



# VLAAMS PARLEMENT

---

ZITTING 1995-1996

OPENBARE COMMISSIEVERGADERING

---

## HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN  
EN VERVOER

VERGADERING VAN DONDERDAG 30 MEI 1996

Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, en tot mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Gezondheidsbeleid, over het heropenen van het vliegveld in Grimbergen  
Met redenen omklede moties

**WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Leonard Quintelier**

– *De interpellatie wordt gehouden om 13.36 uur.*

**Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, en tot mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Gezondheidsbeleid, over het heropenen van het vliegveld in Grimbergen**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Vermeiren tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, en tot mevrouw Demeester-De Meyer, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Gezondheidsbeleid, over het heropenen van het vliegveld in Grimbergen.

De heer Vermeiren heeft het woord.

**De heer Francis Vermeiren :** Mevrouw de minister, mijnheer de minister, ik dank u voor het feit dat u welwillend gevolg hebt gegeven aan de vraag om deze zaak gezamenlijk te behandelen. Gezien de beslissingen in het verleden behoort deze problematiek immers tot de bevoegdheid van twee ministers.

Met de sluiting van het vliegveld van Grimbergen anno 1991 – een beslissing die zonder enig voorafgaand overleg met de betrokken instanties en de geïnteresseerden werd getroffen – werd niet alleen aan een vliegactiviteit, maar ook aan een voor de streek typische economische activiteit en aan het dagtoerisme een einde gemaakt. Grimbergen was niet alleen bekend om zijn abdij, zijn sterrenwacht Mira en zijn wandelpaden. Het vliegveld lokte tijdens de zomer heel wat kijklustigen. Een pennetrek volstond om het vliegveld tot een troosteloze vlakte om te vormen, terwijl de gebouwen van de vliegclubs verloederden en zelfs uitbrandden.

Er was van in het begin sprake van een beperking van de vliegactiviteiten. Het aantal vluchten vanop Grimbergen was blijkbaar voor een aantal omwonenden een reden om

voor de sluiting te ijveren. Er waren nochtans ook andere argumenten. In de eerste plaats was er een financiële reden. De exploitatie van het vliegveld ging immers gepaard met een verlies van tien miljoen frank per jaar. Er waren ook ecologische argumenten. Door de sluiting van een aantal kleine vliegvelden in Vlaanderen en het opleggen van beperkingen op andere werd het in Grimbergen almaar drukker. Door het buiten gebruik stellen van een startbaan ontstond verkeersoverlast. Ten slotte kwam er een communautair argument bij kijken. Vele eigenaars van kleine privé- of sportvliegtuigen waren in de Brusselse agglomeratie gevestigd en hun aanwezigheid zou de verfransing van Grimbergen in de hand werken. Er kwam ook heel wat verzet van de zijde van bewoners, die zich weliswaar op een boogschuit van het vliegveld hadden gevestigd en zich aanvankelijk blijkbaar niet om het gezoem bekommerden, maar nadien toch reageerden.

De sluiting van Grimbergen heeft echter een probleem doen rijzen voor de talrijke Vlaamse privé-piloten, die sedert jaar en dag hun hobby beoefenden of hun beroep uitoefenden vanop Grimbergen. De meeste Franstalige – meestal Brusselse – privé-piloten vonden ondertussen een onderkomen op een aantal vliegvelden in het zuidelijke landsgedeelte, waar de overheid deze vliegactiviteit wel gedooft. De Vlaamse piloten die de vliegsport wilden blijven beoefenen, waren vanuit het Vlaamse randgebied rond Brussel omzeggens volledig op Deurne aangewezen. Deurne is echter een luchthaven onder het beheer van de Vlaamse overheid, en is veel meer op de exploitatie van luchtlijnen of charters aangewezen dan op de aanwezigheid van kleine privé-vliegtuigen. De vliegsport kadert nu eenmaal niet in de voor Deurne voorziene economische exploitatie. Het is dus duidelijk dat het sluitingsbesluit van Grimbergen voor de vliegsport in Vlaanderen een sombere dag was. Waar waren de piloten nog welkom in Vlaanderen ? Moesten ze uitwijken naar Wallonië, Nederland of Noord-Frankrijk ? Een oplossing lag niet zo voor de hand na de sluiting van het gunstig en centraal gelegen vliegveld van Grimbergen. Aanvankelijk stond de gemeente Grimbergen achter de sluiting, maar spoedig

## Vermeiren

kwam men er tot de vaststelling dat ze met de sluiting een belangrijke troef uit handen had gespeeld. Reeds in juli 1992 stemde het schepencollege in met een voorstel van de Grimbergse vliegclub om de start- en landingsbaan te verleggen en het aantal bewegingen per jaar tot 50.000 te beperken. Begin 1993 stelde de Vlaamse regering het gewestplan Halle-Vilvoorde in herziening. De toenmalige minister van ruimtelijke ordening, de heer Kelchtermans, achtte de heraanleg van het vliegveld en de hervatting van de vliegactiviteiten dringend gewenst. We schrijven 1993. Er zou zeventig hectare als bos worden ingekleurd. De rest zou bestemd zijn voor actieve recreatie en hiervan zou veertig hectare voor vliegactiviteiten dienen. De gewestplanwijziging werd door de Vlaamse regering goedgekeurd op 22 december 1994. Op 7 februari jongstleden kreeg de minister van Begroting van de Vlaamse regering de opdracht om kandidaat-concessiehouders te zoeken voor het voormalige vliegveld.

