

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

17 februari 1998

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hindernissen voor de luchtvaart bij de luchthaven van Antwerpen  
Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de zogenaamde luchtvaarthindernissen bij de luchthaven Antwerpen-Deurne en de eventuele onteigeningsplannen in de gemeente Borsbeek  
Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de toekomst van de luchthaven van Deurne  
Met redenen omklede moties

## Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 17 februari 1998

### **VOORZITTER : De heer Jaak Gabriels**

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.39 uur.*

**Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hindernissen voor de luchtvaart bij de luchthaven van Antwerpen**

**Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de zogenaamde luchtvaarthindernissen bij de luchthaven Antwerpen-Deurne en de eventuele onteigeningsplannen in de gemeente Borsbeek**

**Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de toekomst van de luchthaven van Deurne**

**De voorzitter :** Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Beysen tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hindernissen voor de luchtvaart bij de luchthaven van Antwerpen en van mevrouw Van Den Heuvel tot minister Baldewijns, over de zogenaamde luchtvaarthindernissen bij de luchthaven Antwerpen-Deurne en de eventuele onteigeningsplannen in de gemeente Borsbeek en van de heer Penris tot minister Baldewijns, over de toekomst van de luchthaven van Deurne.

De heer Beysen heeft het woord.

**De heer Ward Beysen :** Door de regionalisering in 1988 is de Vlaamse regering de erfgenaam geworden van de Vlaamse luchthavens. Sindsdien bestaat er een haat-liefdeverhouding tussen de Vlaamse regering en de luchthavens : enerzijds investeert de

regering met gulle hand in de luchthavens, anderzijds beperkt ze hun exploitatiemogelijkheden, waardoor ze terugneemt wat ze gegeven heeft. Ik begrijp echt niet dat de Vlaamse regering enerzijds in de regionale luchthavens investeert, en ze anderzijds voortdurend de duivel aandoet.

Mijnheer de minister, waarschijnlijk is dit te wijten aan het feit dat uw kabinet moeilijk weerstaat aan de groene sirenenzang. Als ik u was, zou ik me daar niet erg aan storen. In mijn eigen regio maak ik dat immers ook mee. De heer Malcorps is zelfs van beroep veranderd : hij heeft zich ontpopt tot een echte beroepsbetoger. Dagelijks organiseert hij een betoging in het Antwerpse over iets dat hem niet bevalt.

Er moet duidelijkheid komen. Mijnheer de minister, dit is waarschijnlijk niet de laatste keer dat ik u zal ondervragen over het beleid inzake de regionale luchthavens. Ik kondig nu al aan dat ik dat opnieuw zal doen in april. In een antwoord op een mondelinge vraag van mevrouw Van Den Heuvel hebt u immers aangekondigd dat de studie tegen eind maart wordt afgerond. U voegde daaraan toe dat we op dat ogenblik het huidige beheer van de luchthaven, de financiële gevolgen voor de overheid, de gevolgen voor het milieu, de ontwikkelingsmogelijkheden en de mogelijke privatiseringsvormen kunnen bespreken. Ik kijk dan ook reikhalzend uit naar de resultaten van dat onderzoek.

Mijnheer de voorzitter, dat debat kan al worden aangekondigd. Zodra de resultaten bekend zijn, moet het Vlaams Parlement er de nodige tijd voor uittrekken en een grondig debat voeren.

Ondertussen moeten we al een antwoord krijgen op een aantal vragen over de veiligheid van de passagiers op de luchthaven. Dat aspect staat centraal. Mijnheer de minister, hoe waarborgt de Vlaamse regering de veiligheid van de duizenden passagiers op de luchthaven in Deurne ? Ik stel die vraag,

## Beysen

omdat de leden van het Antwerpse Airline Operators Committee en de gebruikers van de luchthaven, waaronder VLM, KLM, Sabena, British Airways en Belgavia u eind december 1997 een brief hebben geschreven. Ze waarschuwen voor een ernstige bedreiging van de winstgevendende exploitatie van de Antwerpse luchthaven. Dat is dus de aanleiding van deze interpellatie.

Het draait allemaal om iets dat al jaren centraal staat in het debat : het optimaal gebruik van de lengte van de start- en landingsbaan. De brief van 7 november 1997, die u van uw federale collega, minister Daerden, hebt gekregen, dreigt roet in het luchtvaarteten te strooien. Die brief heeft grote ongerustheid veroorzaakt over de toekomst van de Antwerpse luchthaven. Minister Daerden maakte in zijn brief gewag van enkele beslissingen die door hem moeten worden genomen, bijvoorbeeld de beperking van de exploitatievoorwaarden door het inkorten van de operationele lengte van de startbaan, als het niet spoedig tot een vergelijk komt tussen de luchthavenexploitant en het gemeentebestuur van het naburige Borsbeek. Dat is juist : u hebt geen exclusieve bevoegdheid.

Deze brief van minister Daerden is een concreet gevolg van de metingen die de luchthavendirectie liet uitvoeren in de directe omgeving van de landingsbaan. Er blijken hindernissen te zijn in het naderingsvlak van de landingsbaan in de omgeving van het overigens totaal vervallen Fort 3 van Borsbeek. Ik weet dat ik met dit laatste in herhaling val, maar herhaling is de beste manier om iets te leren. Deze hindernissen bestaan uit een oude loods en enkele fel opgeschoten bomen. Het gevolg is dat men uit veiligheidsoverwegingen de volle lengte van de baan niet langer kan of mag benutten. Maar liefst 200 meter van de landingsbaan gaat door de obstakels verloren.

De luchthavendirectie vraagt al jaren aan de gemeente Borsbeek om enkele bomen te verwijderen. Naarmate de tijd vorderde, belemmerden die steeds meer het zicht op de landingsbaan en de naderingslichten. Bomen groeien nu eenmaal, daar is gelukkig niets aan te doen. Men moet de situatie ter plaatse hebben bekeken om te weten over welke lamentabele toestand, een regionale luchthaven onwaardig, we hier spreken. Eventuele verdere beperkingen zullen een rendabele exploitatie van de luchthaven onmogelijk maken. Dit druist in tegen het feit dat de Vlaamse regering in de Antwerpse luchthaven vele honderden miljoenen heeft geïnvesteerd. De gebruikers van de luchthaven

hebben de minister verzocht om maatregelen te nemen, teneinde de voortzetting van het passagiersvervoer veilig te stellen.

Mijnheer de minister, ik apprecieerde uw eerste reactie. Ik meende er zelfs een begin van een kentering in waar te nemen. U hebt het gemeentebestuur van Borsbeek gevraagd om de hindernissen voor het aanvloeiende verkeer te verwijderen. U ging zelfs nog iets verder. U dreigde ermee de gronden te onteigenen indien men niets zou ondernemen. Ik was aangenaam verrast door deze reactie. Het was de eerste maal dat u zo doortastend optrad in dit dossier.

De burgemeester van Borsbeek kondigde aan dat hij zou dwarsliggen, zoals hij al jaren doet. Ik heb niets tegen de gemeente Borsbeek, ook al zal mevrouw Van Den Heuvel straks beweren van wel. