

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



Zitting 2007-2008

4 juni 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

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

INHOUD

Interpellatie van de heer Jos Bex tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de recente ontwikkelingen op, rond en boven de luchthaven van Zaventem met betrekking tot geluidshinder

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de milieuvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het luchthavendossier van Zaventem

Met redenen omklede moties 1
14

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over erosiebestrijding 14

Vraag om uitleg van de heer Karlos Callens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toekenning van de nutriënten-emissierechten aan huurders van stallen 18

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over roofvisserij 19

Waarnemend voorzitter: de heer Karlos Callens

Interpellatie van de heer Jos Bex tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de recente ontwikkelingen op, rond en boven de luchthaven van Zaventem met betrekking tot geluidshinder

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de milieuvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het luchthavendossier van Zaventem

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, laat me beginnen met het citeren van een studie die op 12 februari 2008 werd gepubliceerd en waarin men zegt dat men vanaf 35 decibel te maken heeft met oorverdovend lawaai, dat de gevolgen van de lawaaihinder van de vliegtuigen op de luchthaven niet alleen het leven van de buurtbewoners verknallen, maar bovendien de bloeddruk van de mensen in de war brengen en doen stijgen, en dat de gezondheidsrisico's die verbonden zijn aan het lawaai van de vliegtuigen, niet mogen worden onderschat.

Toen toenmalig minister Durant een concentratiemodel voorstelde voor de luchthaven van Zaventem en daarbij een formele belofte deed, hebben wij allemaal van op de tribune bevestigd dat we akkoord waren met eender welk model op voorwaarde dat er minder gehinderden zouden zijn, dat er geen nieuwe gehinderden bij zouden komen en dat de mensen die gehinderd werden, minder last zouden krijgen. Toen bleek dat het model niet aansloeg, heeft toenmalig premier Verhofstadt gevraagd om naar een spreiding te gaan. Sinds men werkt aan die spreiding – en we zitten nu al aan de derde minister of staatssecretaris die zich daarmee bezighoudt – hebben we niet echt oplossingen gekregen. Integendeel, we krijgen wat ik zou noemen “een verderzetten van de sluipende besluitvorming over de luchthaven die erop gericht is om de lawaaihinder boven Brussel te verplaatsen naar de omgeving van het Brusselse gewest”.

Ik denk dat het niet slecht is om toch nog een paar zaken waar men vrij gemakkelijk over gaat, in herinnering te

brengen naar aanleiding van deze interpellatie. Het eerste dat ik wil zeggen, betreft de ombudsfuncties en het behandelen van de klachten. U moet als Nederlandstalige maar eens proberen om een klacht met betrekking tot lawaaihinder geregistreerd te krijgen. We stellen vast dat dit bijzonder moeilijk is – en als men al een antwoord krijgt, dan durft men wel eens in het Frans te antwoorden.

Erger is dat er een ombudsman is die, naar mijn aanvoelen, niet altijd de meest correcte cijfers hanteert en de wereld instuurt, en die de cijfers ook niet altijd op de juiste manier interpreteert. Die ombudsman wordt meestal geloofd. We hebben ook een andere ombudsman, maar zijn computers werden in de kast en onder de trap gezet. Hij zit momenteel in zijn tuin, want hij staat op non-actief. Ik heb de indruk dat zijn cijfers wel betrouwbaar en juist zijn, maar hij wordt blijkbaar niet gehoord. Dat is de Nederlandstalige ombudsman. Ik heb de laatste weken mails ontvangen waarin de mensen schrijven dat ze meerdere keren gedurende een week proberen om hun klachten te laten registreren. Ze slagen daar niet in.

Een tweede zaak die ik even in herinnering wil brengen, is de discussie over objectief en subjectief in verband met geluidshinder. Wanneer er om twee uur 's nachts maar één DHL-vliegtuig doorkomt in plaats van drie op een korte tijd, dan zijn er objectief minder vliegtuigen en is er die nacht objectief minder lawaai. Men wordt echter wakker van dat ene vliegtuig dat overladen is en heel laag overvliegt! Objectieve en subjectieve waarneming zijn belangrijke begrippen in heel deze discussie over de lawaaihinder. Vandaar misschien de uitspraak dat er minder hinder is tijdens de nacht, maar dat eigenaardig genoeg het aantal klachten stijgt. Dat heeft dus te maken met het feit dat objectief en subjectief dikwijls verward worden, maar ook met het feit dat men om de problemen op de ene plaats op te lossen, de vliegtuigen in een andere richting stuurt.

Dat was de reden waarom ik een week geleden geprobeerd heb om een actuele vraag te stellen aan minister-president Peeters – ik heb die vraag nu omgezet in een interpellatie, dat kan ook. We stelden immers vast dat gedurende een maand, om problemen elders op te lossen, de vliegtuigen in de richting van de westrand van Leuven werden gestuurd. Dit wordt verklaard door een zogenaamde toegenomen oostenwind. Het is een nieuwe piste die werd ingevoerd sinds men van de spreiding spreekt. De grote vrees bestaat in de regio dat men dit zal beschouwen als een verworvenheid en dat de vliegtuigen in deze richting zullen blijven vliegen. Dat is absoluut geen goede oplossing om de luchthavenhinder te verminderen.

Bij ons in de streek hangen aanplakbiljetten met een duidelijke boodschap aan de vensters. Er staat een vliegtuig op en daar staat bij “te veel is te veel”. We kennen allemaal nog de uitspraak “te veel is trop, trop is te veel” van een bekende Brusselaar. Op de affiches in de streek staat dus “te veel is te veel”. Daarmee zeggen de getroffen mensen en gemeenten heel duidelijk waar het om gaat: wij zijn niet tegen het feit dat we een deel van de luchthavenhinder voor onze rekening moeten nemen, maar als men zegt dat de hinder zal worden gespreid over alle omwonenden van de luchthaven, dan moet men dat doen en dan kan het niet dat de hinder op bepaalde momenten werkelijk op één plaats geconcentreerd wordt.

Ik zal u vertellen hoe het op dit ogenblik verloopt. Bij lichte oostenwind stijgen de vliegtuigen op, kort afdraaiend boven Kortenberg, Herent, Veltem, Winksele, Bertem en Oud-Heverlee, en vliegen zo door naar de Franse grens. Tegelijkertijd vliegen iets hoger andere vliegtuigen door, want die moeten de andere kant van de luchthaven bereiken om daar te kunnen dalen. We krijgen die er dus bij en ook ten westen van de vroegere dalingslijnen. Op de dalingslijnen zelf, die traditioneel altijd in onze streek gebruikt werden, zit er op dat moment geen vliegverkeer, maar telkens als het opstijgen even stopt, krijgen we onmiddellijk de dalers. Wij zitten dus permanent met vliegtuigoverlast, terwijl we vroeger alleen de dalers hadden en heel uitzonderlijk, bij heel sterke oostenwind, ook eens een toevallige stijger.

Mevrouw de minister, ik weet niet of u de stripfiguur Kramikske kent? Het was een bekende stripfiguur die in destijds in het boekje De Volksmacht opgevoerd werd. De tekenaar van ‘Kramikske van de Bakker’, woont in Winksele. Hij heeft jarenlang De Volksmacht geïllustreerd, en nooit kwam er in zijn tekeningen een vliegtuig voor. Nu tekent hij niets anders meer dan storende vliegtuigen, want hij heeft het probleem nu ook leren kennen. Het is een nieuw gehinderde, iemand die vroeger nooit een vliegtuig boven zich kreeg en er nu permanent boven het hoofd heeft.

En dan wil ik het even hebben over de nimby's. Nimby's zijn vooral diegenen die al jaren gewoon zijn aan vliegtuiglast en doelbewust zijn gaan wonen op plaatsen waar vliegtuigen overkomen, maar die nu proberen om de vliegtuigen daar weg te houden en ze af te leiden naar mensen die nooit een vliegtuig over hun tuin zagen vliegen en die hun huis om die reden ook gekocht hebben.

Zo komen we bij de grondprijzen. Men zegt dat mensen goedkope bouwgrond kopen in de buurt van de luchthaven, er bouwen en dan protesteren als er vliegtuigen boven hun hoofd vliegen. Dat is onjuist. In de regio zijn geen goedkope gronden en de mensen die grond gekocht hebben in een regio waar nooit vliegtuigen kwamen, maar nu plots wel, protesteren volgens mij terecht. Het grote probleem is trouwens dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen door geen enkele Vlaamse Regering, voor

wat de luchthaven betreft, volledig is uitgevoerd zoals het hoort. Als dat wel was gebeurd, dan waren er pistes en vaste banen geweest, dan had men geweten waar men best niet zou bouwen, dan hadden er maatregelen kunnen komen om te voorkomen dat men blijft verkavelen op plaatsen waar er vliegtuigverkeer is.

Voor het belang en het goed functioneren van de luchthaven is er een zo ruim mogelijk draagvlak nodig. Alle juridische spinnerijen en processen lossen niets op en dragen niet bij tot een draagvlak. De meest recente uitspraak is die van de auditeur die zegt dat voor de luchthaven van Oostende de nacht tot 7 uur moet duren. Wat zullen de consequenties zijn voor Zaventem?

Er is de poespas van processen waarbij men probeert te weerleggen dat de hinder die in de noordrand wordt ervaren, niet dezelfde zou zijn als de hinder die boven Brussel wordt ervaren. Die processen zijn in uitvoering. De zaak voor het hof van beroep in Gent wordt terug geactiveerd door de inwoners van de noordrand. De Raad van State heeft de milieuvergunning van de luchthaven van Deurne vernietigd. Al deze processen dragen niet bij tot een goed draagvlak voor onze luchthaven.

Er is de problematiek van de milieuvergunningen, niet alleen van Zaventem maar ook van de andere luchthavens. De heer Peumans zal het daar straks over hebben.

Ik zou het even willen hebben over de cijfers die we hebben uitgewisseld naar aanleiding van een vorige vraag. We hebben toen gevraagd naar sancties als de cijfers zijn overschreden. We weten niet of onze cijfers juist zijn of uw cijfers juist zijn. Als onze cijfers juist zijn, zijn er dan sancties genomen?

De heer Van Rompuy zal het hebben over het terugdringen van het aantal nachtvluchten, waarbij hij zal voorstellen om de milieuvergunning aan te passen.

Er zijn de verklaringen over DHL. Wat ons opvalt, is dat de federale staatssecretaris het alleen heeft over de opstijgende vliegtuigen en dat er nergens wordt gesproken over de dalende vliegtuigen. Als er minder wordt gestegen, moet er ook minder worden gedaald.

Ik wil ook even vragen naar de studie die destijds is besteld bij de Katholieke Universiteit Leuven, over de impact van het geluid als er boven Leuven en Kortenberg rechtdoor zou worden gevlogen. Dit wil niet zeggen dat ik een verdediger ben van een Heathrow-scenario, waarbij de helft in onze richting opstijgt en daalt, en de andere helft aan de andere kant. Maar als er wordt gestegen, wil ik graag weten wat de impact is van rechtdoor vliegen. Men zegt dat men niet rechtdoor kan vliegen vanwege bepaalde belemmeringen.

De staatssecretaris verwijst in zijn beleidsnota, zonder het woord the Single European Sky (SES) expliciet te

gebruiken, naar wat er in teksten van Europa circuleert. In 2004 werden door Europa een aantal principes aanvaard waaruit men in augustus de nodige conclusies wil trekken. Die onderhandelingen zouden worden gevoerd tussen Duitsland, Nederland, het Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland en België. Men zou willen nagaan op welke manier het luchtruim in Europa, zowel het lagere luchtruim als het hogere luchtruim, optimaal kan worden ingericht.

Het is precies dat wat ik altijd heb aangekaart in vorige vragen en in gesprekken met Belgocontrol en minister Landuyt. Waarom kunnen bepaalde oplossingen niet worden uitgevoerd? Waarom kunnen bepaalde maatregelen niet worden genomen? Het antwoord was altijd dat, ofwel de militairen een deel van het luchtruim hadden, ofwel de luchthaven van Bierset er ook nog was, ofwel de landende vliegtuigen moesten taxiën.

Ik heb documenten van andere landen waaruit blijkt dat men voor het lage luchtruim naar doelstellingen gaat waarbij de exploitatie van de luchthaven maximaal kan gebeuren, maximaal rekening wordt gehouden met het economische aspect, maar ook met de ecologische belangen. Voor het hogere luchtruim: "Door middel van verdergaande afstemmingen tussen civiel en militair luchtruim, herverkaveling ten gunste van het civiele deel van het luchtruim en technologische innovatie, wordt geprobeerd het aanbod van luchtruim mee te laten groeien met de behoeften."

Mevrouw de minister, waar staan we nu in het overleg tussen de gewesten en de federale regering? In welk mate zullen we over de belangen van Vlaanderen en van de luchthavens op ons grondgebied en alle problemen die daarmee samenhangen, zoals het ordenen van de spreiding, mee aan tafel kunnen zitten en mee bepalen op welke manier die ordening gebeurt? Ik kan me perfect voorstellen dat men rond de luchthaven een systeem creëert waarbij het dalen van de vliegtuigen niet altijd moet worden geconcentreerd op een en dezelfde plaats zodat men in verschillende richtingen rechtdoor kan opstijgen. Ik kan me voorstellen dat bepaalde gedeelten van het luchtruim die nu gereserveerd zijn voor militaire doeleinden, worden teruggedrongen. Ik ben ervan overtuigd dat er afspraken kunnen worden gemaakt met regionale luchthavens, en dan voornamelijk Bierset, zodat men niet op dezelfde lijn stijgt en daalt. Ik denk dat de Europese gesprekken die zich nu aankondigen, de ideale gelegenheid zijn om er eens grondig aan te werken. Het zal ongeveer twee jaar duren voor de volledige herschikking van het luchtruim klaar zal zijn. Het zou zonde zijn als België nu niet echt participeert in deze discussie op Europees niveau om ervoor te zorgen dat we door een goede ordening in de lucht, de problemen voor de mensen op de grond kunnen verminderen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, op 6 maart 2008 heb ik, net zoals de collega's Bex, Glorieux en Van Rompuy, al een vraag om uitleg gesteld over de bouw van een low-costterminal en het dossier van de geluidslast van de luchthaven van Zaventem. In mijn huidige vraag wil ik drie punten behandelen en toelichten: de nachtvluchten, de vergunningen en de lowcostterminal en een lange-termijnvisie. Ik denk dat we nood hebben aan een masterplan. Het is niet omdat bepaalde dingen geregionaliseerd zijn, dat we niet meer moeten overleggen met de andere kant van de taalgrens, integendeel. De minister-president heeft daar onlangs nog toe opgeroepen. Ik wil nader ingaan op de politiek die de Waalse regering voert en de politiek die de Vlaamse Regering voert.

