

Vraag nr. 130
van 19 mei 2004
van de heer ANDRÉ-EMIEL BOGAERT

Luchthaven Deurne – Onderzoek Europese Commissie

Aangezien dit dossier van Vlaams regionaal belang te maken heeft met de bevoegdheden van minister Dirk Van Mechelen (Ruimtelijke Ordening en Economisch Overheidsinstrumentarium PMV), minister Gilbert Bossuyt (Openbare Werken en Mobiliteit) en minister Jef Tavernier (Leefmilieu), wordt deze schriftelijke vraag dan ook in globo aan de drie bevoegde ministers gesteld.

De krantenkoppen "Europa blokkeert uitbreiding Deurne" van 16 mei laatstleden en "Van Mechelen gaat door met Deurne" van 17 mei laatstleden roepen immers een aantal tegenstrijdige reacties op. Het feit dat de Europese Commissie beslist een onderzoek naar de verlenging van de landingsbaan op de luchthaven van Deurne te openen, is toch belangrijk nieuws. Zeker indien men weet dat de Vlaamse regering bij monde van de minister van Leefmilieu uiterlijk vóór 1 juni 2004 op de Europese vragen moet antwoorden.

Anderzijds is het ook niet onbelangrijk vanuit het Vlaams Parlement vast te stellen dat er binnen de huidige Vlaamse regering tegenstrijdige beleidsmeningen inzake het dossier Deurne bestaan : onvoorwaardelijk voor (VLD) ; voorwaardelijk tegen (Groen!) en gewoontegetrouw stilzwijgen van sp.a en Spirit. Het is dan ook niet éénduidig hoe en vanuit welke beleidsinzichten de Vlaamse regering op de door Europa gestelde vragen zal antwoorden.

Eén van de meest pertinente vragen heeft te maken met het feit dat de Vlaamse regering in zo'n belangrijk dossier geen milieueffectrapport (MER) heeft opgesteld.

Minister Dirk Van Mechelen zegt 's anderendaags in dezelfde media gewoon door te gaan met de ontwikkeling van de luchthaven van Deurne, alsof Europa geen onderzoek instelt en geen vragen heeft voorgelegd. Het enige wat de Vlaamse regering in het algemeen en deze minister in het bijzonder bezighoudt, is welke keuze er tegen november eerstkomend uit de drie privé-partners moet worden gemaakt (in het kader van het PPS-dossier met PMV).

Of het nu om het MER-rapport gaat, dan wel over de historische fortengordel, dan wel om de Habitat-richtlijn, dan wel over vleermuizen, dan wel om intensief vliegverkeer of wat dan ook, feit is en blijft dat het onderzoek van de Europese Commissie en dito vragen veel grotere gevolgen kunnen hebben dan de Vlaamse regering nu wil toegeven.

Het is niet omdat men momenteel op het einde van de legislatuur is en dat er binnen een maand verkiezingen worden gehouden, dat het beleidswerk van de regering en het controlewerk van het parlement niet meer zouden bestaan.

1. Op welke wijze en wanneer kreeg de Vlaamse regering kennis van het door de Europese Commissie geplande onderzoek en de bijbehorende vragen ?
 2. Waarom liet de Vlaamse regering inderdaad geen MER-rapport uitvoeren, voorafgaand aan de beleidsbeslissingen tot uitbreiding van de luchthaven van Deurne ?
 3. Op grond van welke criteria en/of dossierstukken kan minister Dirk Van Mechelen vanuit zijn bevoegdheid formeel stellen dat de Vlaamse regering hoe dan ook gewoon doorgaat met de plannen voor de ontwikkeling van de luchthaven van Deurne ?
 4. Waarom werd bij de voorbereiding van het dossier Deurne, zoals het werd voorgelegd in de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement, niet meer aandacht besteedt aan de Europese dimensie ervan ?
 5. Hoe zal het Vlaams Parlement thans door de Vlaamse regering nog worden betrokken bij het bij de Europese Commissie vóór 1 juni eerstkomend in te dienen dossier ?
- Kunnen de leden van het Vlaams Parlement voorafgaandelijk minstens kopie van bedoelde antwoorden ontvangen ?
6. Heeft de Europese Commissie destijds eenzelfde stringente houding aangenomen bij de opeenvolgende uitbreidingen van de Waalse regionale luchthaven Brussel-Zuid in Charleroi ?

N.B. Deze vraag werd gesteld aan de ministers Van Mechelen (vraag nr. 130), Bossuyt (nr. 317) en Tavernier (nr. 149).

Gecoördineerd antwoord

De aanleiding voor het onderzoek van de Europese Commissie is een parlementaire vraag van de heer Bart Staes, inzake de milieueffectbeoordeling van de luchthaven van Antwerpen. In het antwoord hierop, dat dateert van 11 september 2003, werd aangekondigd dat de Commissie van plan was de Belgische overheid om gedetailleerde informatie over de voorgestelde werkzaamheden te vragen teneinde te kunnen nagaan of de richtlijn inzake milieueffectbeoordeling van de projecten (richtlijn 97/11/EG) en de Habitatrichtlijn (richtlijn 92/43/EEG) werden nageleefd.

