



## Hoorzittingen van de Commissie Infrastructuur van de Kamer van Volksvertegenwoordigers omtrent " het wetsontwerp inzake het vastleggen van vliegprocedures" – doc 51 2466, 21 juni 2006.

Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Minister, waarde leden van de Commissie,

Ik neem hier vandaag het woord uit naam van 7 verenigingen ( Awacss, Decibel 25L, Sterrebeek 2000, Ubcna-Butv, Wake-Up Kraainem, Wakker Tervuren en Zone-S) die allen het zelfde standpunt delen wat het spreidingsplan en het wetsontwerp inzake het vastleggen van vliegprocedures betreft.

Deze verenigingen vertegenwoordigen het overgrote deel van de omwonenden van de luchthaven, zowel uit de Oostkant met Erps-Kwerps, Kampenhout, Kortenberg, Perk, Steenokkerzeel en Zemst, als uit de Oostrand met Kraainem, Sterrebeek, Tervuren, Wezembeek-Oppeem en het Oostelijk deel van Brussel.

Het lijkt ons noodzakelijk de hoorzittingen die hier vandaag plaatsvinden in het juiste politieke kader te plaatsen.

Na meer dan twee jaar gerechterlijke procedures ingespannen door de omwonenden en gemeentebesturen tegen het spreidingsplan en de Belgische Staat, na ontelbare uitingen van ongenoegen en leed, na herhaaldelijke en uitdrukkelijke vragen van de meerderheid van de omwoners om **terug te keren naar het historisch baangebruik, in functie waarvan iedereen zich met kennis van zaken rond de luchthaven heeft gevestigd**, blijkt het vandaag nog steeds politiek onhaalbaar van het spreidingsplan af te stappen.

Het aanslepende politiek spel waarbij de bal over een zogezegd akkoord inzake de vliegprocedures wordt teruggeschaapt van federaal niveau naar de gewesten en omgekeerd, is totaal ongehoord. Dat de meerderheidspartijen op federaal en gewestelijk niveau niet dezelfde zijn, is hieraan zeker niet vreemd. De ene wenst de politieke nederlaag van de andere.

Hier komt dan nog het eeuwige communautaire aspect bij. Vlaanderen beoogt een maximale uitbreiding van de luchthaven, Brussel en Wallonië zijn hiervoor geen vragende partij.

De Brusselse geluidsnormen worden ten onrechte afgestempeld als zijnde een rem op de economische ontwikkeling van de luchthaven en als een zogenaamde geluidsmuur rond Brussel. Met normen voor de nacht van 90, 80 en 70 dB en voor de dag van 100, 90 en 80 db, afhankelijk van de zone waarin men verblijft, is het pure demagogie het Brussels Gewest als grote "boosdoener" in dit dossier af te schrijven.

Dat Vlaanderen zelf geen normen heeft, noch voor de dag, noch voor de nacht, getuigt van een totaal gebrek aan respect voor de omwoners en het milieu.

Op federaal niveau lijkt dit dossier eerder op een "Australische" soap, dan op een dossier dat wordt behandeld met oog voor de toekomst en met respect voor zowel de economie als voor het leefmilieu en de omwoners.

Nog geen drie weken terug werd er door een parlementslid een amendement op het wetsontwerp inzake het vastleggen van de vliegprocedures ingediend, waarbij werd gevraagd een artikel bij te voegen dat als uitgangspunt voor de wet een

terugkeer naar het baangebruik van 1999 voorzag. Terzelfder tijd werd door Ministers uit dezelfde partij onderhandeld over een (nogmaals) aangepaste versie van het spreidingsplan...

Dergelijke praktijken spreken boekdelen.

Vorige week werd er bewust door het kabinet van Minister Landuyt het gerucht verspreid dat de Raad van State op 15 juni een uitspraak zou doen in een zaak ten gronde waarbij de vernietiging van het spreidingsplan wordt gevraagd. Het kabinet wist nochtans heel goed dat het slechts om bijkomende pleidooien ging en niets meer.

