

---

**Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe milieuvergunning verleend aan BIAC voor de luchthaven van Zaventem**

**Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van het zogenaamde spreidingsplan-Anciaux**

**De voorzitter:** Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Rompuy tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe milieuvergunning verleend aan BIAC voor de luchthaven van Zaventem, met daaraan toegevoegd de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot minister Peeters, over de evaluatie van het zogenaamde spreidingsplan-Anciaux.

De heer Van Rompuy heeft het woord.

**De heer Eric Van Rompuy:** Mijnheer de voorzitter, het doet me plezier – na het betoog van gisteren van de heer Martens, dat het Vlaamse milieubeleid een groter Blair-gehalte moet krijgen – dat ik de nieuwe Tony Blair als minister van Leefmilieu mag interpellieren. (*Opmerkingen van de heer Bart Martens*)

In de Belgische politiek staat het land soms op springen naar aanleiding van een probleem, maar enkele maanden later wordt er niks meer over gezegd. Zo werd intussen een milieuvergunning afgeleverd voor BIAC, met 25.000 nachtvluchten, terwijl enkele maanden geleden het land bijna ontplofte over de vergunningsaanvraag.

Mijnheer de minister, ik zal niet alle aspecten van de vergunning behandelen, maar voor onze fractie

## Van Rompuy

is het een goede beslissing dat het aantal nachtbevingen wordt behouden op 25.000 en het aantal vertrekkende nachtvluchten is vastgelegd op 10.121, meer bepaald het cijfer van 1999.

De regering heeft zich voor de beslissing gebaseerd op een richtlijn. De aanpak moet evenwichtig zijn en er moet een studie gebeuren vooraleer exploitatiebeperkingen kunnen worden opgelegd. De studie moet klaar zijn tegen 10 december 2005 en wordt door BIAC uitgevoerd.

Mijnheer de minister, u zegt dat daarna een stappenplan volgt, waarbij geleidelijk aan geluidsbeperkingen zullen worden opgelegd. Dit is een goede aanpak, maar ik wil wel een aantal vragen stellen, die ook worden geformuleerd door milieubewegingen en mensen uit de regio.

Wie zal de studie uitvoeren? BIAC voert de studie uit, maar ik heb begrepen dat er een externe controle mogelijk is, want anders is BIAC zowel rechter als partij. Mijnheer de minister, wat zijn de contouren van de studie? Welke garanties hebben we dat een betrokkene niet zowel rechter als partij is, en we daardoor de besluitvorming op termijn niet hypothekeren?

Mijnheer de minister, tijdens een persconferentie hebt u aangekondigd dat de geluidslast zal worden verminderd. U sprak van een verbod op de meest lawaaierige toestellen met een QC van 8 tot 12. Worden nog bijkomende beperkingen opgelegd?

Mijnheer de minister, over de dagvluchten blijf ik op mijn honger zitten. We spreken altijd over de nachtvluchten, maar er zijn ook dagvluchten. Volgens Macquarie zal het aantal dagvluchten verdubbelen op enkele jaren tijd. Er zullen dus enorm veel meer vliegbewegingen zijn. Wordt voor de maatregelen inzake geluidslast ook rekening gehouden met een aantal aspecten op dat vlak?

De nieuwe eigenaar Macquarie heeft een businessplan opgesteld. Mijnheer de minister, hebt u contact gehad met Macquarie? Ik zie dat de heer Van den Bossche vertrekt en zal worden vervangen. BIAC is niet meer in handen van de overheid. Macquarie komt niet voor de mooie ogen van de heer Vermeiren naar Zaventem, maar wil zoveel mogelijk winst maken.

Mijnheer de minister, wat houdt het businessplan in? Er zullen waarschijnlijk meer langeafstandsvluchten worden gepland en carriers zullen belangrijker worden, maar zijn er ook concrete plannen? DHL bouwt gedeeltelijk af, maar er kunnen ook nieuwe bedrijven komen. Als de vergunning dit mogelijk maakt, is daarvoor de ruimte. Mijnheer de minister, hebt u met Macquarie gesproken? Wat zijn de doelstellingen van deze groep? Want Macquarie zal niet alleen een politiek voeren met het oog op werkgelegenheid, maar vooral met het oog op de mogelijkheden om het geheel rendabel te maken? Wat zijn de investeringsplannen? Zijn die plannen uitvoerbaar binnen de vergunning?

Ik heb ook een vraag over het spreidingsplan van minister Anciaux. Ik lees vandaag in een krant dat Brussel-Halle-Vilvoorde kan worden gesplitst, maar dat dan geen vliegtuigen meer over Brussel en de zes randgemeenten mogen vliegen. Mijnheer de minister, in dit land is alles mogelijk. Misschien wordt u nog betrokken in een deal, om een gunst te geven aan de Franstaligen, zonder te raken aan de taalwetgeving.