De gemeenteraad van Grimbergen heeft op 22 februari van dit jaar de wens uitgedrukt dat de gemeente Grimbergen de beschikking zou krijgen over het hele gebied van het voormalige vliegveld.

Het is belangrijk te onderstrepen dat dit een unanieme beslissing was. Er werd aangedrongen op een globale en evenwichtige oplossing in samenspraak met de VZW Recreatief vliegveld Grimbergen, de VZW Natuurreservaten, de Grimbergse sportverenigingen en de provincie Vlaams-Brabant. De Grimbergse gemeenteraad sprak zich uit voor een indeling van de 125 hectare van het voormalige vliegveld met de volgende bestemmingen : zeventig hectare bosgebied, 45 hectare recreatiegebied met als bestemming recreatief vliegveld, vijf hectare randzone voor park en sport en vijf hectare voor openbaar nut, met name voor de aanleg van een containerpark. Een dergelijke oplossing voor het vliegveld van Grimbergen kan op de instemming van een grote meerderheid van de autochtone bevolking van Grimbergen rekenen. Een petitie in die zin verkreeg meer dan 7.000 handtekeningen, waarvan 4.420 van bewoners gevestigd in de onmiddellijke omgeving van het vliegveld. Blijkbaar wordt nochtans door sommige drukkingsgroepen verder geijverd om deze plannen van de gemeente te dwarsbomen, hoe goed hun bedoelingen ook zijn. Maar wanneer sommigen ervoor pleiten om de 125 hectare van het vroegere vliegveld tot een bos om te vormen, moet men hun aandacht ook op andere aspecten vestigen. Het is immers duidelijk dat het aanleggen van een dergelijk bos niet zonder gevolgen zou blijven voor de omgeving. Er wordt daarbij door de voorstanders van deze oplossing vergeten of verzwegen dat, eens het gebied als een natuurgebied is erkend, de zeer vele landbouwers uit de streek, die in de onmiddellijke omgeving hun akkers bewerken, onder de bepalingen van het mestdecreet komen te vallen. Met andere woorden, er zouden dan nieuwe, strengere bemestingsnormen gelden,

hetgeen kwalijke gevolgen zou hebben voor de opbrengst van de oogsten en voor het voortbestaan van deze landbouwexploitaties. Of is het misschien de bedoeling de landbouwers die in Grimbergen nog land bewerken, eveneens te onderwerpen aan de willekeur van een kleine groep, die – ik herhaal het nogmaals, misschien met de beste bedoelingen – het hele gebied rond het vliegveld tot een groene, mestvrije zone wil omvormen ?

Er is ook tegenkating tegen de heraanleg van het vliegveld van Grimbergen vanuit de nieuwe provincie Vlaams-Brabant. Ik heb vernomen dat er de laatste dagen een kentering ten gunste kan worden opgemerkt, maar niettemin moet worden onderstreept dat één der bestendig gedeputeerden zich heeft afgevraagd of het noodzakelijk is om in Grimbergen vliegactiviteit te voorzien. Als argument wordt aangevoerd dat de regionale commissie voor ruimtelijke ordening en het provinciebestuur opteren voor het behoud van de infrastructuur van het vliegveld van Goetsenhoven. Volgens deze gedeputeerde, de heer De Coninck, zou daar aan recreatie- en opleidingsvliegen kunnen worden gedaan. Daarom wordt een tweede vliegveld in de provincie Vlaams-Brabant overbodig geacht. Deze gedeputeerde zou kennis moeten nemen van de persmededeling van de Vlaamse regering van 2 april 1996 met betrekking tot het gewestplan Tienen-Landen en de herbesteding van de militaire domeinen. In deze mededeling staat klaar en duidelijk te lezen – ik citeer – dat voor de vliegbasis in Goetsenhoven landsverdediging heeft beslist om het grootste gedeelte te behouden als militair domein. Enkel het noordelijke gedeelte van zes hectare wordt afgestaan. Dit gebied wordt ingekleurd voor dagrecreatie. Einde citaat. Gaat men misschien in Goetsenhoven een vliegveld aanleggen op zes hectare ? Voor modelvliegtuigen zou dit volstaan, maar andere toestellen zouden het zeker moeilijk hebben om op die zes hectare op te stijgen, laat staan te landen. Er is dus zeker geen sprake van twee vliegvelden voor privé-doeleinden in Vlaams-Brabant.

Na vier jaar touwtrekken zou de Vlaamse regering een beslissing moeten treffen. Er zijn onder meer door de vliegclub Grimbergen reeds haalbare voorstellen geformuleerd. Ik herinner u eraan dat het verlies destijds tien miljoen frank bedroeg, maar deze v.z.w. heeft er zich toe verbonden voor een sluitende non-profit financiële exploitatie te zorgen binnen de zeer zware beperkingen die haar zullen worden opgelegd. Uiteraard zullen nog zwaardere beperkingen op de vliegbewegingen of de huur van het terrein en de gebouwen deze financiële haalbaarheid in het gedrang brengen. Er wordt zeker terecht door de v.z.w. met betrekking tot dit financiële aspect verwezen naar de jachthaven van Nieuwpoort, waar het Vlaams Gewest de kosten draagt. Om Vlaanderen een recreatief vliegveld aan te bieden wordt dan ook door de v.z.w. gevraagd naar analogie het huurgeld tot de symbolische frank te beperken.

