

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

30 januari 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over geluidshinder in Vlaanderen ten gevolge van de luchthaven van Bierset

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over geluidshinder in Vlaanderen ten gevolge van de luchthaven van Bierset

Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van mevrouw Sonja Becq tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de beslissingen van de interministeriële conferentie met betrekking tot het vliegverkeer boven Zaventem

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de Agalev-studie in verband met de sluiting van de regionale luchthaven van Wevelgem

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de winstmarges van Fost Plus op de verkoop van PMD-zakken

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 30 januari 2003

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Erik Matthijs

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.12 uur.*

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, over geluidshinder in Vlaanderen ten gevolge van de luchthaven van Bierset

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over geluidshinder in Vlaanderen ten gevolge van de luchthaven van Bierset

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Sauwens tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot minister Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over geluidshinder in Vlaanderen ten gevolge van de luchthaven van Bierset.

Minister Dua zal tevens in naam van minister-president Dewael antwoorden.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag is gericht tot zowel de minister-president als minister Dua omdat er over deze problematiek in hoge mate overleg nodig is. Vlaanderen heeft immers jammer genoeg geen rechtstreekse bevoegdheden op dit vlak.

Mevrouw de minister, u werd hierover al geregeld ondervraagd door mevrouw Van Cleuvenbergen. Samen met haar heb ik me de voorbije weken in het onderwerp verdiept, ook naar aanleiding van de discussie over Zaventem. De ontwikkelingen bleken verbijsterend. We leven in een land met 450 inwoners per vierkante kilometer, wat een voortdurende zoektocht noodzaakt naar de smalle grens

tussen ecologie en duurzame economie. Toch horen we nog dit soort verhalen die, hoewel niet meer van deze eeuw, in toenemende mate harde realiteit blijken te zijn.

De oude militaire luchthaven van Bierset wordt omgebouwd tot een luchthaven die door het Waals Gewest als een van de speerpunten van de economische ontwikkeling wordt beschouwd. Ze wordt niet alleen uitgebouwd voor personenvervoer, maar ook voor vrachtvervoer. Terwijl er in 1996 nog 6.000 ton werd overgeslagen, was dat in 1998 al 163.000 ton, en in 2001 271.000 ton. Dat aantal blijft nog groeien. Dat is vooral het gevolg van de vestiging van de TNT-pakjesdienst, een grote concurrent van DHL, zodat de situatie vergelijkbaar is met wat we de jongste tijd over Zaventem hebben vernomen.

TNT heeft aangekondigd in Bierset opnieuw sterk te willen uitbreiden. Ze hebben daarvoor samen met de Amerikaanse vrachtreus Atlas Air zeven jumbo's 747 ingezet. Intussen zijn ze begonnen met enkele extra intercontinentale verbindingen, onder andere met New York, Johannesburg, Dubai, Delhi, en sinds enkele maanden ook Sjanghai en Shenzhen in China. Daarbij heeft TNT 40.000 ton overgenomen van KLM, zodat die vracht niet langer via Schiphol maar via Bierset wordt vervoerd. TNT is overgekomen uit Keulen. Daartoe heeft het bedrijf, naar eigen zeggen, zelf beslist omwille van de geluidshinder. Onlangs hebben die mensen me daar nog over geschreven, want ze willen in Bierset volop kunnen doorgroeien.

Bierset is een van de weinige luchthavens waar het aantal vluchten 's nachts dubbel zo hoog ligt als overdag. Nu reeds zijn er 42 nachtelijke vliegbewegingen op een normale weekdag. In het weekend neemt dat aantal nog toe. Op piekmomenten, bijvoorbeeld in de kerstperiode, is er sprake van 55 tot 60 nachtelijke vluchten. Intussen gaat de bouwen uitbreidingsactiviteit volop verder. We zullen

Sauwens

het aantal nachtvluchten dus zeker nog zien toenemen.

Ik heb het contract opgezocht dat is afgesloten tussen het Waals Gewest en TNT. Daarin staat heel expliciet dat SAB, de exploitatiemaatschappij van Bierset, en het Waals Gewest zich engageren geen enkele beperking op te leggen bovenop wat door Europa wordt opgelegd. Er is dus een onbeperkt aantal vluchten toegelaten. Ook qua toegelaten vliegtuigen is er geen beperking buiten wat Europa oplegt. Daardoor wordt op dit ogenblik nog een aantal verouderde Antonovs gebruikt. Ze vliegen niet alleen over Waals, maar regelmatig ook over Limburgs en dus Vlaams gebied.

Dat blijft nog toenemen. De uitbreidingsplannen zijn er en genieten de volle steun van het Waals Gewest en van de Luikse autoriteiten. We komen op voor de belangen van de bevolking in het Vlaams Gewest die wordt getroffen door de toename van dit soort nachtelijke activiteiten, maar de problematiek in de onmiddellijke omgeving, in Ans, Juprelle en Saint-Georges-sur-Meuse is uiteraard veel erger. Ook daar zijn er actiescomités.

Er is sprake van drie zones. In één zone zullen woningen worden onteigend, in andere zones zullen woningen worden geïsoleerd. Anderen zullen moeten leven in de hoop dat het morgen misschien beter gaat. Dat zijn lapmiddelen. Het probleem is groter in de zones van de startbanen dan in de aanvliezones. 90 percent van de startmanoeuvres gaat westwaarts, en 10 tot 15 percent in oostelijke richting. Dat heeft te maken met de overheersende windrichting. De stijgingsmanoeuvres gaan over Zuid-Limburg. Er wordt heel snel gedraaid over de regio van Tongeren en Riemst.

Intussen wordt een toenemende hinder vastgesteld van de aanvliegmoeuvres op zeer lage hoogte, op 300 tot 400 meter, in een dalingshoek van 3 percent. De controle daarop is naar verluidt bijzonder matig. Volgens mensen van Eurocontrol wordt die controle overdag verricht door de militairen, vermits het een militaire luchthaven is waar ook nog militaire helicopters staan, en 's nachts door de burgerdiensten. Die controle is relatief beperkt, terwijl er een enorme piek is tussen middernacht en 2 uur 's morgens.

De hinder neemt toe, niet alleen in Tongeren en deelgemeenten en in Riemst, maar ook in Hoeselt, Kortesseem, Diepenbeek, Bilzen en enkele omliggende gemeenten. Dat heeft ook te maken met

beperkende maatregelen van Maastricht, dat ook in de aanvliegroute ligt.

Intussen wordt in sommige kringen gezegd dat als gevolg van de discussie over Zaventem en omwille van het feit dat het Waals Gewest absoluut deze luchthaven blijft promoten en wil doen uitgroeien tot een economisch speerpunt in de hele Luikse regio, er een verschuiving van de trafiek van Zaventem naar Bierset zou komen. Er wordt beweerd dat dit wordt voorbereid. De vraag ligt voor de hand in hoeverre dan de goede nabuurschap kan blijven gelden en in hoeverre Vlaanderen zelf normen kan opleggen voor de exploitatie van de luchthavens net buiten zijn grondgebied.

Dezelfde discussie was er omtrent de luchthaven van Beek waar uitbreidingsplannen bestonden door, naast de bestaande noord-zuidbaan, een oost-westbaan aan te leggen. De Nederlandse Raad van State heeft, onder meer op vraag van een aantal procedures die werden ingespannen door lokale actiescomités en Belgisch-Limburgse gemeenten, dit project gekelderd.

We leven niet op een eiland. De activiteiten die in onze onmiddellijke omgeving worden opgebouwd, moeten we volgen. We moeten nagaan hoezeer we in het confederale België er in slagen de normen die we opleggen aan de eigen bevolking en de eigen economische activiteiten, ook kunnen afdwingen van anderen.

Ik wil dit opentrekken naar de zoektocht naar een duurzame economie. Het probleem is dat de luchtvaart op dit ogenblik kan functioneren zonder dat men rekening houdt met externe en milieufactoren. Er is geen BTW-heffing op de kerosine en er worden geen accijnzen op geheven. Waar bij alle andere vormen van transport onder meer accijnzen een opbrengst genereren voor de gemeenschap waarmee flankerende maatregelen kunnen worden genomen, is dit bij de luchtvaart niet het geval.

Ik heb het Vlarem nog eens geraadpleegd. Ik zie bijvoorbeeld in het hoofdstuk over garages, parkeerplaatsen en herstellingswerkplaatsen voor motorvoertuigen hoe ver we in Vlaanderen gaan en hoe uw administratie er op toeziet dat geen rustversturende activiteiten plaatsvinden in heel Vlaanderen. Er staat: 'Rustversturende werkzaamheden zijn verboden op werkdagen tussen 19 uur en 7 uur. De nodige maatregelen dienen getroffen om de buurt niet te hinderen door geluid en trillingen veroorzaakt door het verkeer van voertuigen van en naar parkeerplaatsen, door luchtconditioneringsapparaten, ventilatoren enzovoort, het warm-

Sauwens

draaien van motoren of de werking van koelinstallaties van geparkeerde voertuigen.’

De burgemeesters kennen deze problematiek. Een vrachtwagen met een koelinstallatie, bijvoorbeeld, moet ver genoeg van de woningen afstaan. Dit alles reglementeren we minutieus. Er staat verder : ‘De koelinstallaties moeten staan op ten minste 50 meter van elke naburige woning en bij werking van koelinstallaties op geparkeerde voertuigen dient daarenboven tussen de parkeerplaats en naburige woningen binnen een straal van 100 meter een geluiddempend bufferscherm te worden voorzien.’ Dit legt Vlaanderen aan zijn eigen bevolking op.