Zelfs de pers gaf kritiek op deze tendentieuze en misleidende berichtgeving.

Er is maar één vraag die men zich moet stellen: wie van de betrokken partijen in dit dossier is vragende partij voor een spreidingsplan?

De luchthavenuitbater Biac? Neen, voor Biac geldt als enig criterium de maximale capaciteit.

Belgocontrol? Neen. De complexiteit van de procedures maakt het werk van de luchtverkeersleiders er niet makkelijker op.

De piloten? Neen. Zij schrijven zelf een artikel in de "Safety Bulletin" van "Ifalpa" met als titel: "*Brussels International runway use plan unsafe warns Beca*".

De werkgevers en werknemers op de luchthaven? Neen. Zij vragen een terugkeer naar juridische stabiliteit, die er sinds 28 februari 2004 niet meer is.

De omwoners? Neen, de overgrote meerderheid van de omwoners, namelijk alle omwoners uit de Oostkant, uit de Oostrand en uit een deel van Brussel vragen éénvoudig een terugkeer naar het historisch baangebruik.

Zijn wij dan zogenaamd "Nimby's", zoals we door bepaalde mensen herhaaldelijk worden bestempeld? Zeker niet!

Wat de inwoners uit de Oostkant betreft, hebben we nooit geen klachten moeten aanhoren over het gebruik van de historische landingsbanen 25L en 25R. Iedereen die zich heeft gevestigd in de Oostkant heeft dit gedaan met kennis van zaken en wist dat de landingsbanen er waren. Laten we zeker niet uit het oog verliezen dat de aanlooproutes onder de landingsbanen 25L en 25R als "non aedificandi zones" zijn opgenomen in het plan voor ruimtelijke ordening!

Sinds de inwerkingtreding van het zogenaamde "voorlopige" spreidingsplan in maart en april 2004, wordt het leven van deze mensen echter verzuurd door een preferentieel gebruik van de banen 07R/07L en 02 voor de vertrekken. Bovendien, en dit is nu eigenlijk toch wel bijzonder grof, volgen de trajecten van de opstijgende vliegtuigen niet ééns de "non aedificandi corridors" van de landingsbanen! In de "spirit" van spreiding heeft men besloten dat men eerder de huizen ging overvliegen dan wel de onbevolkte zones... Zelfs Machiavelli had dit niet kunnen bedenken.

Tot voor het spreidingsplan werden de banen 07R/07L en 02 voor de vertrekken slechts uitzonderlijk gebruikt bij **sterke** Oosten- of Noordoosten wind.

Op 28 februari 2004 kon men lezen in het spreidingsplan dat deze banen nu preferentieel werden tijdens alle rustperiodes, zijnde nachten en weekends.

Bovendien werd er in het spreidingsplan totaal geen rekening gehouden met het grondlawaai, waarvan deze gemeenten ook het slachtoffer zijn.

"Trop is te veel" is hier een gepaste uitspraak.

De inwoners uit de Oostrand en een deel van Brussel dragen sinds altijd hun deel van de hinder van de vertrekken op baan 25R, bocht naar links én van de landingen op baan 02 bij sterke Oosten- en Noordoosten wind. Sinds het begin van de nachtvluchten op Zaventem wordt bovendien baan 20 intensief gebruikt



voor de nachtelijke vertrekken. Dat de hinder van baan 25R bocht naar links, een procedure die gebruikt wordt voor 50% van de vertrekken, bij de uitwerking van het spreidingsplan bewust niet is meegerekend, alhoewel de geluidsmeters van Aminal en IBGE hierover niet liegen, is het pervers uitgangspunt geweest om baan 02/20 voor landingen en vertrekken preferentieel te gaan gebruiken tijdens alle rustperiodes, zijnde nachten en weekends!