Het spreidingsplan-Anciaux is gedeeltelijk vernietigd. Ik heb de vragen in de Kamer van onder meer mevrouw Creyf gelezen. Minister Landuyt heeft gezegd dat het vonnis moet worden uitgevoerd, maar hij zegt ook: 'De evaluatie van het spreidingsplan moet leiden tot een spreidingsakkoord. Zelfs minister Peeters heeft benadrukt dat veel afhankelijk is van wat daar wordt besproken. De werkelijkheid is dat het spreidingsplan slechts kan blijven bestaan als we een akkoord hebben met de regio's.' Er wordt dus van een plan overgestapt naar een akkoord.

In de loop van de volgende weken moet een antwoord worden gegeven op de vernietiging inzake de landingen op een startbaan. Als landingen op baan 02 niet meer mogelijk zijn, heeft dit enorme implicaties voor het opstijgen vanaf de andere banen. De mensen in de regio houden hun hart vast. Als niet meer kan worden geland, kan dan nog worden opgestegen? Wat zijn de gevolgen voor de andere banen?

Minister Landuyt zegt dat hij niets zal ondernemen zonder de Vlaamse Regering erbij te betrekken. Bent u hierin betrokken? Ik ben als inwoner van Sterrebeek betrokken partij. Mijnheer Vermeiren, u bent goed bediend in de milieuvergunning want

## Van Rompuy

de taxibaan 25L wordt niet tot stand gebracht en precies deze vliegroute komt juist boven uw dak (*gelach*).

Hoe staat het met de gesprekken over het samenwerkingsakkoord met het Brusselse Gewest over de geluidsnormen?

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit me aan bij de interpellatie van de heer Van Rompuy. Hij stelt een aantal zeer pertinente vragen.

Heel recent heeft minister Landuyt laten weten dat hij bezig is met een evaluatie van het spreidingsplan-Anciaux, die zal worden afgerond in februari. Toen minister Landuyt dit dossier overnam van minister Anciaux, stelde deze laatste dat hij het dossier met een gerust hart kon overlaten omdat het probleem van de baan was. Ondertussen weten we wel beter.

Het spreidingsplan, dat in de regio het 'spreidconcentratie'-plan van minister Anciaux wordt genoemd, had op zijn minst de verdienste komaf te maken met het concentratieplan, maar door allerlei omstandigheden is dit niet meer wat het was. Het gevolg hiervan is dat op dit ogenblik meer mensen dan ooit last hebben van vliegtuiglawaai. Nooit voorheen waren er zoveel gemeentebesturen, actiecomités, individuele burgers, organisaties en verenigingen die protesteerden, bezwaarschriften indienden, juridische processen opstartten, petitieacties hielden enzovoort.

De heer Van Rompuy heeft al verwezen naar het rechtsgeding als gevolg waarvan het Brusselse gerechtshof heeft geoordeeld dat baan 02 niet meer mag worden gebruikt. Enkele dagen geleden zijn vijf Vlaamse gemeenten op hun beurt tegen deze beslissing ingegaan en naar de rechtbank gestapt. Het is dus duidelijk dat het probleem verre van opgelost is. Dit toont tevens aan dat degenen die klagen over de overlast, zeker geen handvol beroepsklagers zijn, maar dat er een probleem is dat breed in de regio wordt aangevoeld.

Dit alles leert ons dat een oplossing zoeken enkel en alleen in de spreiding van het huidige aantal nachtvluchten, onvoldoende is. We moeten verder durven

gaan. Deze visie wordt enorm ondersteund door verschillende recente studies, zoals de studie van professor Annemans van de Gentse universiteit en het MIRA-T-rapport waarin de gezondheidseconomische kosten van de lawaaihinder veroorzaakt door het luchtverkeer in beeld worden gebracht.

Sinds de invoering van het plan-Anciaux wordt geregeld gepretendeerd dat het probleem niet meer bestaat. Ik herinner me dat tijdens de bespreking van de regeringsverklaring in de plenaire vergadering, toen de fractieleider van Groen! aanstipte dat het eigenaardig was dat in heel het regeerakkoord geen letter stond over de nachtvluchten, hij werd onderbroken door minister Anciaux, die zei dat het probleem van de nachtvluchten was opgelost. We merken dat dit jammer genoeg niet het geval is. Ik vrees dat zolang dit ecologisch en maatschappelijk draagvlak niet wordt hersteld en de inhaalbeweging niet is gebeurd, er effectief een hypotheek wordt gelegd op de economische activiteitenpool die de luchthaven is, niet alleen voor de regio maar voor heel het land.

De ecologische grens van wat deze dichtbevolkte regio aankan, is duidelijk bereikt. Alleen een luchthaven die op een duurzame leest geschoeid is, kan zich op lange termijn handhaven. Dit betekent dat een vermindering tot een uitdoving van het aantal nachtvluchten en een duidelijke plafonnering van het aantal vluchten dé maatregelen bij uitstek zijn die zich opdringen, samen met een maximale spreiding.

Mijnheer de minister, in welke mate wordt u of wordt de Vlaamse Regering betrokken bij de evaluatie van het spreidingsplan-Anciaux, die minister Landuyt aan het maken is? Mensen van het Actiecomité Noordrand hebben al herhaaldelijk gevraagd wat er wordt besproken, maar ze krijgen steevast het antwoord dat de evaluatie samen met de gewesten achter gesloten deuren verloopt. Verder wil men daar geen informatie over kwijt. Mijnheer de minister, ik poog in het Vlaams Parlement van u een antwoord te krijgen op de vraag hoe de zaken verlopen en welk standpunt de Vlaamse Regering bij deze evaluatie inneemt.