Wat betreft de nachtvluchten kennen we allemaal het verhaal van de 25.000, de 16.000 en de 12.000. Na het vertrek van DHL, dat nu is opgestart in Leipzig, is men ervan uitgegaan dat men de nachtvluchten zou plafonneren op 16.000. Hoe lager hoe beter, met uitzondering van de koninklijke vluchten, die heel belangrijk zijn natuurlijk, bijvoorbeeld wanneer koning Albert II thuiskomt uit Grasse.

Ondertussen heeft de federale staatssecretaris van Mobiliteit wel zijn beleidsnota ingediend in het federale parlement. Heel merkwaardig handelt die nota over nogal wat bevoegdheden die eigenlijk tot Vlaanderen en Wallonië behoren. Eén element betreft de nachtvluchten. De beleidsnota-Schouppe stelt op dat vlak: "De regering zal erop toezien dat het aantal nachtvluchten 'bevroren wordt', dit rekening houdend met de verhuis van de internationale hub van DHL naar Leipzig."

Mevrouw de minister, u weet dat ik persoonlijk vierkant tegen nachtvluchten ben. Ik heb dat in het kader van Bierset ook al heel duidelijk naar voren gebracht. Niet ik maar hoogleraren zeggen dat het algemeen bewezen is dat die schadelijk zijn voor de gezondheid. Het is zoals de heer Bex zegt: het is niet omdat er nu nog maar één vliegtuig van DHL overvliegt in plaats van drie dat het probleem is opgelost. Voor wie 's nachts wakker wordt van één vliegtuig, is dat één vliegtuig te veel. Er zijn mensen die daar geen last van hebben en er zijn mensen die daar heel serieus last van hebben. Men moet me toch eens bewijzen wat de economische meerwaarde is van al die nachtvluchten.

Ik heb begrepen dat in het post-DHL-hubtijdperk waarin we nu beland zijn, er eigenlijk 12.000 nachtvluchten overblijven. In de geciteerde passage van de beleidsnota van staatssecretaris Schouppe, heeft die het wellicht over de resterende 12.000. Is er reeds overleg geweest tussen federaal staatssecretaris Schouppe en uzelf als bevoegd Vlaams minister? Wanneer en in welke zin zal de langlopende milieuvergunning waarin nog steeds over 25.000 vluchten wordt gesproken, aangepast worden?

Ik kom tot de opvolging van mijn vraag van 6 maart over de lowcostterminal. U herinnert zich dat ik er naar aanleiding van het recente arrest van 28 februari van het Europees Hof van Justitie in verband met de luchthaven van Bierset – ik zie niet in dat het ook niet van toepassing zou zijn op andere plaatsen – op wees dat voor de bouw en aanpassing van een lowcostterminal sowieso een milieueffectrapport of MER vereist is naar analogie met het beschikkend gedeelte in het arrest van Bierset. Ik stelde toen dat er volgens mijn informatie een aantal juridische procedures hangende zijn over de vraag of de huidige milieuvergunning uitgereikt aan de luchthaven van Zaventem rechtsgeldig is en niet aangetast is door onwettigheid en een gebrek aan zorgvuldig bestuur omdat er geen MER werd opgemaakt. Er lopen volgens mijn informatie procedures bij de Raad van State vanwege een aantal bewonersgroepen en er zou sprake zijn van een prejudicieel advies bij het Europees Hof van Justitie over datzelfde probleem. Dat staat los van Bierset, waarover het Europees Hof op 28 februari van dit jaar een heel duidelijk arrest heeft gevelde.

Mevrouw de minister, ik vroeg u begin maart naar de laatste stand van zaken. U hebt me toen beloofd dat u me een stand van zaken over de lopende procedures MER en vergunningen zou bezorgen. Dat staat zo, ook op expliciete vraag van commissievoorzitter Lachaert, genoteerd in het verslag. Mevrouw de minister, het is een vervelende ziekte bij sommigen dat je pas na lang en herhaald aandringen iets verkrijgt. U herinnert zich bijvoorbeeld ook de hele problematiek van de NMBS, waar je na een jaar tot de conclusie komt dat je nog niets hebt. Zo houdt je de mensen bezig.

Ik kreeg dus uiteindelijk, weliswaar na lang en herhaald aandringen, het weinig zeggende antwoord van uw adjunct-kabinetschef dat er inderdaad procedures lopen. Maar daar word ik niet wijzer van. Mag ik u daarom vragen mij zoals beloofd een gedetailleerde stand van zaken te bezorgen over het ganse dossier van vergunningen waaraan de luchthaven van Zaventem onderworpen is, en ons als parlement en controlerende instantie een duidelijk inzicht te geven van de hangende contentieux?

Ondertussen is gebleken dat er een algemeen probleem is bij de regionale luchthavens, en ook bij de nationale luchthaven van Zaventem. Blijkbaar zijn er milieuvergunningen uitgereikt, maar ontbreekt er een MER. De milieuvergunning van de luchthaven van Deurne werd wegens het ontbreken van een MER recent vernietigd, en dat lot wacht misschien ook de milieuvergunning van de luchthaven van Zaventem. De heer Bart Martens heeft daar vorige week in zijn tussenkomt omtrent de luchthaven van Deurne overigens op gealludeerd. Minister-president Peeters heeft toen heel even de discussie over het al dan niet uitvoeren van een MER aangeraakt.

Ondertussen blijven de plannen om in Zaventem een serieuze lowcosttrafiek op te zetten, circuleren. Een

aantal burgemeesters uit de zogenaamde ooststrandgemeenten en Brusselse gemeenten hebben zich erteen gekant in de pers. Is er op dat vlak nieuws? Hebt u weet van vergunningsaanvragen?

Dan kom ik tot mijn derde punt. De fundamentele vraag blijft of het arrest-Bierset van het Europese Hof van Justitie de overheid noopt tot een zorgvuldig optreden bij de inplanting en wijziging van luchthaveninfrastructuur. Welke lessen trekt u uit dit arrest voor het dossier van de bouw van een lowcostterminal in Zaventem?

In het landschap van de luchthavens tekent zich mijns inziens een duidelijke trend af. Aan de ene kant ontwikkelt Wallonië een duidelijke visie: Charleroi focust zich op de lowcosttrafiek – de heer André Antoine sprak enkele weken geleden zelfs over 15 miljoen reizigers – terwijl Bierset zich halsstarrig blijft profileren als vrachtluchthaven, met alle overlast van dien voor Wallonië en Zuid-Limburg. Aan de andere kant ontbreekt het Vlaanderen aan een masterplan. De finaliteit van de regionale luchthavens van Deurne, Oostende en Wevelgem is niet erg duidelijk in dit verhaal. Zaventem blijft op verschillende paarden wedden: enerzijds focust men op personenvervoer, maar anderzijds mikt men ook op een eventuele toename van de vracht. Nu wil men zelfs concurreren met Charleroi op het vlak van de lowcosttrafiek.

Is er geen nood aan een taakverdeling tussen de verschillende regionale luchthavens in Vlaanderen en Wallonië?

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, volgens de heer Bex is er alleen maar slecht nieuws, maar ik wil ook eens iets goeds zeggen over de regering-Leterme-Schouppe. Die regering is erin geslaagd om het aantal nachtvluchten te doen dalen. DHL is goed voor 101 nachtvluchten op weekbasis, terwijl dat er voor de verhuis 300 waren. *(Opmerkingen van de heer Jos Bex)*

Premier Leterme is daarmee begonnen, mijnheer Bex. Hij is begonnen over een stille nacht. Op jaarbasis gaat het om een vermindering van 10.000 nachtvluchten op Zaventem. Enkele maanden geleden hebben we hier een interpellatie gehouden over het feit dat het totale aantal vluchten 24.900 bedroeg in 2007, waarvan 14.200 voor DHL. De verwachting is dat het aantal vluchten door de beweging van DHL zal verminderen met 10.000.

In de nota van minister Schouppe, van het kernkabinet van enkele weken geleden, stelt hij dat het jaarlijkse aantal vluchten uitgevoerd door DHL, zal worden verminderd met ongeveer 9000 vluchten per jaar door de

verhuizing van een deel van de activiteiten van DHL naar Leipzig. Vanaf 2010 voorziet DHL een nieuwe stijging van die activiteiten, om uiteindelijk te komen tot 6500 bewegingen in 2012.

Verder lezen we in die nota: “De luchthavenexploitant verwacht eveneens een stijging van de landingen tussen 23 en 0 uur, en van de vertrekken tussen 5 en 6 uur, ten gevolge van de tendens bij de luchtvaartmaatschappijen om een bijkomende rotatie uit te voeren. Gelet op de voorziene stijging bij DHL, vraagt de luchthavenexploitant geen grens vast te stellen lager dan 18.000 vrijgestelde bewegingen per jaar. Deze aangelegenheid dient uiteraard met het Vlaamse Gewest te worden besproken.”

Wij hebben vanuit het Vlaams Parlement gezegd – en dat is bevestigd door minister-president Peeters en minister Crevits – dat, als het aantal nachtvluchten van DHL sterk vermindert, we de milieuvergunning daaraan kunnen aanpassen, zodat we niet terugkeren naar de situatie van 2007 met een maximumplafond. Ik zou de regering willen vragen om niet in te gaan op de vraag van BIAC, de Brussels International Airport Company, om naar 18.000 nachtvluchten over te gaan, maar die 10.000 te verdisconteren en de milieuvergunning aan te passen naar 15.000 – sommigen spreken zelfs van 12.000 – nachtvluchten. Men mag in geen geval naar 18.000 gaan, want er wordt nu een opening gemaakt. Nu gebeuren de nachtvluchten meestal door koerierbedrijven, maar we moeten oppassen dat het normale vliegverkeer ook niet naar de nacht wordt verschoven, met het argument dat men – ik zie het in de nota staan – een bijkomende rotatie wil uitvoeren. Als een vliegtuig landt, kan het dan onmiddellijk terug opstijgen en verschuift een deel van de dagvluchten naar de nacht. Daardoor zal het aantal nachtvluchten weer stijgen.

Mevrouw de minister, ik denk dat we een positieve evolutie meemaken met de nacht. Heel de discussie met DHL heeft dan toch tot een resultaat geleid. Ze zijn niet verdwenen, maar toch serieus verminderd. Hoe staat u tegenover de vraag naar 18.000 vrijgestelde bewegingen?

Staatssecretaris Schouppe zegt dat hij tijdens het weekend wil proberen om zo veel mogelijk de stille nacht te organiseren, van vrijdag op zaterdag, van zaterdag op zondag en van zondag op maandag. In de week – dat heeft hij verklaard, maar ik zie het niet in de nota staan – gaat hij proberen om per corridor nog een bijkomende stille nacht te organiseren door de resterende nachtvluchten te groeperen en te concentreren, zodat alle vluchten in een bepaalde nacht over één corridor gaan.

Ik zou daar toch over nadenken, als men tot een serieuze terugval komt zoals nu het geval is en ook split nights en dat soort dingen bestaan. Er is nu voor een deel een spreiding in de loop van de week. Ik ben wel een ervaringsdeskundige, maar sinds de Kalitta-crash stijgen er

geen vliegtuigen meer op boven Sterrebeek, dus ik kan niet spreken over de voorbije twee weken, want die zijn niet representatief. In de omgeving waar ik woon, hebben we normaal ongeveer 40 percent van de nachtvluchten. Die komen via baan 20, dat is historisch zo. Ik hoor toch heel wat mensen zeggen dat er nu een substantiële verbetering is. Als we natuurlijk nu gaan concentreren, komt er misschien een stille nacht bij, maar riskeren we dat in bepaalde nachten, als men twee banen en twee corridors zou gebruiken, alles over ons dak komt. Ik denk dat men geweldig moet oppassen met concentraties van nachtvluchten, dat heeft het verleden bewezen.

Mevrouw de minister, is er daar contact over? Als men gaat naar de stille nachten, wat is dan de optie van de Vlaamse Regering?

Een andere vraag gaat over het gehele spreidingsplan. We gaan opnieuw een discussie voeren die we de voorbije jaren hebben gevoerd. De mensen voelen aan dat, door het feit dat de 07R wordt gebruikt, er al wordt geland over het Pajottenland. Er ontstaan nu actiecomités in Dilbeek en zelfs in Liedekerke, waar staatssecretaris Schouppe woont, omdat er wordt geland over Dilbeek, zo over Brussel en dan over Schaarbeek en Evere. Hetzelfde doet zich voor langs de kant van Leuven.

Voor de nacht is er een bepaalde spreiding, maar in absolute cijfers zijn de zaken naar beneden geduwd. Ik vraag om geen nieuwe dozen van pandora te openen door weer nieuwe corridors aan te snijden en te concentreren op de bestaande corridors. In verband met het toekomstige spreidingsplan vraag ik geen nieuwe gehinderden te creëren en de doos van pandora niet opnieuw te openen, zoals indertijd is gebeurd. Ik ga de namen van de ministers niet noemen, maar dat heeft geleid tot het uitspreiden van het probleem als dioxine rond heel de luchthaven.

Voor de dagvluchten bestaat een schema dat al 50 jaar bestaat, van maandag tot zaterdagmiddag. Begin er niet aan om een spreiding te organiseren, waardoor heel de discussie over de dagvluchten wordt geopend, met alle gevolgen van dien.

