

**STREEKTAFEL LUCHTHAVENBELEID PARLEMENTSLEDEN
6 november 2019**

VERSLAG

Aanwezigen:

Emmanuel Boodts (Brussels Parlement), Karin Brouwers (Vlaams Parlement), Katleen Bury (Federaal Parlement), Alessia Claes (Vlaams Parlement), Barbara De Bakker (Stad Vilvoorde), Inez De Coninck (Vlaams Parlement), Simon De Maeseneer (Aviato vzw), Gwenny De Vroe (Vlaams Parlement), Lodewijk De Witte (Provincie Vlaams-Brabant), Tom Dehaene (Provincie Vlaams-Brabant), Mark Demesmaeker (Senaat), Piet Demunter (Brussels Airport Company), Lies Eykens (Federaal Parlement), Hans Eyssen (gemeente Holsbeek, Burgemeestersoverleg Oost-Brabant), Theo Francken (Federaal Parlement), Katrien Houtmeyers (Federaal Parlement), Karin Jiroflée (Federaal parlement), Jan Laeremans (Vlaams Parlement), Bart Nevens (Provincie Vlaams-Brabant), Kurt Ryon (Gemeente Steenokkerzeel), Darya Safai (Federaal Parlement), Katia Segers (Vlaams Parlement), Jan Spooren (Federaal Parlement, gemeente Tervuren), Bruno Tobback (Vlaams Parlement), Dieter Van Besien (Federaal Parlement), Dries Van Langenhove (Federaal Parlement), Carlos van Nunen (Brussels Airport Company), Sander Vandecapelle (Brussels Parlement), Danny Vangoidtsenhoven (Gemeente Huldenberg), Walter Vansteenkiste (Gemeente Wemmel), Maria Vindevoghel (Federaal Parlement), Cil Cuypers (Regioteam), Khadidja Ali Haimoud (Regioteam), Jo Discart (Regioteam), Koen Neyens (Regioteam).

Verontschuldigd:

Bert Anciaux (Senaat), Stijn Bex (Vlaams Parlement), Arnout Coel (Vlaams Parlement), Maggie De Block (Federaal Parlement), Piet De Bruyn (Vlaams Parlement), Irina De Knop (Gemeente Lennik), Kurt De Loor (Vlaams Parlement), Bianca Debaets (Brussels Parlement), Martine Fournier (Vlaams Parlement), Pepijn Kennis (Brussels Parlement), Katrien Partyka (Federaal Parlement), Lorin Parys (Vlaams Parlement), Freya Perdaens (Vlaams Parlement), Els Rochette (Brussels Parlement), Peter Rosel (Gemeente Zaventem), Hilde Sabbe (One Brussels), Davy Scherlippens (Vlaams Parlement), Willy Segers (Gemeente Dilbeek), Klaas Sloomans (Vlaams Parlement), Jessika Soors (Federaal Parlement), Chris Steenwegen (Vlaams Parlement), Annabel Tavernier (Vlaams Parlement), Cielte Van Achter (Brussels Parlement), Koen Van Elsen (voorzitter Toekomstforum Halle-Vilvoorde), Suzy Wouters (Vlaams Parlement).

1. Welkom en toelichting programma

Jan Spooren, voorzitter Platform luchthavenregio Vlaams-Brabant, heet alle parlementsleden, burgemeesters en andere betrokkenen van harte welkom op de derde streektafel voor "parlementsleden" van Vlaams-Brabant en Brussel. Het doel is duidelijk: enerzijds het opmaken van een stand van zaken van 'Brussels Airport' en anderzijds bespreken hoe we samen werk kunnen maken van een kwalitatieve oplossing voor de kwestie, waarbij een consensus wordt gevonden tussen leefbaarheid en woonrecht van de omwonenden en een gepaste economische ontwikkeling.

De presentaties en documenten van de streektafel kan u raadplegen op de website via link: [Uitdaging luchthaven - Toekomstforum](#) (onder Streektafel parlementsleden 6 november 2019).

2. Voorstelling Platform Luchthavenregio en initiatieven

Jan Spooren, voorzitter van het Platform, stelt de structuur, de werking, de standpunten en de initiatieven van het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant voor en vat het memorandum samen.