Ik zie resultaten van metingen door Aminimal die u hebt bevolen in de gemeenten Riemst en Val-Meer waar men gemiddeld twee vluchten heeft. De resultaten van één nacht zijn : twee geluidsblootstellingsniveaus van ongeveer 90 decibel, twee tussen 70 en 80 decibel, vier tussen 60 en 70 decibel en drie tussen 50 en 60 decibel. Het gaat om een serieuze nachtverstoring. U weet ook dat de Wereldgezondheidsorganisatie een inventaris heeft opge maakt en er is in Nederland een omvangrijke studie gemaakt. Daaruit onthouden we dat geluidspieken boven 65 decibel buitenshuis een aanzienlijke impact hebben op de volksgezondheid, zeker wanneer het lawaai tijdens de nacht wordt geproduceerd omdat het geluid dat in de stilte plots opduikt, bijzonder storend is. Bij 70 decibel zou 30 percent van de slapenden wakker worden.

We worden geconfronteerd met metingen van gemiddeld zeven tot acht vliegtuigen per nacht met metingen rond de 60, 70 tot 90 decibel. Er worden 50.000 inwoners door getroffen, verscheidene dagen per week. In hoeverre is dit nog houdbaar anno 2003 ? Ik pleit voor een economie die vooruit moet kijken maar waarbij het recht op nachtrust één van de omgevingsfactoren is die absoluut mee bepalend moet zijn. Daarvoor moet de gemeenschap zich sterk wapenen en normen opleggen die dat kunnen afdwingen. Het is niet voor niets dat én de luchthaven van Keulen, én die van Frankfurt, én die van Orly ‘s nachts dicht zijn.

Minister Vera Dua : En de luchthaven van Zaventem ?

De heer Johan Sauwens : Neen, maar waarom moeten wij op een ogenblik dat in heel Europa die hinder vermindert, zeker in de landen waar het milieubeleid verder is geëvolueerd dan in Vlaanderen, in onze omgeving, de dichtst bevolkte regio

van Europa met 450 inwoners per vierkante kilometer, dit soort last blijven ervaren ? Het wordt op dit ogenblik gepromoot. U bent er vanaf 1999 over ondervraagd, maar u verschuilt zich iedere keer achter het overleg tussen de minister-president en de federale premier dat zal plaatsvinden. U zegt dat de minister-president het dossier naar zich toetrekt.

Ik heb hier de antwoorden op de vragen die mevrouw Van Cleuvenbergen heeft gesteld. Ik zie weinig resultaat. Ik stel vast dat het Waals Gewest zich totaal niet in het akkoord van 2002 inschrijft. Men is zelfs niet komen opdagen. Ik weet natuurlijk niet in hoeverre ze werden uitgenodigd. Wel hebt u gezegd in een antwoord op een vraag van mevrouw Van Cleuvenbergen van april 2002 : ‘Het Waals Gewest heeft tot dusver niet deelgenomen aan de onderhandelingen over de luchthaven van Zaventem. Een onderdeel van het akkoord van 22 februari voorziet wel dat er tegen juli 2002 een bevredigende oplossing wordt bereikt over Bierset tussen de federale regering, het Waals en het Vlaams Gewest. Dit was voor mezelf en mijn collega’s van de Vlaamse regering een belangrijke voorwaarde. De voorbereidende besprekingen worden momenteel geleid en gecoördineerd op federaal niveau door het kabinet van de eerste minister.’ Een beetje verder in het antwoord herhaalde u : ‘Het overleg in verband met de geluidsoverlast van Bierset vindt momenteel plaats onder leiding van de federale regering. Alle vragen en eisen die in het verleden werden geponeerd in dit dossier, de informatieverstrekking, de vraag naar vluchten en de radarinformatie, worden in dit overlegplatform gekanaliseerd en zijn in behandeling.’

Mevrouw de minister, mijn vragen liggen voor de hand. Wat is de huidige stand van zaken ? Welk standpunt neemt u nu in ? Heeft het overleg tot resultaten geleid ? Wat zijn uw uitgangspunten bij dat overleg ? Welke afspraken werden gemaakt ? Hoe denkt u de hinder voor de buurtbewoners in Vlaanderen te kunnen verminderen ? In het Waals Gewest werden begeleidende maatregelen genomen. Wordt overleg gepleegd om die ook in Vlaanderen toe te passen ? Vindt u niet dat de normen die gelden in Zaventem, ook in de omgeving van Luik en in Limburg moeten gelden ? Dit is geen communautair dossier, al valt het op dat de uit-zwaaibewegingen van de vliegtuigen direct in noordelijke richting gebeuren – net over de taalgrens dus. Bierset ligt trouwens bijna op de taalgrens. Ik begrijp natuurlijk dat de vliegtuigen niet boven de Luikse agglomeratie vliegen, maar er moet een algemene afbouw van de nachtvluchten komen en dat moet aan de pakjesdiensten duidelijk worden

Sauwens

gemaakt. In Nederland wordt enkel 'in de randen van de nacht' gevlogen. Daardoor is de verstoring van de nachtrust tot een minimum herleid. In Bierset zijn er nu ook vluchten om half vier en vier uur. Het aantal klachten neemt toe.

Mevrouw Van Cleuvenbergen en ik hebben afgesproken om u te blijven ondervragen over dit dossier. Hoe meer ik me er in verdiep, hoe hallucinant het verhaal lijkt. De verklaringen van de regering over een duurzame economie en de grenzen van de groei worden steeds minder geloofwaardig.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben de heer Sauwens dankbaar voor deze vraag omdat ik zo de gelegenheid krijg om een bijkomende vraag te stellen. Hebt u er weet van dat de expansie van Bierset gepaard is gegaan met overtredingen van de Habitatrictlijn ? Op Europees niveau zou men zich druk maken over een overtreding, terwijl het Waals Gewest zich er helemaal niet aan zou storen. In Europa is de discussie volop bezig over het instellen van een gegarandeerde nachtrust van 8 uur voor elke Europese onderdaan. Vooral de sector van de pakjesdiensten verricht lobbywerk om die regeling tegen te houden. Hoe ver staat het met de poging om in heel Europa een nachtrust in te voeren. In welke mate kunnen wij wegen op het debat ?

Hetzelfde geldt voor het Europees voorstel over de emmissieheffing voor vliegtuigen op Europees niveau. Die heffing zou zijn gebaseerd op de gebruikte brandstof en het aantal kilometers afgelegd boven het Europees grondgebied. Als die twee maatregelen op Europees niveau kunnen worden ingevoerd, is het probleem van concurrentie tussen luchthavens en tussen pakjesdiensten al voor een groot deel opgelost en kunnen economie en ecologie op een deftige manier met elkaar worden verzoend.

De voorzitter : Minister Dua heeft het woord.

Minister Vera Dua : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, dit dossier sluit aan bij de discussie die we de voorbije weken hebben gevoerd over het heel moeilijke evenwicht tussen ecologie en economie. Ecologie staat hierbij vooral in het teken van de levenskwaliteit van de mensen en het al dan niet recht hebben op een gegarandeerde nachtrust. Volgens mij is de nachtrust een fundamenteel recht, maar het is natuurlijk moeilijk uitvoerbaar omdat

de nachtvluchten nu eenmaal bestaan. We mogen daar geen doekjes om winden. Natuurlijk kan de technologie nog grote vooruitgang boeken, maar voorlopig vliegen de firma's niet met luchtballonnen of zweefvliegtuigen – al maken die ook veel lawaai bij het opstijgen. We kunnen proberen om de geluidsoverlast per individueel vliegtuig te beperken. Dat hebben we gedaan met DHL. We kampen nu met gelijkaardige problemen in Bierset. Het grote verschil met Zaventem is dat alle economische voordelen van de luchthaven van Bierset naar het Waals Gewest gaan, maar dat Vlaanderen ook deelt in de hinder. In se gaat het over dezelfde problematiek, al heb ook ik de indruk dat het Waals Gewest denkt aan expansie. In Zaventem is dat niet het geval. In het laatste akkoord met de federale regering werd de standstill uit mijn milieuvergunning officieel overgenomen. Het plafond ligt vast. Ten opzichte van 2000 is geen aangroei meer mogelijk.

De problematiek van nachtelijke geluidsoverlast in de regio zuid-oost-Limburg is voldoende bekend. Ook de minister-president maakt zich zorgen over de zaak. Sinds 2000 heb ik bij diverse gelegenheden schriftelijke vragen gesteld aan mijn Waalse collega-ministers, de heren Kubla en Foret. Ik heb mijn administratie de opdracht gegeven om objectieve gegevens te verzamelen in verband met de geluidsimmisatie, veroorzaakt door nachtelijke vliegbewegingen op de luchthaven van Bierset.

De meetcampagne van Aminimal in 2000 is voor ons een basis om de discussie te voeren. Op 22 januari 2001 heb ik hier in het parlement uitvoerig gerapporteerd over de resultaten van die metingen naar aanleiding van een vraag van mevrouw Van Cleuvenbergen. De belangrijke verdienste hiervan is dat we voor het eerst de problematiek bespreekbaar kunnen stellen op basis van reële cijfers.

We zijn ons zeer goed bewust van het probleem voor de regio. Ik heb dan ook meermaals met mijn Waalse collega-minister Kubla contact opgenomen om het dossier te openen en de problematiek bespreekbaar te maken. De laatste brief die ik daaromtrent geschreven heb, dateert van 7 maart 2002.

Daarbij hebben we aangedrongen op de volgende kernpunten : het vrijgeven van vluchtinformatie, het verlenen van inzage in radargegevens, het opnemen van de betrokken Vlaamse gemeenten in het overlegcomité van omwonenden en het organiseren van een technisch overleg tussen de betrokken diensten en administraties met het oog op een technische bespreking van de vliegprocedures.

Dua

Het onderschrijven van een akkoord tussen de Vlaamse en Waalse regering werd trouwens uitdrukkelijk als voorwaarde opgenomen in het luchthavenakkoord van februari 2002. Daaraan was dus de voorwaarde gekoppeld dat er een regeling moest komen voor de problematiek tussen Vlaanderen en Wallonië in verband met die geluidshinder.

Op 28 augustus 2002 is tussen de bevoegde gewest-ministers en de ministers-presidenten van de Vlaamse en Waalse regering dan ook een akkoord bereikt over de volgende punten. Het gaat hier uiteraard wel nog maar om een eerste stap.

