Vlaams Parlement

1138 (2016-2017) – Nr. 1
ingediend op 19 april 2017 (2016-2017)

Voorstel van resolutie

van Katia Segers, Hermes Sanctorum-Vandevoorde en An Moerenhout

betreffende de aanstelling van een intendant in het dossier van de nationale luchthaven Brussels Airport

verzendcode: BRU

TOELICHTING

Het complexe dossier van de nationale luchthaven is bij uitstek een dossier waarin de gewesten, de gemeenschappen en de federale overheid betrokken zijn. De gewesten zijn verantwoordelijk voor de tewerkstelling, ruimtelijke ordening, mobiliteit, leefmilieu en rechtstreeks ook voor de geluidsnormen. De gemeenschappen zijn bevoegd voor preventie binnen het gezondheidsbeleid en het welzijnsbeleid. De federale overheid is op haar beurt verantwoordelijk voor de luchthaven zelf, alsook voor de vliegbewegingen en vliegroutes van en naar de luchthaven van Zaventem (Brussel-Nationaal). Daarbij is bovendien het gelijkheidsbeginsel van kracht: wie mee wil profiteren van de lusten van de luchthaven, moet ook bereid zijn om mee de lasten te dragen.

Momenteel worden we in het luchthavendossier echter geconfronteerd met een patstelling: de federale Vliegwet laat op zich wachten en vooral op het vlak van de geluidsnormen bestaat er een grote kloof tussen de visie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en die van de Vlaamse Regering.

Al ettelijke jaren woedt er een politieke strijd om de lasten van de luchthaven af te schuiven op anderen. Het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest willen de belangen van een deel van hun bevolking verdedigen en botsen daardoor rechtstreeks met elkaar. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering legt de nadruk op de levenskwaliteit en nachtrust van haar bewoners, terwijl de Vlaamse Regering vooral wijst op de economische meerwaarde van de nationale luchthaven. Een oplossing in deze zaak is alleen mogelijk als er zorg wordt gedragen voor zowel de levenskwaliteit en de gezondheid van alle omwonenden als voor de economische waarde van de luchthaven.

De politieke strijd tussen Brussel en Vlaanderen is sinds begin 2017 gestegen tot het kookpunt. Brussel schrijft sinds 22 februari 2017 opnieuw boetes uit voor alle vliegtuigen die de (strengere) geluidsnormen niet respecteren en negeert daarmee het tweede belangenconflict dat de Vlaamse Regering heeft ingeroepen. De boetes zullen tot 22 april 2017 weliswaar niet geïnd worden, maar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest blijft wel vastbesloten de geluidsoverlast boven zijn grondgebied te verminderen.

Tot op heden zijn tal van politieke voorstellen ontwikkeld. Sommige doorstonden ook de juridische beoordeling, maar steeds was er wel een argument om te sleutelen aan de plannen rond de vliegroutes en het baangebruik op de luchthaven. Het gevolg was een zeer onstabiele toestand die de rechtszekerheid in het gedrang brengt.

Om uit die patstelling te raken, moet een structurele oplossing gevonden worden, die de levenskwaliteit en gezondheid van de omwonenden verzoent met de economische meerwaarde van de nationale luchthaven. Zonder stevig maatschappelijk draagvlak kan de luchthaven immers haar rol als tweede belangrijkste economische pool van het land niet ten volle spelen. De botsende belangen van de gewesten staan momenteel een vruchtbare langetermijnvisie voor de luchthaven in de weg.

Er is behoefte aan objectivering in dit dossier, die volgens de indieners alleen bereikt kan worden door een onafhankelijke intendant aan te stellen. Die intendant moet zich niet alleen buigen over de problematiek van de geluidsnormen en over de uitbreidingsplannen die Brussels Airport Company koestert en die de omliggende gemeenten verontrusten, maar ook over een evenredige spreiding van de vliegroutes. Daarbij is het cruciaal dat een maatschappelijk draagvlak wordt gecreëerd

en dat het wankele vertrouwen tussen de verschillende belanghebbenden wordt hersteld. In dat hele proces moet het evenwicht tussen de economische leefbaarheid van de luchthaven en de regio, en de levenskwaliteit van alle omwonenden de leidraad zijn.