Mijnheer de minister, bent u het eens met de bewering van minister Anciaux dat het probleem is opgelost en dat er verder geen remediërende maatregelen nodig zijn, behalve eventueel een kleine aanpassing aan het huidige spreidingsplan?

## Glorieux

In welke mate houdt u rekening met de resultaten van de gezondheidseconomische kostenstudies zoals de studie van de Universiteit Gent en het MIRA-T-rapport? Tot welke concrete beleidsdaden sporen deze rapporten aan? Minister Vervotte, verantwoordelijk voor gezondheidszorg, antwoordt me steevast dat er een probleem is en dat de studies niets aan duidelijkheid te wensen overlaten, maar dat zij niets kan doen, tenzij haar collega's die over de nodige bevoegdheden beschikken, aansporen.

In de toelichting van de eind december afgeleverde BIAC-vergunning zegt u niet te kunnen overgaan tot verdergaande geluidsgelateerde exploitatiebeperkende maatregelen omdat een Europese richtlijn oplegt dat, vooraleer u zoiets zou doen, u een studie daarover zou moeten laten uitvoeren. Ik stel me de vraag of we heus een nieuwe studie nodig hebben. De recente bestaande studies laten immers aan duidelijkheid niets te wensen over en tonen aan dat er veel gezonde levensmaanden verloren gaan, en dat zo de gezondheidseconomische kost als gevolg van de lawaaihinder heel hoog is.

Mijnheer de minister, hoe gaat u om met het feit dat sedert de invoering van het 'spreid-concentratie'-plan van minister Anciaux meer actiecomités dan ooit tevoren actief zijn? Zet dit u aan om, naast het bijsturen van het huidige plan, waarvan ik hoop dat dit in de richting van een bredere spreiding gaat, ook andere maatregelen te nemen?

Ik denk hierbij in de eerste plaats aan het verminderen van het aantal vluchten. Op dit ogenblik hebt u het getal van 25.000 herbevestigd, en ik wens u daarvoor proficiat. We mogen echter niet vergeten dat die grens vandaag nog lang niet bereikt is. Er is dus nog een groeimarge, hoewel de aanvaardingsgrens toch al overschreden is.

Bent u ook bereid om te ijveren voor nachtvluchtenvrije weekends? Premier Verhofstadt opperde dat idee twee jaar geleden. Hij zei toen dat hij daar onmiddellijk over ging praten. Misschien kunt u hem daar eens aan herinneren. Dat zou een mooie eerste stap zijn, die enig soelaas zou kunnen bieden.

Toen hij nog federaal minister was, kondigde uw collega, minister Anciaux, aan dat hij een kruis-

tocht zou beginnen voor de invoering van een nachtvluchtenverbod in de EU. Voormalig premier Dehaene stelde enkele maanden geleden eveneens dat deze Europese regeling de weg was die zou moeten worden gevolgd. U weet ongetwijfeld dat deze week in het Europees Parlement een nieuw initiatief werd opgestart om de Europese Commissie te bewegen tot het nemen van een initiatief terzake. Het zou mooi zijn, mocht de Vlaamse Regering dit initiatief mee ondersteunen.

De heer Van Rompuy verwees reeds naar een gerucht dat de ronde doet. Iemand uit de regio belde me op en vroeg me of ik hierover iets heb opgevangen. Als het inderdaad slechts een gerucht is, dan veegt u het maar gewoon van tafel. Klopt het dat de optie zou bestaan om bij de onderhandelingen inzake Brussel-Halle-Vilvoorde de verdeling van de vluchtroutes als pasmunt uit te spelen. Als dat zo is, wat is dan het standpunt van de Vlaamse Regering terzake?

**De voorzitter:** De heer Vermeiren heeft het woord.

**De heer Francis Vermeiren:** Mijnheer de voorzitter, men doet het vaak uitschijnen dat sommigen munt willen slaan uit deze situatie. Maar in eerste instantie is het de bedoeling werk te creëren. In de task force wordt momenteel hard gewerkt, samen met de hele regering. Het is de bedoeling dat dit wordt uitgevoerd en dat men tot goede resultaten komt, en dat niet alleen economisch en qua tewerkstelling. Men heeft vaak de mond vol over deze elementen, maar toch worden ze vaak vergeten. Daar wordt dus nuttig en positief werk verricht. Uw beslissing gaat ook in die richting.

Het stappenplan bepaalt duidelijk wat kan en niet kan. Ik stel een evolutie in de geesten vast, zelfs bij de heer Glorieux en Groen!. Hij verheugt zich vandaag over het feit dat het slechts gaat over 25.000 bewegingen, terwijl hij me vroeger verketterde wanneer ik het cijfer van 15.000 durfde te noemen. We gaan er dus op vooruit. Het stappenplan gaat in die richting.

