

**STREEKTAFEL PARLEMENTSLEDEN LUCHTHAVENBELEID  
25 april 2018**

**VERSLAG**

Aanwezigen:

Bert Anciaux (Senaat), Fabienne Boucau-Mineur (gemeente Wezembeek-Oppem), Karin Brouwers (Vlaams parlement, Senaat), Inez De Coninck (Federaal parlement), Jo De Ro (Vlaams parlement), Gwenny De Vroe (Vlaams parlement), Hans Eysen (gemeente Holsbeek, Burgemeestersoverleg Oost-Brabant), Karin Jiroflée (Vlaams parlement), Kris Leaerts (gemeente Kampenhout), Lieve Maes (Vlaams parlement), Bart Nevens (Vlaams parlement), Peter Rosel (gemeente Zaventem), Kurt Ryon (gemeente Steenokkerzeel), Hermes Sanctorum (Vlaams parlement), Katia Segers (Vlaams parlement), Jan Spooren (Federaal parlement, gemeente Tervuren), Chris Taes (gemeente Kortenberg, Platform Luchthavenregio), Eric Van Rompuy (Federaal parlement), Danny Vangoidtsenhoven (gemeente Huldenberg), Luc Wynant (gemeente Liedekerke, Toekomstforum Halle-Vilvoorde), Khadidja Ali Haimoud (Regioteam), Koen Neyens (Regioteam).

Verontschuldigd:

Els Ampe (Brussels parlement), Sonja Becq (Federaal parlement), Hans Bonte (Federaal parlement), Gautier Calomne (Federaal parlement), Stefan Cornelis (Brussels parlement), Elisabeth de Foestraets-d'Ursel (gemeente Kraainem), Tom Dehaene (Provincie Vlaams-Brabant), Carla Dejonghe (Brussels parlement), Lodewijk De Witte (Provincie Vlaams-Brabant), Michel Doomst (Vlaams parlement, gemeente Gooik), Renate Hufkens (Federaal parlement), Frédéric Petit (gemeente Wezembeek-Oppem), Dirk Pieters (Stad Halle), Tinne Rombouts (Vlaams parlement), Willy Segers (Vlaams parlement, gemeente Dilbeek), Damien Thiéry (Federaal parlement), Koen Van Bouchout (Provincie Vlaams-Brabant), Jef Van Damme (Brussels parlement), Karl Vanlouwe (Vlaams parlement, Senaat), Hendrik Vuye (Federaal parlement), Walter Zelderloo (Provincie Vlaams-Brabant), Jo Discart (Regioteam).

**1. Welkom en toelichting agenda**

Luc Wynant heet als voorzitter van Toekomstforum Halle-Vilvoorde alle deelnemers welkom en verwijst naar de vorige streektafel van 19 januari 2017, waarop het luchthavenbeleid en de Strategische Visie 2040 van Brussels Airport besproken werden. Ook voor deze tweede streektafel, ditmaal georganiseerd vanuit het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant, werden alle Brusselse, Vlaamse en Federale parlementsleden uit de kieskringen Vlaams-Brabant en Brussel uitgenodigd. Hij overloopt de agenda en het doel van het initiatief: informeren over de initiatieven vanuit de lokale besturen en in dialoog gaan met de parlementsleden over hoe ze kunnen bijdragen aan een duurzame oplossing voor het dossier.

De presentatie en documenten worden als bijlagen bij dit verslag toegevoegd.

## **2. Voorstelling Platform Luchthavenregio en initiatieven**

Chris Taes geeft als voorzitter van het Platform Luchthavenregio toelichting bij de doelstellingen en werking van het Platform.

Het Platform werd als overlegstructuur van de provincie en de lokale besturen opgericht in februari 2017, om vanuit een gemeenschappelijke strategie te werken aan een duurzame ontwikkeling van de luchthaven, vanuit een evenwicht tussen het economisch belang en de leefbaarheid en het milieu. Het Platform streeft deze doelstelling na via overleg en debat met de federale en gewestelijke overheden en instanties én met de private uitbater van Brussels Airport.

Hij overloopt de initiatieven die het Platform genomen heeft (zie [bijlage](#)).