Om te beginnen is er de uitvoering van een technisch samenwerkingsprotocol. Op basis van het technische samenwerkingsprotocol zal de geluidssituatie in de regio objectief in kaart worden gebracht. De basis hiervoor is een verregaande technische samenwerking tussen de betrokken Vlaamse en Waalse administraties. De milieustrategie Aminoal heeft het voorbije jaar onafgebroken geluidsmetingen in de regio verricht. Vanaf april 2002 werden er ook bijkomende metingen uitgevoerd in Sluizen en Val-Meer. We zijn dus constant aan het meten. De Waalse administratie zal de noodzakelijke gegevens met betrekking tot de vliegoperaties – vluchtdata en radardata – aanleveren. De koppeling van beide gegevens zal toelaten om de geluidsmetingen op een ontegensprekelijke wijze te objectiveren en te evalueren. Het technische protocol is momenteel in uitvoering. De eerste resultaten worden verwacht in de loop van 2003, zodat op een objectieve basis nader kan worden onderhandeld met het Waals Gewest over mogelijke maatregelen ter vermindering van de geluidsoverlast.

Inzake het opnemen van een Vlaamse vertegenwoordiging in het overlegcomité van omwonenden kan ik het volgende zeggen. Gelet op de beperking van de vertegenwoordiging tot de Waalse gemeenten die binnen het PEB – Plan d'Exposition Bruit – gelegen zijn, is er voorlopig een formeel-technische reden waarom het onmogelijk is om de Vlaamse gemeenten in dit comité op te nemen. Er is derhalve een akkoord bereikt over de opname van een 'waarnemer' van de administratie Aminoal in het comité. Die waarnemer is voor het eerst aanwezig geweest tijdens de vergadering van 8 januari 2003.

Bij de besprekingen op federaal niveau is tevens aan Belgocontrol gevraagd om de technische mogelijkheden tot optimalisatie van de vliegprocedures te bestuderen. Dit heeft inmiddels geresulteerd

in een procedurewijziging, meer bepaald de AIP-wijziging van 26 december 2002. Deze wijziging heeft betrekking op de klimprocedure voor nachtelijke vertrekken – hoofdzakelijk tussen 4 uur en 5 uur – vanaf baan 05R bij het zogenaamd 'omgekeerd' baangebruik. Deze situatie doet zich enkele malen per jaar voor – 5 tot 6 procent van de tijd – bij strakke oosten- tot noordoostenwind. De gewijzigde klimprocedure houdt in dat de linkerbocht na de start later wordt ingezet en het Vlaams Gewest op grotere hoogte overvlogen zal worden. Dit zou een vermindering van de overlast moeten betekenen. Het gaat misschien maar om een beperkt aantal vluchten, maar net deze vluchten waren ontzettend lawaaierig omdat men daar zo'n onnatuurlijke bocht moest nemen.

Het is voorbarig om te spreken over isolatiepremies en opkoopregelingen, al dan niet verricht door het Waals Gewest. De situatie aan Waalse kant is momenteel zo dat alleen voor de woningen binnen de zone A en B – het dichtst bij de luchthaven dus – een concrete regeling is uitgewerkt. De verder gelegen zones C en D zijn nog niet aan de orde. Het isolatieprogramma is gebaseerd op zones afgebakend door LDN-contouren. Uit de cijfergegevens verzameld tijdens de meetcampagne van 2000 is gebleken dat de geluidsbelasting uitgedrukt als LDN in de Vlaamse gemeenten niet voldoende hoog is om enige aanspraak te maken op een isolatieregeling vanwege het Waals Gewest. Dit betekent dus eigenlijk het volgende. De woningen die in Wallonië dezelfde last ondervinden als de woningen in Riemst en Tongeren, kunnen ook niet genieten van het isolatieprogramma. Aan Waalse zijde is er dus een zeer duur en intensief programma uitgewerkt, maar dat is beperkt tot de specifieke zone waar er enorm veel geluidsoverlast is. De problematiek in het zuiden van Limburg is inderdaad erg, maar in vergelijking met bepaalde gemeenten rond Zaventem is het toch nog minder erg. Hoe dan ook, daardoor komen dus ook die Vlaamse woningen niet in aanmerking voor subsidies van het Waals Gewest.

Het isolatieprogramma dat in het kader van het luchthavenakkoord voor de luchthaven van Zaventem is uitgewerkt, houdt naast de gemiddelde belasting tevens rekening met het niveau en de overschrijdingsfrequentie van geluidspieken ingevolge individuele overvluchten. Op deze principes is het akkoord met de federale regering gebaseerd. Indien deze principes worden toegepast op de gemeenten geluidsimmissiewaarden in de regio Zuidoost-Limburg, zullen deze ook niet voldoende hoog zijn om aanspraak te maken op een bijkomende isola-

Dua

tie, zoals die zou worden toegepast voor Zaventem. Dit illustreert ten dele wat ik daarjuist heb gezegd.

Spreiding is tegenwoordig het sleutelwoord. Uit de beschikbare gevisueleerde radartracks blijkt dat de landingen op de luchthaven Bierset reeds gespreid worden over een relatief groot grondgebied. De landingen maken het grootste deel uit van de bewegingen boven Zuid-Limburg. Hierover bestaat een overzichtsnota van AMINAL. Ik zal deze nota ter beschikking stellen.

Er kan wel worden nagedacht over de verhouding tussen het aantal landingsbewegingen vanuit de noordelijke, respectievelijk de zuidelijke sector. De verhouding tussen het aantal nachtelijke landingen vanuit het noorden over Vlaanderen ten opzichte van de landingen vanuit het zuiden bij hoofdbaan-gebruik bedraagt momenteel circa 60/40.

Deze verhouding is het resultaat van de natuurlijke afhandeling van het vliegverkeer. Ze is in hoofdzaak gebaseerd op de herkomst van het toestel en op de randvoorwaarden in verband met de ogenblikkelijke capaciteit van de luchthaven. Het aanpassen van deze verhouding is slechts in beperkte mate mogelijk maar staat ter discussie in het kader van de onderhandelingen met het Waals gewest. Concreet betekent dit volgens mij dat de vliegtuigen die van het noorden komen over Vlaanderen landen en dat de vliegtuigen die van het zuiden komen over het Waals gewest landen.

De Waalse respectieve wetgeving voorziet in de verschillende zones rond de luchthaven van Bierset absolute grenzen voor de geluidsimissie tijdens de nachtperiode van 10 uur 's avonds tot 7 uur 's morgens. De geluidslimieten buitenshuis zijn uitgedrukt als LAeq,1s max en vastgelegd bij ministerieel besluit. Aan de zones B, C en D zijn een aantal dB's verbonden die u allicht kent.

Deze zones reiken echter niet tot op het grondgebied van het Vlaams Gewest en brengen ons dus weinig soelaas. In Vlaanderen worden de geluidsnormen voor luchthavens uitgevaardigd op basis van het Vlarem hetzij in een milieuvergunning, hetzij algemeen. Deze regelgeving heeft betrekking op hinderlijke inrichtingen die per definitie in Vlaanderen zijn gesitueerd. De geluidsnormen die in het politiek akkoord van februari 2002 door de gewesten zijn voorgesteld, gelden dus in eerste instantie voor de luchthaven van Zaventem en bij uitbreiding voor de andere Vlaamse luchthavens. De

Vlaamse regering zal deze normen in het Vlarem opnemen.

Ik zal onze voorlopige werkwijze toelichten. De kern van de zaak is dat het Vlarem vertrekt vanuit een hinderlijke inrichting. Vervolgens formuleren we bepalingen. Als er overtredingen gebeuren, worden er maatregelen getroffen ten aanzien van de inrichting. We kunnen dit per definitie niet doen voor een inrichting die in het Waals Gewest is gevestigd.

Het is wel mogelijk om overal in Vlaanderen algemene immissienormen op te leggen en de overtredingen te beboeten. Dat is het principe van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. We volgen deze handelwijze momenteel niet wat betreft de immissienormen die we willen opnemen in het Vlarem omdat we dan vertrekken van de inrichting met geluidscontour. We moeten deze mogelijkheid met Wallonië bespreken.

Deze mogelijkheid zou ons een wapen bieden om het probleem aan te pakken. We moeten dan wel goed opletten in welke verhaal we stappen. De geluidshinder in Zuidoost-Limburg is minder erg dan de geluidshinder in Zaventem. Als we algemene normen opleggen voor Zuid-Limburg, zal ik het verwijt krijgen dat dit niet voor Brabant mogelijk is. Dit is geen eenvoudig verhaal. Ik stel vast dat er soms verschillende invalshoeken worden gehanteerd naargelang de ligging van de luchthaven.

Laten we goed nadenken over de aanpak van dit probleem. U weet dat de onderhandelingen inzake Zaventem zeer moeilijk verlopen zijn. Dat is normaal omdat het bijna een onoplosbaar probleem betreft. We willen zowel de economie en de tewerkstelling in stand houden als de geluidsoverlast 's nachts vermijden. Dit vormt een bijna onoplosbare tegenstelling. Ik denk dat we voor Vlaanderen een relatief goede oplossing hebben gevonden. Hierbij beseffen we allemaal dat nooit iedereen tevreden zal zijn.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Graag zou ik zo snel mogelijk willen beschikken over de gegevens van Aminal. Het verwondert mij dat er geen enkele communicatie bestaat ten aanzien van de lokale verantwoordelijken.

Minister Vera Dua : Ik heb altijd alle meetgegevens vrijgegeven. Mevrouw Becq kan dit beamen.

Mevrouw Sonja Becq : De laatste nota heb ik wel niet ontvangen.

Minister Vera Dua : Het betreft de overzichtsnota van 31 mei 2002 'Impact van de nachtelijke vliegbewegingen op de geluidssituatie in de regio Zuid-oost-Limburg'.

