

Interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur over de luchthaven van Deurne

Ik dien dit interpellatieverzoek in omdat mijn vraag om de commissie openbare werken in de loop van de maand augustus samen te roepen n.a.v. de gebeurtenissen in de omgeving van de luchthaven van Deurne, negatief beantwoord werd.

We waren in die maand augustus allemaal op de één of andere manier getuige van een pijnlijk schouwspel rond de luchthaven. Actievoerders bezetten op een geweldloze wijze gedurende bijna 2 maand het bos aan Fort III. Nochtans werden sommigen hardhandig aangepakt, onder hen ook mijn collega en fractieleider Jos Stassen tijdens een ondersteunende actie.

Een bos ging tegen de vlakte, omdat dit volgens de minister nodig is om de veiligheid van de luchthaven van Deurne te blijven garanderen. Een deel van het bos werd effectief ontbost, een ander deel werd zogezegd "gesnoeid". Maar het verschil is nauwelijks te merken. Bovendien werden de afgeleverde ontbossings- en natuurvergunningen niet altijd gerespecteerd.

Aanleiding voor deze beslissing van de minister is het zogenaamde ICAO-Verdrag. Dit Verdrag zou stellen dat verwijderbare obstakels in het landingsvlak moet verwijderd worden. In de International Standards (d.i. de normen die moeten gerespecteerd worden) van de ICAO is deze notie 'verwijderbaar' echter niet opgenomen.

De meningen lopen dus uiteen over de noodzaak van het één en het ander. Minstens kan je vragen stellen over de timing.

Meerdere deskundigen stellen dat het bos op Fort III geheel of toch minstens gedeeltelijk had gespaard gebleven door een binnenwaartse verlegging van de piste, door toepassing van Attachment A bij Annex 14 van het ICAO-Verdrag. Dit had gekund zonder enig gezichtsverlies voor geen van de betrokken partijen.

Bovendien waren er nog andere mogelijkheden.

De toepassing van de 'steep approach' procedure is luchthaventechnisch perfect mogelijk in Deurne. De VLM-piloten passen deze techniek overigens toe in London, en beschikken dus over de nodige attesten. Het zou zelfs een vermindering van de geluidsoverlast tot gevolg hebben.

Verder is er de 'gelifte' startbaan. Deze bouwtechnische ingreep had kunnen gebeuren op het moment dat een beslissing genomen wordt over de verlegging en/of ondertunneling van de Krijgsbaan.

Tot slot is er de hellingsgraad van het naderings- en opstijgvlak voor een luchthaven van categorie 3C. Deze hellingsgraad bedraagt 2%, maar kan volgens Attachment A bij Annex 14 verhoogd worden tot 5%.

Maar laten we het debat over de luchthaven van Deurne niet verengen tot een welles-nietesdiscussie over de ontbossing.

De plannen die de luchthavenexploitant heeft - blijkbaar gesteund door deze Vlaamse regering – gaan over een uitbreiding van de luchthavenactiviteiten door de creatie van een nieuw bedrijventerrein. Dit nieuw bedrijventerrein zal voor veel bijkomende verkeersoverlast zorgen op de reeds overbelaste Krijgsbaan en omgeving.

Tijdens een eerder debat in deze commissie op (Vraag om uitleg Rudi Daems van 20/06/2006, stuk 1294) heb ik er reeds op gewezen dat het Plan-MER vrij onzorgvuldig en vooral onvolledig is opgesteld. Daarbij werd bijvoorbeeld te weinig aandacht geschonken aan de mobiliteitseffecten van de nieuwe bedrijvenzone.

Het Plan-MER gaat ook wat kort door de bocht als het om de zogenaamde RESA-zone of veiligheidszone aan de beide uiteinden van de startbaan. Het MER maakt m.i. ten onrechte melding van de verplichting van een RESA-zone van 240 m in plaats van 150 m "*als er werken worden uitgevoerd*". Dit komt niet voor in Annex 14, Chapter 3. Een toepassing van deze 240 m zone zou trouwens ook tot al dan niet drastische ingrepen moeten leiden aan de andere kant van de startbaan (Vosstraat).

In het zopas verschenen richtlijnenboek milieueffectrapportage van de Dienst MER (1 september 2006) wordt onze kritiek deels bevestigd. Enkele opvallende opmerkingen, volgens de Dienst MER:

- “De noodzaak van het bedrijventerrein is in de kennisgeving niet onderbouwd,…” en verder, “Het MER zal aangeven welke de te verwachten ontwikkelingen zijn als het bedrijventerrein er niet komt.”
- “Het MER zal de haalbaarheid van de zogenaamde “steep-approach-procedures” nagaan …”
- “Het MER zal het alternatief van inbreiding (van de veiligheidszone) .../... als volwaardig alternatief uitwerken...”

Tot slot nog een zopas binnengelopen bericht. De gemeentebesturen van Borsbeek en Mortsels zouden eind september een Proces-Verbaal hebben opgemaakt tegen de (zoveelste) overtreding tegen de natuurvergunning. Zij deden dit omdat het Agentschap Natuur en Bos (ANB) dit niet wenste te doen. Meer nog, de natuurwachters zouden zich op verzoek van de top van het ANB n.a.v. het incident hebben “teruggetrokken” van het terrein.

Mijn vragen aan de heer minister:

- 1) Klopt het dat de notie ‘verwijderbaar’ niet is opgenomen in de verplichte standaarden van het ICAO-verdrag? Volstaat het om te voldoen aan de ICAO-standaarden om het gewenste certificaat te krijgen?
- 2) Had een binnenwaartse verlegging van de piste een technische mogelijkheid geweest om een drastische ontbossing als vandaag te vermijden?
- 3) Welk gevolg geeft de minister aan de opmerkingen van de Dienst MER i.v.m. veiligheid? Worden bijvoorbeeld de alternatieven van een ‘steep approach’ en de ‘gelifte startbaan’ vooralsnog onderzocht? Worden de aanbevelingen in Attachment A bij Annex 14 mee in overweging genomen?
- 4) Is de RESA-zone van 240 m een verplichting, zoals de Plan-MER stelt? Indien niet, volstaat dan niet een beperkte omlegging van de Krijgsbaan i.p.v. een kleine of grote ondertunneling? Indien wel, wat zijn de gevolgen daarvan aan de kant Vosstraat?
- 5) Komt er nog een project-MER voor de luchthaven van Deurne?
- 6) Wacht de minister de resultaten van de MOBER-studie af van minister Van Brempt?
- 7) Is het niet normaal dat de toezichhoudende administratie (in dit geval ANB) optreedt tegen overtredingen op een natuurvergunning? Waarom is er dan niet opgetreden?

Rudi Daems,
6 oktober 2006.