

Zitting 2004-2005

27 oktober 2004

BEKNOPT VERSLAG

VERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Boodschappen	3
Actuele vragen	
– van de heer Jos Bex (Inzameling van afgedankte apparatuur) met antwoord van minister Kris Peeters	3
– van de heer Rudi Daems (Milieugevolgen van het broomongeval in Ekeren) met antwoord van minister Kris Peeters	4
– van de heer Filip Dewinter (Rechtstreekse burgemeesterverkiezing en de decumul uit het gemeentedecreet) met antwoord van minister Marino Keulen	4
– van de heer Jan Verfaillie (Gemeentebelasting op tweede verblijven) met antwoord van minister Marino Keulen	5
– van de heer Stefaan Sintobin en mevrouw Stern Demeulenaere (Problemen in de zeevervisserijsector) met antwoord van minister-president Yves Leterme	6

– van mevrouw Helga Stevens (Vertegenwoordiging van personen met een handicap als gebruiker) met antwoord van minister Inge Vervotte	7
 Samenstelling van een commissie	
– Wijziging onder de vaste leden	
 Actualiteitsdebat	
– Toekomst van de luchthaven van Zaventem en de sociaal-economische situatie van de regio rond Zaventem (Sprekers : de heren Francis Vermeiren, Joris Van Hauthem, Eric Van Rompuy, Jos Bex, Eloi Glorieux, Jan Peumans en Tom Dehaene, mevrouw Else De Wachter en de heer Eric Van Rompuy, minister Dirk Van Mechelen, minister Frank Vandenbroucke, minister Kris Peeters en minister-president Yves Leterme)	8
– Motie van aanbeveling	19
 Verzoekschrift	
– Gebruik van talen in bestuurszaken <ul style="list-style-type: none"> – Verslag (Sprekers : de heren Marnic De Meulemeester, verslaggever, en Wim Van Dijck, verslaggever) 	19
 Met redenen omklede moties	
– Het opnieuw laten samenvallen van de Vlaamse en de federale verkiezingen <ul style="list-style-type: none"> – Hoofdelijke stemming (Sprekers : de heren Filip Dewinter en Ludwig Caluwé) 	19
– Hervorming van het jeugdrecht <ul style="list-style-type: none"> – Hoofdelijke stemming (Sprekers : mevrouw Marijke Dillen en mevrouw Trees Merckx-Van Goey) 	20
– De mogelijke organisatie van de Olympische Spelen in Vlaanderen <ul style="list-style-type: none"> – Hoofdelijke stemming (Sprekers : de heren Werner Marginet en André Denys) 	21
 Regeling van de werkzaamheden	 22
 Aanwezig	 22
 Afwezig met kennisgeving	 22
 Afwezig zonder kennisgeving	 22

VERGADERING VAN WOENSDAG 27 OKTOBER 2004

Voorzitterschap van de heer Norbert De Batselier, voorzitter

– *De vergadering wordt geopend om 14.17 uur.*

BOODSCHAPPEN

De voorzitter: Bij brief van 19 oktober 2004 deelt de voorzitter van het Parlement de la Communauté française mee dat dat parlement zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

Bij brief van 20 oktober 2004 deelt de voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad mee dat die raad ter vergadering van die dag voor wettig en voltallig is verklaard.

Bij brief van 21 oktober 2004 deelt de voorzitter van de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie mee dat die vergadering ter vergadering van die dag voor wettig en voltallig is verklaard.

Bij brief van 22 oktober 2004 deelt de voorzitter van de Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie mee dat die raad zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

Bij brief van 22 oktober 2004 deelt de voorzitter van de Assemblée de la Commission communautaire française mee dat die assemblee zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

ACTUELE VRAGEN

Inzameling van afgedankte apparatuur

De voorzitter: Aan de orde is de actuele vraag van de heer Bex tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerking tussen Recupel en de gemeenten voor de inzameling van afgedankte apparatuur.

De heer Jos Bex: In een brief aan de colleges van burgemeesters en schepenen wordt gesteld dat er een akkoord zou bestaan tussen Recupel, Interafval en de VVSG over de inzameling van wit- en bruingoed. Daarin wordt bepaald dat de subsidies aan de gemeenten, die in feite de terugstorting zijn van het bedrag dat de consument extra betaalde bij aankoop, verminderd worden met 90 procent. Bovendien erkent Interafval in een andere brief dat er hoegenaamd geen sprake is van een akkoord.

Wat kunnen de gemeenten nu nog doen? Als ze voortaan weigeren die goederen te accepteren, riskeren ze als straf een vermindering van hun milieusubsidies. Het alternatief is een retributie vragen aan de burgers, die al eens betaald hebben. Wie gaat dat doen?

De achterliggende reden van de brief is het feit dat de onderhandelingen met Recupel in een impasse verkeren. OVAM is bang dat, als men niet ingaat op de voorwaarden van Recupel, er geen sprake zal zijn van een volgende MBO. Het is duidelijk dat de overheid slecht onderhandeld heeft met Recupel, dat inmiddels voor 3 miljard Belgische frank aan bijdragen heeft verzameld. De vzw werkt niet transparant en is weinig betrouwbaar bij onderhandelingen. Buiten de teloorgang van de MBO als beleidsinstrument, moeten we hier ook vaststellen dat het regeerakkoord wordt overtreden. Daarin is immers sprake van de internalisering van de kosten als basis van het milieubeleid. De overheid wordt voor voldongen feiten gesteld en de burger moet tweemaal betalen.

Waar zijn we mee bezig? Kan de minister ingrijpen? Indien niet, zal hij dan het geld bijpassen uit de begroting Leefmilieu?

Minister Kris Peeters: Ik heb geen weet van een opgedrongen of eenzijdig akkoord tussen Recupel, Interafval en de VVSG. OVAM speelde een bemiddelende rol.

In de milieureglementering staat dat Recupel, als het een beroep doet op inzamelkanalen, met een vergoeding voor de dag moet komen. De grootte en de voorwaarden vormen nog wel het voorwerp van discussie.

In een MBO moeten alle partijen evenwichtig aan bod komen. U zal dat kunnen controleren voor de volgende MBO.

De heer Jos Bex: Ik heb geen antwoord gekregen op mijn citaat uit de brief van OVAM die het akkoord ontkent. Ik vraag me af of men dit zo maar zonder waarschuwing kan opleggen aan de gemeenten, al weet ik wel waarom men dat doet. Recupel vindt de gemeentelijke containerparken ondermaats en wil daarom minder betalen. Waarom richten ze dan zelf geen parken in als ze dat beter kunnen? Tot slot bestaat de MBO waarover de minister het heeft, nog niet. Dat is juist de reden waarom iedereen zwijgt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Milieugevolgen van het broomongeval in Ekeren

De voorzitter: Aan de orde is de actuele vraag van de heer Daems tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur over de milieugevolgen van het broomongeval in Ekeren.

De heer Rudi Daems: Bij het broomongeval in Ekeren heeft de overheid correct gehandeld: het wegdek is afgedekt en er zijn neutraliserende stoffen gespreoid. Het Havenbedrijf is een beschrijvend bodemonderzoek gestart. Daaruit blijkt nu dat het gaat over een ernstige verontreiniging met concentraties sterk boven de Nederlandse grenswaarden; dat er acute verspreidingsrisico's en potentieel humaan toxicologische risico zijn. Het rapport concludeert dat voorzorgmaatregelen nodig zijn, vooral om het eventueel uitzakken van broom doorheen de kleilagen tegen te gaan.

Volgens onze fractie maken die conclusies maatregelen nodig om de vervuiling in te dijken en de besturen en de bevolking te informeren. Broom is een gevaarlijk goedje, waarvan er vrij hoge concentraties te vinden zijn in de Vlaamse onderwaterbodems, de paling en de moedermelk.

Zijn er sinds het rapport bijkomende voorzorgmaatregelen genomen of gepland? Hoe zal de minister de bevolking en de besturen informeren? Zal de minister bepaalde broomhoudende toepassingen vervangen en alternatieven stimuleren?

Minister Kris Peeters: Het is inderdaad een ernstige milieuramp en broom is gevaarlijk. Ik betreur echter de tenuer van de uiteenzetting. Voor dit rapport was er al een evaluatie waaruit bleek dat er geen acuut gevaar voor de volksgezondheid was en dat er voldoende voorzorgmaatregelen genomen waren. Het Havenbedrijf ziet erop toe dat de vervuiling niet verspreidt. De vorige minister heeft mij trouwens geen ernstige problemen gemeld, wat wel het geval zou geweest zijn bij acuut gevaar.

Het is een ernstige vervuiling. OVAM heeft een aanbesteding opgemaakt voor het neutraliseren van het broom en om eventueel vervuild grondwater op te pompen en te zuiveren. De grond zal ook worden gesaneerd. Als er voldoende voorzorgmaatregelen genomen zijn en er geen acuut gevaar is, moet er voorzichtig omgesprongen worden met berichten naar de bevolking.

Ik zal nagaan of er redenen zijn om broom te verbieden en ook alle andere aspecten daarvan in ogenschouw nemen.

De heer Rudi Daems: Er is een contradictie tussen geen gevaar en een potentieel toxicologisch risico. Het is onvoldoende om de procedure van het bodemsaneringdecreet te volgen. Er moeten nu maatregelen genomen worden. We zullen het in de commissie uitgebreid kunnen hebben over alternatieven voor broom.

Minister Kris Peeters: Het potentiële gevaar wordt door de monitoringprocedure geneutraliseerd. De nodige maatregelen zijn genomen. De bevolking moet niet onnodig gealarmeerd worden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Rechtstreekse burgemeesterverkiezing

De voorzitter: Aan de orde is de actuele vraag van de heer Dewinter tot de heer Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de verklaring van de minister betreffende het lichten van de rechtstreekse burgemeesterverkiezing en de decumul uit het gemeentedecreet.

De heer Filip Dewinter: De rechtstreekse verkiezing van de burgemeester zal er niet komen in 2006 en allicht ook later niet. Het komt niet aanbod in het gemeentedecreet en een forum ter versterking van de democratie zal het hebben over de decumul, de rechtstreekse burgemeesterverkiezing en het koppelen van de federale aan de Vlaamse verkiezingen. De Vlaamse regering, die zich kant tegen federale fora, wil nu zelf een doofpotcommissie oprichten voor de materies die ze niet geregeld krijgt.

Het hindert me dat de VLD niet alle middelen gebruikt om gelijk te halen. Het is immers best mogelijk dat er in het parlement wel een meerderheid bestaat voor dat voorstel. Mijn fractie zal trouwens een dergelijk voorstel indienen dat aan het gemeentedecreet gekoppeld zal worden. Men zal dus wel kleur moeten bekennen.

Men heeft schrik dat in een aantal gemeenten en steden een Vlaams Blokker zou winnen. Dat is de essentie. Niet alleen paars, maar ook rooms-paars hanteren een democratie à la carte, waarbij meerderheidspartijen de wetgeving aanpassen of hun woord breken als het hen electoraal uitkomt.

Wie zal in dat forum zitting hebben? Wanneer komt het er? Welke onderwerpen zullen erin behandeld worden? Waarom heeft men dergelijk forum nodig, het Vlaams Parlement is toch het enige democratische forum?

Het echte forum in onze democratie is het parlement: wij werden allemaal door de kiezers aangeduid.

