



Aanbeveling

Rechtszeker en stabiel kader

Brussel, 10 januari 2013

Advies aan de leden van de Vlaamse regering.
Goedkeuring: plenaire vergadering VLC 10 januari 2013

Inhoud

1.	Huidige Situatie	4
2.	Probleemstelling	4
3.	Aanbevelingen	5

1. Huidige Situatie

Elke industrie die investeringen wil aantrekken, als basis voor het behoud en de groei van tewerkstelling en toegevoegde waarde, heeft nood aan een rechtszeker en stabiel kader. Dit geldt zo mogelijk nog meer wanneer het investeringen betreft vanuit het buitenland en investeringen in een internationaal kader zoals luchtvaart

De voorbije jaren is het regelgevend kader voor de luchthaven van Zaventem allerm minst stabiel geweest, vooral wegens een gebrek aan effectief geïntegreerd beleid. Een van de belangrijkste beleidselementen die momenteel een hypotheek leggen op de activiteiten van de luchthaven van Zaventem, zijn de boetes uitgeschreven door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG). De Brusselse Regering legt boetes op aan luchtvaartmaatschappijen bij het overschrijden van de door het gewest opgelegde geluidsnormen¹. Luchtvaartmaatschappijen die zich strikt houden aan het door de federale overheid opgelegde baan- en routegebruik kunnen toch door de Brusselse overheid, beboet worden.

De boetes kunnen oplopen tot € 50.000 per overvlucht van het gewest.

Sinds 2007 (tot december 2011) werden 9706² pv's wegens overschrijden van Brusselse geluidsnormen opgesteld. In 2011 klokte de teller af op 892 pv's. Tijdens de maand mei 2012 werden voor 100 overtredingen pv's uitgeschreven, in mei 2011, 64 pv's.

Het ontbreken van een geïntegreerde vliegwet en een samenwerkingsakkoord³ ligt mede aan de basis van de huidige juridische instabiele situatie die niemand wenst. De vliegwet zou het baangebruik en de aan- en uitvliegroutes voor de luchthaven van Zaventem vastleggen en verankeren. Op die manier zou er een einde komen aan jarenlange rechtszaken waarbij beleidsbeslissingen gecontesteerd worden met verschillende uitkomsten op basis van uiteenlopende interpretaties van wetgeving.

2. Probleemstelling

De perceptie met betrekking tot het regelgevend kader bij de luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven van Zaventem, is allerm minst positief. Vooral de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en bedrijven begrijpen weinig tot niets van onze staatsstructuur en organisatie en hebben dus ook weinig begrip voor de boetes van Brussel, de ondui-

¹ Besluit van 27 mei 1999 van de Brusselse Hoofdstedelijke regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer.
Ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de opsporing, de vaststelling, de vervolging en de bestrafing van misdrijven inzake leefmilieu en het opleggen van administratieve geldboetes bij geluidshinder.

² Eigen cijfers gebaseerd op publicaties van 'synthesetabellen overtredingen' - gepubliceerd door BIM – Brussels Instituut voor Milieubeheer.

³ Samenwerkingsakkoord tussen drie overheden: federale staat – BHG – VG. Het bedoelde samenwerkingsakkoord handelt over de toepassing van (geluid) immissienormen en de gecoördineerde uitvoering van toepasselijke EU-regelgeving: 2002/30/EG en 2002/49/EG.

Richtlijn 2002/30/EG: regelt geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen (Balanced Approach) - is momenteel in herziening en zal vervangen worden door een verordening (ref. 2011/0398/COD).

Richtlijn 2002/49/EG: betreft de voorschriften over evaluatie en beheersing van omgevingslawaai.

delijke situatie met betrekking tot de licenties voor grondafhandelingsdiensten, de regelingen met betrekking tot Belgocontrol

Het grootste risico komt echter van de boetes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Luchtvaartmaatschappijen worden immers geconfronteerd met een bizar risico: ze volgen perfect de instructies van Belgocontrol en worden mogelijk toch beboet. Men weet echter niet of er werkelijk een boete zal zijn, hoeveel die zal bedragen, wanneer men hen zal aanmanen tot betaling. Een niet in te schatten financieel risico en dus onhoudbaar voor veel maatschappijen, als eerste voor zij die niet per se gebonden zijn aan de luchthaven van Zaventem voor hun activiteiten.

De boetes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormen dan ook het grootste risico voor, niet alleen de groei, maar vooral het behoud van de activiteiten op de luchthaven. Voor de meeste buitenlandse maatschappijen is Zaventem één van de vele bestemmingen die ze aanvliegen. Wanneer de risico's te groot worden willen deze bedrijven zich hiertegen beschermen door het risico te elimineren. Indien dat juridisch niet kan, dan blijft het schrappen van Zaventem als bestemming de enige mogelijkheid. Finaal heeft dit gedrag een dalende meerwaarde tot gevolg en hypothekeert op termijn de activiteit van de luchthaven van Zaventem.

3. Aanbevelingen

In aanvulling op het Rapport stelt de VLC hierna concrete lijnen van aanpak voor aan de Vlaamse regering:

1. Er voor te zorgen dat het milieubeleid van de Gewesten op elkaar wordt afgestemd in het kader van een samenwerkingsakkoord zodat de leefbaarheid van omwonenden en luchthaven gegarandeerd kan worden. Het systeem van boetes, opgelegd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, hypothekeert het duurzaam en gemeenschappelijk beleid.
2. Er samen met de gebruikers van de luchthaven voor te ijveren dat het huidig regelgevend kader niet wordt geïnterpreteerd naar theoretische maar actuele geluidsemissies. Dit betekent dat voor de berekening van het geproduceerde geluid (QC) niet het 'individuele geluidscertificaat' maatgevend is. Beter is gebruik te maken van meervoudige certificaten toegestaan door internationale luchtvaartregelgeving en steunend op EASA geluidscertificatie gegevens 'voor opstijggewichten die bij benadering overeenkomen met het actuele opstijggewicht.
3. Milieu en ruimtelijke ordening zijn belangrijke elementen in een rechtszeker en stabiel kader. Voor het beleid op vlak van milieu en ruimtelijke ordening moet er ook een gelijk speelveld ontwikkeld worden. De verdere concretisering van deze maatregelen moet bepaald worden in het nieuwe Vlaamse geluidsplan in uitvoering van de Europese richtlijn. Een nieuw geluidsplan is verbonden aan de verankering van de vliegroutes. Dit nieuwe Vlaamse geluidsplan moet rekening houden met de adviezen van de VLC.