## **Vermeiren**

Nu de grenzen in Europa vervagen en alles erop gericht lijkt om met nieuwe, vlottere communicatiemiddelen de onderlinge verbindingen te verbeteren zou Vlaanderen zeker een zeer mal figuur slaan, indien vreemde privé-piloten vergeefs naar een landingsplaats in het noorden van het land zouden moeten zoeken. Een zeer grote economische activiteit zal zeker nooit in Grimbergen worden ont-plooid. Door de strikte beperkingen zal de directe werk-gelegenheid er vrij schaars zijn. De indirecte impact is natuurlijk belangrijker en er zijn zeker voordelen aan verbonden voor de plaatselijke middenstanders, de toelevingsbedrijven voor de onderhoudsfirma's en de opleiding van de piloten, die vandaag grotendeels in het buitenland, zelfs in de Verenigde Staten, gebeurt.

Kan men zich voorstellen dat men naar de Verenigde Staten moet trekken om privé-piloot te worden ? Wat een beeld krijgt men daar op die manier van Vlaanderen ! Vlaanderen wordt daar beschouwd als een onontgonnen gebied, ergens in Europa.

De v.z.w. Recreatief Vliegveld Grimbergen meent dat de financiële problemen van het verleden veroorzaakt werden door een slecht personeelsbeleid. Er was in Grimbergen een overvloed aan overheidspersoneel, dat noch op wettelijke, noch op veiligheidsgronden kon worden verantwoord.

Een spoedige oplossing is noodzakelijk. Reeds vier jaar wachten vele jonge Vlamingen, die het vliegen in het bloed hebben maar bij het beoefenen van hun hobby gehinderd worden door de sluiting van het vliegveld van Grimbergen, op een duidelijke uitspraak van de Vlaamse regering. Gebruik maken van Deurne is geen geldig alternatief. Er is vooreerst de hoge prijs die moet worden betaald voor het gebruik van de faciliteiten van de luchthaven, de mogelijkheden zijn er beperkt en ten slotte zijn privé-vliegtuigen er vreemde eenden in de bijt, ze zijn er niet welkom.

Er wordt veel mogelijk indien tot de gedeeltelijke heropening van het vliegveld van Grimbergen wordt besloten. De Vlaamse jeugd kan dan vlot in contact komen met de luchtvaart en – in eigen land – een gepaste opleiding voor privé-piloot of lijnpiloot volgen.

Vlaanderen, een belangrijk Europees verkeersknooppunt, kan zich niet veroorloven afwezig te zijn in de lucht met kleine privé- of sportvliegtuigen, zeker niet in de 21ste eeuw – de eeuw van de nieuwe, snelle communicatiemiddelen zoals de H.S.L of Internet.

Het privé-vliegen heeft ook een voorname opvoedkundige functie, die niet altijd voldoende wordt begrepen. Men moet over een infrastructuur beschikken, niet enkel voor opleidings- en hobbyvluchten, maar ook voor toerisme, snelle medische hulp en verkeersobservatie. Al deze acti-

viteiten zijn nu geconcentreerd op enkele vliegvelden. Daar staan ze in directe concurrentie met de geregelde luchtlijnen. Enige decentralisatie zou dit kunnen verhelpen.

Gaan we in Vlaanderen de privé-luchtvaart volledig uitschakelen of krijgt ze toch nog een kans van de Vlaamse regering ?

**De voorzitter :** Mevrouw Verwimp-Sillis heeft het woord.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis :** Dit was een zeer uitgebreide, nogal eenzijdige uiteenzetting van mijnheer Vermeiren

**De Heer Francis Vermeiren :** Een unaniem standpunt van de gemeenteraad van Grimbergen kan toch niet eenzijdig genoemd worden.

**De voorzitter :** Mevrouw Verwimp-Sillis heeft het woord, gelieve haar niet te onderbreken.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis :** Ik wil ook de keerzijde van de medaille belichten. Het vliegveld werd gesloten omwille van veiligheidsredenen, geluidshinder en een deficit dat de laatste jaren opliep tot 24 miljoen frank. Het gewestplan werd ondertussen herzien. De invulling van het 45 hectare groot recreatiegebied is het enig resterende probleem.

Ik wil een aantal redenen opsommen om de vliegactiviteiten in Grimbergen niet te hervatten. Ten eerste is er de bestrijding van de geluidsoverlast. Er is al genoeg geluidsoverlast in Grimbergen. Het vliegveld van Zaventem, dat van Melsbroek en de ring veroorzaken geluidsoverlast. Het is zinvoller om van het voormalig vliegveld een stiltegebied te maken. Daar is meer nood aan in de buurt en in de gemeente.

De geluidshinder van de kleine luchtvaart heeft eigen kenmerken. Die is er vooral als mensen thuis tot rust willen komen : tijdens de zomermaanden en in de weekends met mooi weer. De specifieke hinderfactoren van de kleine luchtvaart zijn : het geluidsniveau, de hoorbaarheidsduur, het aantal vliegtuigpassages en de onregelmatige verdeling ervan over het jaar en de week. In Zwitserland heeft men een berekeningswaarde, de BKL, de Belasting voor Kleine Luchtvaart, ontworpen en toegepast op Grimbergen. Daaruit blijkt dat de 50 BKL-contour, de norm die men als ernstig hinderlijk accepteert, zich uitstrekt over een lengte van vijf tot zes kilometer. Is het in Grimbergen verantwoord een bouwverbod op te leggen in een cirkel van zes kilometer rond het vliegveld ? Is het wonen en het vliegen verzoenbaar in een dichtbevolkte gemeente als Grimbergen ? Wij denken van niet. Het gemeentelijk woonbeleidsplan spreekt ook niet over de aanwezigheid van het vliegveld of de eventuele heropening ervan. De gemeente probeert wel nieuwe bewoners aan te

## **Verwimp-Sillis**

trekken en praat niet over het vliegveld dat misschien wordt heropend.