Minister Marino Keulen: Zoals ik al aangekondigd had zal dringend werk gemaakt worden van het gemeentedecreet. De vervaldatum juli 2005, zoals die in het regeerakkoord staat, nadert. De zaak is dringend omdat er in 2006 gemeenteraadsverkiezingen zijn, en de potentiële kandidaten daarvoor op zijn minst de spelregels moeten kennen.

Heel binnenkort zal ik met enkele ervaren burgemeesters en OCMW-voorzitters en met Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten overleggen hoe we in de toekomst sterke lokale besturen kunnen garanderen. Over rechtstreeks verkozen burgemeesters zal daar niet gesproken worden.

Dit wil niet zeggen dat dit punt taboe is: het is, ter versterking van de democratie, bespreekbaar op het Forum. Zo staat het ook in het regeerakkoord, met name op bladzijde 11.

Het moge duidelijk zijn dat wij geen doofpotoperatie willen. Wij hebben nog geen praktische stappen ondernomen, maar zullen dat zeker doen.

Schrik is geen goede raadgever. Neen, wij zijn niet bang. Ik meen zelfs te weten dat Patrick Janssens bereid is de handschoen op te nemen.

Ik wil erop wijzen dat de conclusies van de heer Dewinter niet de mijne zijn.

De heer Filip Dewinter: Het is gemakkelijk voor Patrick Janssens te verkondigen dat hij de handschoen wil opmennen: hij weet immers maar al te goed dat die rechtstreekse burgemeestersverkiezingen er nooit zullen komen.

De hele situatie is pijnlijk voor de VLD: om in de regering te kunnen zetelen heeft ze haar paradepaardje van directe democratie moeten offeren op het altaar van de macht.

Uit een referendum blijkt volgens De Morgen dat 71 procent van de bevolking achter een rechtstreekse verkiezing van de burgemeester staat; bijna 80 procent is zelfs te vinden voor een rechtstreekse verkiezing van de minister-president. Leg, ten bate van de democratie, uw oor nu eens één keer te luisteren bij de bevolking.

Minister Marino Keulen: Ik herhaal dat de conclusies van de heer Dewinter voorbarig zijn, en dat ik mij er niet kan bij aansluiten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Gemeentebelasting op tweede verblijven

De voorzitter: Aan de orde is de actuele vraag van de heer Jan Verfaillie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de rechterlijke uitspraak betreffende de wettigheid van de gemeentebelasting op tweede verblijven en de gevolgen hiervan voor de gemeentefinanciën.

De heer Jan Verfaillie: Gemeentefinanciën zijn mijn stokpaardje. Vorige jaren hebben we diverse tegenslagen gekend, en nu is er de uitspraak van Brugge van december 2003. Die stelt dat de belasting op tweede verblijven zoals die geheven wordt in Middelkerke niet wettelijk zou zijn, omdat de eigenaars reeds belastingen betalen op de huurinkomsten. Niet alleen Middelkerke, maar de meeste kustgemeenten innen een dergelijke belasting op tweede verblijven.

Mensen, die over een tweede verblijf beschikken, maken ook gebruik van de infrastructuur. Ik denk hierbij aan sportvelden, reinigingsdienst, politie en dies meer.

Gemiddeld bestaat ongeveer 1,2 procent van de inkomsten van gemeenten uit heffingen op tweede verblijven. Voor gemeenten als Middelkerke gaat het zelfs om bijna één derde.

Ik zou graag van de minister weten of hij van dit vonnis op de hoogte was, of hij een onderzoek heeft ingesteld naar de gevolgen voor de gemeenten, en hoe volgens hem de gemeenten dienen te reageren.

Minister Marino Keulen: Ik was niet van het vonnis op de hoogte, en heb het ook via de media moeten vernemen. Onmiddellijk heb ik de administratie opgedragen dit nauwkeurig te bestuderen.

In de media zijn intussen reeds vergelijkingen verschenen tussen de casus Middelkerke en de casus Lanaken. Nochtans zijn die niet te vergelijken: in Lanaken gaat het over de vernietiging door de Verenigde Kamers van de Raad van State van een volledig belastingsreglement dat het kadastraal inkomen als heffingsgrondslag had.

In Middelkerke gaat het over een vonnis van de burgerlijke rechtbank waarbij één belastingsplichtige betrokken partij is. Het betreft duidelijk geen inkomstenbelastingen, maar gebruiksbelasting. Het geheven bedrag is forfaitair en moet het gebruik van gemeentediensten als sportinfrastructuur, reinigingsdienst, brandweer en politie helpen dragen.

De gemeente Middelkerke gaat in beroep. Ik zal de zaak op de voet volgen.

De heer Jan Verfaillie: Hier zou ik inderdaad willen op aandringen. Ik reken er ook op dat de minister de gemeenten informeert van zodra hij zelf nieuws ontvangt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Problemen in de zeevisserij

De voorzitter: Aan de orde zijn de samengevoegde actuele vragen van de heer Stefaan Sintobin en van mevrouw Stern Demeulenaere tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de problemen in de zeevisserijsector.

De heer Stefaan Sintobin: De situatie van de zeevisserij is kritiek. Dat heeft twee grote oorzaken, met name de hoge brandstofprijzen en de visquota. Voor Zeebrugge komt daar nog het probleem van de oneerlijke concurrentie vanuit Oostende bij.

De hoge stookolieprijzen wegen te zwaar door, waardoor de winstmarge van de vissers zeer klein is. Wat doet de minister om het onderzoek naar nieuwe technologieën over het gebruik van biodiesel te stimuleren?

Het is een bekend gegeven: ook in de visserij moet gestreefd worden naar een gezond evenwicht tussen ecologie en economie. Nochtans helt die balans de laatste tijd opmerkelijk over in de richting van de ecologie. Kan de Vlaamse Regering er bij de Europese commissie op aandringen de quota grondig te onderzoeken en eventueel te herzien?

De zeevisserij valt weliswaar onder Europa, maar het Vlaams Gewest bezit de restbevoegdheden en moet de vloot daarom in stand houden.

Kan minister-president Leterme zijn bezoek aan Zeebrugge toelichten? Heeft hij tijdens dat bezoek toezeggingen gedaan? Wat kan minister-president Leterme doen op Europees vlak? Hoe zal hij de Vlaamse zeevisserij verdedigen tegenover de Europese Commissie?

Ik heb de indruk dat de zeevisserij aan haar lot wordt overgelaten. Hoe ziet de Vlaamse regering de toekomst van de zeevisserij? Welke steunmaatregelen plant men op korte termijn?

Zeebrugge klaagt over oneerlijke concurrentie van Oostende. Minister-president Leterme heeft opgeroepen samen te werken, maar dat is door Oostende van de hand gewezen. Hoe zal minister-president Leterme samenwerking stimuleren?

Mevrouw Stern Demeulenaere: De noodkreet van de visserijsector heeft nog nooit zo luid geklonken als nu: hoge stookolieprijzen in combinatie met uiterst lage visprijzen. Het klopt dat de stookolieprijzen ook in onze buurlanden stijgen, maar in Frankrijk heeft men een fonds opgericht. Dankzij dat fonds bedraagt de brandstofprijs in Frankrijk maximaal 0,27 euro. Dat is 0,06 euro minder dan hier. Ik denk dat we het voorbeeld van Frankrijk moeten volgen. Waarom slaagt men er daar wel in de visquota op niveau te houden? Ik ben er niet zo zeker van dat de Vlaamse vissers opgetogen zijn met het beleid van minister-president Leterme.

Minister-president Yves Leterme: We mogen de economische impact van de zeevisserij niet onderschatten.

Alle economische sectoren, ook de vissers, lijden onder de stijgende brandstofprijzen. De visserijsector betaalt geen belastingen op de brandstof waardoor de overheid eigenlijk alleen kan ingrijpen in de brandstofprijs.

Het Franse fonds waarnaar wordt verwezen is alleen nog maar aangekondigd en nog niet opgericht. De Europese Commissaris bevoegd voor Zeevisserij heeft duidelijk gezegd dat rechtstreeks of onrechtstreeks ingrijpen in de brandstofprijs niet kan. De Franse regering wil met deze aankondiging de Europese Commissie onder druk zetten. Wij volgen dit dossier van nabij. Als Frankrijk zijn aankondiging ook uitvoert, zullen wij de nodige stappen zetten.

De zeevisserij kampt voorts met enkele structurele problemen, waarvan drie op korte termijn belangrijk zijn. In december verdeelt Europa de TAC-quota (total allowed catches). Het probleem voor Vlaanderen is dat de quota voor tong verlaagd dreigen te worden.

Een ander probleem zijn Vlaanderens historische visrechten in afgelegen gebieden. Onze zeevisserij kampt met het nadeel dat geen onderscheid wordt gemaakt tussen vaardagen, stoomdagen en visdagen. Ik zal dat

aankaarten, maar weet niet of dat veel zal uithalen. Frankrijk en Nederland kennen dat probleem immers helemaal niet.

Dankzij vier sloopdossiers in de periode 2003-2004 wordt de referentiehoeveelheid onderschreden. Vanaf 2005 mag vlootvernieuwing opnieuw gesteund worden. In het decreet inzake de hervorming van de expansiesteun bevat geen bepalingen over de visserijsector. We zullen deze lacune de komende maanden wegwerken.

De komende maanden moeten we werk maken van een actieplan, waarin ook aandacht wordt besteed aan het visserijonderzoek en wetenschappelijk onderzoek.

De heer Stefaan Sintobin: Hoe reageert minister-president op de afwijzing van Oostende?

Minister-president Yves Leterme: Dat is een van de zaken waar ik liever niet op reageer. Ik ga voor samenwerking tussen alle betrokkenen. Anders bereiken we niets.

Mevrouw Stern Demeulenaere: Ik reken erop dat minister-president Leterme dit dossier van nabij zal volgen. Ik hoop voorts dat minister-president zijn voornemen om het motorvermogen te koppelen aan de visquota nog eens zal bekijken. Niet alle vissers zijn opgetogen met dat voorstel.

Minister-president Yves Leterme: Dat is een van de opties in de beleidsnota. Ik wil daar graag over debatteren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vertegenwoordiging van personen met een handicap als gebruiker

De voorzitter: Aan de orde is de actuele vraag van mevrouw Stevens tot mevrouw Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de vertegenwoordiging van personen met een handicap als gebruiker.

Mevrouw Helga Stevens: De reden voor deze vraag is een persmededeling van het Vlaams Gebruikersoverleg voor Personen met een Handicap met als de titel 'Mensen met een handicap terug naar af'. Personen met een handicap willen heel graag op een objectieve manier keuzes kunnen maken voor de zorg die ze nodig hebben, onafhankelijk van de buitenwereld. De zorg in Vlaanderen wordt nog altijd aangeboden door verbonden, instellingen en diensten. Er wordt te weinig rekening gehouden met de noden van personen met een handicap.

Het zorgaanbod in Vlaanderen is weinig flexibel. Men moet ernaar streven dat personen met een handicap zelfstandig kunnen beslissen op basis van hun eigen leven. Dat streven past binnen de toenemende individualisering in de maatschappij. De vorige Vlaamse regering heeft dat onderkend en heeft een aantal projecten op het getouw gezet. Personen met een handicap kunnen als gebruikersverenigingen deelnemen aan het regionaal overleg van personen met een handicap (ROG). Een ROG volgt de lijsten op en neemt beslissingen in verband met de zorgplanning en –afstemming. In mei 2004 heeft de vorige Vlaamse regering de inbedding van de vertegenwoordiging in deze ROG's en ook de erkenning van personen met een handicap als deskundigen voor hun eigen traject vastgelegd in twee Vlaamse besluiten.