De heer Van Rompuy stelt de wellicht terechte vraag of het goed is dat men rechter en partij kan zijn wat dat stappenplan betreft. Ik sta daar wat welwillender tegenover. Ik heb ervaring op dit punt. Ik ben jarenlang geconfronteerd geweest met de opeenvolgende studies van een eminent KUL-professor, die regelmatig werkt voor BIAC. Ik pleit

## Vermeiren

er niet voor dat men ondoordacht zou zijn en dat de Milieu-inspectie de zaken niet zou volgen. Maar ik heb wel vertrouwen in de mensen die in het verleden en waarschijnlijk ook morgen die verslagen maken en dat stappenplan begeleiden.

Dan wil ik nog ingaan op het ironische bericht dat Brussel geen vluchten mag krijgen. De hoofdredacteur van een Vlaamse krant met een groot lezerspubliek schreef immers vandaag het ironisch bedoelde opiniestuk waarin hij opperde dat de vluchten boven Brussel deel zouden uitmaken van het onderhandelingspakket inzake Brussel-Halle-Vilvoorde. Waarschijnlijk hebben we dat allemaal om een uur of 7 onder ogen gekregen. En begrijp wie het kan, tussen dat tijdstip en 10 uur heeft de heer Glorieux al telefoons gekregen om zijn aandacht daarop te vestigen. Het gaat toch wel erg vlug in deze wereld. Dit gerucht kunnen we dus niet ernstig nemen, maar ik wilde het dan ook meteen uit de wereld helpen.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer Vermeiren, mijn vraag heb ik ingediend op 19 januari. Zoals u ziet, stond die vraag reeds in mijn tekst.

**De heer Francis Vermeiren:** We moeten elkaar geen Liesbeth noemen, mijnheer Glorieux. Ik heb het over het hoofdartikel van de heer Van der Kelen vandaag in Het Laatste Nieuws. Dat is nog nooit eerder opgedoken. De heer Van Rompuy weet dat ik gelijk heb.

Mijnheer de minister, ik heb twee opmerkingen over uw besluit. U hebt de goede beslissing genomen om artikel 2 van de milieuvergunning verleend door de provincie te schrappen. Dat artikel heeft het over het plaatsen van evenwaardige Instrument Landing-systemen (ILS) op alle banen en heeft betrekking op het vervolledigen van de taxibaan langs baan 25L. Dat bewijst dat u rekening hebt gehouden met het beroep ingesteld door een aantal gemeenteraden, waaronder die van mijn gemeente. De heer Van Rompuy heeft dat mee goedgekeurd. Dit zal meer orde scheppen in de toekomst en zal bepaalde wantoestanden verhelpen.

Men heeft het hier gehad over het overleg. In de gemeenten in kwestie en ook daarrond wordt men geconfronteerd met dat zinnetje over het plaatsen van evenwaardige ILS. Dat zinnetje heeft als ge-

volg dat, via de gemachtigde ambtenaren van het departement Ruimtelijke Ordening en vervolgens het federale vlak, elke bouwvergunning van vele kleine KMO's wordt geweigerd. Ik weet dat die KMO's u na aan het hart liggen. Ik maak van de gelegenheid gebruik om ook uw aandacht daarop te vestigen. De minister van Ruimtelijke Ordening weet dat ook. Dit blokkeert alles. Bij het organiseren van de task force heb ik daar reeds uw aandacht op gevestigd. U weet dat. Ook minister-president Leterme, de gemachtigde ambtenaar, de gouverneur en iedereen die betrokken is bij deze dossiers weten dat.

Dit is een schandalige wantoestand. Maar er wordt niet gereageerd. De twee ministers die meteen een sterke invloed kunnen of konden uitoefenen binnen de federale overheid, namelijk minister Landuyt nu en minister Anciaux vroeger, hebben niet gereageerd op de brieven hierover. Ik wil vragen dat u daar samen met uw collega's van de regering bij het overleg nogmaals de aandacht op zou vestigen, opdat aan die onmogelijke situatie een einde zou kunnen komen.

Uw besluit vervangt de bepaling 'maximaal 6 vertegenwoordigers van de omwonenden' door 'maximaal 14 vertegenwoordigers van de omwonenden'. Het gaat dan over milieugroeperingen. U hebt het over 'de omliggende gemeenten'. Wat bedoelt u daar precies mee? De luchthaven ligt op of vlakbij het grondgebied van gemeenten als Zaventem, Steenokkerzeel, Machelen en Diegem, maar andere gemeenten zouden zich wel eens tekortgedaan kunnen voelen.

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**De heer Jos Bex:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik zal proberen nog beknopter te zijn dan de heer Vermeiren.

Mijnheer Vermeiren, het feit dat er niet aan de piste 25L wordt gewerkt, is ook voor ons een goede zaak. Dit wil niet zeggen dat we niet bekommerd moeten zijn om de mensen die in de buurt wonen.