Het verband tussen gezondheid en geluidsoverlast is ondertussen voldoende bewezen. Hoge bloeddruk, psychologische problemen zoals stress, aantasting van het welbevinden, slaapstoornissen, vermindering van prestatie- en concentratievermogen zijn stoornissen die te wijten zijn aan geluidsoverlast. Ik ben verheugd dat de minister van Gezondheidsbeleid ook aanwezig is. Het bestrijden en voorkomen van geluidshinder moet een prioriteit zijn.

Luchtverontreiniging door vliegtuigen, gevoegd bij de luchtverontreiniging door industriële activiteiten en het verkeer op de ring, zijn niet bevorderlijk voor de gezondheid van mens, dier en plant. Ook bodem- en waterverontreiniging van herstelplaatsen voor vliegtuigen zijn een probleem. Voor de volksgezondheid is het heropenen van het vliegveld niet wenselijk.

Mijnheer Vermeiren gebruikt de misplaatste term : beperkte vliegactiviteit. Hij vraagt een heropening voor 50.000 bewegingen. De laatste jaren werden er 120.000 bewegingen gemeld, hoewel er minder voorzien waren. Wie kan dit controleren ?

**De heer Francis Vermeiren :** Ik vestigde alleen de aandacht op de gegevens in het dossier en de standpunten van de gemeenteraad van Grimbergen. Ik herhaalde alleen wat op een ander niveau werd bepaald. Dit is een kleine nuance.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis :** Ja, maar u leek het er wel mee eens te zijn.

**De heer Francis Vermeiren :** Ja, ik ben het er mee eens, maar het is niet alleen mijn standpunt, het is een bestudeerd, wetenschappelijk standpunt.

**De voorzitter :** Mevrouw Verwimp, mag ik u vragen uw betoeg af te ronden ?

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis :** Ik wou nog een aantal voorbeelden geven van vliegbewegingen in andere luchthavens. In Oostende waren er in 1991, de meest recente gegevens waar ik over beschik, 48.000 vliegbewegingen. Luik telde er 32.000. Wanneer we in Grimbergen tot 50.000 vliegbewegingen komen, is dat een vrij hoge activiteit.

De veiligheid is niet gewaarborgd. Total, een klasse 1-Seveso-bedrijf, kreeg een concessie voor uitbreiding, omdat de externe gevarenbron, het vliegveld, gesloten was. Een deel van het nieuwe vliegterrein ligt pal boven dit bedrijf. Men heeft berekend dat er één dodelijk ongeval per 1,4 jaar kan voorkomen op het vliegveld van Grimbergen. Is dergelijk menselijk leed te verantwoorden in het kader van een sportactiviteit ?

In de noordrand van Brussel is er vooral een groot gebrek aan groen. De hoeveelheid groen ligt er 20 procent onder het Vlaams gemiddelde. De 125 hectare biedt een unieke kans om dit recht te zetten. Grimbergen is een gemeente met een groeiende woonfunctie, die niet kan samengaan met een vliegveld. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kondigde een trendbreuk aan. Het voormalige vliegveld werd als natuurontwikkelingsgebied ingekleurd. Structuurplannen moeten richting geven aan een beleid en zijn niet alleen mooie intenties, mijnheer de minister. Ik heb een dossier gezien met 3.500 bezwaarschriften van mensen die tegen de aanleg van het vliegveld waren. Er zijn blijkbaar verschillende petitieën in omloop geweest.

Vlaanderen Vakantieland beschreef Grimbergen begin 1995 als een rustige, residentiële en groene gemeente. In 1992 vloog er ongeveer om de dertig seconden tot 1 minuut een vliegtuig boven Grimbergen. Nu zou dat om de 1 tot 2 minuten zijn. Men kan dus bezwaarlijk van een rustige gemeente spreken.

Er stelt zich ook een ethische vraag. In hoeverre kunnen sportpiloten in dicht bevolkte streken hun hobby uitoefenen ten koste van het welzijn en de veiligheid van de bevolking ? De piloten hebben alternatieven, de omwonenden niet.

Uiteindelijk heb ik nog twee concrete vragen. Hoe groot is de bereidheid van de regering om het terrein aan de gemeente te verkopen of in erfpacht te geven ? Worden aan de verkoop van het voormalige vliegveld voorwaarden gekoppeld inzake het eventueel heropstarten van vliegactiviteiten in de recreatiezone ?

**De voorzitter :** De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

**De heer Etienne Van Vaerenbergh :** Omtrent hetzelfde onderwerp diende ik een vraag om uitleg in. Ik trek ze bij deze terug. Ik kan me aansluiten bij de interpellatie van de heer Vermeiren. Ik heb met heel veel aandacht geluisterd naar zijn mooie uiteenzetting. Hij pleit voor de heropening van het vliegveld.

Er werd beslist om het vliegveld Grimbergen te sluiten en de bestemming van het terrein anders in te vullen. In Vlaamse rand rond Brussel zijn er ter zake zeer grote noden. Ik verwijs naar de regeringsverklaring. Het openruimte beleid, vooral in de rand rond Brussel, is daarin prioritair. Men wil in Vlaams-Brabant de sociale verdringing tegengaan en ervoor zorgen dat de eigen inwoners er kunnen blijven wonen.