In de intussen befaamde "spirit" van het spreidingsplan werd er voorkeur gegeven aan het gebruik van landingsbaan 02 boven dichtbevolkte gebieden, eerder dan aan de historische landingsbanen 25L en 25R boven non aedificandi zones. Bijgevolg werden banen 07R/07L/02 preferentieel voor alle vertrekken boven de huizen in de Oostkant-gemeenten. Hoe kan men een dergelijke beslissing verantwoorden? Niet!

De landingsbaan 02, die tot voor het spreidingsplan als reserve baan werd gebruikt, is de enige baan waarbij 100% van de landingen op 1 enkel traject boven dichtbevolkte gebieden plaatsvinden. Concreet betekent dit dat er op een dag tussen de 250 en de 350 vliegtuigen landen op 1 enkel traject en tijdens de nacht het aantal landingen kan oplopen tot 45 boven steeds dezelfde mensen.

Een dergelijke frequentie op amper 250 meter boven de daken is totaal onmenselijk en onverantwoord! Het enorme grote verschil tussen landingen en vertrekken is dat men landingen onmogelijk kan spreiden. Reeds op 12 KM van de luchthaven vliegen de landende vliegtuigen op één enkele lijn. Landingen vergelijken met vertrekken is appels vergelijken met peren.

En alsof dit nog niet voldoende was werd het gebruik van baan 20 voor de vertrekken boven de Oostrand bovenop de nachten eveneens preferentieel overdag tijdens de weekends. Ondanks een AAC studie van mei 2004, de enige onafhankelijke studie waar verschillende aspecten uit het spreidingsplan letterlijk worden in afgeschoten omwille van veiligheidsredenen, blijft de politieke wereld volharden in de boosheid en dwaasheid. Baan 20 moet en zal tijdens de weekends worden gebruikt voor alle vertrekken. Ondanks het feit dat baan 20 een stuk korter is en hellend, ondanks dat het gebruik van gekruiste banen ( 20/25R) zowel door AAC als door de piloten wordt bestempeld als een "onnodige aantasting van de veiligheidsmarges" , ondanks het feit dat zware toestellen met veel pijn en moeite proberen hoogte te krijgen, beslist men telkens opnieuw dat baan 20 desondanks toch preferentieel zal worden gebruikt tijdens de weekends.

Als men even blijft stil staan bij de motivatie die naar voor wordt geschoven voor de handhaving van het spreidingsplan groeit het onbegrip en het gevoel van onrechtvaardigheid pas écht! Ik verwijs hierbij naar de brief van Minister Renaat Landuyt van 7 september 2005, gericht aan De Heer Jean-Claude Tintin, Afgevaardigd Bestuurder van Belgocontrol. Daarin schrijft de Minister het volgende:

*" Het spreidingsplan is geënt op de vaststelling dat, overeenkomstig de evenwichtsleer inwoners die in de nabijheid wonen van een internationale luchthaven die al meer dan een halve eeuw wordt uitgebaat een zekere vorm van geluidshinder moeten kunnen aanvaarden.*

*Daarom beoogde dit spreidingsplan om de tot nog toe minder zwaar belaste categorieën van omwonenden een groter deel van de geluidsoverlast toe te wijzen, ter ontlasting van de zwaarst belaste categorieën."*

Met andere woorden, de gemeente Diegem die sinds meer dan een halve eeuw de hinder ondervindt van de hoofdstartbaan 25R, heeft nu recht op rustmomenten!

En dan spreken we inderdaad over Diegem, want ik hoop dat niemand hier nog durft te beweren dat de zogenaamde "Noordrand-gemeenten" het slachtoffer zijn



van een concentratie! Met de helft van de vertrekken van baan 25R en zonder ooit één enkele landing, zijn zij niet meer belast dan de "Oostkant-gemeenten", de "Oostrand-gemeenten" en sommige Brusselse gemeenten.