Op 23 september 2004 heeft de huidige Vlaamse minister in een brief aan het VFSIPH meegedeeld dat ze de twee besluiten opschort. Die beslissing betekent niet dat ze het doel van beide besluiten niet erkent. Ze trekt de behoefte aan trajectbegeleiding niet in twijfel en het is haar intentie snel werk te maken van de herziening van beide besluiten.

De besluiten zijn heel belangrijk voor personen met een handicap. Er is geen gebrek aan middelen. Die zijn in de begroting ingeschreven. De vraag is evenwel of ze voor meer zorg op maat kunnen worden gebruikt. Of gaat het geld naar de instellingen? Is de minister op de hoogte van de klachten van de Vlaamse Overlegcomités? Zal ze de ingeslagen weg voortzetten? Gelooft ze in zorg op maat?

Minister Inge Vervotte: Ik blijf de principes van meer zorg op maat onderschrijven. Ik heb in september overleg gepleegd met het platform. Het is zeker niet de bedoeling om de besluiten in de doofpot te steken of de ingeslagen weg niet voort te zetten. Het is wel de bedoeling om de besluiten te verduidelijken, onder meer wat betreft de verantwoordelijkheden van de partners in het zorgtraject, en een concreet implementatieplan toe te voegen. Dat is de reden van de opschorting van de besluiten. De oorspronkelijke besluiten zullen worden behouden, maar tegen eind november zullen een beslissingsboom en een implementatieplan worden toegevoegd.

Mevrouw Helga Stevens: Ik hoop enkel dat uitstel geen afstel betekent. Instellingen hebben altijd bepaald welke zorg er wordt verleend. Ik hoop dat het principe dat personen met een handicap zelf kunnen kiezen welke zorg hij of zij nodig heeft, gerespecteerd blijft. Dat is cruciaal voor personen met een handicap.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

SAMENSTELLING VAN EEN COMMISSIE

Wijziging onder de vaste leden

De voorzitter: Voor de VLD-Vivant-fractie is in de commissie voor Reglement en Samenwerking mevrouw Ceysens als vast lid vervangen door de heer Denys.

ACTUALITEITSDEBAT

Toekomst van de luchthaven van Zaventem en de sociaal-economische situatie van de regio rond Zaventem

De voorzitter: Aan de orde is het actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem en de sociaal-economische situatie van de regio rond Zaventem.

Het debat is geopend.

De heer Francis Vermeiren: Ik dank alle betrokkenen voor de inspanningen die ze de laatste maanden hebben geleverd. Ik heb de voorbije weken gezien dat er veel moed en doorzettingsvermogen aanwezig is. Het is tijd om die energie te kanaliseren en in de goede richting te leiden. Daarom doe ik een oproep om deze tegenslag als scharniermoment te gebruiken want het echte werk is pas begonnen. Het is een werk dat de duurzame uitbouw van een internationale luchthaven in Vlaanderen vlakbij de Europese hoofdstad mogelijk moet maken.

Vlaanderen, Brussel en België beschikken met de internationale luchthaven van Zaventem over een unieke economische troef, die best de vergelijking met de haven van Antwerpen kan doorstaan. Ook studies bewijzen dat. De GOM Vlaams-Brabant en de SERV hebben de rol van luchthaven als vestigingsfactor voor bedrijven en als economische motor in de luchthavenregio bevestigd. De belangrijke conclusie is dat in de luchthavenregio alleen al 58.000 tot 72.000 jobs van het bestaan van de luchthaven afhankelijk zijn.

De luchthaven is de belangrijkste vestigingsfactor in de regio. Bovendien reikt de impactregio van de luchthaven nog veel verder dan de in het onderzoek gedefinieerde geografische perimeter. De besluiten over de invloed op de werkgelegenheid kunnen dan ook als een minimum worden beschouwd. De DHL-problematiek overstijgt duidelijk die van één bedrijf.

Bedrijven vinden de aanwezigheid van de luchthaven belangrijk voor hun bedrijfsvoering, zelfs zes keer belangrijker in verhouding tot een gemiddeld Vlaams bedrijf. Die bedrijven vertegenwoordigen 64,7 procent van de privé-werkgelegenheid in het gebied.

Er is behoefte aan een coherente en duurzame totaalvisie en een consequent beleid dat zowel rekening houdt met de werkgelegenheid als met de sociaal-economische dimensie van het transport, de distributie en de logistiek waarin Vlaanderen een centrale rol speelt.

Als men alleen de bedrijven beschouwt waarvoor de aanwezigheid van de luchthaven cruciaal is, dan is meer dan de helft van de privé-werkgelegenheid in de luchthavenregio afhankelijk van de aanwezigheid van de luchthaven. Als we ook rekening houden met de bedrijven waarvoor de luchthaven gewoon belangrijk is, dan loopt dit op tot tweederde van de privé-werkgelegenheid. Het gaat om 57.000 tot 72.000 jobs, grotendeels in de diensten.

De impact van de luchthaven reikt over heel oostelijk Brussel en over het noorden en het oosten van de Brusselse rand. De vermelde cijfers over de werkgelegenheid kunnen dan ook als een minimum worden beschouwd.

Ook de rol van Brussel is niet te onderschatten. Voor bijna alle sectoren wordt een grote betrokkenheid genoteerd tussen de bedrijven in Brussel en die in de luchthavenregio. De bedrijven in de luchthavenregio hechten ook – meer dan een gemiddeld Vlaams bedrijf – belang aan het imago van de regio. Welnu, dat imago wordt onder meer door de aanwezigheid van Brussel bepaald.

De Brusselse politici moeten in dit dossier meer realiteitszin aan de dag leggen dan de voorbije weken het geval was. Brussel plukt mee de vruchten van Zaventem. De vele klanten van de luchthaven vinden hun weg naar economisch en toeristisch Brussel. Bij het dragen van de lasten neemt Brussel echter een zeer starre houding aan.

Om oplossingen te vinden is verzoening essentieel. In de voorbije discussies hebben te veel belangengroepen geprobeerd hun slag thuis te halen. In deze discussie is er geen plaats voor amateurs of tafelspringers. Ik wil vooral een positieve benadering van de situatie van de luchthaven. Die is en blijft een enorm belangrijke economische groeipool in de nabije toekomst.

Daarom willen we het idee lanceren om een rondetafel te organiseren met een duidelijke agenda. De verschillende economische en ecologische belangengroepen van het Vlaamse, Waalse en Brusselse Gewest, de gemeentebesturen, de kamers van koophandel en BIAC moeten samengebracht worden voor een open dialoog over de geldende geluids- en milieunormen en over de werkgelegenheid.

Reeds op 18 maart 1999 heb ik in dit parlement een voorstel van resolutie ingediend in verband met de vrijwaring en de bevordering van de toekomstperspectieven van de luchthaven van Zaventem. De conclusies en de voorstellen van dit voorstel van resolutie, dat destijds unaniem werd goedgekeurd, zijn nog steeds brandend actueel.

Ik meende toen dat er behoefte was aan een strategische coördinatie onder de verschillende partners om te komen tot een effectief en gedragen beleid. Ik stelde dat er meer aandacht moest zijn voor een gerichte en gecoördineerde actie om bij te dragen tot de uitbouw van de luchthaven als een speerpunt van de dynamische economie van Vlaams-Brabant en Vlaanderen. In dit verband is het belangrijk dat de gouverneur van Vlaams-Brabant verslag uitbrengt over de initiatieven die al bestaan voor de regio, namelijk die van de GOM en van het streekpact en over de initiatieven die daar bovenop noodzakelijk zijn. Het zou nuttig zijn als Vlaanderen binnen de structuur van BIAC een participatie zou nemen. In de Participatiemaatschappij is er op dit ogenblik 20 miljoen euro voorbestemd voor de luchthavenregio. Zo zouden we letterlijk en figuurlijk mee in de cockpit komen van de exploitatie van de luchthaven.

Ik stelde al in 1999 dat de beheerders van de luchthaven er belang bij hadden de ontwikkelingen op de voet te volgen en een langetermijnvisie te ontwikkelen. Zo moest de verworven positie in het Europese en transatlantische luchtverkeer veilig gesteld worden. De exploitanten moeten er door een erkend milieudeskundige geluidszones laten afbakenen op basis van de geluidsbelasting. Binnen elke zone kan met specifieke maatregelen een oplossing worden gevonden. Het spreidingsplan moet worden geëvalueerd op basis van gemeenschappelijke geluidsnormen voor de vliegtuigen

De luchthaven staat ingekleurd op het gewestplan Halle-Vilvoorde van 1977. De opeenvolgende ministers

van Verkeerswezen hadden het sinds die tijd over buffers die moesten worden ingeplant, groene en andere. Ook industriële gebouwen of gebouwen die verband houden met de dienstverlening zouden een soort van buffer kunnen vormen. De minister-president en de minister van Ruimtelijke Ordening zouden dringend een oplossing moeten zoeken voor de groeiende rechtsonzekerheid in de omgeving van de luchthaven. De gemachtigde ambtenaar is afhankelijk van de adviezen van Belgacontrol en van BIAC. Daardoor zijn er in de woonzones heel wat mensen die negatieve adviezen krijgen voor het uitvoeren van bepaalde werken aan hun woning. Sommigen – ook in mijn fractie – zijn van oordeel dat men daar niet meer zou mogen bouwen. Als men A zegt, moet men ook B zeggen. Dan moet men ook durven denken aan planschade.

Wat de mobiliteit rond Zaventem betreft, vragen wij dat de Vlaamse overheid samen met de federale en de Brusselse maatregelen onderzoekt om de bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren. Er is toekomststrategie nodig op dat vlak, met een bijhorend actieprogramma. Na de succesvolle aanpak van de kust en van Antwerpen moet Zaventem aan de beurt komen.

Zaventem is en blijft de *best spot* voor ondernemingen. De DHL-tegenslag is een kans op een nieuwe start. Bovendien vindt de herstructurering pas plaats in 2008, waardoor wij nog ruimte hebben. We mogen ons niet overgeven aan doemdenken, we moeten blijven praten met DHL en anderen. Ik wijs op de blijvende strategische positie van Zaventem als poort van Europa. De praktijk wijst uit dat internationale ondernemingen er blijven investeren. Gemiddeld openen elke week 6 tot 7 nieuwe buitenlandse bedrijven. Dat trekt de secundaire en tertiaire werkgelegenheid aan.

Welke stappen zet de minister opdat de gewesten hun geluids- en milieunormen op elkaar afstemmen? De toekomstige dialoog moet een eenduidige basis hebben. Welke initiatieven komen er voor een rondetafelconferentie met alle betrokkenen? (*Applaus bij CD&V, VLD, sp-a-spirit en N-VA*)

De heer Joris Van Hauthem: De minister-president verklaarde onlangs dat België niet instort door het vertrek van DHL. Alleen al door de ligging zou de luchthaven altijd belangrijk blijven. Het siert de regering in elk geval dat zij niet wacht tot 2008 maar nu al vooruitblijkt. Maar klopt het wel dat de inkrimping van DHL niet zo erg is voor de werkgelegenheid? Men verwijst naar de tewerkstellingscel die werd opgericht na de sluiting van Renault-Vilvoorde en die het gros van de ontslagen werknemers weer aan werk hielp. Ook na het faillissement van Sabena lukte dat, zij het maar voor een deel. De regio zou flexibel en dynamisch genoeg zijn om dergelijke tegenslagen op te vangen. Maar de vraag is hoeveel tegenslagen zij aankan. De werkgelegenheid in de regio is nog altijd een van de beste van Vlaanderen, maar het is even waar dat zij de laatste jaren het snelste achteruitgaat in heel Vlaanderen. Het knipperlicht is in werking getreden.