## **3. Evolutie luchthavenbeleid en Forum 2040**

Koen Neyens (Regioteam) overloopt de belangrijkste evoluties in het luchthavenbeleid sinds de vorige streektafel van januari 2017. Hij brengt de regeerakkoorden van de Federale, Vlaamse en Brusselse regeringen in herinnering en staat stil bij de beleidsinitiatieven sinds de afschaffing van de tolerantie marge voor de Brusselse geluidsnormen: de opeenvolgende belangenconflicten, de technische werkgroepen en de werknota met voorstel spreidingsplan van minister Bellot, de audit m.b.t. baangebruik en windnormen, en de beleidsnota van de minister. Ook het Europese en internationale beleid m.b.t. het terugdringen van de emissies van de luchtvaart krijgt een plaats.

Het luchthavendossier kreeg het voorbije jaar de nodige parlementaire aandacht. Een oplijsting van de parlementaire initiatieven (vragen, interpellaties, resoluties,...) wordt als [bijlage](#) toegevoegd.

Vervolgens geeft Koen Neyens toelichting over het Forum 2040, het initiatief van Brussels Airport Company om in dialoog te gaan over de strategische visie 2040 met de belanghebbenden. Een delegatie van 11 lokale besturen uit Vlaams-Brabant kon deelnemen aan dit proces van 4 thematische sessies. Daarnaast namen ook 4 Brusselse gemeenten deel, 22 deelnemers uit bewonersgroepen, 18 vertegenwoordigers van sociaal-economische actoren, en 18 vertegenwoordigers van Brussels Airport Company. Bij de start van het Forum had het Platform Luchthavenregio haar bezorgdheid geuit over de voorgestelde methodologie en het korte tijdsbestek, maar ook over de randvoorwaarden, zoals een billijke spreiding van de hinder als voorwaarde voor elke toekomstscenario.

De thematische sessies stonden voornamelijk in het teken van informatie, gegeven door verschillende studiebureau's. In elke sessie konden de deelnemers hun standpunten en ook vragen en suggesties formuleren. Hij overloopt een aantal voorstellen.

Een dieptepunt in het verloop van het Forum 2040 waren de infosessies voor bewoners in Kortenberg en Steenokkerzeel (24 januari '18). Alle experts uit de thematische sessies kwamen opnieuw aan het woord, maar door deze enge focus was er onvoldoende aandacht voor de bezorgdheden van de omwonenden over de uitbreidingsplannen.

Tijdens de slotsessie op 21 februari '18 erkende CEO Arnaud Feist dat de lancering van deze visie voor onzekerheid zorgde en beloofde dat ook andere opties zullen bestudeerd worden om de connectiviteit en piekcapaciteit te kunnen garanderen.

Alle verslaggeving door Brussels Airport Company is beschikbaar op <https://www.brusselsairport2040.be/nl/visie-2040/42/open-dialogoog>.

#### **4. Toelichting aansprakelijkheidsvordering**

Chris Taes licht de aansprakelijkheidsvordering toe die 11 gemeenten, de provincie en 3 particulieren indienden op 14 februari '18. Hij schetst hoe deze juridische procedure vorm kreeg, nl. in de nasleep van het vonnis 'BHG-SPW' van 19 juli '17, waarin de Belgische staat veroordeeld werd o.a. tot het nemen van operationele maatregelen tegen de schendingen van de Brusselse geluidsnormen op 3 routes. Het standpunt van het Platform hierover was dat het bestaande onevenwicht in de verdeling van de geluidshinder tussen Brussel en Vlaams-Brabant niet mocht versterkt worden door een mogelijk wijziging van de vliegroutes en dat de Federale regering eerst en vooral een stabiel juridisch kader moest realiseren. Als laatste redmiddel stelden de lokale besturen, de particulieren en de provincie de bevoegde minister van mobiliteit aansprakelijk voor het ontbreken van dit juridisch kader (een vliegwet die de gezondheid van alle omwonenden beschermt via een evenwichtige verdeling van het vliegverkeer). Een milieustakingsvordering werd niet ingediend, daar deze procedure de staking vraagt van een inbreuk op de milieureglementering, m.n. een bepaalde vliegroute die na uitspraak van een rechter mogelijk gewijzigd wordt met nieuwe gehinderden als gevolg.

De dagvaarding van de aansprakelijkheidsvordering wordt hierbij als bijlage toegevoegd.

#### **5. Vragen en bespreking**

Er worden een aantal vragen gesteld over de aansprakelijkheidsvordering.