Mijnheer de minister, de luchthaven valt onder de federale overheid, maar ook het Vlaamse Gewest heeft een aantal bevoegdheden. We stellen telkens opnieuw vast dat er permanent conflicten zijn en dat de onduidelijkheid blijft bestaan. We moeten dit in elk debat blijven herhalen. We moeten erop

**Bex**

wijzen dat die bevoegdheden dienen te worden ondergebracht bij het Vlaamse Gewest.

Mijnheer Glorieux, u hebt gelijk als u zegt dat het spreidingsplan het plan-Anciaux wordt genoemd. Het is een federaal plan waarmee destijds alle federale partijen akkoord zijn gegaan. Minister Anciaux heeft niet gezegd dat voor hem het werk af is. Hij heeft wel gesteld dat er nu eenmaal een spreidingsplan moet worden voorgelegd. Hij heeft er steeds voor gepleit om het binnen een termijn van 1 jaar te evalueren. Hij is de eerste om te zeggen dat de problemen niet zijn opgelost.

De onduidelijkheden over het spreidingsplan blijven bestaan. Mijn regio werd de afgelopen week, tegen het spreidingsplan en alle afspraken in, de hele nacht overvlogen in alle mogelijke richtingen.

**De heer Francis Vermeiren:** Dat komt door de wind en de windrichting.

**De heer Jos Bex:** Die was niet van dien aard om ervoor te zorgen dat de vliegtuigen de hele week boven ons hoofd moesten vliegen.

In elk geval moeten de gemeenten en de actiegroepen meer worden geïnformeerd. Ik betreur het dan ook dat minister Landuyt, die had beloofd de bewonersgroepen midden december te informeren over de stand van zaken, zich niet aan zijn woord heeft gehouden. Het zou goed zijn indien de Vlaamse overheid er bij de federale overheid op aandringt dat de beloften worden nagekomen en dat de bewonersgroepen degelijk worden geïnformeerd.

Mijnheer de minister, ik heb een brief gekregen van de heer Van Bever, de voorzitter van de task force. Hij schrijft dat minister-president Leterme een onderhoud zal hebben met de nieuwe hoofdaandeelhouder. Op basis van wat daar wordt gezegd, zullen we precies weten in welke richting het strategisch plan voor de luchthaven verder kan worden ontwikkeld.

Heeft dat onderhoud al plaatsgevonden? Is er al meer over bekend? Indien ja, welke gevolgen kunnen er dan uit worden getrokken?

Als het idee van de spreiding behouden blijft, dan moet ervoor worden gezorgd dat het aantal nacht-

vluchten zo laag mogelijk wordt gehouden. Ik ben het dan ook eens met Europarlementslid Bart Staes. Iedereen kan leven met de nuttige nachtvluchten. Niemand ligt daarvan wakker. De onnuttige vluchten moeten echter worden geschrapt. Tijdens het weekend 's nachts even naar Moskou vliegen om wodka te proeven, dat kan niet. Het gaat om overbodige vluchten, die mensen onnodig wakker houden.

Mijnheer Glorieux, ik ben het idee dat de heer Staes deze week heeft gelanceerd, wel genegen. Het is een goed uitgangspunt.

Mijnheer de minister, er zullen nog heel wat discussies worden gevoerd over de geluidsnormen. Het is de federale overheid die daarover beslist. Wij zijn er wel het slachtoffer van. Op dit moment wordt het luchtruim voor een deel ingenomen door het federale leger. Het heeft echter nauwelijks nog vliegtuigen. De pistes die zijn voorbehouden voor het leger, liggen er echter nog altijd. We kunnen dus ruimte creëren voor een ernstige spreiding.

In Beauvechain is er bijna geen vliegtuig meer. De ruimte wordt echter zo ingevuld, dat de vliegtuigen voor Leuven op vrij lage hoogte moeten draaien. Het zou perfect mogelijk zijn ze op een grotere hoogte te laten afbuigen voorbij Leuven. Daardoor zou die overlast worden weggewerkt.

Ik dring er dan ook op aan dat de Vlaamse Regering aan de federale overheid vraagt dat het hele luchtruim wordt herbekeken om te zien of er geen volledige herstructurering mogelijk is. Ook voor de mensen van Riemst zou dit een goede zaak zijn. Daar zou dan ruimte vrijkomen die nu wordt ingenomen door de fictieve vluchten van het Belgisch leger.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, we moeten rekening houden met een aantal zaken: de milieuvergunning, het spreidingsplan en de geluidsnorm. Die dossiers zijn met elkaar verbonden. Dat geldt zeker voor de mensen die in de omgeving van de luchthaven wonen. Er moet vooruitgang worden geboekt op die drie vlakken. Er werden reeds acties ondernomen.

Mijnheer Van Rompuy, u hebt een vraag over de studie. Ze wordt uitgevoerd onder het gezag en de

**Peeters**

coördinatie van een milieudeskundige erkend in de discipline geluid. Het is zijn verantwoordelijkheid om te zorgen dat de studie de nodige informatie oplevert om op een correcte wijze de bijzondere voorwaarden, zoals die in de milieuvergunning zijn voorzien, te kunnen opleggen en de vergunning te kunnen aanpassen. Het is een normale praktijk dat als de vergunningsverlenende overheid het nodig acht om in het kader van een milieuvergunning een bijkomende studie op te leggen, de exploitant hiermee wordt belast.