Heeft de regering al zicht op het totale banenverlies ten gevolge van de inkrimping? Welke bedrijven gaan hun activiteiten verplaatsen? Bestaan er al concrete plannen om de mensen die hun baan zullen verliezen, te begeleiden naar een nieuwe, eventueel na omscholing?

De luchthaven is belangrijk voor de hele Vlaamse economie. Professor Sleuwaegen berekende zijn werkgelegenheid op meer dan 60.000 banen en zijn toegevoegde waarde op meer dan 3,8 miljard euro. Maar minister Peeters zegt dat Vlaanderen geen langetermijnvisie heeft, het heeft Zaventem verwaarloosd. Dat zei hij trouwens al eerder. In mei 2000 sprak hij in de SERV al over het gebrek aan een geïntegreerde aanpak. Zo is het beleid inzake ruimtelijke ordening nooit op de luchthaven afgestemd vanwege de versnippering van de bevoegdheden. De strategische visie van het RSV werd niet vertaald in strategische maatregelen, lees: uitvoeringsplannen.

De minister wil investeerders aantrekken door bestaande bedrijventerreinen gebruiksklaar te maken en andere terreinen om te vormen. Maar door de versnippering blijft een geïntegreerde aanpak bijzonder moeilijk. Er zijn uitrustingsplannen en bestemmingswijzigingen nodig. Hoeveel grond wil de minister tegen wanneer klaar hebben en om welk soort bedrijven aan te trekken?

Heeft de minister nog plannen voor een verbetering van de wegontsluiting van de luchthaven? De spoorontsluiting is een groter probleem omdat het geen Vlaamse bevoegdheid is. Zelfs de GOM van Vlaams-Brabant zegt dat er geen coördinatie is op dat vlak.

Minister Dirk Van Mechelen: De grootschalige gewestplanwijziging van 17 juli 2000 heeft de eerste

behoefden aan bedrijventerreinen gelenigd. In het kader van het Diaboloproject voor de noordelijke ontsluiting zullen er een aantal structurele wijzigingen mogelijk worden door een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dat uitvoeringsplan zal voor het einde van dit jaar goedgekeurd worden door de Vlaamse regering. Zo kan de ruimtelijke procedure starten en de minister van Ruimtelijke Ordening initiatieven nemen.

De heer Joris Van Hauthem: Het is onbegrijpelijk dat het zo lang duurde vooraleer de luchthaven rechtstreeks vanuit Antwerpen of Leuven bereikbaar was. De bevoegdheidsversnippering is de oorzaak. Het Diaboloproject kan nu gelukkig vervroegd gerealiseerd worden, maar enkel door de prefinanciering.

Niet alleen zal de HST-terminal waarschijnlijk in Schaarbeek gebouwd worden, het is daarenboven nog niet duidelijk of er ten minste een stopplaats in Zaventem zal komen. Kortom, de versnipperde bevoegdheden hinderen een integrale aanpak.

Er zal een luchtvaartcommissie opgericht worden om een coherent beleid te stimuleren. De SERV beval al in 2000 de oprichting van een Zaventem Area Development Company aan, waarin BIAC, de provincie, het Vlaams Gewest, de gemeenten, de GOM en privé-partners zouden participeren. Ook de GOM Vlaams-Brabant heeft in september aangeboden om, met middelen van het Vlaams Gewest, een dergelijk platform op te richten. Wat is precies de bedoeling van de minister?

De luchthavenactiviteiten, de kern van de economische bedrijvigheden, zijn federale bevoegdheden. Wil de minister zowel cargo- als passagiersactiviteiten behouden? Ook na het DHL-debacle zullen er problemen blijven met de nachtvluchten en een rechtvaardige spreiding ervan. De Brusselse regering weigert nog altijd een deel van de lasten op zich te nemen en heeft in augustus zelfs nog bij de rechtbank klacht ingediend tegen het spreidingsplan-Anciaux. Hoe zal de minister daarmee omgaan?

In tegenstelling tot het Waalse en Brusselse Gewest heeft de Vlaamse Regering niet geparticipeerd in de opvolger van Sabena. In het kader van de privatisering van BIAC kunnen ze beide andere gewesten die aandelen nu omzetten in aandelen van BIAC. Om medezeggenschap te krijgen, overweegt de Vlaamse Regering een participatie van 20 miljoen euro in BIAC. Na de privatisering zou echter 70 procent van de aandelen in privé-handen komen. De overheden mogen dan de overige 30 procent verdelen. Is het aandeel van het Vlaams Gewest groot genoeg voor medezeggenschap?

Het Vlaams Gewest moet zelf bevoegd worden voor de luchthavenactiviteiten in Zaventem. Tot dan kunnen we ons enkel beperken tot mooie scenario's over een integrale aanpak. Veel blijft onduidelijk, maar de ontwikkeling van een langetermijnstrategie is positief. (*Applaus bij het VB*)

De heer Eric Van Rompuy: Tien jaar geleden wees de studie van professor Sleuwaegen al op het toen onvermoede belang van de luchthaven. De nieuwe studie van dezelfde auteur bevestigt de snellere groei van de werkgelegenheid in de luchthavenregio in de periode 1993-2002, ondanks het faillissement van Sabena: 32 procent ten opzichte van 12,8 procent in Vlaanderen.

Met het faillissement van Sabena verviel tegelijkertijd de potentiële groei als home-carrier en HUB, en werd het aantal transferpassagiers met twee derden verminderd.

Noch in de studie van professor Sleuwaegen, noch in die van de Nationale Bank, werd ook maar met één woord over geluidshinder gesproken.

Betreffende de toekomst van de werkgelegenheid op en rond de luchthaven hebben we de laatste weken ons lesje wel geleerd: het is een illusie gebleken over jobs te praten zonder de omgevingskwaliteit in acht te nemen. Door het concentratiemodel van minister Durant, dat weliswaar werd bijgestuurd door het spreidingsplan van minister Anciaux, werd het maatschappelijk draagvlak van de luchthaven grondig aangetast. Elk plan dat niet met de twee aspecten – jobs en overlast - rekening houdt is van tevoren tot mislukken gedoemd.

De heer Vermeiren wees er terecht op dat de luchthaven, door haar ligging vlakbij Brussel, een toegevoegde waarde betekent voor de hele regio: elke job op de luchthaven zelf creëert er immers twee daarbuiten, omdat er rond de luchthaven veel nieuwe bedrijven ontstaan.

In zijn studie besloot professor Sleuwaegen dat het jobaanbod in Zaventem zou stijgen, ondanks het faillissement van Sabena. Zelfs als DHL geen HUB wordt, zou dat nog het geval zijn. In 2002 waren er op de luchthaven 19.000 mensen tewerkgesteld, in 2010 zou dit aantal gegroeid zijn tot 25.000.

Er is dringende nood aan een strategisch plan voor het luchthavengebied. Met de resolutie van de heer Vermeiren is niets gebeurd. Er is geen enkele actor die zich als hefboom opstelt voor de vele ideeën en goede intenties. Iedereen weet hoe het moet, maar niemand neemt het heft in handen. De Vlaamse Regering heeft haar vakministers, BIAC is federaal, en de spoorwegen spelen ook hun eigen rol. Maar er zit geen lijn in het beleid. Misschien moeten we gaan denken aan een overkoepelend orgaan, zoals dat ook voor de haven van Antwerpen bestaat. In ieder geval moet de Vlaamse Regering een regelgevend kader ontwikkelen, en komaf maken met de stop-and-go-mentaliteit.

We moeten ons ook afvragen wat de meerwaarde zou zijn van een participatie in BIAC, als we bedenken dat 70 procent van de aandelen toch naar het buitenland zouden gaan. Een investering van 25 miljoen euro door de Vlaamse Regering, op een totaal van 500 miljoen euro, is geen garantie op het behoud van belangrijke activiteiten op Zaventem. Door de buitenlandse participatie zijn de buitenlandse luchthavens immers regelrechte concurrenten.

Ik denk dat privaat-publieke samenwerking ook niet gegarandeerd de beste oplossing biedt omdat de directe belangen tegenstrijdig zijn: de privé-sector is uit op winst, terwijl de publieke sector eerder bekommerd is om werkgelegenheid.

Wat is hierin de houding van de regering? We moeten dringend beslissingen nemen. Er liggen in Brabant 1000 hectare grond te wachten op industrieontwikkeling. De bestemming is er wel, maar er komt niets op gang. Ook hier geldt: iedereen weet het, maar niemand neemt initiatief.

De ruimte in Zaventem is beperkt. Daarom moeten we durven kiezen. En liefst zonder dralen. (*Applaus bij CD&V*)

De heer Jos Bex: De sprekers die mij voorafgingen hebben er reeds allemaal op gewezen: er is grote nood aan een allesomvattend strategisch plan.

De luchthaven van Zaventem heeft veel voordelen, maar ook veel nadelen. Ook die moeten we onder ogen durven te zien, om tot een goed luchthavenbeleid te komen.

Het is onmiskenbaar een groot voordeel dat Zaventem zo dicht bij Brussel ligt, en tevens dicht bij de haven van Antwerpen en bij het kenniscentrum van de Leuvense universiteit. Maar sommigen vinden dat de inplanting foutief gelegen is ten opzichte van Brussel. Zeer treffende uitspraken, onder meer van actiecomités, van een hoogleraar die de delocalisatiemogelijkheden onderzoekt en van een gewezen federaal minister, getuigen daarvan.

De ligging van de luchthaven nabij Brussel is een blijvende zwakte. Welke Brusselse minister zal voorstellen de geluidsnormen te versoepelen?

Ook al is Zaventem een belangrijkste economische poort in het RSV, toch werd de grond in de omgeving naarstig verkaveld. Voor de Antwerpse haven moesten dorpen verdwijnen. Rond Zaventem hebben we nieuwe wijken gebouwd. Herbestemming en grondruil hadden heel wat problemen kunnen vermijden.

Congestie, hoge grondprijzen, marktverschuivingen zijn enkele van de redenen waarom uitzonderlijk veel bedrijven verdwijnen uit de luchthavenregio. Geen enkel bedrijf verlaat het luchthavengebied omdat ze overschakelen op een niet-luchthavengerelateerde activiteit.

De nabij van de luchthaven is voor 37,3 procent van de bedrijven van belang. Die bedrijven zijn goed voor 64,7 procent van de arbeidsplaatsen. Als elders voldoende grond is, kunnen we de overige bedrijven verplaatsen zodat de ruimte voor luchthavengerelateerde activiteit toeneemt.

DHL heeft het maatschappelijk draagvlak voor de luchthaven niet bepaald doen toenemen. Wie niet bereid is

mee te denken over de toekomst van de luchthaven, verdient de zwartepiet. Groei is een nobel doel, maar kan niet gerealiseerd worden zonder tegelijk de leefbaarheid te verbeteren. Evenwicht tussen economie en ecologie is er niet omdat we dat wensen.

Zaventem heeft toekomst als passagiersdagluchthaven voor Europese vluchten vanaf 800 kilometer. Intercontinentaal verkeer blijft mogelijk, maar als bonus. De meerwaarde van pakjes overladen is beperkt. Wat we nodig hebben is verpakken, assembleren, stockeren en transporteren. Is daar echter een draagvlak voor in Zaventem of moeten we naar een aan Zaventem perifere multimodale logistieke draaischijf? Laten we daarover nadenken.

We moeten de logistiek in de buurt houden. Vlaanderen moet volledig bevoegd worden over Zaventem om het te koesteren als economische groeipool. (*Applaus bij sp-a-spirit*)

De heer Eloi Glorieux: Het had veel eerder dan vorige week duidelijk kunnen zijn dat DHL niet zal uitbreiden in Zaventem. Maar paars wou de onderhandelingen maar starten na de regionale verkiezingen. Wellicht hoopte men zonder Groen! alles snel te regelen.

Eigenlijk was dit scenario voorspelbaar: DHL stelt zich al jaren onverzettelijk op. We hadden DHL veel vroeger moeten duidelijk maken dat 25.000 nachtvluchten het maximum is. Zo hadden we al veel eerder geïnvesteerd in kwalitatieve jobs.

DHL was geen conflict tussen werkgelegenheid en milieu. Het was een conflict tussen neoliberale globalisering enerzijds, en ecologie en maatschappelijke steun anderzijds. Enkel als we de ecologische en de maatschappelijke steun voor de luchthaven te herstellen, beschermen we de werkgelegenheid op de luchthaven. Na het faillissement van Sabena stortte de Vlaamse regering 25 miljoen euro in de Participatie Maatschappij Vlaanderen bestemd om geïnvesteerd te worden in de luchthaven. Met die middelen kunnen we geluidswallen aanleggen en een proefdraaihal bouwen. Twee maatregelen die het draagvlak ten goede zullen komen. Bovendien is de voorbije weken gebleken dat de overheid tientallen miljoen euro's kan vrijmaken voor infrastructuurwerken op vraag van DHL.

De overheden in ons land waren bereid om enkele honderden miljoenen euro te investeren in infrastructuurwerken die door de uitbreiding van DHL noodzakelijk waren. Koerierdiensten creëren een aantal directe en afgeleide banen, maar dat doen andere economische activiteiten evenzeer. Is het dan verstandig om de kaart te trekken van de transport-, distributie- en logistieksector? Het is niet realistisch om de rationele ontwikkeling van de logistieke sector in Zaventem en Vlaanderen af te wijzen. We moeten wel erkennen dat er grenzen zijn aan de ontwikkeling van 'Vlaanderen distributieland' door het gebrek aan ruimte en door de hoge bevolkingsdichtheid. Ongebreidelde groei is een fabel. Er is een limiet aan de toename van het dag- en nachtvliegverkeer, van het aantal containers dat kan worden aangevoerd langs onze havens en van het vrachtverkeer. Het erkennen van deze grenzen en het ontwikkelen van een langetermijnbeleid geven de beste garanties voor een duurzame werkgelegenheid.

De werkgelegenheidseffecten van investeringen in de logistiek zijn niet noodzakelijk groter dan in andere sectoren. Het is dus niet evident om daarvoor te kiezen. Zeker als dat betekent dat met overheidsgeld dure infrastructuur moet worden gefinancierd. We kunnen ons dus veel beter afvragen in welke sectoren we in Vlaanderen goed zijn. Dan komen we vanzelf terecht in de dienstensector, de universiteiten, de duurzame industrie en de social profit. Iedereen is het erover eens dat de vraag naar zorg de volgende twee decennia zal verdubbelen. Er zullen ruim 25.000 extra zorgverleners nodig zijn evenals extra verzorgingsinstellingen, bejaardentehuizen, ziekenhuizen en kinderopvangcentra. Die creëren duurzame werkgelegenheid, respecteren het ecologische draagvlak en belichamen de solidariteit.

De toekomst van Vlaanderen ligt eveneens in het investeren in kennissectoren en innovatie, gericht op duurzame ontwikkeling. Een dergelijk toekomstgericht beleid zal naast het creëren van hooggeschoolde functies ook heel wat indirecte laaggeschoolde jobs genereren. Laat ons dus het dividend van de niet-uitbreiding van DHL investeren in dit soort lokale kleine en middelgrote ondernemingen. Het zijn precies dergelijke ondernemingen die voor jobs zorgen. Op termijn zal iedereen daar beter van worden. Ik onderschrijf dus de uitspraak van de heer Vermeiren om van het debacle van DHL een nieuwe start te maken.

Tot slot benadruk ik dat het doek gevallen is over de uitbreiding van DHL op Zaventem, maar niet over de geluidsoverlast die door het huidige aantal nachtvluchten wordt veroorzaakt. Ook zonder de uitbreiding wordt de gezondheidseconomische kost op minimaal 150 miljoen euro per jaar geraamd. We pleiten er dan ook voor om de 25 miljoen euro die Vlaanderen na het faillissement van Sabena voor de luchtvaartactiviteiten had gereserveerd, te investeren in het herstel van het ecologische draagvlak van de luchthaven. Dat is de beste garantie voor het behoud van de werkgelegenheid in de regio rond Zaventem. (*Applaus bij Groen!*)

De heer Jan Peumans: Beslissingen over ontplooiingskansen van een luchthaven gaan hand in hand met de knelpunten en uitdagingen in een aantal aanpalende domeinen, zoals onder meer ontsluiting, werkgelegenheid, economie en ruimtelijke ordening. Ik heb weinig gehoord over het feit dat de luchthavencapaciteit een schaars goed is. De vraag is dan ook of er zich door het faillissement van Sabena en de beslissing van DHL om vanaf 2008 terug te vallen op een beperkte Benelux-hub geen nieuwe uitdagingen en uitgangspunten aandienen. In de studie van professor Sleuwaegen staan een aantal behartenswaardige zaken, die vooral rekening houden met de recente ontwikkelingen in de luchtvaart. Opvallend is dat zelfs bij verminderde activiteiten van SN Air Brussels en DHL er toch een groei kan worden verwacht van 25.000 personen in 2020 wat betreft de directe werkgelegenheid.

Het valt niet te ontkennen dat er kansen zijn. Wat betreft het personenvervoer in de luchtvaart is er een jaarlijkse groei te verwachten van 4 procent en in de goederensector zelfs van 5,5 procent. Als middelgrote luchthaven liggen de kansen van Zaventem op specifieke niches, namelijk de low cost carriers. De eenzijdigheid om met een operator te werken houdt risico's in en dat geldt ook voor chartermaatschappijen. Een alternatief is eventueel een rol als secundaire hub binnen het grote net van grote luchtvaartmaatschappijen en dienen als uitwijkvluchthaven.

Het wegvallen van DHL, dat verantwoordelijk was voor 75 procent van de nachtvluchten, betekent een grote klap voor de werkgelegenheid. De vraag rijst dan ook of men zich eenzijdig op bepaalde bedrijven moet oriënteren.

Samen met Antwerpen en Gent bekleedt Zaventem een kopfunctie in Vlaanderen op sociaal-economisch vlak. Er zijn studies bij de vleet, maar toch blijven er een aantal problemen bestaan. Ten eerste is er het probleem van de geluidsoverlast. Er is een fundamenteel verschil tussen dag- en nachtlawaai. Door het vertrek van DHL blijft het probleem van nachtlawaai bestaan. Het is dringend nodig dat er een afstemming van de normen komt tussen de drie gewesten en dat men zich gaat enten op de Europese normen. Verder is het een feit dat de federale logica nu eenmaal bestaat. We moeten er het beste van maken. Europa zal daarin een belangrijke rol spelen. De economische toekomst van de luchthaven en de omliggende regio mag niet alleen afhangen van Zaventem-luchthaven en vooral niet van nachtvluchten. Door het vertrek van DHL moet men duidelijk beslissen of men blijft kiezen voor nachtvluchten. Die blijven immers voor problemen zorgen.

Verder is de vraag wat de opties zijn met betrekking tot het HST-doorgangstation. Wanneer zal dat al dan niet gebeuren en wie zal daarin een rol spelen?

Inzake de uitbouw van het spoor is het regeerakkoord duidelijk. Wij zijn voorstander van een regionalisering van het spoor. Een argument is de vaststelling dat de bestaande projecten inzake het openbaar vervoer, bijvoorbeeld het regionet Brabant-Brussel en het GEN-project, niet van de grond komen. De federale regering heeft immers beslist om in 2005 de kredieten voor het GEN-project sterk te verminderen. Het probleem van de draagkracht inzake mobiliteit in de luchthavenregio zal echter niet meer kunnen opgelost worden met de aanleg van nog meer wegen. Het regionet Brabant-Brussel en het GEN-project zouden wel voor een oplossing kunnen zorgen. De Vlaamse regering zou een duidelijke keuze moeten maken tussen beide.

Iedereen weet dat de luchthavens logistieke knooppunten zijn en dat de ontsluiting ervan belangrijk is. Men moet zich echter ook durven afvragen of de draagkracht in de omgeving van Zaventem, nog lang zal blijven bestaan. Als de luchthaven niet meer bereikbaar is, dan zal dat zich misschien tegen ons keren.

In haar actieplan verwijt de GOM van Vlaams-Brabant de administratie dat ze te lang getalmd heeft om met een degelijke visie-opbouw te beginnen. Nochtans zijn er voldoende studies voorhanden en bestaat er een

consensus over de belangrijkste noodzakelijke ingrepen. Er zou een strategisch ontwikkelingsplan voor Zaventem moeten worden opgesteld. De spoorontsluiting is prioritair. Het Vlaams Parlement heeft trouwens het samenwerkingsakkoord goedgekeurd dat werd afgesloten tussen de federale overheid en het Vlaams, het Waals en het Brussels hoofdstedelijk gewest over het meerjarig investeringsplan voor de spoorwegen voor de periode 2002-2012. Daarin wordt een 60-40-verdeling vastgelegd. Daar zouden we vanaf moeten. Zelfs de studiedienst van het ACV stelt in zijn studie over het Vlaamse luchtvaartbeleid dat die verdeling een hinderpaal vormt voor investeringen in de spoorwegen. Ik verwijs ook naar de vierde resolutie van het Vlaams Parlement, die dateert van 4 maart 1999, die stelt dat Vlaanderen moet streven naar een regionalisering van de infrastructuur en de exploitatie van de spoorwegen. Er zijn voorbeelden genoeg die aantonen dat Vlaanderen het veel beter doet in de materies die werden geregionaliseerd. De prestaties van De Lijn vormen in elk geval een goed voorbeeld.

Veel conclusies werden reeds door de voorgaande sprekers geformuleerd. We weten blijkbaar wel wat we zouden willen, maar niet hoe we het moeten aanpakken. Men zou eens een inventaris moeten maken van de voorstellen die de laatste tijd in de kranten zijn verschenen over de luchthaven in Zaventem. Een eenduidige aanpak door de Vlaamse regering is noodzakelijk. Alle ministers hebben op de ene of de andere manier met het dossier te maken. In navolging van de havencommissie zou men een luchthavencommissie kunnen oprichten die als hefboom zou kunnen functioneren.

Komt er nu een strategische ontwikkelingsvisie van het hele luchthavengebieden? Gaat men nu de bestemde economische ruimte ontwikkelen? Wat gaat men doen inzake de mobiliteitsbeheersing rond de luchthaven? Het openbaar vervoer is een belangrijk alternatief, daarover is iedereen het eens. Komt er een betere afstemming tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt? Zullen er nu afdwingbare geluidsnormen komen? Zal men werk maken van een BIAC-participatie? Volgens mij zou dat een goede zaak zijn. Welke maatregelen wil de regering nemen inzake de herstructurering van DHL? (*Applaus bij CD&V en N-VA*)

De heer Tom Dehaene: Ik dank de minister-president, minister Peeters en de heer Vermeiren omdat ze dit onderwerp op de politieke agenda hebben gezet. Het is tijd om een aantal knopen door te hakken.