Het vliegveld wordt op een bepaald ogenblik gesloten op grond van een beslissing van de Vlaamse regering en met instemming van het gemeentebestuur van Grimbergen. Iets later, bij de invulling van de definitieve bestemming van deze terreinen, wordt alles weer in vraag gesteld. Waar blijft de continuïteit van het beleid ? Ik pleit, con-

## **Van Vaerenbergh**

form de regeringsverklaring van de Vlaamse regering, voor een open-ruimtepolitiek in Vlaams-Brabant die de verfransing, de verstedelijking, de uitdeining van Brussel tegengaat en inplanting voor onze eigen mensen in Vlaams-Brabant mogelijk maakt en het Vlaamse karakter versterkt. Ik trek uitdrukkelijk de Vlaamse kaart.

Als ik in *Le Soir*, *La Libre Belgique* en op de RTBF lees en zie hoe de mensen die het vliegveld Grimbergen uitbaten, reageren, is dit in strijd met de politiek die Vlaanderen en de Vlaamse regering ter zake wil voeren. Daarom stel ik u de volgende vragen. Zijn er plannen om het vliegveld opnieuw open te stellen? Zo ja, is dit wel raadzaam, want het staat haaks op het beleid. Is het niet beter het vliegveld in de Groene Hoofdstructuur in te planten?

Mijnheer de minister, mevrouw de minister, als ik wil diepzeeduiken, weet ik waar ik naartoe moet, namelijk naar de Rode Zee. Ik tracht voldoende geld bijeen te garen om er naartoe te gaan. Wel, als ik aan sportvliegen wil doen, moet ik het nodige geld uittrekken om deze sport te beoefenen op de plaats waar het hoort. (*Rumoer bij het VB*) Dan wijk ik naar die plaats uit en belast ik niet een hele streek met iets wat inbreuk doet op de kwaliteit van het leven en het Vlaamse karakter van die streek, zoals in het verleden is bewezen. Zo probeer ik de politiek uit te voeren die ik in de regeringsverklaring heb uitgestippeld.

**De voorzitter :** De heer Van Hauthem heeft het woord.

**De heer Joris Van Hauthem :** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, collega's, ik wens me aan te sluiten bij een aantal argumenten die de heer Vermeiren naar voren heeft gebracht. Het vliegveld van Grimbergen is al meer dan vier jaar gesloten, onder meer na klachten van de omwonenden, die zeker niet onterecht waren. Ik merk echter op dat het vliegveld er al was, vooraleer men er ging wonen. Het doet me een beetje denken aan het feit dat men naast een landbouwer gaat wonen, een kwalijke geur vaststelt en tegen die landbouwer zegt dat hij moet verhuizen. Maar goed, de klachten waren voor een stuk terecht. Op dat ogenblik was de toenmalige bevoegde minister, de heer Sauwens, reeds op de hoogte van een aantal voorstellen van de vliegclub van Grimbergen. In 1992 was ze reeds bereid om de oppervlakte van het vliegveld te beperken en het aantal bewegingen tot minder dan 50.000 te reduceren. De lawaaierige vluchten met ultralichte vliegtuigen waren toen al afgelast. Ze was bereid om zoveel mogelijk vluchtroutes uit te stippelen waarbij woongebieden zouden worden vermeden en om het financiële beleid gezond te maken. Op dit ogenblik is het gewestplan gewijzigd en is er zeventig hectare bos bijgekomen, wat op zich een goede zaak en zeker niet weinig is. Er is nog discussie over de 45 hectare die voor recreatie is bestemd. Blijkbaar is de gemeenteraad van Grimbergen unaniem tot het oordeel gekomen

om een beperkte herneming van de vliegactiviteiten, onder de voorwaarden die destijds ook al werden voorgesteld en eventueel zelfs onder nog stringenter voorwaarden, te overwegen, en dit zelfs in samenspraak met onder meer de v.z.w. Natuurreservaten. De gemeente vraagt volledig te mogen beschikken over het terrein, eventueel via erfpacht, huur of andere mogelijke formules. De argumenten om dit deel van het vroegere vliegveld opnieuw open te stellen, houden ons inziens steek. Er wordt momenteel vanuit alle mogelijke hoeken gelobbied om het aan de meest biedende te verkopen. Er is zelfs sprake van het inplanten van de grootste privé-go-carting van Europa, wat voor mij helemaal geen oplossing is.

Mijnheer Van Vaerenbergh, inzake verfransing hebben we geen behoefte aan een soort tweede provinciaal domein van Huizingen. Over de opleiding van de piloten wordt een terechte vraag gesteld. Nu moeten heel wat Vlaamse privé-piloten hun opleiding in Wallonië of het buitenland volgen. Wat het communautaire aspect betreft, kan men exploitatievoorwaarden opleggen om het Vlaamse karakter van de vliegclub te garanderen. Ten derde kan men er ook voor zorgen dat het gebied landelijk blijft. Wat ten slotte de geluidshinder betreft, is het zo dat de vliegtuigen vanuit en naar Zaventem veel hoger moeten vliegen door de vluchten boven Grimbergen. Mevrouw Verwimp-Sillis, de bevoegde minister heeft uw partijgenoot, de heer Vanoost, in de Kamer geantwoord dat Grimbergen een soort paraplu vormt.