- Hermes Sanctorum vraagt verduidelijking over de precieze eisen van de vordering en wijst op het feit dat een eerlijke verdeling een rekbaar begrip is. Hij vraagt hoe in dit kader omgegaan wordt met de standpunten in de regio Leuven m.b.t. de vliegroute 07 Leuven Rechtdoor. Jan Spooren verduidelijkt dat de inzet van de vordering een stabiel juridisch kader is, maar dat de juridische realiteit vandaag primeert op de politieke realiteit en dat de besturen het noodzakelijke beleid wel moeten afdwingen via juridische weg. Daarbij is het de bedoeling dat een eerlijke verdeling gebetonneerd wordt op basis van duidelijke criteria. Hans Eyssen antwoordt dat de vordering een evenwichtige verdeling vraagt voor alle inwoners, zowel woonachtig in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als in de gemeenten in het Vlaamse Gewest. De interne verdeling ten oosten van de luchthaven is daarin vervat.
- Bert Anciaux dankt het Platform voor het initiatief van deze streektafel en wijst erop dat ook binnen het Brussels Gewest een evenwichtige verdeling nodig is, daar een aantal gemeenten meer gehinderd worden dan andere.

- Karin Jiroflée sluit zich hierbij aan en verwacht geen vliegwet meer binnen deze legislatuur. Ze stelt dat de partijen hier al lang mee hadden moeten bezig zijn. Ze ergert zich aan het standpunt van minister Bellot dat hij steeds verwijst naar de lopende rechtszaken en zodoende zijn beleid laat hangen van juridische uitspraken. Ze ziet twee gevaren, nl. dat het dossier nogmaals op de lange baan geschoven wordt, of dat een vliegwet er zonder veel debat wordt doorgeduwd. Ze roept iedereen op om aan hetzelfde zeel te trekken en te blijven discussiëren.
- Karin Brouwers wijst op het belang van de milieueffectenstudie, die minister Bellot moeten laten uitvoeren, en vraagt wat hiervan de stand van zaken is. Een aantal kandidaten voldeden niet aan de voorwaarden en werden afgewezen. Volgens Hermes Sanctorum wil geen enkel studiebureau er zich aan wagen. Bert Anciaux engageert zich om hierover een vraag te stellen aan de minister.
- Bart Nevens wenst te verduidelijken dat de vordering geen uitspraak wil doen over hoe een eerlijke verdeling of spreiding wordt gerealiseerd. Die is afhankelijk van een aantal parameters, bepaald vanuit een politiek gedragen voorstel. Een vliegwet moet een evenwicht garanderen en rechtszekerheid bieden, ook i.f.v. gepaste flankerende maatregelen (zoals compensatie, vergoedingen,...). Wie vandaag een bouwgrond of huis koopt, weet niet of hij morgen een vliegroute boven het hoofd zal krijgen. Het stoort hem ook Brussels Airport Company met het masterplan een voorafname doet zonder duidelijkheid over hoe in 2040 gevlogen zal worden en onvoldoende gebaseerd op objectieve criteria. Dergelijk masterplan zou moeten gebaseerd zijn op een studie naar de leefbaarheid.
- Chris Taes wijst er op dat de vordering niet enkel een ingebrekestelling inhoudt omdat de minister zijn verantwoordelijkheid niet neemt, maar ook voorziet in een periode van consultatie van de betrokkenen (de partijen, BHG en de Brusselse gemeenten) over een ontwerp van verdeling, i.f.v. draagvlakcreatie.

Om de dialoog verder in goede banen te leiden en focus te geven, legt Hans Eyssen, voorzitter van het Burgemeestersoverleg Oost-Brabant, twee vragen voor:

- 1) De regeerakkoorden 2014-2019 van de federale, Brusselse en Vlaamse regeringen klonken eensgezind op het vlak van het vinden van een duurzame oplossing, o.a. via een vliegwet en een globaal samenwerkingsakkoord. Een duurzame oplossing lijkt nog niet bereikt te zijn, de ambitie lijkt zelfs helemaal losgelaten te zijn.  
*Vraag: hoe ziet u als parlementsleden hierin beweging te brengen ?*
- 2) Forum 2040 is vanuit het Platform Luchthavenregio met grote bezorgdheid gevolgd. De informatieavonden voor omwonenden over de uitbreidingsplannen deden die bezorgdheid enkel toenemen. Tijdens de slottoespraak van Forum 2040 erkende CEO Arnaud Feist deze bezorgdheid en beloofde om andere opties te blijven analyseren.  
*Vraag: kan u zich als parlementsleden engageren om deze belofte mee te nemen en mee te bewaken ?*

Bespreking van vraag 1) over een vliegwet:

- Hermes Sanctorum kan zich voorstellen dat er bij de lokale besturen uit de luchthavenregio een vorm van machteloosheid is. Hij ervaart ook machteloosheid, omdat je ook als parlements lid weinig vat hebt op de besluitvorming hierover. Het is een diffuus machtssysteem.