Uit de studie blijkt dat de regio niet mag klagen over de tewerkstelling, zeker niet in vergelijking met andere regio's. In de luchthavenregio zijn er vier jobs voor 5 inwoners. Toch mogen we niet blind zijn voor bepaalde signalen. In 2001 en 2002 is de groei er minder groot geweest dan in de rest van Vlaanderen. Bovendien trekken er veel bedrijven weg. Mobiliteit is volgens mij een van de redenen.

De studie van de GOM en van de SERV concentreert zich op de gemeenten die grenzen aan de luchthaven. Er wordt echter herhaaldelijk verwezen naar de effecten op een ruimere regio. Ik zou het debat dus willen opentrekken. Mobiliteit is een van de knelpunten, niet alleen voor de luchthavenregio, maar ook voor Vlaams-Brabant in het algemeen. Daarom zou er een samenvatting moeten worden gemaakt van alle beschikbare studies. Er moet werk worden gemaakt van het GEN rond Brussel. Ik pleit voor mobiliteitsmanagement naar analogie met de initiatieven rond Antwerpen. De middelen die werden uitgetrokken voor Zaventem, kunnen we misschien daarvoor gebruiken. Ik pleit ook voor een creatief gebruik van de bestaande infrastructuur. In Vilvoorde wordt geëxperimenteerd met wisselende rijstroken. In Vlaams-Brabant zijn er ongetwijfeld nog wegen die daarvoor in aanmerking komen.

Een tweede aandachtspunt is de uitbreiding van het aantal bedrijventerreinen. Er zijn in de regio heel wat bedrijventerreinen. Een dossier dat in het bijzonder de aandacht vraagt van de minister van Ruimtelijke Ordening is Meise-Westrode. Dit dossier werd opgestart in 1976. Het ligt al drie jaar klaar op het bureau van de minister. Nu is het tijd om knopen door te hakken.

De heer Francis Vermeiren: De waarheid heeft haar rechten. Een rechtzetting is in dit dossier wel op zijn plaats. Dit dossier is inderdaad ruim 25 jaar geleden ontstaan. Een minister uit uw partij heeft zich samen met een minister van een andere partij op een bepaald moment verzet toen de infrastructuur al was aangelegd. Nu zegt u dat het dossier al drie jaar op het bureau ligt dan de minister van Ruimtelijke Ordening.

De heer Tom Dehaene: We moeten vooruit kijken en niet achteruit. Ik hoop dat er nog voor het einde van het jaar een beslissing kan worden genomen in dit dossier.

Een ander probleem zijn de terreinreserves en de brown fields in de regio. In Vlaams-Brabant zijn er 4.800 hectare bedrijvzone. Dat is vrij veel. Jammer genoeg ligt er een vijfde van die oppervlakte vast door bedrijven die ruimte willen vrijhouden voor uitbreiding, waar ik kan inkomen, maar ook door toedoen van speculanten die de terreinen vasthouden om de prijs kunstmatig op te drijven. Ik ben voorstander van het creëren van een instrumentarium om die gronden los te weken. Ik ben ervan overtuigd dat de regering op dit vlak goede suggesties kan doen. In de regio Machelen-Vilvoorde zijn er bovendien veel vervuilde terreinen, de zogenaamde brown fields. Er zijn een aantal goede proefprojecten die gesteund worden door de Vlaamse gemeenschap. Die projecten zijn echter tijd- en geldverslindend. Ik vrees dat de financiële lasten ervan niet kunnen worden gedragen door de afzonderlijke gemeenten. Ik vraag om te onderzoeken of daarvoor financiële ondersteuning kan worden gegeven.

Ten slotte wil ik aan de Vlaamse Regering vragen om in te gaan op het aanbod van de GOM-Vlaams-Brabant om in samenwerking met BIAC en de provincie een strategisch ontwikkelingsplan op te stellen voor de regio in het bijzonder en voor Vlaams-Brabant in het algemeen. (*Applaus bij CD&V*)

Mevrouw Else De Wachter: De politiek heeft de laatste weken met het dossier DHL geen schitterende beurt gemaakt. Het onbegrip bij de bevolking is groot. Dan zwijgen we nog over de ontgoocheling van de werknemers van DHL en aanverwante bedrijven, want zij zijn het slachtoffer van het hele DHL-debacle.

De tegenstelling tussen de gewesten kwam de laatste weken duidelijk aan het licht. Economie en ecologie zijn in deze regio nagenoeg onverzoenlijk gebleken. Niemand kon in dit dossier nog met enige geloofwaardigheid spreken. De woede en het onbegrip van de werknemers en hun families en van iedereen die hiervan vroeg of laat het slachtoffer dreigt te worden is dus best te begrijpen.

Als nieuw parlementslid zie ik het als mijn taak om oplossingen aan te reiken en te vechten voor werkgelegenheid in onze regio. Na de sluiting van Renault en het faillissement van Sabena is deze regio nog steeds zwaar aangeslagen. De economische groei daalt er sneller dan in de rest van Vlaanderen en de werkloosheid stijgt er sneller.

Wij hebben niet zozeer behoefte aan nieuwe conclaven en stuurgroepen als wel aan efficiënte en ingrijpende maatregelen op korte termijn. Die zijn mogelijk, want de sociaal-economische aandachtspunten zijn bekend. Zo bestaat er onder meer consensus over de behoefte aan meer vestigingsmogelijkheden voor bedrijven en aan een betere bereikbaarheid van de regio Zaventem voor werknemers, passagiers en goederentransport.

Het RSV begroot de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen op 1350 hectare. Maar de uitvoering van het RSV blijft uit. Het is nochtans nodig dat bestaande terreinen worden omgevormd of gesaneerd en dat de reeds bestemde worden gedeblokkeerd. Bedrijventerrein Westrode vormt een voorbeeld. Het paste niet in de bestemming van Meise-Wolvertem als buitengebied. Maar ondertussen is een nieuw concept uitgewerkt met een betere verweving van economische en ecologische belangen.

De heer Eric Van Rompuy: De ontwikkeling werd destijds systematisch tegengehouden door minister Baldewijns. Is de houding van de sp.a ten aanzien van deze goed gelegen 80 hectare na al die jaren veranderd?

De heer Francis Vermeiren: Ook ik verheug mij in de koerswijziging en feliciteer de spreker.

Mevrouw Else De Wachter: Ik uit mijn bezorgdheid als streekbewoner. Ik wil er ook voor gaan als nieuw parlementslid. (*Applaus*) Deze keer moet de Vlaamse Regering dit kunnen realiseren.

Van de verouderde sites geef ik het Broek in Vilvoorde als voorbeeld. Naast financiële steun zijn op dat vlak ook nieuwe haalbaarheidsmechanismen nodig.

Wat de mobiliteit betreft, moet de aansluiting van de luchthaven op het HST-net verbeteren. Er is ook een rechtstreekse verbinding met een aantal steden nodig. Er moet voorts snel en lokaal busvervoer worden uitgebouwd naar Brussel en Vlaams-Brabant. Dat alles belet niet dat ook moet geïnvesteerd worden in een

betere aansluiting op het autosnelwegennet, in het bijzonder de E19, de R0 en de E40. Voor goederentransport is adequate infrastructuur nodig.

Laten we er letterlijk werk van maken. Ik hoop dan ook op een massale respons op de positieve oproep van de vakbonden voor vrijdag. Het behoud van en de kansen op werk moeten gemaximaliseerd worden. (*Applaus bij CD&V, VLD en sp.a-spirit*)

Minister-president Yves Leterme: De Vlaamse Regering betreurt dat de uitbreiding niet gerealiseerd is. Het is helaas niet gelukt een evenwicht te vinden tussen de werkgelegenheid en de rust van de omwonenden. Maar we moeten dit dossier zien in de ruimere context van de cruciale rol van Zaventem voor de hele Vlaamse economie.

De groeicijfers van de regio Zaventem tonen een grotere groeivertraging dan in de rest van Vlaanderen. De werkloosheid stijgt er sneller, vooral sinds 2002. Ook de verhuismobiliteit van bedrijven, dat wil zeggen de mate waarin nieuwe vestigingen ook snel delokaliseren, is sterker dan elders. Toch heeft de regio een sterk groeipotentieel, zij het dat het economische weefsel kwetsbaar is. Het reageert immers snel op conjuncturele schommelingen en negatieve omgevingsfactoren.

Ik schets nu de acties die de hele Vlaamse regering wil opzetten. Later komen de vakministers ieder voor hun bevoegdheden aan bod. Op korte termijn willen wij iets doen aan de onzekerheid van de werknemers tegen het licht van horizon 2008. Zij zijn van plan om te strijden voor maximaal behoud van werk. Wij willen hun partner zijn, maar nu al aankondigen hoe wij met ons beleid het sociaal overleg gaan flankeren, zou prematuur zijn.

Uit bezorgdheid voor de onrechtstreekse impact van de vermindering van de activiteiten van DHL, heb ik zelf contact gelegd met een aantal verantwoordelijken, onder meer met de curatele van Sabena Technics. Dat bedrijf onderhoudt immers de vliegtuigen van DHL.

De bezwaarschriften tegen de milieuvergunning voor BIAC zullen door minister Peeters snel en adequaat afgehandeld worden zodat het bedrijf een stabiel werkingskader krijgt.

Er loopt informeel en discreet overleg met de Brusselse verantwoordelijken over een harmonisering van de milieunormen. We hopen zo snel mogelijk tot resultaten en eventueel een samenwerkingsakkoord te komen.

Om de behoeften juist in te schatten, heb ik ook contact genomen met BIAC. We hebben het onder meer gehad over de uitbreiding van de langeafstandsvluchten en de toekomst van de legergronden in Melsbroek. Bij die gelegenheid is ook de opportuniteit van een participatie in Biac ter sprake gekomen. Ik ben niet ongevoelig voor het argument dat het aandelenpakket te klein zou zijn om de besluitvorming te beïnvloeden. Dat doel op zich wettigt geen actie door het Vlaams Gewest.

Op lange termijn zijn er een aantal acties mogelijk om het economisch potentieel van Zaventem en omgeving te versterken. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen krijgt Zaventem de rol van internationale economische poort. Dat begrip is nooit beter gedefinieerd, laat staan uitgewerkt. Op korte termijn moet die rol nader bepaald worden. In dat kader heb ik vrijdag een overleg met de gouverneur van Vlaams-Brabant over de troeven van de regio en de mogelijke acties.

Heel wat bedrijventerreinen kunnen snel ontsloten worden, bijvoorbeeld Meise-Westrode. Daarvoor moet de regering een aantal beslissingen nemen. Ook dat zal onverwijld gebeuren. Er is behoefte aan een algemeen masterplan voor alle bedrijfszones van de regio Machelen-Vilvoorde. We willen de regio dus maximale kansen geven door de bijkomende bedrijventerreinen op korte termijn ter beschikking te stellen.

