuyt een brief te schrijven om hem erop te wijzen dat hij eenzijdig het preferentieel schema doorbreekt en dat hij zijn beslissing zo snel mogelijk moet intrekken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Mijnheer de minister, ik ben tevreden dat u bevestigt dat de cijfers uit de studie door sommigen verkeerd zijn gebruikt. Toch blijf ik erbij dat voor de luchthaven een maximale groei moet worden vastgelegd, zowel voor dag-, nacht- als weekendvluchten. De studies moeten binnen die vooropgestelde groeicijfers worden uitgevoerd. Men moet dus niet komen aandraven met gigantische studies waar iedereen bang van wordt. Ik heb trouwens de indruk dat bepaalde studies nogal eenzijdig worden geschreven, in functie van wat BIAC wenst dat er in die studies zou staan.

Mijnheer de minister, wat het arrest van het Hof van Cassatie betreft, zou ik u willen vragen of het voor Vlaanderen niet mogelijk is om zelf normen vast te leggen. Die hoeven dan niet meteen te worden toegepast, dat gebeurt ook niet met de Brusselse normen. Vlaanderen en Brussel kunnen dan samen nagaan wat er zou gebeuren indien de normen van beide gewesten zouden worden toegepast.

Mijnheer Van Rompuy, u weet dat er van het oorspronkelijke plan-Anciaux niet veel meer overblijft. U vraagt de aanpassing van dat plan in functie van het arrest van het Hof van Cassatie. Dat hof spreekt zich uit over de normen maar niet over het spreidingsplan zelf.

De vliegtuigen moeten ergens landen en opstijgen. Als ze niet boven Sterrebeek dalen, dan moeten ze elders terecht kunnen. Aangezien Brussel de vluchten niet boven zijn grondgebied wil, kunnen we ons afvragen of we de vluchten moeten concentreren op één plaats, waardoor we de noordrand nog meer gaan belasten. Die knoop zou moeten worden doorgehakt.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Van Rompuy, u vraagt me dat ik een brief zou schrijven aan minister

Landuyt. Ik zal dat bespreken met de collega's van de Vlaamse Regering.

Mijnheer Bex, de geciteerde cijfers zijn juist. Ik wil echter benadrukken dat wij akte hebben genomen van die studie, maar dat er momenteel geen akkoord over bestaat binnen de Vlaamse Regering. De groeiprognoses zijn het onderwerp van verder overleg binnen de Vlaamse Regering.

Het arrest bevestigt nogmaals dat wij de mogelijkheid hebben om zelf normen op te stellen. De vraag is natuurlijk waar dat ons brengt. Het is de bedoeling deze problematiek op een hoger niveau te brengen, onder andere door een meer objectieve benadering door het op te richten instituut voor de geluidshinder. We willen niet terechtkomen in een situatie waarbij Vlaanderen nog andere normen oplegt, naast de bestaande Brusselse normen, waardoor de leefbaarheid van de luchthaven helemaal wordt gehypothekeerd. We hebben dus de mogelijkheid maar niet de intentie om die juridische bevoegdheid te gebruiken. Wij willen een andere oplossing vinden in het kader van het samenwerkingsakkoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