- Karin Jiroflée is het hiermee eens, maar stelt dat een draagvlak niet enkel in het parlement zal moeten gecreëerd worden. Ze is ook bezorgd om de economische rentabiliteit en de tewerkstelling. Eerst en vooral zal er moeten gewerkt worden aan een politiek draagvlak over de vliegroutes.
- Bert Anciaux wil hieraan meewerken, maar betreurt het hoe weinig verantwoordelijkheid de luchthavenuitbater zelf opneemt in dit dossier. Hij is verbaasd over hoe weinig politieke druk uitgeoefend wordt op de luchthaven, zowel vanuit de regering, de partijen als de lokale besturen. De problematiek is nochtans zeer verregaand, maar de uitstoot krijgt nauwelijks politieke aandacht. Chris Taes stelt dat de lokale besturen uit de omliggende gemeenten wel degelijk regelmatig duidelijk signalen uitsturen aan de luchthavenuitbater.
- Volgens Bert Anciaux is er veel kritiek op de Brusselse geluidsnormen, maar hoeft de exploitatie van een luchthaven strikt genomen niet in het gedrang te komen. De normen houden niet zoveel tegen, ze zijn zelf minder streng dan de WHO voorschrijft. Het probleem situeert zich vooral tussen 6 en 7 uur. De luchthavenuitbater communiceert veel demagogie over de geluidsnormen. Volgens Lieve Maes zijn de geluidsnormen bovendien niet hetzelfde voor alle Brusselaars. Ze stelt dat de eis vanuit Brussel om de nacht te verlengen tot 7 uur het dossier compliceert. De luchthavenuitbater heeft – zoals elk bedrijf moet doen volgens de economische wetmatigheid – een plan opgemaakt voor de toekomst, wetende dat nog een vergunningsprocedure gevolgd moet worden voor alle scenario's. We moeten alle gesprekken blijven voeren en de druk blijven opvoeren. Bart Nevens stelt dat er geen economische realiteit zou zijn als Vlaanderen dezelfde geluidsnormen zou opleggen. Er zal bovendien altijd een impact en hinder zijn van de luchthaven, ondanks technologische evoluties. Brussel moet inzien dat de luchthaven een troef is. Zelfs als de belofte van 60.000 bijkomende jobs niet volledig uitkomt, zullen deze jobs moeten ingevuld geraken. De samenwerking met Actiris enz. is op dit vlak al een goede zaak. We moeten zuurstof kunnen geven aan de luchthaven.
- Danny Vangoidtsenhoven stelt dat het net deze discussie is die de lokale besturen verwachten van de parlementsleden. De besturen worden momenteel geconfronteerd door een opbod van juridische procedures (zelfs buurgemeenten tegen elkaar) en vragen duidelijkheid. Dat is de inzet van de vordering. Volgens Jan Spooren zal er deze legislatuur niets meer gebeuren, maar kan de regeringsvorming een hefboommoment zijn. Als parlementsleden moeten we dan wel wegen – ook binnen de partijen – op deze onderhandelingen. Lieve Maes benadrukt dat de parlementsleden zich intussen over het dossier moeten informeren, de 'kwakkels' eruit halen, zodat men kan klaar staan in 2019.
- Jo De Ro pleit ervoor om in de discussie het economisch belang van de luchthaven mee te nemen. Hij stelt vast dat er in Vilvoorde geen actiecomité is en wijt dit aan het feit dat er zoveel inwoners in of rond de luchthaven werken. Hij waarschuwt ook voor sociale drama's, waarmee men in Vilvoorde helaas ervaring heeft. De actiecomité's uit de rijkere Brusselse gemeenten schijnen dit belang te vergeten. Zouden de Europese instellingen en de Nato in Brussel gelegen zijn zonder

luchthaven in de nabijheid ? Hij stelt ook dat een 'provinciaal gevoel' ontbreekt in Vlaams-Brabant.

Chris Taes verwijst als reactie naar de basistekst bij de oprichting van het Platform Luchthavenregio, waarin het economische belang ook één van de pijlers vormt voor een evenwichtige uitbouw van de luchthaven (die rekening houdt met leefbaarheid, gezondheid, woonrecht van de omwonenden, ecologie én economie).