We zullen de evaluatie van die studie niet overlaten aan BIAC. We zullen er zorg voor dragen dat ze zorgvuldig en correct gebeurt. Dat geldt zeker voor deze gespecialiseerde materie inzake de luchthavens. We zullen ook een beroep doen op externe experts om de studie correct te beoordelen en eventueel de conclusies bij te stellen. De deskundigen zijn erkend door het ministerie. Als de evaluatie niet objectief gebeurt, verliezen ze hun erkenning.

Mijnheer Van Rompuy, we hebben dus voldoende garanties ingebouwd voor de studie en de coördinatie zodat er geen discussies ontstaan over een vermenging van rechter en partij. Het zal gaan om een ernstige studie waaruit ernstige conclusies kunnen worden getrokken.

Mijnheer Vermeiren, er is natuurlijk een verschil tussen de studie, het stappenplan en wat we daarbij als bijkomende voorwaarden zullen opleggen. De verantwoordelijkheid voor wat wordt opgelegd, ligt duidelijk bij de bevoegde minister. Hij kan een bijkomende voorwaarde toevoegen.

Mijnheer Van Rompuy, wat de verdere evolutie en de geluidslast betreft, heb ik bij de voorstelling van de milieuvergunning duidelijk gezegd dat we die studie nodig hebben om binnen de Europese regelgeving bijkomende voorwaarden te kunnen opleggen.

Mijnheer Glorieux, de MIRA-T-studie en dergelijke, waar u naar verwijst, zijn zeer belangrijk. Er wordt impliciet zeker rekening mee gehouden. Ik kan de MIRA-T-studie echter niet gebruiken om bijkomende voorwaarden op te leggen. Er zal natuurlijk rekening mee worden gehouden omdat ze bijkomende elementen aanreiken die belangrijk zijn om het stappenplan verder uit te werken.

Mijnheer Van Rompuy, ik heb tijdens de voorstelling van de milieuvergunning zeer duidelijk gezegd dat het de bedoeling is de meest luidruchtige toestellen in aantal te beperken. Ik heb het dan zowel over het individuele als over het totale QC-cijfer, en in hoofdzaak over de nachtvluchten. Ook voor de dagvluchten willen we echter, rekening houdend met het Europees beleid en op basis van de studie, de meeste lawaaierige toestellen beperken. We kunnen echter niet vooruitlopen op de conclusies van die studie. Het is de bedoeling om het aantal lawaaierige toestellen verder af te bouwen, maar hoe en onder welke voorwaarden hangt af van de studie.

Ik heb het businessplan van de nieuwe eigenaar van BIAC nog niet ontvangen. De vergunning die ik heb afgeleverd aan BIAC, is verleend op basis van de aanvraag die BIAC heeft ingediend. Het kan niet de bedoeling zijn dat ik inga op een businessplan dat me nog niet officieel is overgemaakt en dat niet in de vergunningsaanvraag is opgenomen. Ik heb dan ook geen rekening gehouden met de inhoud van dat plan. Ofwel gaat de nieuwe eigenaar akkoord met de vergunning ofwel doet hij een nieuwe vergunningsaanvraag.

Mijnheer Glorieux, wat het spreidingsplan-Anciaux betreft, is er een werkgroep opgericht onder leiding van federaal minister van Mobiliteit Landuyt, waarbij de gewesten vertegenwoordigd zijn door een aantal kabinetten en de respectieve milieuadministraties. Ook BIAC maakt deel uit van die werkgroep. Het is de bedoeling om op basis van de gegevens van het geluidskadaster en een aantal technische en politieke overwegingen, een globale oplossing te vinden. Daarbij moeten afspraken worden gemaakt over de opmaak van het kadaster en over het schema voor het baangebruik en de vliegroutes.

Wat mij betreft, is dit dossier niet gekoppeld aan het dossier over Brussel-Halle-Vilvoorde. Ik heb wel begrepen dat minister Vande Lanotte een aantal voorstellen zal doen inzake dat dossier, waarop ik natuurlijk niet vooruit kan lopen. De geruchten die u hebt opgevangen, zijn daarmee uit de wereld geholpen.

De Vlaamse Regering wil niet koste wat het kost vasthouden aan het spreidingsplan van 16 januari 2004. In de werkgroep zijn gesprekken aan de gang over een goed alternatief waarbij een billijke verdeling van de lasten wordt beoogd en gerealiseerd,

## Peeters

bij voorkeur in samenspraak met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de federale overheid.

Mijnheer Glorieux, u verklaarde dat volgens minister Anciaux alle problemen opgelost zouden zijn. Ik was er niet bij toen hij dat heeft gezegd. Intussen echter heeft de Brusselse rechtbank in eerste aanleg een uitspraak gedaan waardoor het spreidingsplan op de helling komt te staan. Er moet dringend een oplossing worden gevonden voor dit probleem. We zijn daar momenteel mee bezig.