In de regio Tervuren-Sterrebeek hebben we de concentratie van de weekendvluchten. Vanaf zaterdagmiddag 15.00 uur zitten we in het preferentiële baangebruik, tot zondagavond 17.00 uur. Dan hebben we continue weekendvluchten, wat een ondraaglijke belasting is voor de regio waar we wonen, want we hebben alle vliegtuigen. Dat is de concentratie van dagvluchten die in het preferentiële baangebruik staat. Er is wel een versoepeling gebeurd, ook onder Letermé, waardoor er zaterdagmiddag een gedeelde opstijging is via de 25R, maar in de feiten zitten we nog altijd met de weekendconcentratie die niet aanvaardbaar is.

Mevrouw de minister, als men akkoorden bereikt en gaat spreken met de gewesten, wil ik dat die weekendconcentratie en alles over één corridor sturen als onaanvaardbaar wordt beschouwd. Er moet ook één stille dag in het weekend komen: dat is een minimumeis om tot een leefbare situatie te komen.

Staatssecretaris Schouppe zegt dat hij rekening wil houden met veiligheid en met de windrichting. Dat is natuurlijk een belangrijke aangelegenheid. Wel is het zo dat de ene baan langer is dan de andere, en dat ze in verschillende richtingen hellen. Die banen kunnen nooit op een optimale manier worden gebruikt. De windnormen kunnen niet voor alle banen dezelfde zijn, want iedereen kent het addertje onder het gras.

Ik besluit. Werk voort op de bestaande toestand, en begin niet met nieuwe schema's. Mijd 's nachts en in de weekends concentraties in bepaalde corridors. Zorg ervoor dat Brussel zijn deel doet. Na de crash van het toestel van Katilla Air verklaarde Air Libre dat de luchthaven moet worden gesloten. Verder heeft de niet-benoemde burgemeester van Wezembeek zich na de crash overgegeven aan ramptoerisme. Hij verklaarde toen dat het niet kan dat er een nieuw plan komt waarbij het risico wordt gecreëerd dat in Wezembeek-Oppem vliegtuigen zouden neerstorten. Dergelijke communautaire spelletjes maken het hele draagvlak voor het voortbestaan van de luchthaven kapot.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, dit dossier slepen we nu al tien jaar mee. Als het ons iets leert, dan is het wel dat het schuiven met vliegroutes boven de hoofden van verschillende bevolkingsgroepen geen oplossing biedt. Integendeel: het brengt voortdurend nieuwe groepen in het verweer.

De enige oplossing is de ombouw van Zaventem tot een luchthaven zonder nachtvluchten en met een beperkt aantal dagvluchten. Alleen zo kan men een gezonde leefomgeving creëren voor iedereen – voor de mensen in Brussel, de Noordrand, de Oostrand en zelfs Dilbeek en het Pajottenland, ten westen van Brussel. Alleen zo kan men voor iedereen een gezonde slaapomgeving creëren.

Dat is niet echt een revolutionair standpunt. Ik herinner me dat de heer Schouppe in mei 2007, vlak voor de federale verkiezingen, ervoor pleitte om de nachtvluchten volledig stop te zetten. Hij zei toen dat dit in het tijdsbestek van één legislatuur moet worden gerealiseerd. Hij zei ook dat de overheid opnieuw Brussels Airport Company in handen zou moeten nemen, want dat is het enige instrument om voldoende te kunnen sturen. Ik denk dat hij op die punten overschot van gelijk had.

Wat hij toen zei, spoort niet met het tot vandaag gevoerde beleid op federaal en ook op Vlaams niveau. De studie over het START-project, het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio, gaat uit van een verdubbeling van de luchtvaartactiviteiten in Zaventem tegen 2020 of 2030. Dat is niet niks. Ik wil u daarom vragen wat het statuut is van dat rapport. Is dat de officiële toekomstvisie van Vlaanderen? Is dat het langetermijnstandpunt van de Vlaamse Regering? Ik herinner me dat toenmalig minister van Economie Moerman voortdurend naar die studie verwees als ons toekomstperspectief. Toenmalig minister van Leefmilieu Peeters daarentegen zei dat het slechts een studie is, en dat niet alles wat daarin staat ook tot het toekomstgericht beleid van de regering behoort. Kunt u me zeggen wat het statuut is van die studie, en of u akkoord gaat met de doelstelling om te gaan naar een verdubbeling van de luchtvaartactiviteiten in Zaventem tegen 2020, 2030?

De afgelopen weken is het dossier opnieuw op tafel gelegd. Dat gebeurde eerst door premier Leterme. Ik was aangenaam verrast. Zij voorstel is misschien een beetje too little, too late, maar het is tenminste een voorstel dat volgens mijn bescheiden mening in de goede richting gaat. Blijkbaar werd ook hij teruggefloten. Vandaag komt staatssecretaris Schouppe met nieuwe voorstellen die ook stappen in de goede richting zijn. Wat hij zegt, moeten we wel nuanceren. Als hij het heeft over 'stille nachten', dan moeten we toch opmerken dat het om heel korte nachten gaat. De officiële nacht gaat immers van 23 uur 's avonds tot 7 uur 's ochtends. In die zogenaamd 'stille nachten' van de heer Schouppe zou men bovendien enkel het opstijgen verbieden, en niet het landen. Toch beschouw ik die voorstellen als een stap in de goede richting. Maar die richting moet wel duidelijk zijn: we moeten gaan naar een definitieve en volledige afbouw van de nachtvluchten.

Mevrouw de minister, bent u bereid mee te gaan in het scenario dat de heer Schouppe net voor de verkiezingen had geschetst? Hij pleitte ervoor om naar een volledig nachtvluchtenvrije luchthaven van Zaventem te gaan. Als tijdsperiode zette hij daar één legislatuur tegenover. Dat wil ik nog in het midden laten. Bent u bereid om als eerste stap alvast de milieuvergunning aan te passen zodat we van de huidige 25.000 nachtvluchten naar 12.000 zouden gaan? Dat getal van 25.000 is destijds ingesteld in een totaal andere context. The sky was the limit. De beperking tot 25.000 was al een immense verwezenlijking in die context. Nu is er het vertrek van DHL. Dat zouden we moeten kunnen verzilveren. Op zijn minst zou de milieuvergunning moeten worden aangepast tot maximum 12.000 nachtvluchten als stap naar een volledig nachtvluchtenvrije luchthaven.

Zijn er effecten bestudeerd op geluidshinder in zijn totaliteit naar aanleiding van de lowcostterminal? Als

die terminal er komt, gaat het dan vooral over dagvluchten? In welke mate zullen de maatschappijen om vier of vijf uur 's morgens willen opstijgen om één keer per etmaal meer heen en weer te kunnen vliegen?

Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Peumans naar een gedetailleerd overzicht van alle vergunningen voor de luchthaven van Zaventem. Het is nuttig om die van dichtbij te bekijken om te zien in welke mate de Vlaamse overheid sturend kan optreden.

De heer Karlos Callens: Mevrouw de minister, ik zetel al enkele jaren in het Vlaams Parlement, en dit probleem komt dikwijls ter sprake. Zo werd er aanvankelijk veel gepraat over stillere vliegtuigen. Bestaat de mogelijkheid om de nachtvluchten enkel toe te laten met stillere vliegtuigen? Het is belangrijk om dit te onderzoeken en te kijken welke vliegtuigen er op de markt zijn.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik dank u voor de uitgebreide reeks vragen, de ene aangekondigd, de andere niet. Zoals steeds heb ik geprobeerd om de vragen per thema te bundelen. De bijkomende vragen van de heer Glorieux en de heer Callens zal ik in de mate van het mogelijke proberen te beantwoorden.

Deze problematiek houdt me ook erg bezig. De heer Bex krijgt mailtjes, ik ook. Ik zie ook een evolutie in de klachten. Er zijn nieuwe klachten bij. Mijnheer Van Rompuy zegt dat er nieuwe hinder wordt gecreëerd. We zien een evolutie en we volgen die op. Ik heb veel bekommernissen gehoord die ik naar het overleg met de staatssecretaris van Mobiliteit moet meenemen. Het is evident dat er bepaalde zaken aan bod zullen komen.

Ik ga eerst even in op de bedenkingen inzake de recente toename van de hinder ten oosten van de luchthaven. Dat heeft nieuwe actiegroepen doen ontstaan. Het spreidingsplan van enkele jaren geleden heeft toegelaten dat er meer gebruik wordt gemaakt van de oostelijke kant. Ik heb een tabel meegebracht dat ik straks aan de geïnteresseerden zal overmaken. De recente toename van mogelijke geluidshinder ten oosten van de luchthaven in de loop van de maand mei is toe te schrijven aan het alternatief baangebruik op de luchthaven waarbij omwille van meteorologische omstandigheden de vertrekken plaatsvinden vanaf baan 07R en in mindere mate 07L. In de tabel is te zien hoeveel vluchten er zijn vertrokken vanaf 3 mei tot nu. Deze situatie houdt verband met een vrij langdurige periode van sterke oostenwind, met als gevolg een verhoogde geluidsbelasting in de zone ten oosten van de luchthaven. Deze situatie is door Belgocontrol bevestigd. Ze is zeker niet permanent en houdt enkel verband met uitzonderlijke meteorologische omstandigheden.

In vergelijking met andere situaties van omgekeerd baangebruik uit het verleden gaat het echter wel om een relatief lange periode, wat wellicht de reactie uit deze regio verklaart. Deze vaststelling – een periode van gewijzigd baangebruik waarbij de geluidsimmissie in bepaalde zones tijdelijk hoger ligt dan gemiddeld – staat helemaal niet haaks op de algemene vaststelling dat de hinder rond de luchthaven de voorbije jaren is gedaald, onder meer door exploitatiebeperkingen opgenomen in de milieuvergunning en dankzij vlootvernieuwing bij de verschillende operatoren.

De geluidshinder rond de luchthaven zelf wordt op jaarbasis geëvalueerd. Hierbij wordt rekening gehouden met alle uitgevoerde vliegbewegingen langs alle mogelijke banen. Hierbij worden elk vertrek en elke landing in rekening gebracht.

De hinderbepaling verloopt volgens internationaal en Europees aanvaarde dosis-responsrelaties die enkel voor een jaargemiddelde gelden. Die relaties zijn niet bruikbaar om de hinder tijdens kortere periodes van het jaar te evalueren. Ik geloof best dat er meer hinder is. Dit is een tijdelijk verschijnsel. De stijging van de hinder is aan meteorologische omstandigheden te wijten. Indien de gegevens worden getransponeerd, levert dit op jaarbasis een globale daling van de hinder op.

Het enige objectieve meetinstrument om de omvang van de geluidsimmissie in kaart te brengen en om de hoeveelheid lawaaihinder te evalueren, zijn de geluidscontouren voor de verschillende geluidsindicatoren die jaarlijks worden berekend. De contouren zijn het resultaat van een wetenschappelijk onderbouwde berekening. Die berekening gaat uit van de geluidsemissiekenmerken van de uitgevoerde vliegbewegingen. Emissie is het geluid dat uit een vliegtuig afkomstig is. Immissie is het geluid dat op de grond te horen is. De omvang van de contouren is uiteraard onafhankelijk van de grootte van de klachtenstroom of van de aanwezigheid van een al dan niet vlot toegankelijk klachtenportaal. Dit wordt op basis van wetenschappelijke cijfers gemeten.

Dat deze objectieve maatstaf voor de hinder niet exact weergeeft wat individuele burgers als hinder percipiëren, kan ik perfect aanvaarden. Zoals reeds verklaard, is het voor een overheid van belang om over objectieve parameters te beschikken. We hebben het in de commissie al over geuren gehad. Wat geluid betreft, moeten we de situatie in de buurt van een luchthaven op een objectieve wijze meten. We moeten nagaan of die situatie evolueert en, zo ja, of het om een evolutie in gunstige of ongunstige zin gaat.

Er zijn een aantal vragen over het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio (START-project) en over de visie van de Vlaamse

Regering gesteld. De Vlaamse Regering, waartoe toch een aantal politieke partijen behoren, heeft dit project bij de aanvang van de legislatuur gelanceerd. In het kader van het actieplan is een strategische visie op de ontwikkeling van de luchthaven en van de regio ontwikkeld. Hierbij wordt rekening gehouden met alle interagerende elementen en deelaspecten, zoals economie, ruimte, mobiliteit en milieu. Vervolgens zijn een aantal operationele deelprojecten opgestart en uitgevoerd. Ik heb een lijstje bij me. Ik heb evenwel de indruk dat we dit al eerder hebben besproken. Volgens mij is enkele maanden geleden al een vraag om uitleg over dit onderwerp gesteld.

Dat alles betekent niet dat de Vlaamse Regering de studie an sich al volledig heeft goedgekeurd. Minister-president Peeters heeft destijds verklaard dat in het kader van deze studie een aantal zaken zijn gelanceerd en worden uitgevoerd. Ik sluit me volledig aan bij wat hij in dit verband heeft verklaard.

Iedereen weet dat de kritieke succesfactoren met betrekking tot het milieu te herleiden zijn tot de vraag of al dan niet een federaal akkoord over het banengebruik en over de vliegroutes wordt bereikt. Ik verwijs in dit verband naar het wetsontwerp betreffende de vliegprocedures en naar het bijbehorende samenwerkingsakkoord.

Een andere kritieke succesfactor is de impact van de juridische procedures. Ik kan niet ontkennen dat die procedures zwaar op het dossier wegen. Ik heb een overzicht meegebracht. Mijn adjunct-kabinetschef, naar wie de heer Peumans net heeft verwezen, is hier trouwens ook aanwezig.

De Vlaamse Regering heeft steeds actief en constructief aan de gesprekken over dit samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Vlaamse Gewest deelgenomen. De uitgangspunten van de Vlaamse Regering zijn onder meer dat de hinder billijk en evenwichtig moet worden verdeeld en dat een globaal akkoord tot een stabiel juridisch kader voor de exploitatie van de luchthaven moet leiden. De onderhandelingen hebben tot op heden echter nog niet tot een samenwerkingsakkoord geleid. Dit samenwerkingsakkoord is nochtans essentieel voor het maatregelenpakket dat essentieel is om de geluidsproblematiek in de regio van de luchthaven te beheersen. We hebben dit akkoord nodig om de maatregelen uit de startblokken te laten schieten.