Ik zal dit aan het commissiesecretariaat ter beschikking stellen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Sauwens en door de heren Keulen, Swennen, Glorieux en Bex werden tot besluit van deze interpellaties 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 parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Sonja Becq tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de beslissingen van de interministeriële conferentie met betrekking tot het vliegverkeer boven Zaventem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Becq tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de beslissingen van de interministeriële conferentie met betrekking tot het vliegverkeer boven Zaventem.

Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is in het parlement niet altijd gemakkelijk om kort op de bal te spelen zonder een toevlucht te nemen tot een actuele vraag. Ik heb het vragenuur al een tijd gemonopoliseerd voor het vervolgverhaal van de nachtvluchten. Daarom heb ik deze vraag al ingediend nog voor ik iets wist over het akkoord. Dat zult u aan de ingediende vraag zelf wel merken, want ik vraag u daarin onder meer naar de inhoud van het akkoord.

Intussen hebben we allemaal bericht gekregen wat er in de interministeriële conferentie aan de orde is

geweest. Ik zou me nu dus graag veeleer richten op de concrete consequenties daarvan voor de mensen. Daarover is immers nog niet echt duidelijkheid, en er is niet op alle punten even principieel doorgetrokken wat bij de aanvang hier en daar werd gesteld, en waarover we het allemaal in grote lijnen eens zijn, namelijk dat er een spreiding nodig is. De actiescomités, die zich door hun neutrale opstelling tot iedereen hebben gericht, hebben mee de politici voor actie daarvoor gemobiliseerd.

Naast die spreiding moeten er ook maatregelen worden genomen ten aanzien van het luchtverkeer zelf, om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Dat heeft te maken met een nachtrust, maar ook met stillere vliegtuigen, het aantal vliegbewegingen, enzovoort. Een ander aspect is dat van de gezondheidsimplicaties, niet alleen die van het lawaai, maar ook die op langere termijn van wat we niet meteen merken, bijvoorbeeld de uitstoot van schadelijke stoffen.

In het akkoord staat heel uitdrukkelijk dat het belangrijk is te voorzien in een spreiding afhankelijk van de bestemmingen. We gaan dus van een concentratie naar een spreiding. Echter, ofwel kan ik niet goed lezen, ofwel versta ik de begrippen niet helemaal. Ik vraag dus om verduidelijking, maar ook naar het waarom. Vliegtuigen die boven een quota count van 4 QC zitten, gaan normaal gezien in zuidoostelijke of oostelijke richting. Als ze onder de 4 QC blijven, gaan ze een andere richting uit, en komen ze niet over de noordrand, maar als ze boven de 4 QC komen, gaan ze wel over de noordrand.

Ofwel wordt er gespreid naargelang de bestemming, ofwel niet. Dit is geen verandering van een concentratie naar een spreiding, maar van een concentratie naar een nieuwe, anders georganiseerde concentratie. Charters, die allemaal boven de 4 QC zitten, gaan sowieso allemaal over de noordrand. Dat zal problemen geven tijdens de vakantieperiodes.

Mevrouw de minister, er is sprake van een gemiddelde van 20 nachtvluchten. U hebt gezegd dat als er in het weekend slechts 5 zijn, de 15 overige dan worden gespreid over de rest van de week. Daarmee komt dan het aantal wel boven de 20. U stelt een maximum voorop van 25.000 bewegingen. Geleed door 360 dagen, komen we dan aan 70 bewegingen per nacht. Dat is ruimschoots boven de 20 die er nu zijn. Dat verhoogt nog de noodzaak aan een spreiding.

Becq

Ik dacht dat een spreiding ook het gebruik van verschillende banen inhield, maar het blijft beperkt tot twee. Het is me niet duidelijk waarom. U zult daarvoor ongetwijfeld een uitleg hebben.

Een ander principe is het uitwaaiëren, zoals ook al door minister-president Dewael in antwoord op een actuele vraag is gezegd. Ik stel me daarbij een brede waaier voor, maar die moet ook altijd vertrekken van een startbaan. Welnu, ik stel vast dat er slechts vanaf twee startbanen wordt uitgewaaiërd. Ik ben geen technicus, maar ik heb me laten uitleggen dat er nochtans veel meer mogelijkheden voor uitwaaiëren zijn.

Een andere kritiek daarop hebben we het hele weekend kunnen horen. Er wordt uitgewaaiërd over twee routes, namelijk over de noordrand en over de ring. Er wordt gevlogen langs de buitenzijde van de ring met een verschil van 50 meter tussen de ene en de andere baan. Misschien ontkent u dat, maar er is me gezegd dat er meer routes mogelijk zijn. De routes kunnen, zoals door sommige groeperingen is uitgetekend, 10 radiaalgraden uiteen liggen. In de praktijk zouden ze op 7 tot 10 kilometer van Zaventem 2 kilometer uiteen liggen. Het uitwaaiëren is nu dus maar heel beperkt toegepast.

Het beperkte aantal routes maakt ook dat in de nabijheid van Zaventem Diegem altijd overvlogen zal worden en de zwaarste last zal dragen. Het is daar nog veel erger dan in de noordrand. Als de actiegroepen het over de noordrand hebben, dan bedoelen ze niet alleen Grimbergen, Vilvoorde, Meise, enzovoort, al wordt het vaak zo begrepen, maar ook de gemeenten dichterbij Zaventem.

De metingen worden voortgezet en er worden nieuwe meetpunten geïnstalleerd. Ze zouden door BIAC ook geregeld worden gepubliceerd op de website. Over de metingen van de Vlaamse Gemeenschap vind ik echter niets terug. In het akkoord zijn ze opgenomen en geïntegreerd in het geheel. Ik weet wel dat de wijze van meten verandert, maar of ze nu helemaal in orde is, durf ik niet zeggen. Waar zijn de resultaten daarvan te vinden? Worden die gegevens meegenomen in het overleg, en worden ze geaccepteerd door de federale overheid, of worden ze alleen gezien als controlemiddel voor de gegevens van BIAC?

Uit de teksten kan ik niet meteen opmaken wanneer er wordt gemeten. Op zeker moment wordt er gezegd dat er die nacht of die week wordt geme-

ten. Als er echter gemiddelden moeten worden berekend, dan moeten er toch gedurende een halfjaar of zo metingen worden uitgevoerd? Dan pas kan de realiteit worden benaderd. Bijvoorbeeld als het vriest of bij oostenwind worden andere routes gebruikt. Wat is dan een representatieve week? Worden de metingen gespreid over langere periodes, of gebeurt dit op willekeurige tijdstippen? Dat laatste houdt het risico in dat er een vertekend beeld ontstaat.

Dat zien we ook bij metingen van lawaai van autosnelwegen. Als ik aan de diensten van Verkeer vraag of de metingen al gebeurd zijn, dan zeggen ze vaak van niet omdat de gegevens wegens een of andere weersomstandigheid niet representatief zouden zijn. Wat is dan representatief? Er kan toch over langere periodes worden gemeten?

U zult wellicht ook wat uitleg geven over het overleg en de wijze waarop het wordt georganiseerd. De betrokkenheid van de bewoners en de groeperingen is een belangrijk element van het akkoord.

Ik heb een vraag naar verduidelijking en als het kan naar engagementen en duidelijkheid over timingen. Wat is de timing van zowel de uitvoering van dit akkoord als van de concrete uitvoering van de vluchtroutes? Ik heb me laten vertellen dat men een aantal weken nodig heeft om de nieuwe routes uit te werken. Belgocontrol zou twee weken nodig hebben om dat te controleren, en zeven weken om dat te publiceren in de AIP. Ik kom zo aan elf weken. Men zegt dat het drie maanden duurt voor dit uitgevoerd kan worden. De bewoners hebben hierover vragen. Heel het weekend na het akkoord vroeg men me wanneer het akkoord ingaat. Die vraag houdt de mensen ook wakker.

Ik heb ook een concrete vraag naar uitvoering, principes en besprekingswijzen aangaande de dagvluchten. Naar aanleiding van de discussie over de nachtvluchten krijg ik nu evenveel vragen, om niet te zeggen veel meer, over de vluchten overdag. Men vraagt zich af of dezelfde concentraties blijven, of de denkwijze wordt gehanteerd dat men vliegt in de richting waar men naartoe gaat, behalve de meest lawaaierige toestellen, en of men de uitwaaiëring zal beperken. Men vraagt ook wanneer er duidelijkheid zal zijn over de dagvluchten.

Mevrouw de minister, de mensen zullen het niet nemen dat, wanneer men beslissingen neemt, die pas na de verkiezingen uitvoering krijgen en men pas dan zal weten wat ze concreet betekenen. Ik vrees dat uw partij en de andere meerderheidspartijen daar op afgerekend zullen worden.

Becq

Dit zijn akkoorden die intern werden afgesproken tussen regeringen op de interministeriële conferentie. Bij afspraken tussen regeringen horen altijd samenwerkingsakkoorden. Wat is de waarde van die interministeriële afspraken? Moeten die nog worden gehonoreerd in een samenwerkingsakkoord dat we moeten goedkeuren? Kunnen we de notulen van de besprekingen ongewijzigd terugvinden? Wat is de procedure dienaangaande?

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben verplicht me aan te sluiten bij de vraag van mevrouw Becq omdat zij zo verstandig is geweest om al voor er een akkoord was, een vraag om uitleg in te dienen en ik zo dwaas ben geweest te wachten tot afgelopen maandag om een interpellatie in te dienen. Het belangrijkste is echter dat de problematiek aan de orde is gesteld.

Mevrouw de minister, het afgesloten akkoord is een stap in de goede richting. De vraag is of het een voldoende stap is. Ik denk eerlijk gezegd van niet. Positief is dat men is afgestapt van het principe van de superconcentratie van de nachtvluchten. Men heeft ingezien dat dit niet haalbaar is en dat de idee de rest van het akkoord onuitvoerbaar maakte. Alles in één corridor stoppen en dan proberen de reeds gehinderden minder hinder te bezorgen, kan natuurlijk niet.