Mijnheer Van Rompuy, een eventueel samenwerkingsakkoord met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zou aanleiding kunnen geven tot een wijziging van de bijzondere voorwaarden die zijn opgelegd in de vergunning van BIAC. Het is evenwel duidelijk dat de basis voor eventuele wijzigingen in eerste instantie zal worden gelegd in de opgelegde studie en in de objectieve evaluatie ervan.

Mijnheer Glorieux, wij hebben zo veel mogelijk rekening gehouden met de studies van de Gentse universiteit en het MIRA-T-rapport. Ik heb echter in de milieuvergunning een specifieke studie met duidelijke opdracht meegenomen op basis van de Europese richtlijn 2002/30.

Wat de actiegroepen betreft, zijn er drie luiken: de geluidsnormen, het spreidingsplan en de milieuvergunning. Gedurende verscheidene weken en maanden ontving ik dagelijks heel wat mails van mensen met reacties op die milieuvergunning. Dat is nu een beetje stilgevallen, wat niet betekent dat het probleem is opgelost. Door het plan-Durant en vervolgens het plan-Anciaux zijn er een aantal mensen die vroeger niet werden gestoord en nu wel, met als gevolg natuurlijk de nodige reacties.

Ik heb echter nooit gezegd dat de actiegroepen een bende beroepsklagers zijn. Ik heb altijd respect voor wie zijn zaak met democratische middelen probeert te verdedigen. Ik heb daar geen enkel probleem mee. Ik ga ervan uit dat deze mensen waakzaam blijven zolang het dossier niet volledig is afgerond.

U vroeg naar een nachtvlucht vrij weekend. Ik ga niet vooruitlopen op de resultaten van die studie. Ik heb genoteerd dat dit voorstel destijds van premier Verhofstadt kwam.

U had vragen over een algemeen Europees nachtvluchtenverbod. Ik weet dat dit debat ook op Europees niveau gevoerd wordt. Zo'n algemeen Europees verbod is allesbehalve evident. De situatie van de Europese luchthavens is sterk verschillend. Europa respecteert de subsidiariteit en schuift de verantwoordelijkheid van elke lidstaat naar voren. De bevoegde autoriteiten moeten de nodige maatregelen treffen om het milieu en de levenskwaliteit te beschermen. Of het tot een algemeen nachtvluchtenverbod kan komen, dat weet ik niet. Ik kijk uit naar de acties en de reactie van de Europese Commissie daarop. Volgens mij verschillen de Europese luchthavens te sterk van elkaar voor een algemeen verbod.

Mijnheer Vermeiren, u hebt gelijk. We moeten binnen het startprogramma tewerkstelling zoeken naar een intelligente manier om ecologie en economie te laten samengaan. Volgens mij is dat mogelijk, ook voor de regio rond de luchthaven, die u zo na aan het hart ligt.

Ik heb een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de studie over BIAC en het stappenplan. Dit laatste zal ik desgevallend als bijkomende voorwaarde opleggen.

U had een vraag over de schrapping van artikel 2, over het ILS en over de verlenging van de taxi-baan. U laat zich daar zeer positief over uit. Dat is heel goed. Ik heb dat niet weerhouden in de milieuvergunning om absoluut te voorkomen dat iemand naar de Raad van State zou stappen. Dat is natuurlijk altijd mogelijk, maar in de milieuvergunning zitten geen elementen die de vernietiging ervan zouden betekenen. De verlenging van de taxibaan werd niet aangevraagd. Ik moet toch niets toestaan wat niet gevraagd werd? (*Opmerkingen van de heer Francis Vermeiren*)

Het ILS behoort tot de federale bevoegdheid. Ik ben daar dan ook niet op ingegaan. U vraagt dat ik mijn federale collega onder druk zou zetten. Dat heb ik genoteerd.

U had een vraag over de omliggende gemeenten. Ik neem aan dat dit opgelost raakt door de gemeenten die zich geroepen voelen. Mochten bepaalde gemeenten zich geroepen voelen en niet in die commissie zitten, dan kunnen we overgaan tot een duidelijke omschrijving of definiëring van 'omliggende gemeenten'. Ik weet niet of dergelijke



**Peeters**

definitie ooit al geformuleerd werd. We hebben er in elk geval voor gezorgd dat de groep breed genoeg is, en gedragen is om beslissingen te nemen. *(Opmerkingen van de heer Jos Bex)*

De gemeentebesturen zijn wijs genoeg om dit zelf te regelen.

De federale overheid heeft aanzienlijke bevoegdheden over de luchthaven. U hebt daar 100 percent gelijk in, mijnheer Bex. De nieuwe investeerder heeft een onderhoud gehad met de minister-president. Dat vond plaats vóór de milieuvergunning werd afgeleverd. Ik vond het beter om daar niet bij aanwezig te zijn. Ik zou niet graag zelfs maar de schijn van partijdigheid opwekken. De vergunning is in alle onafhankelijkheid afgeleverd.