Katia SEGERS
Hermes SANCTORUM-VANDEVOORDE
An MOERENHOUT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:
  1° het principe van de federale loyaliteit en het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel;
  2° de EU-richtlijn EU2002/49, die alle lidstaten verplicht om werk te maken van actieplannen om binnen een 'balanced approach' zo veel mogelijk geluidshinder terug te dringen tot de bron en geluidskadasters aan te leggen;
  3° de EU-richtlijn EU2014/598, die sinds juni 2016 het wijzigen van vliegroutes zeer moeilijk maakt;
  4° het economische belang van de luchthaven als de tweede grootste tewerkstellingspool van het land;
  5° het Toekomstplan 2040 van luchthavenuitbater Brussels Airport Company, dat plannen bevat voor een uitbreiding van de luchthaven en een forse stijging van het aantal vluchten tegen 2040;
  6° de vaststelling dat alle gemeenten van de Noordrand, de Oostrand en de regio Leuven, de provincie Vlaams-Brabant, het Toekomstforum burgemeesters Halle-Vilvoorde en het forum burgemeesters Leuvense Regio unaniem pleiten voor een echte eerlijke spreiding van het vliegverkeer;
  7° de vaststelling dat de Vlaamse Luchthavencommissie sinds 2013 niet meer is samengekomen en sindsdien ook geen enkele actie meer heeft ondernomen;
  8° de onevenredige verdeling van de hinder tussen de verschillende gewesten;
  9° de noodzaak om de hinder niet alleen te spreiden, maar vooral ook de hinder aan de bron zelf te verminderen;
  10° de hoge bevolkingsdichtheid rond de luchthaven, zowel in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest als in het Vlaamse Gewest;

– overwegende dat:
  1° het tweede belangenconflict van de Vlaamse Regering, ingeroepen tegen het einde van de tolerantie van de Brusselse geluidsnormen, afloopt op 22 april 2017;
  2° de vergadermomenten van het overlegcomité nog steeds geen structurele oplossing of langetermijnvisie hebben opgeleverd;
  3° de beleidsmakers erbij gebaat zijn het patroon te doorbreken om alleen onder druk van juridische deadlines te handelen;
  4° een groot maatschappelijk draagvlak noodzakelijk is om de economische ontwikkeling van de luchthaven te kunnen waarborgen;
  5° dit dossier behoefte heeft aan objectivering en de daartoe opgerichte werkgroepen geen concluderend karakter hebben, wat onder meer blijkt uit het antwoord van minister-president Geert Bourgeois op een schriftelijke vraag (*Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2016-17, nr. 208);
  6° de Vlaamse Luchthavencommissie fungeert als platform voor structureel overleg en advies over het Vlaamse luchtvaart- en luchthavenbeleid;

– vraagt de Vlaamse Regering:
  1° om een voortrekkersrol te vervullen tijdens het overleg met de andere gewesten en de federale overheid met het oog op een gemeenschappelijk actieplan voor de luchthaven en de omwonenden;
  2° er bij de federale overheid en de andere gewesten op aan te dringen dat er gezamenlijk een onafhankelijke (internationale) intendant wordt aangesteld. Die intendant bestudeert in detail alle aspecten van het luchthavendossier op alle beleidsniveaus, heeft een gedragen, integrale visie en ontwikkelt een plan dat alle aspecten van de complexiteit van het dossier op alle beleidsniveaus bevat en dat het resultaat is van een participatief proces waarbij alle belanghebbenden werden betrokken en waarbij alle partijen tot een consensus zijn gekomen;
  3° de Vlaamse Luchthavencommissie op te dragen om alle noodzakelijk geachte activiteiten en onderzoeken uit te voeren, zodat de intendant vanuit Vlaanderen maximaal bij zijn opdracht wordt ondersteund.

Katia SEGERS
Hermes SANCTORUM-VANDEVOORDE
An MOERENHOUT