Wat de nachtvluchten betreft is onze positie duidelijk. Een stedelijke luchthaven die gelegen is in een dichtbevolkte zone moet rekening houden met haar omgeving, met de nachtrust en de gezondheid van de omwoners. Dit is nu net wat men bedoelt met een duurzame ontwikkeling.

Het aantal nachtbewegingen moet drastisch en consequent worden afgebouwd. Het gebruik van minder lawaaierige toestellen moet worden opgelegd door de QC-grens van vliegtuigen te verlagen van 12 naar QC-4 en dit tussen 23u en 7u. Wanneer men vergelijkt met andere, nochtans veel grotere Europese luchthaven, zijn de cijfers wat nachtvluchten op Zaventem betreft onbegrijpelijk.

Schiphol met 408.000 vluchten per jaar, heeft 16.000 nachtvluchten ( of 3,9%). Frankfurt heeft 458.000 vluchten waarvan 11.000 nachtvluchten ( of 2,4%).

London Heathrow heeft 460.000 vluchten waarvan 5800 nachtvluchten( of 1,5%).

Zaventem daarentegen, met 254.000 vluchten, heeft 30.700 nachtvluchten tussen 23u en 7u, anders gezegd 12% van het totaal aantal vluchtbewegingen!

Het wetsontwerp dat hier nu op tafel ligt is het beste voorbeeld van een beleid dat zichzelf met de rug tegen de muur zet.

**Ik ken geen enkel ander land waar men een wet moet maken over het vastleggen van vliegprocedures!**

Dat dit wetsontwerp de ontwikkeling van de luchthaven voor ogen heeft, is intussen wel duidelijk. Het is voldoende artikel 16.1 te lezen waarin staat dat de vliegprocedures zodanig moeten worden uitgewerkt dat het maximum aantal bewegingen per uur kan worden bereikt.

Wat echter niet meteen in de ogen springt, zijn de meer perverse "verborgen aspecten" van dit voorstel.

De bewering dat dit wetsontwerp het principe van "spreiding" niet zou vastleggen, is totaal onjuist.

Wanneer men artikel 3.22 leest, kan men vaststellen dat men het "concept" van daluren gaat invoeren, tijdens de welke de gevraagde capaciteit lager is dan de maximale capaciteit. Voor het bereiken van de maximale capaciteit is er maar één mogelijkheid, namelijk het gebruik van de banen 25R voor de vertrekken en 25L en 25R voor de landingen. Door het concept van daluren in te voeren tijdens de welke alternatieve configuraties kunnen worden gebruikt die niet moeten voldoen aan de maximale capaciteit, krijgt het principe van spreiding kracht van wet.

Er zijn nog een aantal bijzondere merkwaardige artikelen in dit wetsontwerp.

Artikel 6.1.2 stelt dat Biac één van de instanties is die een procedure voor de totstandkoming van permanente vliegprocedures kan initiëren. Het lijkt nochtans duidelijk dat de taak van Biac beperkt moet blijven tot de uitbating van de luchthaven en dat Biac totaal geen bevoegdheid heeft inzake vliegprocedures.

De artikelen 7, 8.1, 8.2, 8.4, 9, 10 en 11 waarin de verschillende stappen worden beschreven die moeten worden gevolgd voor het vastleggen van permanente vliegprocedures, houden totaal geen rekening met de scherpe kritiek



in het arrest van het Hof van Beroep van 17 maart 2005, waarbij het Hof van mening was dat de studies die als verantwoording voor het spreidingsplan werden aangehaald, niet door onafhankelijke organismen werden uitgevoerd!  
Dezelfde kritiek is van toepassing op dit wetsontwerp:

- De veiligheidsstudie moet worden uitgevoerd door... Belgocontrol ( art 8.1)
- Bij de studie omtrent risico voor derden staat gewoonweg niet vermeld wie deze studie moet uitvoeren. Er staat alleen dat deze studie moet worden gevalideerd door...het Directoraat Generaal Luchtvaart ( art 8.2)
- De capaciteitsstudie, art 8.4, moet worden uitgevoerd door...Biac en Belgocontrol.
- De milieueffectenstudie is de enige die moet worden uitgevoerd door onafhankelijke experts.