In het ontwerp van samenwerkingsakkoord dat ter tafel lag, was een passage over de financiering van maatregelen inzake de ruimtelijke ordening opgenomen. Het lijkt me meer dan logisch dat dit in een samenwerkingsakkoord wordt geregeld. Het baan- en routegebruik, dat tot de bevoegdheden van de federale overheid behoort, heeft natuurlijk een enorme impact op de wenselijke ontwikkelingen inzake de ruimtelijke ordening in de buurt van de

luchthaven. Die ontwikkelingen vallen dan weer onder de Vlaamse bevoegdheden. Het samenwerkingsakkoord is het sluitstuk van alle andere oplossingen. Het samenwerkingsakkoord zou tevens een eventuele herschikking van het luchtruim kunnen regelen of zou hiertoe althans een aanzet kunnen geven.

Ik ben wat het laatste betreft misschien minder enthousiast dan de heer Bex. Hij is van mening dat de aanpassing van het luchtruim, wat trouwens ook een federale bevoegdheid is, tot een oplossing van de geluidsproblematiek zal leiden.

Het Single European Sky-project is een initiatief van de Europese Commissie. Het eerste doel van het project is het verhogen van de veiligheid, de efficiëntie en de capaciteit van de Europese luchtvaart, onder meer door een reductie van de fragmentatie en de complexiteit van het luchtruim, door een burgerlijk-militaire integratie, door een certificatie van nationale verkeersleidingsdiensten, door een systeemintegratie en door interoperabiliteit. Wat het milieu betreft, wordt in het kader van de klimaatproblematiek bijzondere bijkomende aandacht aan het vermijden van emissies geschonken. Dat moet onder meer gebeuren door het vermijden van vertragingen in een efficiënter georganiseerd luchtruim. De complexiteit van het afstemmen van het burgerlijke met het militaire luchtruim, waarover daarenboven internationale afspraken bestaan met onze buurlanden, mag u niet onderschatten. Ik weet dat u dat niet doet. Het is een niet zo evidente zaak om dat allemaal opgelost te krijgen.

Het verband tussen enerzijds een eventuele herschikking van het lage luchtruim, al of niet rekening houdend met Kyoto-overwegingen, en anderzijds een belangrijke vermindering van de geluidshinder is op dit moment allerm minst duidelijk. Ik weet dat u ervan uitgaat dat de herschikking van de vliegroutes voor de zone ten oosten van de luchthaven met een nieuwe vliegroute rechtdoor – het voorstel van de zogenaamde Werkgroep Leuven – moet leiden tot een verminderde geluidshinder. De geluidsimpact van dit voorstel om rechtdoor te vliegen boven Herent en af te draaien achter Leuven is, op vraag van mijn kabinet, nader onderzocht in het kader van een beleidsvoorbereidende studie. De resultaten hiervan zijn beschikbaar in een uitgebreid rapport, opgemaakt door de K.U.Leuven in opdracht van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie. U hebt het ongetwijfeld al geraadpleegd.

Zoals verwacht, geeft dit voorstel aan dat de hinder elders komt te liggen of anders gespreid wordt. Naast de vraag of deze nieuwe hinderverdeling wenselijk is, zijn er natuurlijk ook andere, meer technische randvoorwaarden die vervuld moeten worden. Ik zal u misschien moeten teleurstellen, maar het is niet aan de Vlaamse overheid om het voorstel te toetsen aan

technisch-operationele randvoorwaarden, met andere woorden aan de 'vliegbaarheid' van het voorstel. Al die voorstellen moeten worden getoetst aan die randvoorwaarden binnen een constant wijzigend internationaal luchtruim, dat mogelijke repercussies heeft op de organisatie van het lagere luchtruim. Voor al die zaken is Belgocontrol exclusief bevoegd.

Na deze algemene beschouwing over de hinder, zou ik willen ingaan op de concrete vragen van de heren Bex, Peumans en Van Rompuy. Mijnheer Bex, de klachtenbehandeling met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven van Zaventem is de bevoegdheid van de federale ombudsdienst voor de luchthaven. Deze dienst is een onderdeel van de federale overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer, die bovendien specifiek is uitgerust om klachten in verband met geluidsoverlast te behandelen. Zij beschikt hiervoor over gedetailleerde info, zoals vlucht- en radarinformatie, om te mediëren. Het Vlaamse Gewest kan uiteraard niet rechtstreeks interveniëren in de organisatie van een federale dienst. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat ik doof ben voor de klachten. Het feit dat de Vlaamse Regering duidelijke standpunten heeft ingenomen met betrekking tot de hinderverdeling en dat nog steeds doet, toont aan dat getracht wordt met de bekommernissen van inwoners en actiegroepen uit de Vlaamse rand rekening te houden.

In uw vraag om uitleg hebt u een stukje ingelast dat specifiek gaat over de werking van de federale ombudsdienst. Het lijkt me aangewezen om effectief die passage op te nemen in een schrijven aan de bevoegde staatssecretaris. Het gaat immers om een vraag over een interne organisatie van een dienst.

De recente onevenwichtige herverdeling van geluid is, zoals eerder gezegd, een situatie van omgekeerd baangebruik, waarbij de luchtverkeersleiding autonoom beslist om, rekening houdend met de specifieke meteorologische omstandigheden van de maand mei, met een sterke oostenwind, vertrekken overwegend in oostelijke richting te laten uitvoeren. Het Vlaamse Gewest volgt wat er gebeurt. Als echter wordt geoordeeld dat het nuttig of noodzakelijk is de vertrekken in de richting te laten gebeuren, dan moeten we dat ook aanvaarden.

Een akkoord tussen de gewesten over de toepassing van de geluidsnormen – en meestal bedoelt men dan de emissienormen – wordt inderdaad vaak gezien als een noodzakelijke voorwaarde voor het bereiken van een duurzame oplossing in het luchthavendossier. Bij een eenzijdige toepassing van de strenge Brusselse geluidsnormen en het ontbreken van evenwichtige afspraken en doelstellingen in verband met de geluidsimmissie in beide gewesten worden de belangen van het Vlaamse Gewest en zijn inwoners geschaad. De enige mogelijke optie voor een belangrijk deel van de vertrekkende vliegtuigen – en dat geldt zelfs ook voor bijna alle

moderne, grote intercontinentale toestellen – om niet in aanvaring te komen met de Brusselse geluidsimmissienormen, is dat ze het Brusselse luchtruim vermijden.

Het invoeren van dezelfde geluidsnormen in Vlaanderen, wat ook al voor de rechtbank gevraagd is door sommige Vlaamse actiegroepen, zou aanleiding geven tot een economisch onleefbare luchthaven. Bijna alle intercontinentale vluchten en veel intra-Europese vluchten met iets grotere toestellen zouden immers niet voldoen aan de geluidsimmissienormen. De gevolgen voor Vlaanderen, en meer nog voor Brussel als hoofdstad en zetel van talrijke internationale instellingen en multinationale ondernemingen, zijn in dat geval niet in te schatten.

Er waren ook vragen over de herschikking van het lage luchtruim. Belgocontrol is exclusief bevoegd voor de organisatie van het lage luchtruim. Dat is dus een federale aangelegenheid. De federale overheid is dus bevoegd instructies te geven aan Belgocontrol om nieuwe vliegroutes uit te tekenen en die te onderwerpen aan de noodzakelijke veiligheidsstudies. Het evalueren en eventueel aanpassen van vliegroutes maakt het voorwerp uit van overleg tussen de staat en de gewesten.

Het nieuwe voorstel van nachtelijk baangebruik dat recent is gelanceerd door de staatssecretaris voor Mobiliteit is vanzelfsprekend een stap naar een algemene vermindering en evenwichtige verdeling van de geluidshinder rond de luchthaven. De heren Glorieux en Van Rompuy hebben dat allebei gesteld. Hierover zal de komende weken zeker nader en intens moeten worden overlegd tussen de federale overheid en de gewesten. Daarbij zullen, naast het baangebruik en de nieuwe exploitatiebeperkingen die worden voorgesteld – en het moge duidelijk zijn dat die exploitatiebeperkingen zeer zeker ook tot mijn bevoegdheid behoren, in het kader van de milieuvergunning – ook de vliegroutes nader moeten worden geëvalueerd.

Vanzelfsprekend hebben we contact opgenomen met het kabinet van de staatssecretaris. Er wordt me net gemeld dat de uitnodiging onderweg is. Misschien wordt ze per vliegtuig gebracht – ik weet het niet. Ze hangt ergens tussen de beide kabinetten in. Hopelijk zal ze niet via een nachtvlucht worden gebracht. Het is van belang dat dat overleg er snel komt en dat we hopelijk dan snel vooruitgang kunnen boeken. Mijnheer Glorieux, u stelt dat we nu erg snel die milieuvergunning moeten aanpassen. We boeken inderdaad wat vooruitgang. Ik heb nog niet zo lang geleden een vraag om uitleg beantwoord over die dalingen. Ik heb toen gezegd waar de Vlaamse Regering wil landen. We horen nu het cijfer van 18.000 bewegingen noemen. Ik heb het toen gehad over 16.000 bewegingen. Het is toch van belang daar grondig overleg over te plegen.

Mijnheer Bex, u vroeg of het niet mogelijk is om rechtstreeks en via de kleinste afstand en de minst

vervuilende weg te vliegen, wat meteen ook financieel het interessantst zou zijn. Nogmaals, het is Belgocontrol dat daarover moet oordelen. Ik wil er echter op wijzen dat die vliegprocedure niet noodzakelijk de minste geluidshinder zal opleveren. Dat moet geval per geval worden bekeken. Zo zal een route over een dichtbevolkte zone aanleiding geven tot meer hinder dan een route over een minder dichtbevolkte zone. Het concentreren van alle vluchten over die minder dichtbevolkte zone kan dan weer leiden tot een compleet onleefbare situatie in die zone. Daarom huldigt de Vlaamse Regering al een hele tijd het standpunt dat het nodig is tot een billijke en evenwichtige verdeling van de hinder te komen. Dat moet het uitgangspunt zijn en blijven.

Er werd gevraagd waar de Vlaamse Regering staat met de voorbereidende werkzaamheden voor de herschikking van het lage luchtruim rond de luchthavens. Mijnheer Bex, ik ben er niet zo zeker van dat we hier het ei van Columbus zullen vinden. Het is niet zeker dat die herschikking van het lage luchtruim in al die zones rond de luchthaven zal leiden tot een substantiële vermindering van de huidige lawaaihinder. Die herverdeling kan immers betekenen dat bepaalde zones die vandaag minder worden overvlogen, op basis van de definitie van nieuwe routes plots meer zullen worden overvlogen. Een gekend probleem met betrekking tot dat lage luchtruim is de belangrijke concentratie aan vliegroutes en -bewegingen boven Huldenberg. Dat hangt samen met de aanwezigheid van het militaire luchtruim. U hebt daar zelf ook al naar verwezen. Zoals ik zelf al heb gesteld, bestaan daarover afspraken met Frankrijk. Dit probleem werd ondertussen ook al meermaals informeel gesignaleerd aan de federale overheid en moet in elk geval mee deel uitmaken van een totaalakkoord.

Dan kom ik tot de vragen van de heren Peumans en Van Rompuy over de nachtvluchten. Ik heb daarnet al even de link gemaakt. Mijnheer Van Rompuy, u was positief over het feit dat er toch een doorbraak op til is met betrekking tot een en ander. Ik herhaal nogmaals dat de regering al ettelijke malen heeft gesteld dat een oplossing voor het probleem van de exploitatie van Zaventem een totaaloplossing en een totaalakkoord moet zijn. Dat betekent dat er niet alleen een nieuw en lager plafond voor het aantal nachtvluchten moet worden vastgelegd, maar dat er net zozeer een akkoord moet zijn voor het baan- en routegebruik en voor de toepassing van die Brusselse geluidsnormen. Het is dan ook mijn bedoeling aan de staatssecretaris te laten weten dat dit het uitgangspunt is. Ik ga ervan uit dat zijn uitgangspunt wellicht het voorwaardelijke akkoord van het Overlegcomité van oktober 2005 zal zijn, namelijk die 18.000 nachtelijke bewegingen, waarvan er maximaal 5500 vertrekken. Dat werd ook zo verkondigd. Dat neemt niet weg dat, zoals ik al zei in mijn antwoord op de vorige vraag om uitleg, de Vlaamse Regering uitgaat van 16.000 bewegingen.

Het lijkt me ook nuttig dat de suggesties van de staatssecretaris met betrekking tot een verdere beperking van de individuele quota counts (QC's) tijdens de avonduren en in de vroege ochtend in het geval van een akkoord ook mee worden opgenomen in de milieuvergunning. Dat lijkt me eigenlijk evident. Ik heb mijn administratie dan ook de opdracht te geven een dergelijk voorstel uit te werken van zodra er een totaalakkoord is.

Mijnheer Peumans, om begrijpelijke redenen bent u teruggekomen op het Abrahamarrest van het Europese Hof van Justitie met betrekking tot de luchthaven van Bierset. U hebt ook een gedetailleerd overzicht gevraagd van de vergunningen van de luchthaven van Zaventem. Ik heb die in een Exceltabel opgenomen en zal u die tabel laten bezorgen. U vroeg ook naar de jongste hangende juridische geschillen in verband met de MER-plicht voor de luchthaven. U vroeg wat nu eigenlijk de gevolgen zijn voor de luchthaven van Zaventem, in het licht van dat arrest.

Er zijn nog een aantal lopende procedures tegen het besluit van 30 december 2004 van de voormalige Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur houdende uitspraak over de beroepen aangetekend tegen de beslissing van 8 juli 2004 van de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant houdende het verlenen van de milieuvergunning, voor een termijn verstrijkend op 8 juli 2024, aan de nv Brussels International Airport Company of BIAC, Vooruitgangstraat 80, bus 2 te 1030 Brussel, om een vliegveld, gelegen Luchthaven Brussel-Nationaal te 1930 Zaventem, 1820 Steenokkerzeel, 1830 Machelen en 3070 Kortenberg verder te exploiteren en te veranderen.

Er is een verzoekschrift hangende tot annulatie bij de Raad van State. Er is een verslag van de auditeur van 31 mei 2007. Daarbij is een verzoek tot voortzetting gevolgd en een laatste memorie ingediend door het Vlaamse Gewest op 20 juli 2007. Het is nu wachten op een datum voor de vaststelling van de pleidooien. Het betreft de zaken-Pieter De Donder, Fernande De Becker en co, de gemeente Wemmel en Lodewijk Van Dessel.