Er blijven toch nog enkele vragen hangen. We hebben de cijfers gekregen over hoeveel vluchten over de noordrand vliegen, richting zuiden en boven Brussel al naargelang de bestemming. Als men alles optelt, komt men tot de slotsom dat de noordrand en de ringroute nog altijd meer dan de helft van de nachtvluchten voor hun rekening krijgen. Daarenboven komen alle lawaaierige toestellen sowieso boven de ringroute, en dus boven de noordrand. Hoe komt het dat de noordrand nog altijd het gros van de nachtvluchten, en dan nog de meest lawaaierige, te verwerken krijgt?

Ik heb niet veel gelezen over wat er gebeurt met de chartervluchten, tenzij men ervan uitgaat dat die automatisch in de categorie van de meest lawaaierige ingedeeld worden en ingevolge dit akkoord nog altijd boven de noordrand zullen blijven vliegen. In de zomermaanden zullen dan niet meer de helft, maar 60 percent van alle nachtvluchten boven de noordrand vliegen. Dit vat eigenlijk de

problematiek van de dagvluchten samen, waarover we weinig horen. Is daar over gesproken? Zo niet, waarom niet en wordt hierover in de toekomst overleg gepleegd?

Wanneer zal dit in de praktijk gebracht worden? De mensen zijn nu wat opgelucht dat men eindelijk iets doet aan die onhoudbare toestand, maar men wil weten wanneer. Als men hoort dat het drie maanden zal duren, begrijpt men dat zeker niet.

Mevrouw de minister, is dit voor u een eerste stap die moet leiden naar verdere akkoorden om tot een globale spreiding van alles te komen? Of zegt u dat u met dit akkoord het onderste uit de kan hebt gehaald en dat de deur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest definitief dicht is?

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mevrouw de minister, ik blijf ook met veel vragen zitten. Ik ben niet zo optimistisch over het bereikte akkoord als sommigen. Dat wil niet zeggen dat ik niet apprecieer dat u enorme inspanningen hebt geleverd en dat ik niet weet dat het voor u niet gemakkelijk was de discussie te voeren.

Toch zei federaal minister Durant onmiddellijk na het opmaken van het akkoord dat voor haar de concentratie het uitgangspunt blijft. Of dit waar is of niet, ze heeft het in elk geval verklaard en het heeft in de pers gestaan.

Evenals de andere collega's, heb ik mijn bedenkingen bij de spreiding die nu wordt voorgesteld boven de ring en boven de noordrand. Ik vraag me af of dit wel een spreiding is. Ik heb ook vragen bij de vliegtuigen die niet zijn opgenomen in de percentages die nu vastliggen. Ik denk aan de charters, voornamelijk in de zomerperiodes, en aan andere maatschappijen die 's nachts gebruik maken van de luchthaven. Zullen die ook proportioneel worden verdeeld boven de nu uitgestippelde routes of zijn die allemaal voor de noordrand?

Met betrekking tot de procedure is het niet zozeer een probleem dat het drie maanden duurt voor het akkoord wordt uitgevoerd. Het zal vooral een probleem zijn wie zal bepalen op welke plaatsen welke routes zullen worden gevolgd. Uit de informatie die ik heb gekregen blijkt dat dit voornamelijk gebeurt op instructie van federaal minister Durant. Ik vraag me af of het akkoord echt zal worden uitgevoerd zoals men hoopt dat dit zal gebeuren. Ik stel me de vraag in hoeverre niet kan worden afgedwongen dat, in plaats van de procedures vast te

Bex

leggen en ze dan mee te delen aan de betrokkenen, dat de betrokkenen eerst enig inzicht krijgen in wat men voorstelt, dat er inspraak is van minstens de burgemeesters van de betrokken gemeenten en pas daarna, wanneer een akkoord is bereikt en men kan vaststellen dat de nieuwe routes werkelijk overeenstemmen met het gemaakte akkoord, ze kunnen ingaan.

Ik heb nog een laatste punt, waaraan u echter niets kunt doen. Zondag heb ik de werven bezocht van de huizen die worden gebouwd onder de meest gebruikte aanvlieg- en landingsroutes. Ik weet dat er op het niveau van de interkabinettenwerkgroep overleg wordt gepleegd over het ruimtelijk uitvoeringsplan van de luchthaven. Wat we nu aan het doen zijn, is crimineel, en hiervoor zijn we wel bevoegd, namelijk de ruimtelijke ordening. Het is crimineel dat op dit ogenblik verkavelingen worden aangesneden vlak onder de routes. Ik had zondag mijn hoed op, en hij vloog af door het vliegtuig dat boven mijn hoofd vloog, terwijl ik naast een bouwwerf stond.

Dit kan niet. Het is nonsens om aan de ene kant iets te doen tegen het lawaai en aan de andere kant niet op te treden tegen de speculanten. Trouwens, sommige speculantenfirma's mogen wel nog bouwen, andere niet meer. Ik kan u meenemen naar verkavelingen op plekken die minder worden gestoord door lawaai, maar waar niet meer mag worden gebouwd omdat ze in handen zijn van de 'verkeerde' speculanten, en naar andere plaatsen in handen van 'goede' verkavelaars waar wel nog wordt gebouwd. Ik stel dus voor om samen ter plekke te gaan kijken. Ook u zult ervan overtuigd raken dat er zaken gebeuren die niet door de beugel kunnen.

De voorzitter : De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, als het verhaal van de heer Bex klopt, sluit ik me volledig aan bij zijn woorden. *(Opmerkingen van Carl Decaluwe)*

Alle 124 parlementsleden proberen zo veel mogelijk hun best te doen, maar bij het horen van dit verhaal, vraag ik me af wat we hier eigenlijk komen doen. Wordt ons werk wel gerespecteerd? Worden de wetten nageleefd? Is er voldoende waardering voor ons parlementair werk en voldoende respect voor de parlementsleden?

Mijnheer Bex, ik wil samen met u strijden tegen dergelijke toestanden. We mogen daarbij geen blad voor de mond nemen. Deze strijd heeft niets te maken met onze indeling in partijen. Wij moeten strijden voor het recht en voor naleving van de wet.

Mevrouw Becq, bij het ijveren voor doelstellingen, mag u zich niet baseren op wat de kiezers zullen denken. De verkiezingen doen hierbij niets terzake. Wij moeten vechten voor de naleving van onze regels. Als onze decreten niet goed blijken te zijn, dan moeten we ze zo snel mogelijk aanpassen.

Mijnheer Bex, ik zou de zaak graag samen met u ter plekke gaan onderzoeken.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, als het verhaal van de heer Bex klopt – wat ik geloof –, dan heeft hij voor 100 percent gelijk.

Mijnheer Moreau, u moet goed beseffen wie de bevoegde minister van Ruimtelijke Ordening is die de verkavelingen goedkeurt via de gemeentebesturen, want dat is een partijgenoot van u. De VLD maakt trouwens ook deel uit van de coalities in de betrokken streek. U moet dus de hand in eigen boezem steken. Als u echt iets aan het probleem wilt doen, moet u in de eerste plaats de ministers en gemeentelijke mandatarissen van uw eigen partij overtuigen.

Het is waarschijnlijk geen slecht idee om via parlementaire vragen informatie op te vragen over de verkavelingen : waar bevinden ze zich en wie zijn de bouwpromotoren ?

De heer André Moreau : Mijnheer Decaluwe, als de heer Bex instemt, ga ik samen met hem de situatie ter plekke bekijken. Als we overtredingen opmerken, zullen we ervoor zorgen dat ertegen wordt opgetreden.

De heer Carl Decaluwe : Het probleem is net dat er geen overtredingen zijn, want de verkavelingen werden goedgekeurd door de gemeentebesturen en de minister van Ruimtelijke Ordening.

De heer André Moreau : Ik zal de zaak samen met de heer Bex nader onderzoeken en alles doen wat mogelijk is om te verhinderen dat wordt gebouwd waar beter niet wordt gebouwd.

De voorzitter : Minister Dua heeft het woord.

Minister Vera Dua : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, over de aspecten van ruimtelijke ordening kunt u beter de bevoegde minister ondervragen. Ik ben er helemaal niet van op de hoogte welke verkavelingen onder de startroute liggen. Wel ben ik voorstander om het probleem niet groter te maken dan het al is. Het zou inderdaad beter zijn om bepaalde bouwprojecten die op stapel staan tegen te houden, ook al zal dat niet eenvoudig zijn en vele gevolgen hebben. We mogen het aantal gehinderden niet noemenswaardig laten stijgen. Ik herhaal dat dit een kwestie van ruimtelijke ordening is waarover ik me niet kan uitspreken.

Mevrouw Becq, u stelde vooral vragen over de inhoud van de beslissingen. Kort samengevat komen de beslissingen erop neer dat tijdens de nacht – want het akkoord gaat alleen over de nacht – tussen 23 uur en 6 uur in de toekomst de volgende vertrekprocedures zullen gelden.

Vliegtuigen met een bestemming in noordelijke richting, met bakens St-Niklaas, Knokke of Koksijde, stijgen op vanaf 25R over de noordrand met uitwaaiering. Die uitwaaiering gebeurt bij het maken van een bocht en is afhankelijk van de bestemming van de vliegtuigen. Zo zijn er 3 of 4 grote routes. De wijze waarop de vliegtuigen zullen uitwaaieren, wordt nader uitgewerkt door de Adviescommissie. Die commissie bestaat uit Aminal, BIM/IBGE, vertegenwoordigers van BIAC, Belgoccontrol, het Bestuur der Luchtvaart en de maatschappijen. Het huidige aantal nachtbewegingen blijft behouden op ongeveer 20.000 per jaar. Voor de noordrand komt dit neer op gemiddeld 6 vluchten per nacht in de noordrand. Voor alle duidelijkheid : nachtbewegingen zijn alleen opstijgingen.