Pas bij brief van 1 april 2004 heeft het directoraat-generaal (DG) Milieu van de Commissie een schrijven gericht aan de Permanente Vertegenwoordiger van België bij de Europese Unie. Daarin worden vragen gesteld over het publiek-private samenwerkingsproject voor de luchthaven van Antwerpen, meer in het bijzonder de vraag of artikel 6, leden 3 en 4 van de Habitatrichtlijn werd toegepast, aangezien het project eventueel negatieve gevolgen zou kunnen hebben voor het voorgestelde gebied van communautair belang "Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats".

De voormelde brief van DG Milieu betreft een vorm van vooronderzoek. Het moet de Commissie in staat stellen te oordelen of er al dan niet van een schending van het communautair recht sprake is en derhalve een formele niet-nakomingsprocedure op grond van artikel 226 van het EG-verdrag tegen de lidstaat België wordt geopend.

DG Milieu heeft een termijn van twee maanden bepaald. Het betreft hier een termijn van orde, aangezien er nog geen formele procedure werd geopend. Omdat het enige tijd vergt om alle nodige informatie te vergaren, werd op 28 mei één maand uitstel gevraagd om te antwoorden, wat zeker niet ongebruikelijk is.

De diverse beslissingen die de Vlaamse regering in het kader van dit project heeft genomen, hadden steeds tot doel de principes vast te leggen en de no-

dige opdrachten te geven om tot een oplossing voor dit complexe dossier te komen. Het betreft :

- de beslissing van 19 juli 2002 waarbij de Vlaamse regering de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) de opdracht geeft om na te gaan of de intunneling van de Krijgsbaan via een vorm van publiek-private samenwerking, binnen bepaalde randvoorwaarden, kan worden gerealiseerd.
- De beslissing van 27 juni 2003 waarbij de Vlaamse regering de principes goedkeurt voor de oprichting van een participatieve PPS met als opdracht de exploitatie van de luchthaven, de intunneling van de Krijgsbaan en de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Daarbij werd aan PMV de opdracht gegeven een principe-overeenkomst te onderhandelen met regionale partners die het project mee willen financieren, en een onderhandelingsprocedure conform de wetgeving overheidsopdrachten te starten om commerciële partners te zoeken die het project mee willen realiseren.
- De beslissing van 16 januari 2004 waarbij de Vlaamse regering haar goedkeuring hecht aan de te ondertekenen principeovereenkomst en aan het bestek voor de onderhandelingsprocedure.

Dit bestek vermeldt dat, nadat alle partners en het businessplan voor de luchthaven bekend zijn, met andere woorden nadat de onderhandelingsprocedure is beëindigd, het planningsproces wordt gestart voor het opmaken van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en dat een plan-MER wordt opgemaakt. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan het decreet inzake milieueffectrapportage van 18 december 2002, hoofdstuk II, dat vanaf 21 juli 2004 de milieueffectrapportage voor plannen en programma's invoert, en wordt tegelijk ook voldaan aan de Europese richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. Het opmaken van het plan-MER houdt ook de toetsing in van artikel 6, leden 3 en 4 van de Habitatrichtlijn (richtlijn 92/43/EEG) omgezet in artikel 36ter, paragrafen 3 tot 6 van het decreet natuurbehoud.

Met deze werkwijze worden, zodra alle relevante elementen bekend zijn, de milieugevolgen van het project onderzocht en dit vanaf de eerste concrete

besluitvormingsstappen van het ruimtelijk plan-ningsproces.

In een latere fase zal dan, naar aanleiding van de vergunningsaanvragen, nagegaan worden of op basis van het plan-MER de milieugevolgen voldoende bekend zijn, dan wel of er bijkomend milieueffectonderzoek moet gebeuren.

We kunnen dus gerust stellen dat de naleving van alle milieuriichtlijnen en wetgeving opgenomen is in de beslissingen die de Vlaamse regering heeft genomen, en dat de nodige aandacht werd besteed aan de Europese dimensie van het project. Dit vooronderzoek van de Europese Commissie zal dan ook geen impact hebben op de plannen zoals ze vandaag voorliggen.

Wat het betrekken van het Vlaams Parlement bij het indienen van het dossier bij de Europese Commissie betreft, moet ik vermelden dat de briefwisseling tussen de Commissie en lidstaten in het kader van de toezichtfunctie op de naleving van het verdrag niet vatbaar is voor volledige openbaarheid. Aangezien deze documenten het voorwerp kunnen uitmaken van een geschil voor het Hof van Justitie, is het niet passend en ongebruikelijk om over deze stukken als dusdanig in het parlement te discussiëren. Dit doet geen afbreuk aan het parlementair controlerecht op de regering en het feit dat de betrokken ministers inzake de politieke en maatschappelijke impact van het dossier zelf steeds een openbare verantwoording moeten afleggen. Het is steeds de gewoonte dat desgevraagd een samenvatting van het antwoord wordt verstrekt aan het lid of leden van het parlement.

Wat de luchthaven Brussel-Zuid in Charleroi ten slotte betreft, beschikt de Vlaamse regering niet over de nodige elementen om op deze vraag te antwoorden.