Verder is er een verzoekschrift tot annulatie ingediend bij de Raad van State. Er is een verslag van de auditeur van 31 mei 2007. Er is een verzoek tot voortzetting en een laatste memorie ingediend door het Vlaamse Gewest op 20 juli 2007. De partijen in deze zaak zijn het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, Frédéric Petit, Stéphane de Burbure de Wezembeek, de gemeente Evere en de stad Brussel.

In dit auditorsverslag is auditeur Provoost van mening dat het aangewezen is de volgende vraag te stellen aan het Hof van Justitie: "Wanneer onderscheiden vergunningen vereist zijn voor enerzijds de

infrastructuurwerken voor een vliegveld met een start- en landingsbaan van ten minste 2100 meter, en anderszids de exploitatie van dat vliegveld, en deze laatste vergunning slechts voor een bepaalde termijn wordt verleend, moet dan de term ‘aanleg’ in bijlage I, 7, van Richtlijn 85/337, zo worden begrepen dat enkel de vergunning voor de exploitatie die wordt verleend voorafgaand aan de eerste ingebruikname is onderworpen aan de MER-plicht, maar niet de latere hernieuwing van die vergunning bij het verstrijken van de vergunningstermijn?” Dit is nog geen beslissing, mijnheer Peumans. De auditeur meent enkel dat het nuttig zou zijn om in dat verband een vraag te stellen aan het Hof van Justitie.

De derde procedure is een verzoekschrift tot annulatie bij de Raad van State, ingediend door de Bond Beter Leefmilieu. Er is een memorie van antwoord neergelegd door het Vlaamse Gewest op 23 juni 2005. Tot op vandaag is er echter nog geen auditorsverslag beschikbaar. In dit verzoekschrift werd het middel betreffende het ontbreken van een MER niet aangevoerd.

Er is nog een procedure lopende waarbij het ontbreken van een MER eveneens wordt aangevoerd, namelijk een procedure houdende vordering tot staking van kennelijke inbreuken op de milieureglementering overeenkomstig de wet van 12 januari 1993 betreffende een vorderingsrecht inzake de bescherming van het leefmilieu juncto artikel 194 van het Gemeentedecreet, ingesteld door meerdere personen. Die is ingeleid op 11 mei 2007 voor de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Binnen het kader van de vastgestelde conclusietermijnen heeft het Vlaamse Gewest al een eerste conclusie neergelegd op 15 februari 2008 en zal er een syntheseconclusie worden neergelegd op 30 mei. Mijnheer Peumans, die zaak werd gisteren gepleit. Volgens de voorzitter van de rechtbank hebben de eisers een procedurele fout gemaakt. Momenteel wordt onderzocht hoe het Vlaamse Gewest hierop zal reageren.

Het arrest-Abraham, noch de eerdere antwoorden van Europees Commissaris Dimas op vragen van de heer Staes in het Europees Parlement hebben tot een wijziging van de visie van mijn kabinet op de MER-plicht inzake de aanleg of exploitatie van de luchthaven of wijzigingen aan een luchthaven moeten leiden. De interpretaties van het Hof in deze specifieke zaak en van commissaris Dimas naar aanleiding van de specifieke vragen in het Europees Parlement liggen immers in de lijn van wat redelijkerwijs verwacht kon worden. Het arrest van het Hof van Justitie zou op het eerste zicht het standpunt van commissaris Dimas kunnen verwerpen. Volgens het Hof vallen alle werken aan gebouwen, installaties en voorzieningen van een bestaande luchthaven, dus ook de verbeteringswerken, met mogelijke aanzienlijke milieu-effecten onder rubriek 12 van bijlage II van de Project-MER-richtlijn. Uiteraard zijn deze werken enkel onderworpen aan de project-MER-plicht in de zin van rubriek 12 van bijlage II van de Project-

MER-richtlijn ingeval de mogelijke effecten aanzienlijk zijn. Het bepalen van het al dan niet aanzienlijk karakter van de mogelijke effecten behoort, conform het voormelde arrest van het Hof van Justitie, dan weer tot de discretionaire bevoegdheid van de lidstaten.

Men kan een vergelijking maken tussen wat commissaris Dimas en het Europees Hof stelt. Het gaat echter over twee verschillende dossiers. De interpretaties moeten naast elkaar worden gelegd om na te kunnen gaan hoe we in de toekomst met dergelijke dossiers moeten omgaan.

Er zijn diverse luchthavenstrategieën. De Vlaamse Regering heeft op 2 juni 2006 haar strategische visie voor de regionale luchthavens uitgestippeld. Daarin wordt rekening gehouden met de verschillende markten waarop de luchthavens actief zijn. Ze is ook gebaseerd op het streven naar een evenwicht tussen economie en ecologie. Vlaanderen heeft belang bij een multimodale bereikbaarheid die vereist is om hoogwaardige kennisactiviteiten te ontwikkelen en logistieke centra uit te bouwen. Daarbij is uitgegaan van de vaststelling dat de luchthavens economische poorten zijn met een welvaartscreërend karakter. De luchtvaart is een zeer gediversifieerde sector die bovendien erg expansief is en snel evolueert. Elke luchthaven bouwt haar strategie uit in functie van de marktsegmenten waarin zij wil of kan actief zijn. Zo richt de luchthaven Oostende zich in de eerste plaats op luchtvracht met volledige ladingen en chartervervoer van passagiers. De luchthaven Antwerpen richt zich voornamelijk op de zakenwereld. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem profileert zich als een goed bereikbare, soepel functionerende regionale vertrek- en aankomstplaats voor zakelijk vliegverkeer. Die drie luchthavens vervullen ook een functie op het vlak van scholing en opleiding. Brussels Airport daarentegen is een geprivatiseerde luchthaven die, binnen een kader dat door de overheid wordt vastgelegd, zelf haar businessplan bepaalt. Het kader dat door de Vlaamse overheid is vastgelegd, betreft onder meer de START-visie en de milieuregelgeving met inbegrip van milieuvergunningplicht en een eventuele MER-plicht.

Mijnheer Peumans, ik geloof dat ik u dat vorige week al gezegd heb in antwoord op een actuele vraag: voor wat betreft de Waalse regionale luchthavens, moet ik stellen dat het Waalse Gewest over autonome bevoegdheid beschikt. Het is een geregionaliseerde bevoegdheid, dus elk gewest speelt zijn rol en ontwikkelt zijn eigen visie. Aan de andere kant is er een samenwerkingsprotocol en de noodzakelijke kennisgevingen op het moment dat er grensoverschrijdende hinder te verwachten valt.

Er werd al gezegd dat de vergunning van de luchthaven van Oostende vernietigd is. Dat klopt niet, er is een auditorsverslag, maar verder staan we niet. Ik vind dat de regelgeving niet juist geïnterpreteerd is. Het

Vlaamse Gewest moet zich daar verdedigen, maar we mogen niet vooruitlopen op de uitspraak.

Mijnheer Glorieux, u had het over de lowcostterminal. Ik moet terugverwijzen naar mijn antwoord van 6 maart 2008. U hebt me toen exact dezelfde vragen gesteld: hoe ga ik daarmee om, hoe zit het met de vergunningen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex: Ik dank u voor uw uitvoerige antwoord, mevrouw de minister. Ik veronderstel dat iedereen er iets van heeft opgestoken. De studie van de K.U. Leuven hebben wij echter niet gelezen of gezien. Misschien kunt u ze ons bezorgen?

In de westrand van Leuven zijn de normen inderdaad niet gewijzigd. Ze worden wel totaal anders toegepast dan vroeger. Vroeger werd de koers gewijzigd bij een rukwind van 5 knopen, nu gebeurt dat al bij 1 knoop. Dat leidde tot die grote toename van vluchten boven de regio. Eenmaal de koers gewijzigd, is men niet geneigd snel een aanpassing te doen. Zelfs bij windstilte blijven ze in onze richting vliegen. We krijgen dus een totale verplaatsing. We zitten met een traditionele corridor waar sinds het ontstaan van de luchthaven alle dalende vliegverkeer langskwam. In die corridor wonen relatief weinig mensen, men vliegt er gedeeltelijk boven natuurgebied, bos en velden. Door de veranderde interpretatie van de oostenwind verplaatst men deze corridor en dit vliegverkeer naar de drukker bebouwde gebieden ten westen van Leuven.

Daarmee kom ik terug bij de Single European Sky. U hebt gezegd dat het een federale bevoegdheid is en dat we met de officiële instanties zitten die daarmee gelast zijn. In de nota van staatssecretaris Schouppe staat echter dat de gewesten daarbij betrokken zullen worden. Het blijkt nu toch duidelijk – uit de documenten van Europa – dat de negotiatie met de militairen mogelijk moet zijn. Het moet ook mogelijk zijn om rond Zaventem naar een rotatie te gaan. Men moet niet per se recht door opstijgen richting Leuven omdat daar de landende vliegtuigen zitten. Men kan bij een herindeling van het luchtruim die wachtende vliegtuigen perfect ergens anders plaatsen. De nationale luchthaven zit met het grote probleem dat men aan alle kanten moet wijken voor anderen. Aan de ene kant zit de regionale luchthaven van Deurne, aan de andere kant kan men de vliegtuigen niet in de lucht stationeren omdat Bierset in de weg zit, aan de kant van Beauvechain kan men niet stationeren omdat daar de militairen zitten, en boven of voor Brussel kan men niet stationeren want in de hoofdstad wil men geen vliegtuigen. Dat laatste hebben we maar al te goed begrepen.

Hoe zwaar zal de Vlaamse Regering, bekommerd om de zorgen van de Vlamingen, wegen op de herschikking van het luchtruim zodat men een meer optimale spreiding van de lasten heeft? Ik ben het helemaal met u eens

dat geen enkele oplossing het geluid wegstrijkt. Ik heb dat ook niet gezegd. Ik heb wel gezegd dat te veel, te veel is. Wij willen gerust ons deel nemen. Er zijn voor ons twee pistes mogelijk: een zesde of een derde. Wij nemen dat er graag bij, maar het kan niet allemaal in onze richting vliegen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, bedankt voor uw zeer uitgebreid antwoord, dat we, gezien onze leeftijd, nog eens goed zullen bekijken.

Het is me toch nog niet duidelijk of er al een vergunningsaanvraag binnen is voor de lowcostterminal.

Minister Hilde Crevits: Dat is in eerste instantie een gemeentelijke bevoegdheid. Bij ons is er geen aanvraag ingediend.

De heer Jan Peumans: Dat is juist, dan moet ik het vragen aan de heer Van Rompuy.

U hebt een uitleg gegeven over de functie van een luchthaven, maar toch blijft de discussie over plafonds bestaan. De charters van de lowcostmaatschappijen komen vaak 's nachts aan. Er is natuurlijk ook een relatie met de ontwikkelingen in Wallonië. Uw Waalse collega, de heer André Antoine, zegt in een interview in Le Soir dat men Charleroi wil uitbreiden tot 15 miljoen passagiers per jaar. Dan moet men in dit kleine landje toch wel een afweging maken.

Ik verwijs naar een artikel in De Tijd van gisteren waarin de algemeen directeur van IATA, de International Air Transport Organisation, verklaringen doet over de ontwikkeling van de lowcostmaatschappijen. Ryanair slaat op dit moment een andere toon aan dan enkele maanden geleden door de kostprijs van kerosine enzovoort. Het is dus nodig om een aantal afwegingen te maken.

Er is ook een relatie tussen een vliegprofiel en een milieuvergunning. Een vliegprofiel is zeer relevant bij het afleveren van een milieuvergunning.

Ik ben blij dat ik nu een overzicht heb van alle procedures.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Vorig jaar waren er 25.000 nachtvluchten. Nu is er een terugval van 10.000 door het weggaan van DHL. Stel het aantal nachtvluchten nu vast op 15.000. Er is al een vraag van de heer Schouppe en van BIAC om terug naar 18.000 te gaan. Dat opent de deur om de nacht weer op te vullen met andere dingen. Ik kan de Vlaamse Regering alleen maar de raad geven om zich te houden aan die 15.000 nachtvluchten.

Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. De Vlaamse Regering is voor ons een heel krachtig instrument omdat Brussel – er zijn de verklaringen van Picqué, Cerexhe, een aantal Brusselse burgemeesters, mevrouw Durant – geen vlieg hinder wil en probeert de vliegtuigen uit het Brusselse luchtruim te weren, niet alleen door het opleggen van normen maar ook door het routegebruik en banengebruik. Herinner u de fameuze bocht Louis Michel: als men opstijgt langs baan 20, moet men op 900 voet onmiddellijk afdraaien waardoor er een hele discussie over Bertem is ontstaan.

Minister-president Peeters heeft altijd heel krachtig onze belangen verdedigd. In Brussel wil men zijn luchtruim zo veel mogelijk vrijwaren, wat betekent dat men uitwegen zoekt in de richting Sterrebeek-Tervuren en in de richting Herent. Men probeert de luchthaven oostwaarts te oriënteren om het Brusselse luchtruim te mijden. Onze Vlaamse Regering is onze enige bondgenoot, want er is de voortdurende chantage van de Franstaligen die elk incident aangrijpen – denk aan het incident met Kallitta Air – om te zeggen dat er omwille van de veiligheid niet over Brussel mag worden gevlogen. Ik hoop dat de Vlaamse Regering ons zal blijven verdedigen. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is zeer agressief en heeft zich zelfs verzet tegen de aanpassingen van de heer Schouppe inzake de nachtvluchten.

De weekendconcentratie kan niet. Als men van 15 uur zaterdagmiddag tot 17 uur zondagmiddag de hele luchthaven over zijn hoofd krijgt, dan is dat onleefbaar. Dit kan werkelijk niet. Ik hoop dat, als men gaat onderhandelen over een nieuw luchtplan, men ermee rekening houdt dat één regio niet het hele gewicht kan dragen tijdens de 'stille weekends'.