Minder luidruchtige vliegtuigen, dat zijn vliegtuigen met een QC van minder dan 4, met een bestemming in westelijke richting, met de bakens Chièvres, vliegen rechtdoor over Brussel. In de huidige situatie komt dat neer op gemiddeld drie vluchten per nacht.

Minder luidruchtige vliegtuigen, of vliegtuigen met een QC van minder dan 4, met een bestemming in oostelijke richting, met bakens Huldenberg, stijgen op van baan 20 over de oostrand. Een geoptimaliseerde route wordt nog uitgewerkt. Het gaat over gemiddeld 7,8 vluchten per nacht.

De zwaardere vliegtuigen, dat zijn de vliegtuigen met een QC groter dan 4, maar met uitzondering van de B727's, met een bestemming in westelijke of oostelijke richting of de bakens Huldenberg en Chièvres stijgen op van 25R en volgen een nieuwe

route boven de ring van Brussel. Die ligt tussen de bestaande vliegroutes CIV 6C en CIV 7C. De regeling komt neer op iets minder dan 5 vluchten per nacht.

Samengevat komt dat voor de uitvliegroute van 25R in de richting van het noorden op gemiddeld 11 vluchten per nacht in plaats van 19. Het gaat daarbij over de noordrand en de ring en die liggen inderdaad vrij dicht bij elkaar.

De effecten op het terrein zullen echter pas over enkele weken of maanden merkbaar worden. Het gaat immers niet over speelgoed, maar over vliegroutes. Die moeten technisch heel nauwkeurig worden uitgewerkt aan de hand van de bestaande procedures. Alles moet heel goed worden onderzocht omwille van de component veiligheid.

Het is logisch dat als de bevolking op vrijdag verneemt dat er een akkoord is, men denkt dat zaterdagochtend al te kunnen merken. Het is onze taak om goed te communiceren met de betrokkenen en uit te leggen dat de zaak niet zo eenvoudig is. Enkele weken of maanden zijn nodig, want de nieuwe routes moeten worden vastgelegd via de AIP, het pilotenvoorschriftenboek. Ze moeten gedeeltelijk zelfs nog worden uitgetekend. De communicatie daarover met de mensen uit de noordrand verloopt niet altijd even eenvoudig. Ze gaan ervan uit dat elk van de 360 graden kan worden benut als vliegroute, maar dat is niet zo. Vanuit het Vlaams Gewest werd er heel expliciet op aangedrongen om alles zo spoedig mogelijk te realiseren.

Het is een goede zaak dat het aantal nachtvluchten werd geplafonneerd op 25.000. In het voorakkoord was immers nog sprake van 30.000 vluchten. Het enige positieve effect van de huidige economische recessie is dat we nu op 19.000 nachtvluchten zitten. Als er opnieuw een opflakking is van de economie, kan het natuurlijk wel nog stijgen tot 25.000. De mensen zijn zich daarvan ook terdege bewust. Ze kennen het dossier goed genoeg om dit te weten. Hoe dan ook, er is dus een plafonering op 25.000 bewegingen per jaar. Dat is het aantal dat ook in de milieuvergunning was opgenomen.

In het akkoord is ook opgenomen dat de lawaaierigste vliegtuigen nu voorgoed en dus vervroegd uit de lucht zijn genomen en dat Brussel een deel van de overvluchten voor zijn rekening neemt, zij het dat dit voorlopig beperkt is. In dit verband werden een aantal basisprincipes van het vorige akkoord behouden, met name dat men toch het aantal gehinderden wil beperken. Als men weet dat een

Dua

overvlucht over Brussel honderdduizenden mensen raakt, dan denk ik dat het niet zo'n slechte keuze is om te proberen om daar de minst lawaaierige vliegtuigen te laten overvliegen. Dat heeft dus te maken met het principe van 'het aantal gehinderden te beperken'.

Het is ook zeer goed dat DHL een voorstel zal uitwerken om de weekendnachten geluidsarm te maken. De perspectieven op relatief korte termijn inzake de vluchten van DHL zijn als volgt. Tijdens vrijdagnachten zouden er nog twee nachtvluchten zijn en tijdens zaterdagnachten zou er nog één nachtvlucht zijn. Dat is natuurlijk zeer goed. Daar kunnen eventueel wel nog chartervluchten bijkomen. Hoe dan ook, ik denk dat dit wel een belangrijke impact zal hebben.

Het isolatieprogramma wordt verder uitgevoerd, met dien verstande dat er natuurlijk nieuwe isolatiecontouren zullen moeten worden berekend. Dat zal dus nog heel wat rekenwerk vragen. Met de nieuwe vliegroutes zullen we nu moeten nagaan waar die contouren zich voordoen.

De metingen worden voortgezet en de uitbreiding van het aantal meetpunten gaat ook door. De meetresultaten zullen systematisch publiek worden gemaakt, niet alleen die van de gewesten maar ook die van BIAC. Daarnaast moet ook nog tegen midden februari de Nederlandstalige ombudsman of ombudsvrouw worden benoemd.

Wat zijn de gevolgen van deze maatregelen voor de inwoners van de verschillende gemeenten? Met het huidige aantal nachtbewegingen als uitgangspunt ziet de situatie er ongeveer als volgt uit, met dien verstande dat de exacte vliegroutes nog niet volledig vastliggen, maar we weten wel ongeveer binnen welke band ze liggen.

Voor de gemeenten Diegem, Machelen en Haren mogen we veronderstellen dat het aantal nachtvluchten ongeveer gelijk blijft. Dat zijn er gemiddeld ongeveer veertien per nacht.

In de gemeenten Neder-over-Heembeek, Vilvoorde en Grimbergen zal het aantal overvluchten gereduceerd worden naar gemiddeld 11 vluchten per nacht. Op dit ogenblik zijn dat er gemiddeld iets meer dan 14 per nacht. Bovendien zal dit ook in een meer gespreide vorm gebeuren. Dat is zeker niet onbelangrijk. Voor de individuele burger zal dit immers sowieso een vermindering van de hinder inhouden.

Voor de gemeenten in de noordrand die verder van de luchthaven liggen – Meise, Merchtem, enzovoort – vermindert het aantal vluchten naar een gemiddelde van iets meer dan 6 per nacht. Op dit ogenblik zijn het er gemiddeld meer dan 14 per nacht.

De route 'ring om Brussel' overvliegt de gemeenten Wemmel, Zellik en Dilbeek met gemiddeld bijna vijf vluchten per nacht. Dit zijn gemeenten waar momenteel – toch zeker voor wat die band betreft – geen nachtvluchten zijn. Hier is dus ook de spreiding toegepast.

De route over Brussel komt over Haren, Evere, Schaarbeek, Brussel-Stad, Molenbeek, Anderlecht en aan de westrand onder andere over de gemeente Dilbeek. Het gaat hier om gemiddeld 3,2 vluchten per nacht. Op dit ogenblik zijn er geen nachtvluchten over deze gemeenten.

De route 'ooststrand' overvliegt de gemeenten Sterrebeek, Wezembeek-Oppem, Tervuren, Overijse en Huldenberg. Hier wijzigt het gemiddeld aantal nachtvluchten nagenoeg niet.

Op welke wijze worden de omwonenden hierin betrokken? Het uitgangspunt van de besprekingen tussen de regeringen was om zo veel mogelijk de hinder van de nachtvluchten te spreiden – zoals trouwens ook werd gevraagd door de actiegroepen van de noordrand – zonder daarbij het principe van het isolatieprogramma volledig op de helling te zetten. Op deze manier kan er ook voor de mensen die hinder ondervinden, een verbetering worden aangebracht. Via het overlegforum zullen de omwonenden verder worden geïnformeerd over de voortgang van de besprekingen inzake concrete vliegroutes en de uitwerking van het isolatieprogramma. We zullen er dus zeker voor zorgen dat de omwonenden goed geïnformeerd worden.

Wat is de waarde van dit akkoord? Het is een beslissing van het Overlegcomité. In die zin is dat bindend voor de federale regering en voor de beide gewestregeringen. Ik ben er zelf voorstander van om deze zaak van nabij te blijven volgen. Dan kunnen we dit evalueren. Als we beginnen met samenwerkingsakkoorden, zijn we een jaar bezig. Wie weet wat er ondertussen nog gebeurt. Ik denk dus echt dat niemand vragende partij is om dit te betonen in een samenwerkingsakkoord. In elk geval kan ik u verzekeren dat wij zullen zorgen voor een regelmatige opvolging en evaluatie van dit akkoord.

Dua

Inzake de dagvluchten wil ik nog het volgende zeggen. Het aantal dagvluchten in de noordrand is op twee jaar tijd serieus gedaald. Ik kan u die cijfers ter beschikking stellen. In de perceptie van de mensen is dat misschien niet zo, maar toch is het zo.

De verdienste van dit akkoord is dat de concentratie van de dagvluchten is tegengehouden en dat er een principeakkoord is dat de evenwichtige spreiding van de dagvluchten zal worden toegepast en dat we daar later nog onderhandelingen over zullen voeren.

De vraag kan natuurlijk worden gesteld waarom er dan al niet een akkoord over de dagvluchten is. Dit is gewoon om de eenvoudige reden dat het akkoord waarover discussie was, een akkoord over de nachtvluchten was. Men heeft zich daartoe willen beperken, zij het wel dat men een aantal principes heeft vastgelegd voor de dagvluchten. Ik hoop dat we daarover vrij vlug opnieuw rond de tafel kunnen zitten.

Ik denk dus dat dit akkoord een goed akkoord is, met dien verstande dat het probleem van de nachthinder natuurlijk niet opgelost is. Zolang er 's nachts vliegtuigen zijn, zal er geluidshinder zijn. Met dit akkoord zijn we echter toch voor een stuk tegemoetgekomen aan de klachten van de noordrand. Het zal er nu op aankomen de zaak van nabij te blijven volgen, zodat we dan ook een evaluatie kunnen maken van het akkoord.