In dit opzicht moet er aan worden herinnerd dat de enige onafhankelijke studie omtrent de verschillende aspecten van het spreidingsplan de AAC van mei 2004 is en dat de conclusies van deze studie geen twijfel overlaten wat de veiligheid van het spreidingsplan betreft. De Belgische Staat mag dan wel in verschillende rechtszaken hebben verklaard dat deze studie onjuist is of voor interpretatie vatbaar is, tot op heden is de Belgische Staat er niet in geslaagd een andere onafhankelijke studie voor te leggen die het tegendeel beweert!

Concreet betekent dit dat het ondenkbaar zou zijn dat deze wet een deur zou open laten om op een verdoken manier de huidige vliegprocedures als uitgangspunt te laten gelden: de huidige procedures zouden nooit worden goedgekeurd in een veiligheidsstudie die door een onafhankelijk studiebureau wordt uitgevoerd!

Waarom komt trouwens in dit wetsontwerp het onderwerp " controle" slechts zeer beperkt aan bod en het onderwerp " sancties" totaal niet?  
"De Nationale Toezichthoudende Instantie" heeft in werkelijkheid geen enkele controle bevoegdheid. "De Adviescommissie" heeft als enige bevoegdheid advies te geven en voorstellen te formuleren, zonder dat hier gevolg moet worden aan gegeven.

In artikel 22 kan men lezen dat de naleving van de vliegprocedures wordt gecontroleerd conform de wet van 27 juni 1937. Maar wat betekent dit? Een controle op het baangebruik? Op de routes? Op de opstijggraad? Wie wordt gecontroleerd? De Verkeersleiders? De maatschappijen? De piloten? Biac? Belgocontrol?

De werkelijke opzet van deze wet, zit echter verborgen in de volgende artikelen:

Artikel 27 en ik citeer: " Deze wet treedt in werking op de datum bepaald door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad."

Wat gaat er nu eigenlijk schuil achter dit artikel?



Van zodra deze wet door het Parlement is gestemd kan de wet op éénder welk **willekeurig** moment in voege treden. Een Koninklijk besluit, gestemd in de Ministerraad volstaat.

Bijgevolg gelden als uitgangspunt voor de wet de vliegprocedures die van toepassing zijn op het moment dat de wet van kracht gaat. Maar er staat nergens in het wetsontwerp binnen welke termijn na stemming in het Parlement de wet van kracht zal gaan. Niemand weet bijgevolg welke vliegprocedures er dan zullen gelden.

Bovendien kan de Minister intussen even goed beslissen het in voege treden van de wet uit te stellen en de vliegprocedures wekelijks via een Notam aan te passen.

Anderzijds kan de Minister op éénder welk **willekeurig** moment beslissen om de wet in voege te laten treden, waarbij dan de procedures zouden gelden die op dat ogenblik van kracht zijn.

Ik neem een concreet voorbeeld. Stel dat de wet vandaag wordt gestemd in het Parlement en dat het Koninklijk besluit meteen door de Ministerraad wordt genomen.

Dan zijn de geldende procedures de procedures die vandaag van toepassing zijn in het spreidingsplan.

En indien men deze procedures wil wijzigen, moet men de verschillende stappen volgen, zoals beschreven in deze wet, wat overéénstemt met een termijn van 315 dagen. Wie zal dan nog de moed hebben om een dergelijke procedure op te starten?

En zal de bevoegde Minister dan wel zijn toestemming geven om deze procedure op te starten ( zie artikel 7)? Niets is minder zeker!

Zijn de parlementsleden, die hier vandaag aanwezig zijn, bereid een wetsontwerp te stemmen waarvan de zware gevolgen louter en alleen afhankelijk zijn van het **willekeurig** moment waarop de Minister de wet in voege laat treden?