We pleiten niet voor niets. Ik heb nooit gepleit voor nul. Ik heb altijd gepleit voor een spreiding, en voor het feit dat men niet alleen een stille nacht heeft maar ook tijdens de weekends toch een paar uren heeft en men iemand op een barbecue kan uitnodigen. Nu kan dat tot zaterdagmiddag drie uur.

Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. We rekenen op u. Het gaat bijna om een oorlogssituatie. Het wordt een gevecht over banen en routes, waarbij het Brusselse gewest zich opstelt in een soort van chantagepositie die vergelijkbaar is met het dossier Brussel-Halle-Vilvoorde. Die houding is niet aanvaardbaar. We rekenen op de Vlaamse Regering.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, u stelt dat de Vlaamse Regering kennis heeft genomen van de studie over de toekomstvisie van de luchthaven. Ik stel vast dat de visie die uit de studie blijkt, er een is die gaat naar een verdubbeling van het luchtvaartverkeer tegen 2020 of 2030. Er zijn ook een aantal operationele doelstellingen

aan gekoppeld, zoals het verbeteren van de toegang tot de luchthaven, de regio uitbouwen tot een Flanders Airport Region, met luchthavengebonden bedrijventerreinen in de groene gordel, het in evenwicht brengen van de ontwikkeling van de luchthaven en het leefmilieu. Ik stel vast dat in de praktijk wat dit laatste betreft – en dat blijkt ook uit uw antwoord op een van mijn schriftelijke vragen – er eigenlijk weinig gebeurd is. U zegt dat de regering er nog niet uit is of ze zich al dan niet achter die visie van een verdubbeling van het luchtvaartgebeuren zal scharen. Langs de andere kant zet de regering zich wel concreet in om die heel concrete operationele doelstellingen wel te realiseren, namelijk het verbeteren van de toegang, de verdubbeling van de ring, het inpoten van nieuwe luchthavengebonden terreinenbedrijven op de steeds maar schaarser wordende open ruimten in die groene gordel, enzovoort.

Ik vrees dat in dit kader de huidige discussie over de hinder vandaag, in het niets zal verzinken. Zelfs als we effectief naar die toename gaan waar ook de Vlaamse Regering naar streeft, dan zal zelfs met een maximale spreiding op den duur iedereen een concentratiegevoel krijgen. Daarom blijf ik bij mijn standpunt dat enkel de afbouw van de nachtvluchten en een plafonnering van de vluchten overdag voor alle bewonersgroepen, of ze nu in Brussel of in de Vlaamse rand wonen, een leefbare oplossing kan bieden.

Ten slotte wordt het 'economisch haalbare' ook vaak naar voren geschoven. Ik stel vast dat vandaag heel wat luchtvaartmaatschappijen minder snel kunnen vliegen. De snelheid van de toestellen wordt beperkt om kerosine te sparen omdat de olieprijs zo hoog is. Als het hun winst goed uitkomt, dan kan men blijkbaar wel iets minder snel vliegen. Dan moet het ook kunnen en hoeft het niet tot een economische ramp te leiden dat omwille van de gezondheid van de mensen een toerist of een pakje een paar uur later ter bestemming komen. Het is enkel een afwegen van gezondheid en welzijn van tienduizenden omwonenden tegenover het al dan niet en paar uur vroeger ter bestemming brengen van pakjes of toeristen. De keuze moet hier duidelijk worden gemaakt in het voordeel van het verbeteren van de gezondheid.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Iedereen heeft de knelpunten en de problemen aangehaald. We moeten de komende weken inderdaad zeer alert zijn. We zullen die gesprekken met heel veel zorg moeten begeleiden. Ik blijf erbij: voor Vlaanderen is het van belang dat de spreiding van de hinder evenwichtig is en dat we komen tot een billijke en evenwichtige lastenspreiding. Daaraan moet worden gewerkt. Dat zal van iedereen inspanningen vragen.

Mijnheer Glorieux, ik ben zeer duidelijk geweest op uw vraag of we nu gaan afbouwen of niet. Het is toch

wel duidelijk in welke richting de milieuvergunning zal evolueren. Ik heb de milieuvergunning nog niet aangepast omdat ik eerst wil zien wat het akkoord zal worden, om niet constant op een wipplank te zitten. Wat u en ook de heer Van Rompuy zeggen over de nachtvluchten, kan ik alleen maar beamen. Waar we zullen landen, zullen we zien. Ik heb u gezegd wat de houding is van de Vlaamse Regering en wat ik vermoed dat het uitgangspunt van de federale overheid zal zijn. Daarover zullen de gesprekken moeten worden gevoerd.

Wat START betreft, mijnheer Glorieux, zegt u dat we uitgaan van een verdubbeling van de capaciteit. Ik heb duidelijk gemaakt dat de studie is wat ze is. De Vlaamse Regering heeft er een aantal projecten uit naar voren geschoven om in uitvoering te brengen, maar die staan volkomen los van de verdubbeling van de capaciteit. De contouren van de milieuvergunning zullen daar zeer bepalend voor zijn. Ik heb vroeger al proberen duidelijk te maken dat het exploitatiekader federaal is. Onze milieuvergunning hangt daaraan vast. We moeten erover tot een akkoord komen. Dat is het kader waarbinnen er wordt gewerkt. Voor de rest zijn er acht of negen projecten lopende, maar die zijn van belang voor de exploitatie vandaag.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik kondig een met redenen omklede motie aan.

De heer Jos Bex: Mijnheer de voorzitter, ik kondig eveneens een motie aan. We kunnen eventueel bekijken of we dat samen met de collega's kunnen doen, omdat ik merk dat we het over heel wat punten eens zijn.

Mevrouw de minister, ik ben het met u eens dat de spreiding billijk moet zijn en dat iedereen zijn deel moet hebben, maar de heer Van Rompuy heeft heel terecht gezegd dat Brussel dan ook zijn deel moet hebben. Ik wil hier even in herinnering brengen dat de strategie van een bepaalde groep was om de geluidshinder te verhuizen van Zaventem tot aan de Vosseputten. Dat ligt een eind buiten Zaventem. Ik heb die uitspraak hier zeven of acht jaar geleden ook al herhaald. Dat is de strategie die erachter zit: de sluipende besluitvorming om het geluid boven Brussel weg te halen. Ik hoop dat we daar op de regering kunnen rekenen.

Met redenen omklede moties

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over erosiebestrijding

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, beste collega's, toen ik deze vraag twee weken geleden indiende, kon ik niet weten dat intussen zowat in heel Vlaanderen de modder van de heuvels af zou stromen. Mijn vraag om uitleg is daardoor des te actueler, en de aanpak van de erosieproblemen is meteen ook zeer urgent geworden.

Veel akkergronden in Vlaanderen, vooral in heuvelachtige streken zoals de Vlaamse Ardennen, het Hageland en Haspengouw, hebben te maken met intense bodemerrosie door afstromend regenwater. Vooral heuvelachtige streken met veel leem- en zandleembodems zijn daar zeer gevoelig voor. We hebben de afgelopen dagen allemaal de beelden gezien van Hoegaarden, Tongeren, Herk-de-Stad en noem maar op. Overal blijken die problemen van erosie bij hevige regenbuien zich voor te doen en tot heel wat maatschappelijk leed te leiden. Volgens het Milieurapport Vlaanderen bedraagt het gemiddelde bodemverlies er plaatselijk 10 tot meer dan 20 ton per hectare per jaar.

De negatieve effecten van bodemerrosie beperken zich uiteraard niet tot de akkerpercelen. Veel gemeenten in die regio's hebben jaarlijks te kampen met water- en modderstromen, afkomstig van de hoger gelegen landbouwgronden. De intensiteit van de bodemerrosie en de daaraan gekoppelde water- en modderoverlast zal, als we de wetenschappers mogen geloven, de komende decennia waarschijnlijk nog toenemen ten gevolge van de klimaatwijzigingen.

Mevrouw de minister, de voorbije jaren heeft de Vlaamse overheid al heel wat maatregelen getroffen, specifiek voor de aanpak van bodemerrosie en de daarmee gepaard gaande water- en modderoverlast. Zo werd op 7 december 2001 het Erosiebesluit goedgekeurd, dat voorziet in subsidies voor gemeenten voor het uitvoeren van kleinschalige erosiebestrijdingsmaatregelen die de water- en sedimentafvoer reeds bovenaan in de stroombeekens bufferen, eventueel gevolgd door grotere werken om de dorpskernen van overlast te vrijwaren.

De hoofddoelstelling is om het oppervlakkig afspoelend water zo veel mogelijk op het perceel of zo snel mogelijk na het verlaten van de percelen op te vangen, zodat de erosieve werking van het water vermindert, de sedimentlast kan bezinken en het water kan infiltreren of gecontroleerd kan worden afgevoerd. Om in aanmerking te komen voor die subsidies, moeten gemeen-

ten een erosiebestrijdingsplan opmaken. De gemeente kan zowel werken uitvoeren op eigen gronden als op gronden van derden.

Ook voor de landbouwers heeft de overheid tal van aanmoedigingen en stimulansen ingebouwd. Ik denk aan het systeem van de beheersovereenkomsten erosiebestrijding, waarbij landbouwers die daar vrijwillig op intekenen, worden vergoed voor het aanleggen van grasgangen, grasbufferstroken, directe inzaai, niet keurende bodembewerking en dergelijke. Al die erosiebestrijdende maatregelen die landbouwers vrijwillig nemen, kunnen in het kader van de beheersovereenkomst worden vergoed. De beheersovereenkomsten worden overigens voor de helft door Europa en voor de helft door Vlaanderen gefinancierd, in het kader van het Programma voor de Plattelandsontwikkeling.

Landbouwers moeten sinds 2005, ook in het kader van de zogenaamde 'cross compliance', een aantal erosiebestrijdende maatregelen nemen, indien zij in aanmerking willen komen voor de Europese subsidies.

Uit een persbericht van de Vlaamse overheid van 15 mei 2008 blijkt dat een aantal van die vrijwillige incentives toch onvoldoende resultaat opleveren. We lezen dat op 21 maart 2008 het investeringsprogramma 2008 voor kleinschalige erosiebestrijdende projecten werd goedgekeurd, waardoor 36 gemeenten kunnen rekenen op bijna 3,6 miljoen euro financiële steun van de Vlaamse overheid. Uit het persbericht blijkt echter ook dat de uitvoering van erosiebestrijdende werken in de praktijk vaak minder vlot verloopt dan verwacht. Er blijkt in de Vlaamse gemeenten nog maar weinig praktijkervaring te zijn opgedaan rond die erosiebestrijdende maatregelen.

Aan de andere kant hebben we in het Bodemsaneringsdecreet, dat we hier in het parlement hebben uitgebreid tot een bodembeschermingsdecreet, voorzien in mogelijkheden om op een meer dwingende manier de strijd tegen de erosie aan te gaan. In het Bodemsaneringsdecreet is de mogelijkheid ingebouwd voor de Vlaamse Regering om via uitvoeringsbesluiten geboden en verboden in te stellen om erosie te kunnen tegengaan.

Enkele voorbeelden daarvan zijn een verplichting om groenbedekkers in te zaaien in de winter, een verbod op het verbouwen van bepaalde gewassen, een verbod op bepaalde monoculturen, een verplicht behoud van weiland, een verplichte omzetting van akkerland naar grasland, een gebod om stroken land braak te laten liggen.

Dat zijn allemaal mogelijkheden die in het kader van het Bodemsaneringsdecreet geboden worden. Er is een gebod mogelijk om hagen of houtkanten aan te planten langsheen bepaalde akkers, een verplichting om kavels te omzomen met kruid- of grasstroken, een verplichte bebossing enzovoort.

Andere voorbeelden zijn: een verbod een bodem te bewerken met machines die een druk hoger dan een toegelaten waarde uitoefenen op de bodem of een verbod om bodems onder natte omstandigheden te bewerken of berijden.

Mevrouw de minister, het Bodemsaneringsdecreet staat dus een hele waaier meer dwingende maatregelen toe die de strijd tegen erosie kunnen opvoeren.

Gelet op het blijkbaar ontoereikend resultaat van de vrijwillige incentives en aanmoedigingen in het erosiebestrijdingsbeleid, wil ik vragen of er al stappen ondernomen zijn om in het kader van het nieuwe Bodemsaneringsdecreet concrete maatregelen op te leggen in zeer erosiegevoelige gebieden, ter bescherming van de bodem?

Hoeveel gemeenten hebben al een erosiebestrijdingsplan opgemaakt en hoeveel gemeenten kregen daarbij subsidies voor kleine erosiebestrijdingsmaatregelen? Kunt u me zeggen hoeveel beheersovereenkomsten erosiebestrijding door landbouwers werden afgesloten met het Vlaamse Gewest?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mijnheer de voorzitter, ik zou me willen aansluiten bij deze vraag. Erosiebestrijding op zich is een heel belangrijk thema. Er is nog heel veel werk te doen, maar ik denk ook niet dat alles slecht is. We hebben al een weg afgelegd.

Veel Vlaamse gemeenten hebben blijkbaar nog weinig praktijkervaring met erosiebestrijding. Blijkbaar heeft de administratie Landbouw een aantal veldonderzoeken gedaan en werd ze geconfronteerd met het feit dat er weinig praktijkervaring is en dat het voor de mensen, niet enkel landbouwers, maar ook burgers, niet evident is om over te gaan tot het nemen van maatregelen. Bij het sensibiliseren en het bewustmaken van mensen van het probleem en van de manier waarop men kan werken om die problemen aan te pakken, ligt een heel belangrijke opdracht. Daar zijn zeker verbeteringsmogelijkheden.

Ik weet dat de landschapsplanners vandaag heel veel nuttig werk doen. Als we mensen mee willen krijgen en willen sensibiliseren, zullen ze dat niet vanzelf doen. Men zal daar tijd en begeleiding in moeten steken. Dan stel ik me de vraag of bijvoorbeeld landschapsplanners of mensen die specifiek afgevaardigd worden om te velde te werken en burgers en landbouwers te sensibiliseren geen mogelijke optie zijn om die sensibilisering meer van de grond te krijgen.

Mevrouw de minister, ziet u daar mogelijkheden in?