3. Duurzaam en evenwichtig luchthavenbeleid

Brussels Airport: visie en cijfers

Carlos van Nunen (Brussels Airport Company) presenteert de actuele cijfers over de werking en de impact van de luchthaven. Hij staat ook stil bij het economische belang en een aantal milieutechnische ingrepen om de hinder van de luchthaven systematisch te verminderen

Arbeidsmarkt – Directe tewerkstelling op Brussels Airport

Simon De Maeseneer (Aviatio) ontrafelt de tewerkstellingscijfers van de luchthaven. Hij licht de resultaten van de arbeidsmarktstudie 2019 van KU Leuven (HIVA, Ludo Struyven) toe.

Milieueffectenstudie + beleidsverklaringen Brussel en Vlaanderen

Koen Neyens, stafmedewerker, gaat dieper in op de resultaten en aanbevelingen van de milieueffectenstudie van Envisa en geeft een samenvatting van de actuele beleidsverklaringen (Brussels en Vlaams regeerakkoord).

Overzicht juridische procedures

Hans Eyssen, voorzitter Burgemeestersoverleg Oost Brabant, overloopt de verschillende juridische procedures aangaande de vliegroutes en de geluidsoverlast.

4. Gedachtewisseling

Bruno Tobback stelt de vraag naar de concrete ambitie van de luchthaven inzake verdere (economische) ontwikkeling. Is het realistisch om Zaventem uit te bouwen als megahub? Hoeveel vliegbewegingen kunnen we tolereren, gezien ligging en omgeving? Waar ligt de grens?

Een tweede opmerking betreft het verschil tussen emissienormen en immissienormen? Is het niet zo dat 55 dB gedurende een ganse dag meer last veroorzaakt dan 1 maal een overvlucht van 75 dB.

Carlos van Nunen geeft aan dat de ambitie van Brussels Airport is om niet verder marktaandeel te verliezen. Het is niet de bedoeling van de luchthaven om een megahub te worden of om een eerste plaats op de ranking te bezetten. Men is vragende partij voor gepaste beleidsmaatregelen en instrumenten.

Emissie wordt gemeten aan de bron en immissie wordt gemeten aan de grond. Hierbij kunnen omgevingsfactoren invloed hebben op de gemeten hinder.

Brussels Airport pleit voor emissie omdat daar geen versturende effecten kunnen optreden, en de resultaten steeds gelijk zijn.

Karin Brouwers stelt de vraag of de Brusselse geluidsboetes op dit ogenblik reeds effectief worden geïnd? Hierop wordt bevestigend geantwoord, er kunnen evenwel geen concrete cijfers worden voorgelegd. Er is geen systematische terugkoppeling door de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan Brussels Airport hierover.

Karin Brouwers wijst ook op de vraag vanuit Brussel inzake de verlenging van de taxibaan. We moeten hiervoor op onze hoede zijn.

Ze geeft aan dat ze akkoord is met Bruno Tobbac wat betreft de groei van de luchthaven. We kunnen geen ongelimiteerde groei toestaan.

Zij verwijst ook naar het boek van Chris Taes ('Wellness aan de startbaan') waarin wordt voorgesteld om gedurende twee jaar een staatssecretaris "luchthaven" aan te stellen om een structurele oplossing uit te werken (kwaliteitsvolle luchthaven, aandacht voor maatregelen ruimtelijke ordening en gebruik maken van het zogenaamde isolatiefonds).

Bart Nevens benadrukt dat er niet steeds moet gewacht worden om iets te doen. Er zijn namelijk gebieden die altijd zullen overvlogen worden. Voor deze inwoners kunnen we al iets doen, ook al is er nog geen vliegwet of een definitieve regeling. Bart Nevens verwijst ook naar de werking hierrond in Schiphol. Misschien moeten we naar onze burens kijken en de goede zaken uit hun praktijk ook hier implementeren (met een duidelijke verwijzing naar de samenstelling en de financiering, waarbij de luchthaven mee betaalt) Katia Segers verwijst naar een wetvoorstel dat zij samen met een aantal collega's heeft ingediend rond het aanstellen van een intendant om tot een overlegde oplossing te komen. Misschien willen de collega's overwegen om dit voorstel te herwerken en opnieuw in te dienen. We merken alvast dat het argument "we gaan door het aanstellen van een intendant veel tijd verliezen" niet opgaat. We zijn 2 jaar verder, zonder dat er vooruitgang werd geboekt. Een intendant moet zorgen voor een objectieve, neutrale, onbevangen benadering.