De bepaling dat een Koninklijk besluit gestemd in de Ministerraad noodzakelijk is om de wet in voege te laten treden, biedt geen enkele garantie. Waarom zouden de Ministers zich verzetten tegen het in voege treden van de wet op éénder welk **willekeurig** moment, dat waar zij zelf aan de oorsprong liggen van dit wetsontwerp?

In het advies van de Raad van State omtrent dit wetsontwerp werd er duidelijk gesteld dat deze wet niet voege mag treden zonder een samenwerkingsakkoord met de gewesten. Nergens vind men dit terug in dit wetsontwerp!

Toch wil men deze wet er doorjagen, met of zonder samenwerkingsakkoord tussen gewesten over o.a. de vliegprocedures!

En wat houdt dan artikel 13 in waar men het heeft over de tijdelijke vliegprocedures? Tijdelijke vliegprocedures moeten worden gepubliceerd via Notam. Nergens in artikel 13.4 staat er vermeld dat ook de duurtijd van de tijdelijke procedure moet worden vastgelegd in de Notam. In artikel 13.1 staat er wel dat de tijdelijke vliegprocedures beperkt zijn tot de gebeurtenis die het instellen ervan noodzakelijk maakt en dat ze niet automatisch verlengbaar zijn, maar nergens voorziet de wet dat de duurtijd ervan moet worden beperkt, noch dat de duurtijd moet worden vermeld in de Notam.

Welke garantie is hier voorzien dat een tijdelijke procedure gepubliceerd via Notam geen verscholen permanente procedure wordt, die bovendien ontsnapt aan alle stappen die in deze wet zijn voorzien voor het vastleggen van procedures?



Artikel 14 voorziet dat de verlener van luchtverkeersleidingdiensten, met andere woorden Belgocontrol, ten alle tijden mag afwijken van de vliegprocedures omwille van veiligheidsredenen. Het woord " gemotiveerde" veiligheidsredenen ontbreekt echter. Waarom zou Belgocontrol geen verantwoording moeten geven wanneer de beslissing wordt genomen af te wijken van de permanente vliegprocedures?

Dit wetsontwerp zou, in tegendeel tot wat er wordt beweerd, ingevolge artikel 27 wel degelijk het spreidingsplan kunnen betonen!

Het gaat hier bovendien niet om een gewone wet.

Deze wet zou een situatie kunnen vastleggen die de oorzaak is van heel wat fysiek en psychologisch leed bij de burgers. Bijgevolg geeft dit wetsontwerp kracht van wet aan een zekere vorm geweld tegenover de burgers.

Een wet die de burgers bovendien alle mogelijkheden ontnemt hun fundamentele rechten voor een rechtbank te verdedigen. De macht van de Minister wordt met deze wet alleen maar versterkt, de burgers wordt de mond gesnoerd.

**Een dergelijk wetsontwerp is voor ons onaanvaardbaar.**

Awacss vzw (Wezembeek-Oppem)  
e-mail michel.j.fouarge@skynet.be  
Tel 0485-08.35.57

Jean-Michel Fouarge

Decibel 25L ( Kortenbergh)  
e-mail etienne.cloetens@pandora.be  
Tel 02-759.95.31

Etienne Cloetens

Sterrebeek 2000 vzw  
e-mail info@sterrebeek2000.be  
Tel 02-731.14.80

Luc Caluwaerts

Ubcna-Butv asbl-vzw  
e-mail ubcna@woluwe1150.irisnet.be  
Tel 0475-23.14.71

Peggy Cortois

Wake Up Kraainem vzw  
e-mail jacques.coomans@telenet.be  
Tel 0477-66.21.87

Jacques Coomans

Wakker Tervuren  
e-mail wakker.tervuren@skynet.be  
Tel 0486-69.09.03

Peter Paul Struycken

Zone-S  
e-mail karel.vanderheyden@telenet.be  
Tel 0475-83.68.75

Karel Vanderheyden