Mevrouw de minister, mijnheer de minister, wat gaat u doen met de verzuchtingen van de hele gemeenteraad van Grimbergen? Mevrouw Verwimp-Sillis en mijnheer Van Vaerenbergh, ook uw partijgenoten in de gemeenteraad van Grimbergen hebben deze verzuchtingen onderschreven. Mits een aantal strenge voorwaarden pleiten we voor het opnieuw ter beschikking stellen van dit terrein voor vliegactiviteiten.

**De voorzitter :** Mevrouw Becq heeft het woord.

**Mevrouw Sonja Becq :** Dat dit dossier een heel lang en vooral een heel woelig verloopt kent, is duidelijk te merken uit de stellingen en de standpunten die hier naar voren komen. Enerzijds nam de gemeenteraad een motie aan volgens dewelke het vliegveld moest worden gesloten, omdat – en dat vindt men ook in de gemeenteraadsbeslissing terug – een stijging van de vliegactiviteiten waar te nemen valt, ook met helikopters en met ultra-lichte vliegtuigen. Dan volgt de beslissing tot sluiting van het vliegveld en heel kort daarop komt men terug op deze beslissing, naar verluidt omdat het oorspronkelijke standpunt was ingegeven door de idee dat de activiteiten nog verder zouden toenemen met nachtvluchten en dergelijke. Dit neemt niet weg dat er binnen de gemeenschap van Grimbergen heel felle discussies bestaan over het vliegveld dossier. De verschillende elementen en thema's waarrond de discussies draaien, zijn ook hier aangehaald. De directe



## **Becq**

omgeving ondervindt geluidsoverlast, niet alleen door het opstijgen en landen, maar ook door het hinderlijke rondvliegen. Ook de buurgemeenten klagen hierover. Men sprak daar nogal eens over de vliegende grasmachines, die ook op zondag van zich lieten horen.

Uit het standpunt van de vliegclub leid ik echter af dat ze wil streven naar een beperking van het aantal bewegingen tot 50.000, dat de vliegtuigen die door hen worden gebruikt, geluidsdempers hebben, dat er met kleinere vliegtuigen wordt gevlogen en dat er geen opleidingen in de weekends en geen helikopteropleidingen worden gegeven. Op die manier probeert ze wat te doen aan de geluidsoverlast. Ook inzake veiligheid moet men aan bepaalde voorschriften voldoen. Ik heb me laten vertellen dat men het circuit zodanig wil organiseren dat de wijken die vroeger werden bestreken, niet meer zouden worden overvlogen, maar enkel nog heel dunbevolkte straten.

Inzake ruimtelijke ordening is iedereen het er blijkbaar over eens dat er voldoende groenvoorzieningen moet zijn. Dit is belangrijk voor deze regio. Nu heeft men met de beslissingen die zijn genomen, in elk geval de zekerheid dat zeventig hectare groenvoorzieningen zijn gereserveerd. Vanuit de vliegclub beweert men nogal lachend dat er nog zoveel groen is, omdat zij er aanwezig was, want anders was alles bebouwd. Dit neemt niet weg dat de zorg voor voldoende groenvoorzieningen, rust en veiligheid er ook moet zijn.

Over het Vlaamse karakter bestaat in de grond geen discussie. Wel rijst de vraag of het een elitaire sport is die vooral door Franstalige Brusselaars wordt beoefend en of het ook aan de Vlaamse bewoners kansen biedt. In de statuten van die fameuze vliegclub staat de vrijwaring van het Vlaamse karakter van het vliegveld ingeschreven. Dat is wat ik lees, maar ik weet niet in welke mate dit garanties biedt.

Inzake de gezonde financiële structuur, waarop ook al is gewezen, impliceert het feit dat men het dossier wil doorgeven en dat er een desaffectatie bestaat, dat welke activiteit daar ook komt, deze financieel zuiver moet zijn. Men moet de kosten zelf dragen, zonder dat de overheid daar in tegemoetkomt.

Ik vang vanuit de vliegclub ook op dat er een noodzaak bestaat om jongeren van hier een basisopleiding te geven, die men elders niet op dezelfde manier kan hebben. Men spreekt ook over een toeristische aantrekkingspool. Ik haal dit allemaal aan om aan te tonen dat men de argumenten voor en tegen naast elkaar moet zetten en tegen elkaar moet afwegen. We kunnen van hier uit een aantal voorwaarden opleggen, maar aan de andere kant wordt men er vanuit de gemeente veel rechtstreeks mee geconfronteerd. Het feit dat de discussie nog hangende is en

dat men met elkaar probeert te onderhandelen, vind ik ook een heel belangrijk gegeven.

Indien men zou beslissen dit terrein aan de gemeente toe te wijzen, dient de controle op de activiteiten door een stuurgroep te worden uitgeoefend. Deze groep bestaat voor een derde uit leden van het gemeentebestuur, een derde gebruikers van het vliegveld en een derde mensen uit de omgeving. Ik pleit ervoor dat de Vlaamse overheid gevolg geeft aan de vraag van de gemeente Grimbergen en het terrein toewijst aan het gemeentebestuur.

Ik wil de minister vragen hoe het verdere verloop van de procedure eruit ziet ? Welke stappen volgen nu nog ? Dit dossier sleept al lang aan en weegt zwaar op de gemeente. Duidelijkheid over het verdere verloop is belangrijk. Wat is uw houding tegenover de toewijzing van deze gronden aan de gemeente Grimbergen ?