Dat zal me er niet van weerhouden om nu contacten te leggen. Zeker voor het startprogramma zal dat het geval zijn. Ik geloof dat de nieuwe eigenaar intelligent genoeg is om te streven naar de toegevoegde waarde en niet naar het volume. Ik ben een grote voorstander van postponed of light manufacturing. Assemblage is dat. Met onze beperkte oppervlakte, 13.500 vierkante kilometer, lijkt dat een zinvolle optie. Vlaanderen is te klein om ons op volume te richten. Onze economie heeft meer baat bij toegevoegde waarde.

Ik wist niet dat bepaalde vliegbanen van het leger niet meer worden gebruikt. U bent goed ingelicht, mijnheer Bex. Ik zal nagaan of dit kan bijdragen tot een aanvaardbare oplossing voor de omwonenden.

**De voorzitter:** De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de minister, u geeft toe dat het probleem niet opgelost is. Ik heb echter niet gehoord dat u effectief bereid bent om naar een vermindering van het aantal nachtvluchten te streven, noch naar een begrenzing van de dagvluchten. Nog steeds wordt de last van de ene groep inwoners naar de andere verschoven. In het dichtbevolkte Brabant kan een oplossing onmogelijk bestaan uit één maatregel. Er moet een combinatie van een reeks maatregelen komen. De eerste is een vermindering van het aantal vluchten. De tweede is het gebruik van minder luidruchtige toestellen. Ten slotte moet er een maximale spreidingsplan is de werkgroep aan de slag, een ook inzake geluidsnormen wordt werk geleverd.

ding volgen om een maximaal verdunningseffect te krijgen.

De 25.000 nachtvluchten zijn de absolute bovengrens, mijnheer Vermeiren. Die is destijds met veel moeite bevochten door toenmalig minister Dua. Voor de groenen is het duidelijk dat hier niet aan kan worden geraakt, tenzij om ze te verlagen. Wat ons betreft moet die verlaging effectief plaatsvinden.

Mijnheer Bex, ik wil zeker niet minister Anciaux de schuld van alle ellende in de schoenen schuiven, integendeel. Ik beschouw minister Anciaux als een deel van de oplossing, en niet als een deel van het probleem. Maar hij heeft wel letterlijk gezegd, zoals blijkt uit het verslag: 'Het probleem van nachtvluchten is opgelost.'

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Kris Peeters:** Mijnheer Glorieux, ik heb duidelijk gezegd dat de milieuvergunning, het spreidingsplan en de geluidsnormen drie dossiers zijn.

Inzake de milieuvergunning werd een beslissing genomen en komt er een studie en een stappenplan. Ik kan niet vooruitlopen op de studie en nu al doelstellingen formuleren inzake individuele en globale QC. Ik wacht op de studie, anders moet ik ze niet bestellen. De timing hierover is zeer duidelijk.

Voor het spreidingsplan is de werkgroep aan de slag, een ook inzake geluidsnormen wordt werk geleverd.

Mijnheer Glorieux, dit is een en-en-situatie en niet een of-of-situatie. Ik heb niet gezegd dat alle problemen zijn opgelost. Wat ik kan doen, zonder er met andere gewesten of andere instanties over te spreken, is gebeurd. De andere twee punten zijn onderwerp van discussie.

Voor mij is een belangrijk uitgangspunt de economische leefbaarheid van de luchthaven, maar ook de ecologische leefomstandigheden voor de mensen in de buurt zijn belangrijk. Ik ben ervan overtuigd dat de initiatieven die nu worden opgestart resultaten zullen opleveren.

**De voorzitter:** De heer Vermeiren heeft het woord.

**De heer Francis Vermeiren:** Mijnheer de minister, op het einde van uw betoog zegt u wijze woorden.

We moeten economie en ecologie verzoenen, maar dat is niet gemakkelijk. Mensen mogen niet telkens van kamp veranderen. Als syndicale organisaties actie voeren rond DHL wordt geapplaudisseerd omdat deze mensen zich terecht verzetten tegen het verlies van hun werk, maar de dag erna wordt een ander pleidooi gehouden en staat men aan de kant van de klagers.

We moeten met beide voeten op de grond blijven, maar we moeten wel stappen vooruit zetten. Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat u goed bezig bent, maar ik geef toch een voorbeeld. Toen de latere premier Dehaene nog minister van Verkeerswezen was, heeft hij gezegd dat fluisterwanden moeten worden geplaatst, dat er een oplossing moet komen voor de motoren en dat groen moet worden aangeplant. De heer Dehaene heeft toen een boompje geplant. Het is bij dat ene boompje gebleven. Mijnheer de minister, u moet het anders doen: u moet stappen vooruit zetten.

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**De heer Jos Bex:** Mijnheer de voorzitter, misschien kan bij mijn suggestie over het gebruik van het luchtruim door het leger, ook de onderlinge hiërarchie tussen de luchthavens in België aan bod komen. Het spreidingsplan voor Zaventem moet op een bepaald moment rekening houden met de luchtlijnen die worden gebruikt door de regionale luchthaven. Ik stel me de vraag of de internationale luchthaven van Zaventem ondergeschikt moet zijn aan de regionale luchthavens.

#### **Met redenen omklede moties**

**De voorzitter:** Door de heer Glorieux en door de heren Van Rompuy, Vermeiren, Bex en Matthijs werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

---