Maria Vindevoghel stelt zich vragen bij de zware concurrentiestrijd tussen bedrijven op de luchthaven. Hierdoor staat de kwaliteit van een aantal jobs zwaar onder druk. Het is niet zo dat het voor de medewerkers op de luchthaven allemaal rozegeur en maneschijn is. Het is vaak lang wachten op een stabiel contract. Maria Vindevoghel verwijst ook naar de fijnstofconcentraties op het luchthaventerrein. Er zijn tal van werknemers die in deze ongezonde omstandigheden aan het werk zijn. Ook hier is voor de luchthavenuitbater een belangrijke opdracht om te werken aan de kwaliteit van de jobs.

Ze wil absoluut dat de 'Kafka' rond de geregionaliseerde bevoegdheden wordt opgelost en ze pleit ervoor dat er een federaal kader wordt uitgewerkt waarbinnen de verschillende bevoegdheden worden gekaderd. De huidige aanpak zorgt voor onduidelijkheid.

Karin Jirolée stelt zich vragen over de lengte van de nacht. Is er een concreet voorstel? Is het duidelijk welke impact een aanpassing van de nacht heeft op het functioneren van de luchthaven? Het is van belang om de vluchten tijdens de nacht goed te blijven monitoren en te bekijken wat er hierrond mogelijk is.

Karin Jiroflée stelt de vraag of een versterking van het openbaar vervoer van en naar de luchthaven, dat een vraag is van BAC, niet in contradictie is met de aangekondigde besparingen die men wil doorvoeren bij De Lijn. We zullen moeten ijveren voor extra geld willen we extra verbindingen naar de luchthaven bekomen.

Kurt Ryon is teleurgesteld dat de cijfers van BAC, o.a. inzake tewerkstelling en de nachtvluchten, niet worden genuanceerd. Na het vastleggen van het aantal nachtvluchten op 16000 is er wel een stijgende trend van het aantal nachtvluchten vast te stellen. Ook neemt het aantal landingen met een dagslot die na 23 uur landen hand over hand toe. Daar zijn ook cijfers over. De luchthaven moet stoppen met alleen een goed nieuwsshow te brengen en de informatie te selectief te gebruiken. Correcte cijfers zijn nodig. Hij stelt voor dat hem een volgende keer ook de kans gegeven wordt om gedurende 20 minuten met een aantal cijfers naar voor te komen, waarmee het verhaal over de luchthaven wordt genuanceerd.

Er worden door Carlos van Nunen nog enkele partiële antwoorden geformuleerd:

- Het aantal nachtslots 2008 tegenover het aantal nachtslots in 2018 is effectief 28% minder.
- De luchthaven heeft het 2 jaar geleden geriskeerd een toekomstplan voor haar (economische) ontwikkeling publiek te maken. In dit plan waren van in het begin twee fasen aangeduid. In de eerste fase is het uitdrukkelijk de bedoeling om te optimaliseren. Er wordt gewerkt op het verbeteren van de werking, de aanpak, de instructies, de technische hulpmiddelen, zonder een aanpassing van de huidige infrastructuur en baanconfiguratie. Er wordt gewerkt aan het beter kunnen opvangen van de piekbelasting 's morgen en 's avonds. Pas in een tweede fase kan er worden nagedacht over aanpassing van de infrastructuur waarbij de luchthaven geen uitspraak doet over haar voorkeur. Zowel een verlenging van de taxibaan als de verlenging van de startbaan zijn eventuele opties die verder kunnen onderzocht worden.

Het is van belang dat de luchthaven oplossingen vindt voor de stijgende piekbelasting.

De voorzitter geeft aan dat het tijd is om af te ronden. De parlementsleden van het Vlaams Parlement zijn al aan het vertrekken. Het is duidelijk dat nog vele vragen resten die in het kader van dit dossier aanbod moeten komen. Maar voor vandaag zetten we er een punt achter.

5. Conclusies en dank

Jan Spooren dankt alle parlementsleden voor hun aanwezigheid en de medewerkers voor het voorbereidingswerk. Hij doet ook een oproep aan de parlementsleden om, elk vanuit hun rol en functie, en over de partijgrenzen heen, een constructieve bijdrage te leveren aan het uitwerken van een structurele en duurzame oplossing voor deze problematiek. Hij spoort iedereen aan om Platform Luchthavenregio te contacteren met suggesties of vragen.

Jan Spooren stelt voor om 1 keer per jaar samen in het huis van de parlementsleden een stand van zaken op te maken met het oog op vooruitgang in dit complexe dossier.

Verslag: Jo Discart en Koen Neyens