Ik denk dat we ons in eerste instantie moeten focussen op de plaatsen met de grootste problemen. Recent

werden nieuwe erosiekaarten aangemaakt, ook in het kader van de cross compliance, waar trouwens verplichte maatregelen in opgenomen zijn. Kunnen we ons voor de sensibilisering, die zo super belangrijk is, expliciet richten op de gebieden en gemeenten die in de nieuwe erosiekaarten in beeld zijn gebracht?

De heer Karlos Callens: Ik zou me ook willen aansluiten. Mevrouw Rombouts, in West-Vlaanderen hebben we daar heel wat ervaring mee. Het is effectief zo dat, indien de landbouwers die met erosieproblemen zitten, echt goed geïnformeerd worden en op de hoogte zijn van de mogelijkheden die er zijn, ze die maatregelen met veel plezier nemen.

In West-Vlaanderen heeft de provincie zich daarachter gezet en ook de gemeenten. Bij mij in de gemeente zijn er al drie vergaderingen geweest, waarbij de landbouwers uit de gebieden die op de kaarten zijn vermeld, op de hoogte zijn gebracht.

Voor wat betreft de financiële mogelijkheden zijn er misschien geen problemen, maar het zou iets meer benadrukt kunnen worden dat de landbouwers beter geïnformeerd moeten worden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Martens, uw vraag was inderdaad wat profetisch. Ze werd ingediend voor de zondvloed en u komt aan bod na de zondvloed.

Ik denk dat de beelden over de modderstromen toch wel duiden op het belang van het nemen van goede erosiebestrijdende maatregelen. Gisteren werden ook een aantal goede voorbeelden belicht. Als men ziet welke inspanningen een gemeente als Sint-Truiden al gedaan heeft in het verleden, toont dat op een zeer mooie manier aan hoe men door relatief kleine ingrepen, zoals graskanten langs de akkers, toch een mooi resultaat kan behalen.

Mijnheer Martens, u vraagt naar cijfers. Ik zal ze u geven. Op 31 mei 2008 waren er 79 gemeenten met een goedgekeurd erosiebestrijdingsplan. Dat is, wat mij betreft, geen spectaculair hoog aantal.

Er zijn nog wel twee plannen voor goedkeuring ingediend bij de administratie, en er zijn dertien gemeenten bezig met de opmaak van een plan. Dat is een van de zaken die in de samenwerkingsovereenkomsten als te nemen maatregel is opgenomen. Voor de opmaak van die 94 plannen werd ongeveer 4 miljoen euro Vlaamse subsidies verleend.

De heer Martens zegt dat het te traag gaat. Ik denk evenwel dat we een kantelmoment hebben doorgemaakt. In de periode 2002-2007, een tijdsspanne van vijf jaar dus, kregen 26 gemeenten subsidies voor kleinschalige

erosiebestrijdingswerken, samen goed voor een subsidiebedrag van 5,6 miljoen euro. Het investeringsprogramma 2008 voor kleinschalige erosiebestrijdingsprojecten geeft aan 36 gemeenten samen bijna 3,6 miljoen euro financiële steun van de Vlaamse overheid. De boost is dus enorm. Daarvan is ongeveer 200.000 euro bestemd voor twee bijkomende gemeentelijke erosiebestrijdingsplannen en ruim 3,4 miljoen euro voor kleinschalige erosiebestrijdingswerken. Het is ook belangrijk te weten of er nieuwe leerlingen in de klas zitten. De helft van die gemeenten, dus zestien, kreeg reeds in de periode 2002-2007 voor minstens één erosiebestrijdingsproject een subsidie van het Vlaamse Gewest.

Het is belangrijk te sensibiliseren. Ik ben een groot voorstander om wat we aanbieden zo goed mogelijk te promoten vooraleer we een stok om te slaan bovenhalen of nieuwe verplichtingen opleggen. Goede voorbeelden bekendmaken, werkt inspirerend en zet landbouwers en gemeenten aan om in te grijpen. U verwijst in dat verband naar het Bodemdecreet van 27 oktober 2006. Voorlopig bestaan enkel verplichte maatregelen op de sterk erosiegevoelige percelen, in het kader van de milieurandvoorwaarden voor de Europese landbouwsteun.

Het verplichten van maatregelen is niet evident. Voor eerst is er geen duidelijkheid over de Europese wetgeving. Het ontwerp van kaderrichtlijn Bodem van 20 december 2007 werd niet aanvaard in de Europese Raad Leefmilieu. Bovendien zou men in de praktijk enkel rekening kunnen houden met algemene criteria zoals de hellingsgraad of de hellingslengte van het perceel, of met de gemodelleerde erosiegevoeligheid zoals bij de verplichte maatregelen in het kader van de milieurandvoorwaarden voor de Europese landbouwsteun. Die criteria maken echter abstractie van minstens even belangrijke aspecten zoals teeltkeuze, teeltrotatie en koolstofgehalte van de bodem en, in het algemeen, een erosiebewust handelen van de landbouwers.

Een bijkomende reden om voorlopig geen maatregelen op te leggen is wel dat de preventie en de bestrijding van bodemerosie een brongerichte aanpak vergen met maatregelen op zo veel mogelijk akkerlandpercelen, ook op de matig erosiegevoelige percelen die uiteraard een veel grotere oppervlakte vertegenwoordigen dan de sterk erosiegevoelige percelen. Gezien de betrokken oppervlakte is het van het grootste belang de landbouwers ertoe aan te zetten om vrijwillig hun landbouwpraktijken aan te passen. Ik trap een open deur in als ik zeg dat de sensibilisering en de aandacht voor goede landbouwpraktijken van primordiaal belang is.

Mijn administratie doet grote inspanningen om de landbouwers te sensibiliseren om samen werk te maken van erosiepreventie en -bestrijding. Zo wordt bijvoorbeeld

in kenniscirkels met landbouwers overlegd welke concrete maatregelen nuttig en haalbaar zijn en wordt in Interregprojecten met verschillende partners samengewerkt om de instapdrempel voor bodembeschermende en erosievoorkomende maatregelen te verlagen. De landbouwers zijn uiteraard de eerste benadeelden van bodemerose, en de motivatie om deze problematiek aan te pakken groeit. De stijging van de budgetten toont verder aan dat dit ook bij de gemeenten het geval is.

U vraagt ook cijfers over de beheersovereenkomsten erosiebestrijding. In Vlaanderen werden 500 hectare grasbufferstroken en 72 hectare grasgangen aangelegd op gronden die door landbouwers worden gebruikt. Op 1611 hectare wordt 'niet-kerende bodembewerking' als brongerichte maatregel toegepast. Ruim 120 hectare 'gronden' vallen onder een beheersovereenkomst 'directe inzaai'. Ruim 460 landbouwers hebben een beheersovereenkomst 'erosiebestrijding' afgesloten. De nieuwe versie van de beheersovereenkomst zal aanstaande vrijdag voor de tweede keer ter goedkeuring aan de regering worden voorgelegd.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Uiteraard geniet een oplossing via sensibilisering de voorkeur. Landbouwers en gemeentebesturen kunnen van goede voorbeelden leren.

U vermeldt Sint-Truiden. Ik heb gisteren de tv-reportage gezien, en wat daar gebeurt, strekt inderdaad tot voorbeeld. Toch is het zo dat er regio's zijn waar men het niet zo nauw neemt en sensibiliserende acties minder succes hebben. In Het Nieuwsblad van 21 mei zegt mevrouw Deproost van de Dienst Land- en Bodembescherming van het Departement Leefmilieu dat landbouwers meestal niet staan te springen om op hun percelen in te grijpen zolang ze zelf door de modderstromen geen schade ondervinden aan hun gewassen.

Dat is vaak het probleem. Landbouwers met bovenstroomsgelegen gronden trekken zich doorgaans niet te veel aan van de hinder op benedenstroomse gronden bij andere landbouwers of andere bewoners. Als die landbouwers niet goedschiks kunnen worden aangezet om de strijd op te voeren tegen de erosie, moet het dan niet kwaadschiks? Moeten we niet op een bepaald moment minimumplichten opleggen in het kader van het Bodemdecreet? U hebt daartoe de mogelijkheden. Ik geef ook de voorkeur aan sensibilisering, maar als dit niet de verhoopte resultaten oplevert, dan moet er een moment komen om deze 'azijnmaatregelen' in te voeren. U kunt dat inderdaad beperken tot de zeer erosiegevoelige gebieden of tot die percelen waar boeren vandaag al in het kader van de 'cross compliance' verplicht zijn om bepaalde maatregelen te nemen. Dit hoeft niet voor heel Vlaanderen.

Ik raad u aan om te onderzoeken in hoeverre de meer dwingende maatregelen urgent worden en opgelegd moeten kunnen worden. We moeten niet wachten op de Europese kaderrichtlijn. Niets staat ons in de weg om nu al maatregelen te nemen op basis van onze eigen wetgeving. Op die manier kunnen we inwoners die stroomafwaarts van de erosiegevoelige gebieden wonen, vrijwaren van de modder.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, vooral omdat u nog heil ziet in sensibilisering. Op die manier is er een verbeteringsmogelijkheid. U hebt gesproken over kenniscirkels. Ik begrijp daaruit dat er in overleg met de mensen wordt gekeken wat de mogelijkheden zijn. Kunnen landschapsplanners mee worden opgenomen in de sensibiliseringsprogramma's met betrekking tot erosie? Ik ken de precieze werking van de cirkels niet. Mensen die al enige interesse hebben en al een drempel hebben genomen, zijn al betrokken. Diegenen die nog niet de stap hebben gezet, kunnen we misschien gericht benaderen via de landschapplanners.

Mijnheer Martens, de meest gevoelige gebieden waar er maximaal moet worden gesensibiliseerd, zijn gekend op de erosiekaarten. Ik verwacht dat daarmee wordt gewerkt.

Minister Hilde Crevits: Het is evident dat de erosiekaarten als basis worden genomen. Om de standpunten van mevrouw Rombouts en de heer Martens met elkaar te verzoenen, is het goed om na te gaan op welke manier we net in die gebieden sterk kunnen sensibiliseren. Ook Regionale Landschappen kunnen daar een rol in spelen. Ze bezoeken de landbouwers en werken projecten uit. Hetzelfde geldt voor de landschapsplanners. In een eerste fase kunnen we focussen op de knelpunten waar er te weinig of niets gebeurt en daar sensibiliseren. Als het niet op vrijwillige basis kan, moeten we inderdaad het geweer van schouder veranderen.

Er is echter een omgekeerde tendens merkbaar. Als dat niet het geval was, dan zou ik misschien zeggen dat we nu al de stok moeten bovenhalen. In 2008 is er in vergelijking met de vorige jaren een spectaculaire omwenteling. Volgens mij is er zeker interesse en kunnen we misschien met gerichte sensibilisering tot heel mooie resultaten komen. Op die manier bereiken we ons doel in de meest erosiegevoelige gebieden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– De heer Erik Matthijs treedt als voorzitter op.

Vraag om uitleg van de heer Karlos Callens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de toekenning van de nutriëntenemissierechten aan huurders van stallen

De voorzitter: De heer Callens heeft het woord.

De heer Karlos Callens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in 2007 verzond de Mestbank brieven met betrekking tot de toekenning van nutriëntenemissierechten (NER) aan landbouwers. Dit bracht bepaalde problemen met zich mee.

Bij de initiële toekenning van de nutriëntenhalte in het verleden gebeurde die aan de betrokken bedrijven die de stallen in eigendom hadden. Als de stallen werden verhuurd aan een derde, had deze laatste behoefte aan een nutriëntenhalte aangezien hij of zij anders geen dieren kon houden. Daarom stonden veel verhuurders van stallen deze nutriëntenhalte samen met de stal af.

Bij de toekenning van de nieuwe nutriëntenemissierechten worden deze rechten echter aan de huurder toegekend in plaats van aan de verhuurder van de stallen. Het gevolg hiervan is dat de huurder met deze rechten kan doen wat hij wil en de eigenaars van de stallen in kwestie geen inspraak meer hebben. Daarbij komt nog het feit dat – zelfs al wenst de verhuurder deze rechten opnieuw aan de huurder over te dragen – dit gelijkstaat met een overdracht en het aantal rechten ook nog eens met 25 percent wordt verminderd eer ze aan een volgende huurder kunnen worden gegeven. Als de huurder zijn activiteit volledig stopzet, kan dit resulteren in het verdwijnen van de rechten zonder dat de verhuurder hierop kan ingrijpen, met een inkomensverlies of zelfs het volledig waardeloos worden van de stal tot gevolg.

Een aantal landbouwers die zich in deze situatie bevonden, hebben, conform het decreet, bezwaar ingediend. Hoewel de decretaal bepaalde termijn reeds lang verstreken is, hebben ze tot op heden geen antwoord ontvangen.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van dit probleem? Zo ja, welke oplossing hebt u voor ogen om te vermijden dat de verhuurders van de stallen in deze situatie buitenspel worden gezet? Waarom is niet binnen de gestelde termijn een antwoord op de ingestelde beroepen gegeven? Wat is het gevolg hiervan? Zullen er nog antwoorden worden gegeven? Zo ja, wanneer zal dat dan gebeuren?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Mijnheer de voorzitter, ik zou me graag bij de vraag om uitleg van de heer Callens aansluiten. Hij heeft het probleem net toegelicht. Indien de huurder aan wie nutriëntenemissierechten zijn toege-

kend, vertrekt, krijgen we een stal zonder NER. Het omgekeerde gebeurt ook. Als de eigenaar aan wie een NER is toegekend zijn NER te gelde wil maken, heeft de huurder van de stal geen NER meer. Dit betekent dat hij, alhoewel hij de stal huurt, in feite de stal niet meer exploiteert. Volgens mij kunnen we uit deze situatie nooit wijs raken. In het Mestdecreet is een keuze gemaakt: de NER's worden toegekend aan de landbouwers die effectief voor de exploitatie instaan.

In feite ervaar ik een ander punt momenteel als een groter probleem. Tot op heden heeft de Mestbank aan ongeveer 2000 landbouwers nog steeds geen NER toegekend. In december 2007 heb ik de minister gevraagd de toekenning van de NER's vlot te laten verlopen. Die toekenning komt immers niet echt van de grond. Vorig jaar is aan de grote meerderheid van landbouwers een NER toegekend. In juni 2008, een aantal maanden later, is aan ongeveer 2000 landbouwers nog steeds geen NER toegekend. De landbouwers die nog niet over een NER beschikken, vertrouwen in hun productie op de gegevens die ze hebben. Eigenlijk bevinden ze zich in onzekerheid.