**De voorzitter :** De heer Candries heeft het woord.

**De heer Herman Candries :** Het dossier sleept al een aantal jaren aan. Het ontspoorde door een foutieve bevraging. Men vroeg of men het eens was dat er ook 's nachts werd gevlogen, dat er jets zouden landen, dat er vracht zou worden vervoerd. Dit waren valse vragen, die de gemeenteraad op het verkeerde been zetten. Niemand uit de luchtvaartwereld heeft er ooit aan gedacht dat soort activiteiten in Grimbergen te organiseren. Er volgde een campagne die de vliegactiviteiten kost wat kost wilde stoppen.

In de luchtvaartwereld was er een zeer grote bereidheid, waren er zelfs plannen, om zich aan te passen aan de noden van de omgeving, zoals beperkingen in de aard van het luchtverkeer, de vluchtschema's, de aanvliegroutes. De omgeving en de gemeente hebben dit nu ingezien. De gemeente staat nu positief tegen het heropenen voor een beperkte vliegactiviteit. Voor Grimbergen en omgeving is het vliegveld steeds een troef geweest. Ik durft pleiten voor een heropening van de 45 hectare van het vliegveld.

**De voorzitter :** Minister Demeester-De Meyer heeft het woord.

**Minister Wivina Demeester-De Meyer :** De vele tussenkomsten bewijzen dat dit dossier de mensen beroert.

Ik wil kort de wijze waarop ik het dossier aanpakte in herinnering brengen. Het vliegveld werd in 1992 door minister Sauwens gesloten. Het gewestplan werd op 22 december 1994 herzien. Het werd definitief vastgelegd. Ik neem er de tekening even bij, zodat er geen misverstanden blijven bestaan. Er is een zone van openbaar nut van 5 hectare, 45 hectare voor dagrecreatie en 70 hectare bosgebied. Er was een horizontale en een verticale vliegbaan. De vliegbaan in de 70 hectare bosgebied kan niet meer worden gebruikt. Daarover is er geen discussie. In de 45 hectare dagrecreatie is er ruimte voor één vliegbaan. Indien

## **Demeester-De Meyer**

men een nieuwe, beperkte, recreatieve vliegactiviteit wil organiseren, is daar volgens het gewestplan geen enkel bezwaar tegen.

Vanwege de eigen diensten van het ministerie bleek geen interesse te bestaan voor deze terreinen. Noch Bloso, noch het VCGT waren geïnteresseerd in deze terreinen. We hebben ons, met deze 45 hectare recreatiegebied, in eerste instantie tot onze eigen Vlaamse openbare instellingen, die dagrecreatie organiseren, gewend.

Bijgevolg werd, in het kader van het patrimoniumbeheer, het terrein aan zijn bestemming als regionaal vliegveld onttrokken en kwam het onder de bevoegdheid van de minister van Financiën en Begroting.

Niet bestemde, onroerende goederen moeten gevaloriseerd worden. Daartoe werden de terreinen gedesaffecteerd en naar het privaat domein van het Vlaams gewest overgedragen, na consultatie van verschillende departementen. Niemand liet interesse blijken. De beslissing tot desaffectatie en valorisatie werd door de Vlaamse regering genomen op 7 februari 1996. Die beslissing ging uit van twee aspecten. Ten eerste, de verkoop van de zone van openbaar nut aan de gemeente Grimbergen. De 5 hectare worden hoe dan ook verkocht aan de gemeente Grimbergen voor de organisatie van hun containerpark. Ten tweede, de valorisatie van het bos- en recreatiegebied, er van uitgaand dat deze terreinen als één geheel worden beschouwd. Zo wordt de versnippering van het geheel tegengegaan. Ik denk dat dit een zeer goede beslissing is.

Ik kreeg dit dossier bij het aantreden van de regering. Ik denk dat we de beslissingen op de kortst mogelijke tijd hebben genomen. We gaan ervan uit dat het bos- en het recreatiegebied als een geheel moet worden behandeld.

Ondertussen is de studie inzake de valorisatie volop aan de gang. Er werden nog geen beslissingen omtrent de mogelijke formules genomen. Noch een formule van verkoop, noch een formule van erfpacht wordt vooropgesteld. In de loop van de maand juni verwacht ik een schattingsverslag. Dat schattingsverslag zal mede toelaten alternatieven voor de valorisering van het domein te evalueren.

We hebben intussen vastgesteld dat verschillende geïnteresseerden zich hebben aangediend, waaronder ook de gemeente. Het meest concrete voorstel werd precies door de gemeente geformuleerd. De Vlaamse regering is niet van plan het domein in verschillende loten te verkopen, te valoriseren, of in erfpacht te geven. We willen het, met andere woorden, in zijn geheel valoriseren. Wanneer ik over alle gegevens, inclusief het schattingsverslag, beschik, zal ik een globaal oordeel vellen en een voorstel formuleren. Dat zal uiteraard gebeuren na overleg met de

gemeente, omdat zij, mijns inziens, de eerste belanghebbende partij is. We zullen de beslissing voorstellen in het kader van de voorziene bestemming op het gewestplan en rekening houdend met het besluit van de Vlaamse Gemeenschap met betrekking tot de desaffectatie en de valorisatie van alle terreinen. We zullen die beslissing trachten te nemen vóór het zomerreces, dus einde juli of begin augustus. Ik herhaal uitdrukkelijk dat we de valorisatie in zijn geheel zullen behandelen, aangezien de regering en de desaffectatie hebben gesteld dat het geen afzonderlijke loten betreft. Ik voeg eraan toe dat dit best kan gebeuren via de gemeente, omdat dit de aangewezen instantie is voor het beheer van het gebied, samen met een aantal partners. De gemeente kan dan een coördinerende rol vervullen.