Een aantal principes blijven uiteraard overeind. Er zal echt een isolatieprogramma worden opgesteld. Het aantal gehinderden is ook een belangrijk criterium bij het vastleggen van de verschillende vliegroutes.

De voorzitter : Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Ik kan me echter wel voorstellen dat een aantal collega's met betrekking tot sommige vragen nog wat op hun honger blijven zitten.

U zegt terecht dat zolang er vliegtuigen zijn, er ook geluid zal zijn. Ik denk echter dat dit juist de verdienste is van de discussie die tot nu toe is gevoerd. Men heeft een realistische inschatting willen maken. Het is uiteraard niet mogelijk om alle vlieg-

tuigen uit de lucht te halen, maar toch is gepoogd een draaglijke en haalbare oplossing te vinden.

Wel blijf ik nog met de volgende vraag zitten inzake de nachtvluchten. Wat zijn de concrete routes en hoe worden die uitgetekend ? De heer Bex heeft daarnaar ook al verwezen. Men heeft me ook gezegd dat het ervan zal afhangen welke instructies er gegeven worden vooraleer men begint te tekenen. Zijn het die instructies die eerst nog via de adviescomités moeten passeren ? Hoe gaat het dan concreet in zijn werk ? Welke inspraak heeft men daarbij ? Of krijgt men achteraf, wanneer alles gebeurd is, de routes voorgeschoteld, en kan men daarover dan nog iets zeggen ?

Minister Vera Dua : Het is natuurlijk een zeer moeilijke kwestie. Men zit daar met politieke mandatarissen aan tafel. Er is niets zo gevaarlijk als politieke mandatarissen die een pen ter hand nemen en vliegroutes beginnen uit te tekenen. Ik heb mij daarin altijd heel bescheiden opgesteld.

Wat de instructies betreft, heeft men uiteindelijk gekozen voor een band die gemaakt wordt tussen twee bestaande vliegroutes. Die band loopt ongeveer gelijk met de ring omdat daar het aantal inwoners beperkter is in vergelijking met een vliegroute dwars over Brussel. Mijn inbreng in de discussie was dat de routes evenwichtig over het Brussels en het Vlaams Gewest gespreid moeten zijn. We gaan niet alles zoveel mogelijk naar de Vlaamse kant schuiven. Het aantal gehinderden, de veiligheid, enzovoort kunnen criteria zijn, maar ik heb ook aangedrongen op een evenwichtige spreiding, ook op de route langs de ring.

Het zou inderdaad nuttig zijn dat technici van heel nabij de uitwerking hiervan volgen. Daar geef ik u ten volle gelijk in. Bij Aminal zijn er enkele goede experts die zich in het thema hebben gespecialiseerd. De afspraak is dat er op geregelde tijdstippen door de administraties overleg wordt gepleegd. Ik geef zoals gezegd instructies aan mijn administratie, en ik ga ervan uit dat ze, als ze voelen dat het met de afbakening misloopt, een signaal geven aan de politici, zodat we opnieuw een politieke evaluatie kunnen maken. Dat is de enige manier om het te regelen. Bovendien verzeker ik u dat ook minister Durant de pen niet vasthoudt wanneer de vliegroutes worden uitgetekend.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de Agalev-studie in verband met de sluiting van de regionale luchthaven van Wevelgem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de Agalev-studie in verband met de sluiting van de regionale luchthaven van Wevelgem.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de luchthaven van Wevelgem, ook Kortrijk Airport genoemd, is niet zoals Deurne en Oostende door de Vlaamse regering erkend als regionale luchthaven. Het is een heel bescheiden luchthaven, al is ze wel opgenomen in het RSV en is ze erkend in het Schengenakkoord als luchthaven voor internationaal vliegverkeer.

De landingsbaan is trouwens heel wat langer dan die van Deurne. Bovendien heeft het Vlaams Gewest in het verleden het nut van deze luchthaven al ingezien, want een twintigtal jaar geleden werd een grote investering gedaan voor de ondertunneling van het vliegveld voor de A17. Terwijl voor Deurne die discussie nog volop woedt, is het in Wevelgem al twintig jaar opgelost.

Zoals andere regionale luchthavens, heeft het regionaal vliegveld van Wevelgem het niet gemakkelijk, ook niet financieel. De provincie West-Vlaanderen levert inspanningen, en er wordt gezocht naar mogelijkheden om de luchthaven in overeenstemming te brengen met het nieuwe decreet op de intercommunales, want ook de privé-sector is aandeelhouder.

De hele regio heeft, via de streekplatformen, unaniem het vliegveld van Wevelgem erkend als hefboomproject, en ook de Vlaamse regering heeft dat gedaan. Ik citeer uit het hefboomproject 10, vliegveld Wevelgem : 'Verdere uitbouw en erkenning : Het vliegveld van Wevelgem heeft zich in de voorbije jaren zowel infrastructuurueel als commercieel-organisatorisch uitgebouwd als volwaardige regionale luchthaven met internationaal bereik. De ingebruikname van nieuwe luchthavengebouwen en de erkenning als Schengenluchthaven waren daarbij doorslaggevend. Een verdere uitbouw met een regelmatige feeder naar een of enkele vooraanstaande Europese luchthavens enerzijds, en erkenning en ondersteuning door de Regie der Luchtwe-

gen anderzijds, moeten van Wevelgem een volwaardige poort maken tot het mondiale luchtruim.' Dat is het project dat unaniem werd goedgekeurd door de regio en door de Vlaamse regering.

Momenteel worden de hefboomprojecten geactualiseerd. Het streekplatform is daartoe op 29 november samengekomen, en morgen gebeurt dat opnieuw om een en ander te formaliseren. Het hefboomproject vliegveld Wevelgem zal daarbij opnieuw worden bekrachtigd, ook met steun van de vertegenwoordigers van Agalev in het streekplatform. Agalev was ook aanwezig op de bijeenkomst met minister Stevaert op 8 mei. Een erkenning zoals Oostende en Deurne zit er niet in, en het is ook niet de ambitie die te krijgen en er miljoenen aan subsidies voor te krijgen, maar als het kan, is dat natuurlijk prettig.

Vice-minister-president Stevaert, die hier samen met minister Vande Lanotte ook deels voor bevoegd is, zal onderzoeken of de mensen van Belgoccontrol kunnen worden ingezet in de verkeerstoren van het vliegveld van Wevelgem. Dat zou een enorme financiële steun zijn aan de intercommunale van het vliegveld.

De Agalev-afdeling Kortrijk-Roeselare-Tielt informeerde de regionale pers dat er een studie zou worden uitgevoerd over de nabestemming van de regionale luchthaven van Wevelgem. De partij zou daarvoor een beroep doen op het West-Vlaams Economisch Studiebureau om het ook geloofwaardigheid te geven. Agalev zou voor deze studie 5.000 euro ter beschikking stellen. Voor het overige zou ze door de overheid worden gefinancierd.

De vraag is dan ook waar het geld vandaan komt. Een gemeenteraadslid voor Agalev in Wevelgem, heeft bekend gemaakt dat Agalev laat onderzoeken wat de leefbare nabestemming kan zijn van de ruime terreinen van het vliegveld. De studie, waarvoor 5.000 euro ter beschikking is, zou volgens de heer De Winter gesteund worden door het kabinet van minister Dua.

Er zou onder andere worden onderzocht of het terrein van het vliegveld ontwikkeld kan worden als ecologisch en arbeidsintensief bedrijventrum waar kan worden gewerkt aan hernieuwbare energiebronnen. Ook in een communiqué van Agalev wordt bevestigd dat de studie door het kabinet van minister Dua wordt ondersteund.

Mevrouw de minister, het zou de eerste keer zijn dat het Vlaams Gewest zich bezighoudt met het vliegveld van Wevelgem. Er wordt al jaren aan de

Decaluwe

oren van de overheid gezeurd om iets gedaan te krijgen, maar vermits de luchthaven niet erkend is, verwacht niemand daar veel van. Nu plots zou er echter 5.000 euro beschikbaar zijn, althans volgens de mensen van Agalev uit de regio, om een nabestemmingsstudie uit te voeren.

Als het allemaal klopt wat de mensen van de gemeenteraad en van de plaatselijke afdeling van Agalev zeggen in hun communiqués, staat dat haaks op het feit dat Agalev in het streekplatform mee het hefboomproject goedkeurt en steunt. Het staat eveneens haaks op wat minister Stevaert probeert te doen om met de hulp van Belgocontrol zuurstof te geven aan de luchthaven. Het vliegveld van Wevelgem is onder andere onder impuls van het kabinet van minister Stevaert opgenomen in het Forum Luchtvaart, wat ook een vorm van steun is.

Mevrouw de minister, het zal u niet verrassen dat we daarover enkele vragen willen stellen. Bent u op de hoogte van deze studie? Wat is de exacte inhoud ervan? Onder welke begrotingspost ressorteert ze? Zijn het werkmiddelen van een kabinet, of uit een of andere begrotingspost? Als minister kunt u autonoom beslissen om voor kleine bedragen studies te laten uitvoeren, zonder de Inspectie van Financiën en zonder advies van wie dan ook. Valt dit daaronder?

Staat de inhoud van de studie niet haaks op de toekomstperspectieven van de regionale luchthavens vanuit de invalshoek van mobiliteit? Staat dit ook niet haaks op de bedoelingen van minister Stevaert? Zijn er vooraf contacten geweest met minister Stevaert? Tenslotte is dit zijn bevoegdheid.

De voorzitter : Minister Dua heeft het woord.

Minister Vera Dua : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de vraag van de heer Decaluwe heeft een hele zoektocht bij mijn diensten veroorzaakt. Ik had de vraag niet gezien vooraleer ze werd doorgestuurd. Ik zal u eerst het antwoord geven en daarna wat achtergrondinformatie.

Voor zover onze informatie strekt, betreft het een lokaal initiatief waarbij geen budgetten van de begroting van Leefmilieu betrokken zijn. Over de inhoud van een eventuele studieopdracht zijn geen gegevens betekend, maar iedereen heeft de vrijheid om een studie te laten uitvoeren.