Wat de NER's betreft, ervaar ik dit als een groter probleem. Veel jonge landbouwers zijn net gestart of hebben net een zaak overgenomen. Zij bevinden zich in deze groep. Ik verwacht geen antwoord van de minister. Ik wil enkel mijn bezorgdheid met betrekking tot dit dossier uiten. Ik zou de minister dan ook willen vragen hier expliciet rekening mee te houden en voor een vlotte afhandeling van de resterende NER's te zorgen. De betrokken landbouwers bevinden zich immers al geruime tijd in rechtsonzekerheid.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, de door mevrouw Rombouts geuite bekommernis is me bekend. Hier zal uiteraard rekening mee worden gehouden.

Ik ben uiteraard ook op de hoogte van het door de heer Callens geschetste probleem. Het is me trouwens al door enkele eigenaars signaleerd. Het is de heer Callens allicht niet ontgaan dat in het Mestdecreet voor twee belangrijke opties is gekozen. Ten eerste, de milieuvergunning is van de nutriëntenemissierechten losgekoppeld. Ten tweede, artikel 30, paragraaf 2, derde lid, van het decreet bepaalt dat de Mestbank de nutriëntenemissierechten ambtshalve aan de betrokken landbouwers toewijst. Het begrip 'landbouwer' staat in verordening EG/1782/2003 gedefinieerd. Het gaat om een of meerdere exploitanten die een bedrijf op autonome wijze beheren.

Het bestaande wettelijke kader is duidelijk. De exploitant krijgt de NER.

Mijnheer Callens, uw tweede vraag gaat over het algemeen probleem wat de beroepen betreft. Als ik me goed herinner, heeft u hier tijdens een vorige commissievergadering terecht al op gewezen. Ook op het werkveld merk ik dat er nog problemen zijn met de bezwaren en met de overnamedossiers.

De termijnen in het uitvoeringsbesluit betreffende de NER's van 7 september 2007 zijn termijnen van orde. Het is echter van groot belang dat de correcte afhandeling van beroepen binnen de wettelijke termijn gebeurt. Ik heb de directies van de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) en van de Mestbank op mijn kabinet ter verantwoording geroepen. Ik heb een overzicht gekregen van de dossiers die nog hangende zijn. Het gaat om 675 dossiers betreffende bezwaren tegen toegekende NER's, om 1750 dossiers betreffende vragen om herkwalficaties van NER's en om 3300 dossiers betreffende de overnames van NER's.

Blijkbaar zijn de informaticaproblemen pas in de week van 26 mei 2008 opgelost. Ik heb de VLM en de Mestbank nadrukkelijk de opdracht gegeven al deze dossiers prioritair te behandelen en ter beslissing voor te leggen. Deze zaak mag niet meer blijven aanslepen.

Tot slot wil ik nog melden dat het nakende verzameldecreet een oplossing moet bieden voor de overnamedossiers van producenten die in de loop van 2004, 2005 en 2006 de productie hebben aangevat zonder de milieuvergunning over te nemen. Die mensen hebben nog geen NER gekregen. Een oplossing hiervoor is in de maak.

De voorzitter: De heer Callens heeft het woord.

De heer Karlos Callens: Het is duidelijk dat sneller zal worden gewerkt om deze dossiers zo snel mogelijk af te werken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over roofvisserij

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel met plezier deze vraag, al moet ik toegeven dat ze nogal technisch is. Ik heb u op 10 juli 2007 al een schriftelijke vraag gesteld over dit onderwerp. De antwoorden stemden me hoopvol. Ondertussen is er wel wat tijd verstreken. Op bepaalde aankondigingen uit de schriftelijke vraag heb ik nog

geen antwoord gezien. Dat is ook de reden waarom ik hierover een vraag om uitleg stel.

In de eerste plaats is er een verontrustende populatieontwikkeling van de commercieel aantrekkelijke snoekbaars in de Vlaams-Nederlandse Grensmaas. Een te grote – vaak illegale – onttrekking voor consumptie en handel legt een hypotheek op een duurzame exploitatie van de snoekbaarspopulatie in de druk beviste Maas en de Maasplassen, die zo haar aantrekkingskracht voor de sportvisserij dreigt te verliezen. De belangrijkste oorzaak hiervan zijn handhavingsproblemen, te wijten aan een verschillende reglementering aan weerszijden van de grens die door het midden van de Maas loopt. Het zou niet meer dan logisch zijn om in dit gebied met grensoverschrijdende vispopulaties de wetgeving beter op elkaar af te stemmen.

Vlaanderen kent bijvoorbeeld een minimummaat van 40 centimeter, Nederland hanteert een minimumlengte van 42 centimeter. Nederland kent een schoontijd van 1 april tot de laatste zaterdag van mei, Vlaanderen kent – officieel – een schoontijd voor snoekbaars van 16 april tot 31 mei. De facto bedraagt de schoontijd voor snoekbaars lokaal evenwel vijf maanden. Wanneer het betreffende viswater niet nominatief is opgenomen als water voor snoekbaarsvisserij in bijlage 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 oktober 2003, mag in deze periode geen gebruik worden gemaakt van kunstaas of aasvisjes. Concreet voor de Maasvallei stelt zich hier het probleem dat de Belgische grindplassen die in verbinding staan met de Maas niet expliciet als snoekbaarswater zijn aangeduid, wat zowel bij de sportvisserij als bij de toezichthoudende ambtenaren op het terrein voor interpretatieproblemen zorgt.

Belangrijk voor een duurzaam beheer van de snoekbaarspopulatie is evenzeer het principe van de meeneembepierking die de Nederlandse hengelsportverenigingen enkele jaren geleden hebben ingevoerd. Op Nederlands grondgebied mogen per persoon en per visdag slechts twee snoekbaarzen worden meegenomen. Deze maatregel, gesteund door diverse Vlaamse visserijdeskundigen, kan ook onder Vlaamse sportvisserij op de nodige steun rekenen.

Op Vlaams niveau stellen zich ook voor andere inheemse roofvissoorten – zoals snoek en baars – problemen betreffende duurzaam populatiebeheer. Zo wordt vanuit de Vlaamse Roofvisfederatie gepleit voor een permanente terugzetplicht, een meeneembepier, van een toppredator als snoek, volgens het principe 'catch and release'. Ook blijkt het gebrek aan een minimummaat voor baars – een soort die door sommige hengelaars verantwoordelijk wordt geacht voor tegenvallende witvisvangsten – de deur open te zetten voor het simpelweg doden van alle gevangen baarzen, ongeacht hun maat.

Mevrouw de minister, in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag kondigde u een aanpassing aan van het uitvoeringsbesluit op de riviervisserij. U noemde hierbij de meeneembeperving als onderdeel van een mogelijk maatregelenpakket, evenals het optrekken van de minimummaat voor snoekbaars. Zult u overgaan tot het invoeren van een meeneembeperving en het optrekken van de minimummaat voor snoekbaars en, zo ja, vanaf wanneer?

Nog in uw antwoord op mijn schriftelijke vragen toonde u zich bereid de onduidelijkheid over de aanduiding van de grindplassen in de Maasvallei ten gronde op te lossen door de limitatieve lijst van snoekbaarswaters af te schaffen. Tegelijk kondigde u een onderzoek aan om te zien of er een gezamenlijke gesloten periode ingevoerd kan worden voor het vissen op bepaalde roofvissoorten, in het bijzonder snoek, snoekbaars en baars. Wat is de stand van zaken en de voorziene timing rond beide punten? Blijft u bij uw standpunt dat, wat baars betreft, “het visserijbiologisch momenteel niet zinvol is om een algemene minimummaat voor alle waters in te voeren”, terwijl de praktijk het tegendeel bewijst?

Op welke manier zal deze problematiek worden aangepakt in het door u aangekondigde ontwerpbesluit? Hoe zult u structureel de specifieke deskundigheid van de Vlaamse Roofvisfederatie inzake de sportvisserij erkennen, en hen – naast de andere sportvisfederaties – als volwaardige gesprekspartner behandelen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Sannen, u bent erin geslaagd om er mij op attent te maken dat de tijd toch wel bijzonder snel gaat. Uw schriftelijke vraag dateert van 10 juli 2007. Ik heb het gevoel dat u ze gisteren had gesteld. Ondertussen zijn we wel al elf maanden verder. Dat neemt niet weg dat ik de problematiek wel degelijk ter harte neem.

Ik ben in het antwoord op uw eerdere schriftelijke vraag vrij uitvoerig ingegaan op de knelpunten inzake het vissen op roofvis. Intussen heeft het Agentschap voor Natuur en Bos niet stilgezeten. Ik heb een aantal maatregelen aangekondigd. In mijn opdracht is een maatregelenpakket opgemaakt, met als uitgangspunt de inzichten die verworven werden naar aanleiding van de Studiedag Duurzaam Roofvisbeheer van 23 november 2006. Dit maatregelenpakket bevat onder meer een verhoging van de minimummaat voor de snoekbaars met vijf centimeter, zodat een extra jaarklasse aan het paaiproces kan deelnemen. Ook wordt er een meeneembeperving ingevoerd om overdreven onttrekking en illegale commercialisering tegen te gaan. Ik zal, op basis van deze voorstellen, hopelijk zeer spoedig bij de Vlaamse Regering een voorstel tot wijziging van het uitvoeringsbesluit van de wet op de riviervisserij indienen. Ik geef aan wat de grote contouren zijn van wat ik wens in te dienen.

Het invoeren van een gezamenlijke gesloten periode voor de roofvissoorten snoek, baars en snoekbaars maakt deel uit van het hierboven beschreven, door het Agentschap voor Natuur en Bos voorgestelde maatregelenpakket. Deze gezamenlijke gesloten periode voor de drie vernoemde soorten zou in de plaats komen van de huidige gesloten periode voor snoek. Dit is nog geen beslist beleid. Deze periode, die visserijbiologisch getoetst is, zou lopen van 1 maart tot en met 31 mei en zou dus twee maanden korter zijn dan de huidige gesloten periode voor snoek.

Op die manier zou de in de huidige wetgeving opgenomen uitzonderingslijst waarin die zogenaamde snoekbaarswaters staan opgesomd, als het ware overbodig worden. Hierdoor zou de visserijreglementering ook een stuk eenvoudiger worden, wat goed is voor zowel de hengelaar als de handhaver. De inkorting van de gesloten periode compenseert voor de hengelaars de vermindering van het hengelenot die ontstaat door de afschaffing van de snoekbaarswaters. Ook de maatregelen aangehaald in dat punt moeten deel uitmaken van het voormelde wijzigingsbesluit.

Wat de snoek betreft, zal een verlenging van de terugzetplicht tevens deel uitmaken van het wijzigingsbesluit. U stelt dat sommige hengelaars die vissen op witvis, alle baarzen – ongeacht de minimummaat – doden, omdat ze die verantwoordelijk achten voor tegenvallende vangsten. Een minimummaat zou enkel tegemoetkomen aan dat knelpunt wat ondermaatse baarzen betreft. Bovendien lijkt dit me veeleer een probleem van een correcte hengelethiek. Het ethisch omgaan met vissen lijkt me goed te kunnen worden verwezenlijkt via de bestaande codes van goede praktijk en via sensibilisering. Ik zou veeleer werk willen maken daarvan alvorens opnieuw regels op te leggen. Door het instellen van de algemene gesloten periode voor onder meer de baars, zoals u stelde in uw tweede punt, wordt echter wel een bescherming ingevoerd voor die soort, zodat ook weer wordt tegemoetgekomen aan uw bekommernis.

Ook voor mij is een goede organisatie en een goed structureren van de visserijsector belangrijk. Dat bevordert het overleg tussen de sector enerzijds en de beleidsverantwoordelijken anderzijds. De Vlaamse Roofvisfederatie (VRF) wordt in dat verband alleszins erkend als een volwaardige gesprekspartner. Ik verwijs naar de aanzienlijke bijdrage die de VRF heeft geleverd aan het organiseren en uitwerken van die studiedag over duurzaam roofvisbeheer, en naar de fundamentele betrokkenheid van diezelfde federatie bij het opmaken van de code voor roofvissers.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mevrouw de minister, ik dank u. Ik heb niet zoveel problemen met de maatregelen die

u hier hebt aangekondigd op zich, maar het probleem is vooral dat die maatregelen tot op heden alleen maar aangekondigd zijn. Ze zouden snel in een besluit moeten worden omgezet. Dat was dan ook de bedoeling van deze vraag. Een jaar geleden heb ik een schriftelijke vraag gesteld. Nu wou ik de druk wat helpen opvoeren.

Het maatregelenpakket dat u naar voren schuift, is waarschijnlijk verdedigbaar. Ik weet ook dat dat in overleg is gebeurd met de Vlaamse Roofvisfederatie. Er rest echter nog één probleem. De vraag is of we dat kunnen oplossen.

Uw maatregelen betreffen heel Vlaanderen. Er is sprake van vereenvoudiging: aan de ene kant wordt het strenger, aan de andere kant wordt er versoepeld. Er is dus duidelijkheid, wat zowel voor de vissers als de handhavers interessant is. Het handhavingsprobleem in grensoverschrijdende wateren als de Maas blijft echter bestaan. Ik weet niet hoe we dat precies kunnen oplossen, maar ook daar is handhaven essentieel en is overleg en het onderling afstemmen van onze regelgeving en de Nederlandse wellicht wenselijk. Als ik het goed heb begrepen, heeft Nederland een regelgeving die niet zozeer heel Nederland betreft. Daar is er veeleer sprake van een regionale invulling. Misschien is het in die zin mogelijk in het kader van die meer regionale invulling gemeenschappelijke afspraken te maken over de Maas en de grensoverschrijdende vangstproblematiek daar.

Ik wil u in elk geval wel danken voor uw antwoord. U loven zal ik alleen maar doen wanneer er snel een besluit is.

Minister Hilde Crevits: Ik zal uw opmerking over de Maas mee in overweging nemen en bekijken hoe we dat kunnen verhelpen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