**De voorzitter :** Ik vermoed, mijnheer de minister, dat u vanuit het standpunt van Ruimtelijke Ordening nog een bijkomend antwoord wenst te geven.

Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Ik zou alleen nog enkele nuances willen aanbrengen. Het gewestplan is wat het is. Voorstellen om bijkomende gebieden als bosgebied in te kleuren, zijn vandaag niet aan de orde.

Het 45-hectare-grote gebied voor dagrecreatie kan theoretisch in aanmerking komen voor recreatieve vliegactiviteiten. Een eerder uitgevaardigd vliegverbod werd nog niet opgeheven omdat we in een procedure zijn verwikkeld voor de valorisatie van deze terreinen. Pas wanneer we beschikken over het resultaat, kunnen we enerzijds de milieu-aspecten afwegen, en anderzijds nagaan wat de alternatieven zijn.

**De voorzitter :** De heer Vermeiren heeft het woord.

**De heer Francis Vermeiren :** Ik wil de beide ministers eerst bedanken voor de duidelijke taal die zij ter zake hanteren. Dit dossier is inderdaad al vier jaar oud en verdient een oplossing. Ik ben bovendien verheugd dat minister Demeester-De Meyer nog voor het reces een beslissing wenst te nemen. Toch zou ik daar nog het volgende aan toe willen voegen.

U pleit ervoor om eerst een oplossing te zoeken in samenwerking met de gemeente Grimbergen. Ik ben het daarmee eens. Maar toch zou ik willen aandringen op een zekere mildheid. De federale staat en daarna het Vlaams Gewest hebben zware financiële inspanningen gedaan om bepaalde regio's te steunen in hun beleid. Vlaams-Brabant is daar geen schoolvoorbeeld van. Ik hoop dat u daar rekening mee zult houden.

**De voorzitter :** Mevrouw Verwimp-Sillis heeft het woord.

**Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis :** Ik wens op mijn beurt de beide ministers te bedanken voor hun antwoord. Toch lijkt het erop dat, ondanks de zalvende woorden van mi-



### **Verwimp-Sillis**

nister Baldewijns, de wil niet aanwezig is om het verbod op de vliegactiviteiten te handhaven. Het is dan ook een gemiste kans om het gebied naast het bos te gebruiken voor natuurgerichte recreatie. Hoe kan de rustgevende uitstraling van een bos tot zijn recht komen in de onmiddellijke buurt van een vliegveld ?

**De heer Francis Vermeiren :** Ik zou mevrouw Verwimp-Sillis een anecdote willen vertellen om een andere invalshoek te belichten. Toen ik destijds vier weken in het ziekenhuis van Vilvoorde was opgenomen, hadden het zicht en het geluid van de opstijgende vliegtuigen op mij een helend effect.

**De voorzitter :** De heer Candries heeft het woord.

**De heer Herman Candries :** Op dit ogenblik stellen we vast dat de opleidingsmogelijkheden voor de luchtvaart worden afgebouwd. Het betreft niet alleen de vliegerij, maar ook de erbij horende techniciteit. Het reduceren van het aantal opties in het kader van de herziening van het secundair onderwijs is één bedreigende factor. Op het secundair niveau bestaan er opleidingen in Borgerhout en Oostende. Er is ook een hogere, niet-universitaire opleiding in een aantal domeinen, en er bestaan ten slotte ook samenwerkingsmogelijkheden in het post-universitair onderwijs. Al deze mogelijkheden worden op dit ogenblik enigszins in het gedrang gebracht. We moeten ons, mijns inziens, bezinnen over de betekenis van de technologische inbreng van de luchtvaart voor Vlaanderen. We stellen vast dat in de ons omringende landen, vliegvelden echte groeipolen zijn. We moeten jonge mensen de kans bieden om in contact te komen met de vliegerij. Op die manier kan ons land gelijke tred houden met de ontwikkelingen in de wereld.

Waar begint en eindigt recreatie ? Wat zal er gebeuren inzake vliegopleiding ? Elke recreatie begint, mijns inziens,

met initiatie. We moeten dus voldoende soepelheid aan de dag leggen om dat vliegveld leefbaar te houden.

**De voorzitter :** De heer Van Hauthem heeft het woord.

**De heer Joris Van Hauthem :** Ook ik dank de beide ministers voor hun antwoord. Ik ben blij dat de gemeente Grimbergen de eerste gesprekspartner is. Daarmee komt u tegemoet aan een vraag vanuit Grimbergen.

**De voorzitter :** Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Ten aanzien van de heer Candries wil ik zeggen dat we uiteraard elke technologische vernieuwing zullen aanmoedigen. We zullen daar bij een andere gelegenheid op terug komen.

Tegen mevrouw Verwimp-Sillis kan ik zeggen dat we ons hier niet hebben uitgesproken over datgene wat zal gebeuren. We hebben alleen de huidige toestand belicht.

### **Met redenen omklede moties**

**De voorzitter :** Door mevrouw Verwimp-Sillis en de heren Van Hauthem en Vermeiren werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het parlement moet zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

We gaan verder met de agenda.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.10 uur.*