De inhoud van de studie is niet bekend. De vraag over de relatie met minister Stevaert is niet relevant. Door mijn diensten werden geen afspraken gemaakt.

We hebben getelefoneerd naar diverse instanties zoals de afdeling Personenvervoer en Luchthavens, studiebureau WES, de directeur van de luchthaven van Wevelgem enzovoort. Daaruit is gebleken dat niemand ergens vanaf wist, behalve dat men berichten gelezen had in de pers. Ikzelf zal dringend meer lokale persartikels moeten lezen om op de hoogte te blijven.

Het zou gaan om een initiatief van een gemeenteraadslid om na te gaan of er in Wevelgem geen ecologisch bedrijventerrein kan worden gemaakt. Het is het recht van elk gemeenteraadslid om die vraag te stellen en te proberen ze te onderbouwen.

Van het studiebureau WES vernamen we dat er contacten zijn geweest over een eventuele studie naar de economische betekenis van de luchthaven van Wevelgem, maar dat er op dit ogenblik nog geen duidelijke onderzoeksvraag en geen overeenkomst is.

De persmededeling en het artikel heb ik zelf niet gelezen, maar ik meen dat u daaruit de verkeerde conclusies hebt getrokken. Er zullen geen budgetten van mijn begroting daarvoor ter beschikking worden gesteld.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de minister, ik ben uiterst tevreden met uw antwoord. We hebben de zaak via onze gemeenteraadsliden laten checken. De heer De Winter, gemeenteraadslid voor Agalev, heeft in de gemeenteraad van Wevelgem gezegd dat voor een studie 5.000 euro ter beschikking is die komt van het kabinet van minister Dua. Wat ik dubbel zo erg vind is dat het communiqué ondertekend is door de heer Ramon en Europees volksvertegenwoordiger voor Agalev Jan Dhaene.

Minister Vera Dua : U moet mijn antwoord niet zo interpreteren dat ik betwist dat iemand van een lokaal niveau een studie heeft laten maken over dit onderwerp.

De heer Carl Decaluwe : Iedereen heeft die vrijheid, daar heb ik geen probleem mee. Ik heb er wel een probleem mee dat die 'artiesten' verklaren dat dat met overheidsgeld gebeurt en dit komt dan in de lokale pers te staan. Ik geloof u, mevrouw de minister, dat is geen probleem, maar ik verwittig u

Decaluwe

dat ik de komende maanden via het Rekenhof de kabinetsuitgaven zal uitrafelen.

Minister Vera Dua : Maar er is geen studie.

De heer Carl Decaluwe : Het is dikwijls een truc om op het moment dat iets in het parlement komt en men plots voelt dat het te gevaarlijk wordt, de boel af te blazen. Die man heeft het niet uit zijn duim gezogen, daar ben ik zeker van. Er zal wel iets van waar zijn. Wat de controle betreft, zullen we het parlementaire inzagerecht ten volle laten spelen. Ik geloof u echter op uw woord, mevrouw de minister en ik ben tevreden met uw antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de winstmarges van Fost Plus op de verkoop van PMD-zakken

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot mevrouw Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de winstmarges van Fost Plus op de verkoop van PMD-zakken.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, voor het verwerken en ophalen van het gemeentelijk huishoudelijk afval zijn praktisch alle gemeenten in Vlaanderen aangesloten bij een intercommunale. Doorgaans regelt deze intercommunale ook de selectieve inzameling van de PMD-fractie, via een overeenkomst met Fost Plus.

De prijs van een PMD-zak ligt in de gemeenten aangesloten bij Igean tussen minimum 0,124 euro en 0,248 euro per zak. Nochtans zou de prijs van de PMD-zak worden bepaald door Fost Plus dat meent dat de PMD-zak 0,124 euro per zak mag bedragen. De intercommunale die het project Fost Plus begeleidt voor de aangesloten gemeente, ontvangt hiervoor projectopvolgingskosten. Dit betekent dat de intercommunale hiervoor van Fost Plus een forfaitair bedrag van 10 percent op de kosten van de selectieve inzameling van de PMD-fractie, maar ook van glas, papier en karton krijgt.

Waar stelt zich nu het probleem ? In de praktijk blijkt dat vele gemeenten een hogere verkoopprijs hanteren voor de PMD-zak dan vooropgesteld door Fost Plus. Hierdoor meent Fost Plus dat het alle gelden die verkregen zijn door de meerprijs van de PMD-zak die aan de burger wordt gevraagd, moet aftrekken van de projectopvolgingskosten van de intercommunale. Probleem is evenwel dat de intercommunales de gelden boven de 0,124 euro niet ontvangen omdat het gemeentebestuur die gelden int bij de verkoop van de PMD-zakken. Daarom zal de intercommunale Igean in de toekomst aan de gemeente een factuur sturen om de aftrek van de meerkost van hun projectopvolgingskosten door Fost Plus te kunnen recupereren.

Wanneer de gemeente aan zijn burgers echter maar 0,124 euro per zak aanreket, zal Fost Plus geen aftrek doorvoeren op de projectopvolgingskosten van de intercommunale. Met andere woorden, indien de gemeente de verkoopprijs van de PMD-zak niet hoger dan 0,124 euro stelt, dan zal er geen factuur bezorgd worden aan de gemeentebesturen door de intercommunale, omdat deze dan de volledige forfait van hun projectopvolgingskosten krijgen uitbetaald.

Hier rijst echter toch nog een probleem. Omwille van het feit dat gemeentebesturen de burger willen sensibiliseren inzake afvalpreventie, hebben de gemeentebesturen het nodig geacht om de verkoopprijs van de restafvalzakken en de verkoopprijs van de PMD-zakken niet al te veel te laten verschillen. Een te groot verschil in verkoopprijs van de verschillende huisvuilzakken zou kunnen leiden tot het aanbieden van verkeerde afvalstoffen in de PMD-zak. Dat zou kunnen leiden tot een hogere boete voor Fost Plus.

Mevrouw de minister, lijkt het volgens u een correcte regeling dat Fost Plus de prijs van de PMD-zakken bepaalt ? Bestaat hiervoor dan geen gemeentelijke autonomie ? Kan Fost Plus de winst op verkoop van PMD-zakken opeisen, ook al kan de gemeente aantonen dat deze winst zal gebruikt worden voor afvalpreventie, bijvoorbeeld om te voorkomen dat er andere afvalstoffen in de PMD-zak terecht komen ?

Bent u van oordeel dat deze praktijk door Fost Plus gehandhaafd kan worden ? In hoeverre zijn de onderhandelingen over de erkenning van Fost Plus reeds afgerond ? Wat is de stand van zaken hierin ?

De voorzitter : Minister Dua heeft het woord.

Minister Vera Dua : Mevrouw Van den Eynde, zoals u zelf al zei, ben ik gebonden aan het contract met Fost Plus dat loopt tot 1 januari 2004. We hebben daar spijtig genoeg niet veel impact op.

Het verminderen van de projectopvolgingskosten met de meerprijs van de PMD-zak is in overeenstemming met de erkenning van Fost Plus. De erkenning van Fost Plus bepaalt dat de verkregen winsten op de verkoop van de blauwe PMD-zakken worden toegewezen aan het dekken van de opvolgingskosten. De winst op de verkoop van de blauwe PMD-zakken wordt bepaald aan de hand van een formule, namelijk de winst is gelijk aan de verkoopprijs min 0,124 euro maal het aantal verkochte zakken.

Het forfait van 0,124 euro compenseert de kosten voor de aanmaak en de distributie van de PMD-zakken. De winsten op de blauwe PMD-zakken moeten, indien ze hoger zijn dan de kosten van projectopvolging, bestemd worden voor het dekken van operationele kosten in verband met de kwantitatieve en kwalitatieve preventie van verpakkingsafval, het aanmoedigen van hergebruik of het beheer van verpakkingsafval in ruime zin. De bestemming van de winsten wordt nader bepaald in het contract tussen Fost Plus en de rechtspersoon van publiek recht, met het akkoord van het betrokken gewest.

De bepalingen in de erkenning van Fost Plus laten dus toe dat winsten worden besteed aan de preventie van verpakkingsafval. Van al wat meer is dan 0,124 euro, worden eerst de projectopvolgingskosten afgetrokken. De rest moet de gemeente gebruiken voor preventie.

Vanaf 1 januari moet de erkenning worden vernieuwd. In 2003 zullen de resultaten van de huidige bepalingen van de erkenning worden nagegaan. Indien nodig zal er een bijsturing gebeuren.

Ik moet er nog op wijzen dat de hele zaak zit vervat in het interregionaal samenwerkingsakkoord. We kunnen niets ondernemen als de andere gewesten niet op dezelfde lijn zitten. Dat vergemakkelijkt de onderhandelingen over de nieuwe erkenning natuurlijk niet.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de minister, ik hoop echt dat u goede onderhandelingen zult kunnen voeren. Het is toch niet de bedoeling van de eertijds afgesloten overeenkomst dat de gemeenten FOST Plus sponsoren via een extra opbrengst door de verkoopprijs van de PMD-zakken te verhogen ?

Minister Vera Dua : Mevrouw Van den Eynde, het is steeds het uitgangspunt van FOST Plus geweest om de PMD-zak zo goedkoop mogelijk te houden om zoveel mogelijk PMD-afval in te zamelen. Wie omwille van preventie of om andere redenen de prijs wil verhogen, wordt daarom zoveel mogelijk ontmoedigd.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mevrouw de minister, u weet toch ook dat als de zak te goedkoop wordt, burgers in hun blikjes en flessen afval durven stoppen omdat de blauwe zak veel goedkoper is dan de restafvalzak. Het gevolg daarvan is dat de gemeenten fikse boetes moeten betalen. De hele zaak moet toch eens goed worden uitgezocht.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten 11.49 uur.*