Negentien van de vijftiwintig belangrijkste verkeersknelpunten bevinden zich in Vlaams-Brabant. Uit enquêtes blijkt daarenboven dat verkeerscongestie een belangrijk motief is voor bedrijven om te verhuizen. De geplande wegeninfrastructuur zal ook sneller gerealiseerd worden. Daarnaast is het cruciaal om de tekorten van het openbaar vervoer weg te werken. Het regionet Brabant-Brussel en het Pegasusplan van De Lijn bieden een goede basis daarvoor. Het Diaboloproject evolueert gunstig. Na 2010 zal daardoor meer vervoer via het spoor mogelijk worden. De Vlaamse Regering wil in overleg met de federale regering ook

bepaalde componenten van het gewestelijke expresnet sneller realiseren.

Vrijdag is er overleg met de gouverneur van Vlaams-Brabant. Daar zal verslag uitgebracht worden over de stand van zaken, en zal de gouverneur de visie van de GOM Vlaams-Brabant en van het Vlaams Economisch Sociaal Overlegcomité toelichten.

We zijn het de Vlaamse economie verschuldigd aan een visie te werken, maar ook de individuele dossiers aan te pakken.

Wij betreuren het dat DHL niet uitgebreid werd in Zaventem, maar blijven niet bij de pakken zitten en willen verder aan een toekomstgericht beleid werken. Er is zeker perspectief. (*Applaus bij CD&V, VLD, sp-a-spirit en N-VA*)

Minister Frank Vandenbroucke: De werkgelegenheid is zeker gebaat bij een omvattende aanpak met betrekking tot bedrijven, terreinen, visie op de ontwikkeling van de luchthaven, mobiliteit, openbare werken enzovoort.

Daarnaast moeten we ook een specifiek werkgelegenheidsbeleid voeren met specifieke acties, maar we mogen niet vooruitlopen op het sociaal overleg over DHL zelf. Toch kunnen we reeds een aantal specifieke acties aankondigen, onder meer inzake de knelpuntvacatures. In de nieuw op te richten structuren van lokaal sociaal-economisch overleg zullen door middel van een streekpact speciale acties voor de mensen van DHL kunnen worden ondernomen. Tevens dringt een goede samenwerking met Brussel zich op.

Ik treed mevrouw De Wachter van het eerste tot het laatste woord bij. (*Applaus bij CD&V en VLD*) Hoewel het niet veel zin heeft debatten uit het verleden op te rakelen wil ik er hier naar aanleiding van de tussenkomst van de heer Van Rompuy op wijzen dat Minister Baldewijns destijds verantwoordelijk was voor Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening. De weerstand tegen de ontwikkeling van de bewuste 80 hectare was niet op een principieel bezwaar maar enkel op pragmatische overwegingen gesteund: enerzijds was er de budgetzorg, en anderzijds het mobiliteitsprobleem. In de nota van de GOM wordt uitgelegd dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen betreffende die 80 hectare een contradictie inhoudt: enerzijds is de ontwikkeling er strijdig mee omdat het om buitengebied gaat, maar anderzijds biedt het argumenten pro.

Het analyseren van alles wat in het verleden al dan niet beslist werd helpt het probleem DHL niet vooruit. Laten we liever vooruitkijken en een toekomst voor de regio creëren. (*Applaus bij CD&V, VLD, sp-a-spirit en N-VA*)

Minister Dirk Van Mechelen: Wij leven nog steeds met de erfenis van de gewestplannen van de jaren zeventig, en die zijn dringend aan actualisering toe. Slechts dan zullen we het planningsproces voor de regio Zaventem kunnen versnellen. Voor twee weken werd beslist de gunning te doen van het gebiedsgericht en geïntegreerd overlegproces voor de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit betekent dat het laatste planningsproces voor de afbakening van stedelijke gebieden rond Brussel wordt opgestart. Daarin wordt geen uitspraak gedaan over de luchthaven zelf, maar wel over de ontwikkeling van bedrijventerreinen, woongebieden, stedelijk groen, en bufferzones. Er is in dat kader overleg met Arohm, waardoor rechtsonzekerheid in verband met bouwplannen moet geëlimineerd worden: er wordt op een pragmatische manier nagegaan of het verlenen van een bouwvergunning de toekomstige ontwikkeling in de weg staat. Dit planningsproces Stedelijke Afbakening, goed voor 2 tot 3 jaar, moet hier een integraal antwoord bieden.

De economische ontwikkelingen kunnen opgedeeld worden in 3 domeinen: de ontwikkeling van de luchthaven zelf, de economische activiteiten in de regio, en de meer algemene ontwikkeling van bedrijventerreinen.

BIAC diende voor de luchthaven zelf een project in onder de werknaam Airport Village. Dit moet onderzocht worden in het kader van de Noordelijke ontsluiting van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP).

Wat de ontwikkeling van de regio betreft, is de belangrijke gewestplanwijziging van 17 juli 2000 in volle implementatie, en is er de reconversie van Watersite in Vilvoorde en van de oude terreinen te Machelen en te Vilvoorde. Al deze projecten zijn reeds in gevorderd stadium; in principe staat niets nog de uitvoering in de

weg. Zoals minister Vandenbroucke reeds vermeldde lijkt de ontwikkeling van het gebied in Melse in tegenspraak met het RSV, maar daarover kwam tijdens de vorige regeerperiode een interkabinettenwerkgroep samen. De beslissing die daar genomen werd zal zo snel mogelijk op de agenda komen, opdat de knoop kan doorgemaakt worden.

Tot slot zijn er ook een aantal initiatieven met betrekking tot mobiliteit lopende, zowel wat het openbaar vervoer, als het goederenvervoer als het wegverkeer betreft. In de in het GRUP opgenomen noordelijke ontsluiting van de luchthaven zit nog een knelpunt, met name de tracékeuze. Het spoor zou langs de middenberm van de E19 lopen, waardoor een compensatie voor het Witte Kinderbos moet gezocht worden.

In datzelfde GRUP wordt een reservatiestrook voorzien voor het goederenstation op de cargozone. Voor het wegverkeer zijn reservatiestroken opgenomen voor ondermeer de realisatie van het klaverblad van de E19 en de N211.

Wij zijn ervan overtuigd dat plannen van de ruimtelijke ordening meer dan noodzakelijk is. Plannen vraagt tijd, maar er wordt wel degelijk werk van gemaakt.

Minister Kris Peeters: De bezwaarschriften ingediend tegen de vergunning verleend door de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant worden nog voor het einde van dit jaar afgehandeld.

Als we een commissie oprichten zoals de Vlaamse Havencommissie, dienen we ook de uitgangspunten ervan over te nemen: meerdere invalshoeken, permanente werking, langetermijnvisie en brede betrokkenheid.

De lijst van infrastructuurwerken is te lang om op te sommen en omvat ingrepen in het spoor, het busvervoer en de wegen. We moeten nagaan wat financieel haalbaar is en op welke termijn.

De geluidsnormen zijn zowel internationaal als Europees bepaald. Het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart regelt het geluidsniveau. Op Europees vlak zijn er de richtlijn van 26 maart 2002 en van 25 juni 2002. De laatste richtlijn regelt het omgevingslawaai. Tegen 2008 moet elke lidstaat een geluidbelastingkaart opgesteld hebben om de geluidsoverlast beter te kunnen beheersen. (*Applaus bij CD&V, VLD, sp-a-spirit en N-VA*)

De heer Francis Vermeiren: Ik ben uitermate ingenomen met de manier waarop dit debat werd gevoerd. Dat zoveel ministers het debat hebben gevolgd, wijst er niet alleen op dat dit een zaak is van de hele regering maar ook dat de regering functioneert. Nu moet een en ander nog uitgevoerd worden.

We moeten het delicate dossier van Sabena Technics van heel nabij volgen. Minister-president Leterme heeft terecht de aandacht gevestigd op de militaire luchthaven. Ik hoop dat het gesprek met de federale minister van Landsverdediging iets oplevert. We moeten versneld de files, congestie en de 19/25-verhouding wegwerken.

De regering is ingegaan op de verschillende suggesties. Meerdere regeringen en parlementen zijn bevoegd voor dit dossier. Ik wil iedereen nogmaals danken voor de manier waarop dit debat is verlopen. (*Applaus bij CD&V, VLD, sp-a-spirit en N-VA*)

De heer Eric Van Rompuy: Ik ga akkoord met de heer Vermeiren, maar wil er nog een persoonlijke bedenking aan toevoegen. BIAC speelt een cruciale rol: het bepaalt welke activiteiten de luchthaven kan aantrekken. Als we BIAC privatiseren zoals gepland, komt 70 procent van de aandelen in private handen. Dat zou zelfs één enkele buitenlandse partner kunnen zijn. Ik vrees dat de overheid met haar 30 procent van de aandelen haar grip zal verliezen over BIAC en over onze belangrijkste groeipool. Wat baten dan de resoluties van het Vlaams Parlement die ervoor pleiten dat Zaventem een Vlaamse luchthaven wordt?

De heer Joris Van Hauthem: Ik had liever een concreet antwoord gehad op onze vragen. In de pers hebben we vernomen wat minister Peeters en de Vlaamse regering van plan zijn in Zaventem. Wij hebben concrete vragen gesteld over de doelstellingen en het toekomstperspectief. Daar is niet op geantwoord. Daar waar een geïntegreerde benadering nodig is, wijst de aanpak van de regering erop dat de

verantwoordelijkheid verdeeld zal worden. Wij vragen ons ook af of de regering medezeggenschap zal krijgen in BIAC. Daarop is evenmin geantwoord.

Verder bent u niet ingegaan op de vraag over de bevoegdheidsverdeling. Dat is nochtans de kern van de zaak in dit dossier. Als u een integrale benadering wilt, moet u streven naar homogene bevoegdheidspakketten. Ik heb u niet horen zeggen dat het geen slechte zaak zou zijn als de luchthaven van Zaventem een Vlaamse bevoegdheid zou worden. Dat zou u veel kopzorgen besparen. U bent een aantal essentiële vragen uit de weg gegaan en in die zin komt dit actualiteitsdebat misschien ietwat te vroeg. (*Applaus bij het VB*)

Motie van aanbeveling

De voorzitter: Door mevrouw Ceysens werd tot besluit van dit actualiteitsdebat namens de meerderheid een motie van aanbeveling aangekondigd. Ze moet uiterlijk vrijdag om 17 uur zijn ingediend.

Het Parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het debat is gesloten.

VERZOEKSCRIFT

Gebruik van talen in bestuurszaken

Verslag

De voorzitter: Aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie over het verzoekschrift over het gebruik van talen in bestuurszaken.

De heer Marnic De Meulemeester, verslaggever: Ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

De heer Wim Van Dijck, verslaggever: Ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

De voorzitter: Is het Parlement het eens met de conclusies van de commissie? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES

Het opnieuw laten samenvallen van de Vlaamse en de federale verkiezingen

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Dewinter, Deckmyn en Van Dijck en mevrouw Vissers tot besluit van de op 12 oktober 2004 door de heer Dewinter in commissie gehouden interpellatie tot de heer Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitspraken van de ministers Moerman en Vandenbroucke betreffende het opnieuw laten samenvallen van de Vlaamse en de federale verkiezingen.

De heer Filip Dewinter: Tijdens de zomerperiode hebben de ministers Moerman en Vandenbroucke een aantal uitspraken gedaan over het laten samenvallen van de Vlaamse en de federale verkiezingen. Ik vond het wenselijk daarover de minister-president te ondervragen en ik heb op 13 oktober 2004 een motie ingediend waarin we aan de Vlaamse Regering vragen vast te houden aan de afzonderlijke verkiezingen voor het Vlaams Parlement en te streven naar een regeling waarin bepaald wordt dat wie zich kandidaat stelt voor

een ander beleidsniveau daadwerkelijk dat mandaat op het andere beleidsniveau moet opnemen en alleen op dat niveau in aanmerking kan komen voor een mogelijk uitvoerend mandaat.