- Hermes Sanctorum overweegt om een resolutie uit te werken met een aantal krijtlijnen, maar hij stelt vast dat een gevoelig dossier is in elke partij. Ook die dynamiek van het parlement is een realiteit.  
Danny Vangoidtsenhoven stelt voor om een gezamenlijke agenda op te stellen met alle parlementsleden waarin afgesproken wordt welke stappen genomen zullen worden.

#### Bespreking van vraag 2) over Forum 2040:

- Chris Taes licht de achtergrond van deze vraag toe: in de Strategische Visie 2040 werden slechts twee opties voorgesteld. Als Platform Luchthavenregio namen we het standpunt in dat de lokale besturen zich niet zouden laten dwingen om een keuze te maken tussen deze opties en stelden we voor om een 'optie C' uit te werken, nl. het herbekijken van het huidige exploitatiemodel in functie van het probleem van de piekcapaciteit.  
Gweny De Vroe verwijst naar een recente parlementaire tussenkomst waarin ze stelt dat de nieuwe technologische mogelijkheden (zoals software) kunnen bijdragen aan de optimalisatie van het baangebruik en de capaciteit.
- Jo De Ro pleit ervoor om een onafhankelijke studie te laten uitvoeren als lokale besturen om alternatieve opties voor optimalisatie te onderbouwen.  
Chris Taes legt uit dat de provincie zich in het kader van de vordering engageerde om de kost van een studie te dragen (terwijl de deelnemende lokale besturen de gerechtelijke kosten van de procedure dragen). Een bestek werd recent uitgestuurd.
- Karin Brouwers meent dat er heel wat ingezet wordt op technologische innovatie, maar dat dit fragmentair is en beter bij elkaar gebracht kan worden. Zo was er recent een studiedag van FLAG (Flemish Aerospace Group) en KU Leuven over de nieuwe evoluties o.a. inzake (geluids)isolatie.  
Ze stelt eveneens dat ze geneigd is om luchthavenuitbater te geloven die stelt dat de piekcapaciteit noodzakelijk is om voldoende rotaties (vluchten heen en terug) te kunnen maken. Hoe staat het Platform hier tegenover ?  
Chris Taes stelt dat het Platform zich de vraag stelt of dit exploitatiemodel wel noodzakelijk is en of er geen alternatief bestaat ? Is dit model ook niet vooral in functie van de lowcostmaatschappijen ? Hiervoor wil het Platform de verantwoordelijkheid ook bij de luchthavenuitbater leggen.
- Lieve Maes vindt dat de discussie over hoe we omgaan met het vliegverkeer ook moet gevoerd worden. Ze vindt het niet normaal dat het goedkoper is om te vliegen dan de trein te nemen.



- Jan Spooren stelt dat tijdens Forum 2040 de vraag gesteld werd of er ook andere scenario's zijn dan de verdubbeling en de toename waarmee Brussels Airport Company uitpakt. Op die vraag werd geen antwoord gegeven.
- Volgens Karin Brouwers is de achterliggende logica duidelijk: de luchthavenuitbater moet zoveel mogelijk winst maken. 75 % van Brussels Airport Company is in buitenlandse handen. Het is noodzakelijk dat de overheid grenzen stelt aan het ongebreidelde groeiscenario. Er zijn grenzen aan die groei, o.a. die van de leefbaarheid. Er is op dat vlak gelukkig ook een mentaliteitswijziging gaande. Bart Nevens sluit hierbij aan en wijst op de grenzen die er bereikt zijn op vlak van mobiliteit en luchtkwaliteit. Het groeiscenario heeft een enorme mobiliteitsimpact, denk maar aan de plannen om een zuidelijke ontsluiting van de luchthaven te voorzien via de E40.

Hans Eyssen dankt iedereen voor de antwoorden op de twee vragen en kijkt uit naar enkele parlementaire initiatieven.

## **6. Conclusies**

Chris Taes dankt alle parlementsleden en collega's uit de lokale besturen voor hun aanwezigheid. Hij stelt dat het opvallend is dat er over dit dossier in grote lijnen consensus bestaat en dankt iedereen om een gevolg te geven aan de oproep van Platform Luchthavenregio

Het verslag en alle documenten wordt zo snel mogelijk aan iedereen bezorgd. Alle feedback of informatie over parlementaire initiatieven is welkom.

Tenslotte dankt hij ook collega burgemeester en federaal kamerlid Jan Spooren, wiens parlementaire medewerkers Liselore Fuchs en Lander Luppens dit initiatief praktisch mee ondersteund hebben.

Verslag: Koen Neyens