De heren Vandenbrande, Sauwens en Caluwe, Van Rompuy en de dames Grouwels en Van Hecke hebben op 9 januari 2002 een motie ingediend met een identieke tekst. We kunnen ons niet voorstellen dat CD&V als meerderheidspartij iets anders zal doen dan als oppositiepartij. Hoe consequent is CD&V? Ik twijfel er niet aan dat CD&V deze motie met enthousiasme zal goedkeuren. (*Applaus bij het VB*)

De heer Ludwig Caluwé: U hebt een uitstekende tekst ingediend. CD&V zal de motie evenwel niet goedkeuren omdat ze door de verkeerde persoon is geschreven. U bent bijzonder slecht geplaatst om over deze aangelegenheden moties in te dienen. Een van de redenen waarom veel burgers vragen dat de federale en Vlaamse verkiezingen opnieuw samenvallen, is dat bij elke verkiezing dezelfde kandidaten terugkeren. U hebt in januari 2002 ook een motie ingediend waarin u schreef dat wie verkozen wordt in een parlementaire assemblee zijn mandaat effectief dient op te nemen. In mei 2003 komt de heer Dewinter op voor de Senaat, hij wordt verkozen voor de Senaat en heeft zijn mandaat niet opgenomen.

– *De met redenen omklede motie wordt, wat de gemeenschapsaangelegenheden betreft, met 31 stemmen tegen 68 bij 5 onthoudingen en, wat de gewestaangelegenheden betreft, met 28 stemmen tegen 65 bij 5 onthoudingen niet aangenomen.*

Hervorming van het jeugdrecht

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van mevrouw Dillen en mevrouw Van Steenberge tot besluit van de op 12 oktober 2004 door mevrouw Dillen in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de toekomst van de gesloten jeugdinstelling in Everberg en het advies van de Vlaamse Regering betreffende de hervorming van het jeugdrecht.

Mevrouw Marijke Dillen: De discussie over de gesloten instelling Everberg is opnieuw actueel. Er is het evaluatierapport waaruit duidelijk blijkt dat de samenwerking tussen de Vlaamse en Frans Gemeenschap moeilijk verloopt. Er zijn verschillende ernstige problemen op diverse gebieden, waarvan verschillende communautair getint zijn.

Er is een gebrekkige communicatie en er zijn taalproblemen. We hebben er in de Commissie op een nuttige wijze over kunnen discussieren.

Het rapport formuleert een aantal aanbevelingen, waarrond de minister, naar ik hoop, zoals ze in haar antwoord heeft aangekondigd, zo snel mogelijk initiatieven zal nemen. Maar verder blijkt ook dat de federale regering haar verplichtingen niet nakomt, onder meer betreffende de infrastructuur, zodat het ook Vlaanderen er moeilijk wordt gemaakt om zijn verplichtingen rond pedagogische begeleiding uit te bouwen.

Mijn fractie dringt aan op snelle oplossingen. De minister dient zeer dringend aan de federale regering te vragen dat zij alle verplichtingen rond Everberg onmiddellijk uitvoert. Maar ze moet verder gaan. Het voortbestaan van Everberg is gekoppeld is aan de hervorming van het jeugdrecht. Vlaanderen heeft aanvankelijk aan de federale regering de tijd gegeven tot 31 augustus 2004 om een wet te maken die antwoord biedt op delinquent gedrag van jongeren. Deze termijn is door het vorige parlement verlengd tot 1 februari 2005 vanwege de verkiezingen. Maar 1 februari 2005 dient de uiterste limiet te zijn.

Vandaag blijkt dat er een wetsontwerp over de hervorming van het jeugdrecht voorligt in het federale parlement. De commissie Justitie kan met de besprekingen beginnen. Helaas, zonder advies van de Vlaamse Regering. Ook al hebben wij er in dit parlement, ook vroeger al, op aangedrongen dat de Vlaamse Regering een duidelijk advies zou geven waarin het standpunt betreffende dit dossier, waar in Vlaanderen toch wel een vrij grote eensgezindheid over bestaat, de minister heeft hieraan blijkbaar geen absolute prioriteit gegeven. Vlaanderen vraagt al zeer lang een degelijke hervorming van de wet van 1965 over de jeugdbescherming.

Vlaanderen is al lang voorstander van een degelijk jeugdstrafrecht, gebaseerd op heldere uitgangspunten die noodzakelijke antwoorden bieden op de huidige maatschappelijke vragen met betrekking tot de aanpak van jeugddelinquentie.

Het Vlaams Parlement heeft een deadline gegeven aan de federale minister van Justitie, met als dreiging - terecht - het samenwerkingsakkoord inzake Everberg op te zeggen. En vandaag blijkt dat de Vlaamse Regering in gebreke is gebleven zelf het noodzakelijke advies te formuleren, waarin wij onze visie op de hervormingen duidelijk formuleren. Toch moeten we bijzonder waakzaam zijn: de Franstaligen zijn geen vragende partij om het jeugdrecht te hervormen. Vooral de Waalse PS heeft dit dossier gedurende de vorige jaren geblokkeerd.

Ik betreur dan ook dat het Vlaams Parlement nooit de gelegenheid heeft gekregen tot een ernstig debat over de klemtonen die Vlaanderen wil leggen bij de invulling van het nieuwe jeugdrecht. Nochtans had de voorzitter de verschuiving naar 31 januari 2005 gemotiveerd met de belofte dat het Vlaams Parlement aldus de kans zou krijgen om het federale initiatief voor de hervorming van het jeugdrecht naar waarde te schatten.

Ik betreur vooral dat de werkzaamheden in het Vlaams Parlement moeten beginnen zonder het belangrijke advies van de Vlaamse Regering. Nochtans had die daartoe de plicht gezien het verschil in prioriteiten tussen Vlaanderen en Wallonië inzake de pedagogische aanpak van delinquente jongeren. Ten slotte blijft mijn fractie pleiten voor de overdracht van het jeugdsanctierecht van Justitie naar Vlaanderen. Dit moet leiden naar homogene bevoegdheidspakketten en naar hefboomen voor een beter bestuur. (*Applaus bij het VB*)

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey: Onze fractie zal de motie van het Vlaams Blok niet goedkeuren. Het dossier van het jeugdsanctierecht wordt niet vooruitgeholpen door bijkomend ook de regionalisering van Justitie te vragen. In de motie wordt niet verduidelijkt welke krachtlijnen precies de voorkeur wegdragen van de indieners. Het is evident dat de federale overheid al haar verplichtingen inzake Everberg onmiddellijk moet nakomen. Het is vooral nodig dat alle Vlaamse mandatarissen zich scharen achter de vijf gekende krachtlijnen inzake een nieuw herstelgericht jeugdsanctierecht. (*Applaus bij CD&V*)

– *De met redenen omklede motie wordt met 32 stemmen tegen 69 bij 5 onthoudingen niet aangenomen.*

De mogelijke organisatie van de Olympische Spelen in Vlaanderen

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heer Werner Marginet, mevrouw Marie-Rose Morel en de heren Jurgen Verstrepen, Erik Arckens en Johan Deckmyn tot besluit van de op 14 oktober 2004 door de heren Jean-Marie Dedecker en Werner Marginet in commissie gehouden interpellaties tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, respectievelijk over een evaluatie van het topsportbeleid na de Olympische Spelen van 2004 in Athene en over de problematiek van de unitaire sportstructuren, het topsportbeleid na Athene 2004 en de mogelijke organisatie van de Olympische Spelen in Vlaanderen.

De heer Werner Marginet: In de commissie voor Sport is de bezorgdheid over het sportbeleid in dit land duidelijk gebleken.

Bij de Olympische Spelen in Athene hadden de Vlamingen weinig redenen tot juichen. Hoewel 45 van de 51 door het BOIC geselecteerde atleten Vlamingen zijn, werden ze aan de wereld voorgesteld als Belgische atleten. Ze dienden noodgedwongen achter de Belgische vlag te stappen. Nochtans zorgt Vlaanderen voor tachtig procent van onze nationale export. Het zou dus best een Olympische uitstraling kunnen gebruiken.

Is de minister bereid te onderzoeken of het mogelijk is om in 2008 met een eigen Vlaamse ploeg aan te treden? Wil hij het bestaan van de paritair samengestelde nationale sportstructuren kritisch bevragen? De minister stelt dat een nationale koepel nog steeds noodzakelijk is vermits internationale sportfederaties slechts een sportfederatie per land erkennen. Wij vragen de regionalisering van de resterende unitair georganiseerde

sportfederaties. Er moet een signaal worden gegeven dat het sportbeleid een Vlaamse bevoegdheid is.

We stellen vast dat het topsportbeleid niet heeft geleid tot het behalen van de verwachte medailles op de Olympische Spelen. De minister heeft geantwoord dat topsport voor hem een prioriteit is, maar wij hebben de indruk dat hij er zich in de eerste plaats vanaf wil maken met het toekennen van extra middelen voor de topsport. Het Vlaams Blok dringt aan op een evaluatie van het topsportbeleid en op een herstructurering. We pleiten voor een topsportschool per provincie die los staat van de federaties. Zo wordt het mogelijk meer sportdisciplines op te nemen.

Er rees onduidelijkheid over de wens van minister Anciaux om de Olympische Spelen naar Vlaanderen te halen. Hij meent dat dit een droom is en zal blijven. We treden het standpunt van de minister bij dat de organisatie van de Olympische Spelen in Vlaanderen niet realistisch is, temeer omdat we er met het huidige topsportbeleid niet in geslaagd zijn de nodige topsporters klaar te stomen. Daarom stellen we in de motie voor geen nieuwe haalbaarheidsstudie uit te voeren.

De heer André Denys: In de commissie werd afgesproken geen partijpolitieke spelletjes te spelen rond de sport. De minister heeft beloofd in zijn beleidsnota zijn sportbeleid toe te lichten. Dat nu een motie wordt ingediend ontgoochelt me dan ook.

– *De met redenen omklede motie wordt met 31 stemmen tegen 75 niet aangenomen.*

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

Wij komen opnieuw bijeen op woensdag 10 november 2004 om 14 uur. (*Instemming*)

– *De vergadering wordt gesloten om 18.39 uur.*

AANWEZIG

Erik Arckens, Cathy Berx, Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Hilde Crevits, Rudi Daems, Norbert De Batselier, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Stefaan De Clerck, Tom Dehaene, Kurt De Loor, Mark Demesmaeker, Marnic De Meulemeester, Stern Demeulenaere, Jos De Meyer, André Denys, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Vera Dua, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Jean Geraerts, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jan Loones, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Monique Møens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Herman Reynders, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Bart Somers, Jos Stassen, Steve Stevaert, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Steven Vanackere, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Dany Vandenbossche, Luc Van den Brande, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Marleen Vanderpoorten, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Greet Van Linter, Gracienne Van Nieuwenborgh, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwerkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, John Vrancken, Paul Wille, Frans Wymeersch.

AFWEZIG MET KENNISGEVING

Miet Smet, Monica Van Kerrebroeck: ambtsverplichtingen.

AFWEZIG ZONDER KENNISGEVING

Jean-Marie Dedecker, Margriet Hermans, Patrick Lachaert, Johan Sauwens, Etienne Schouppe.

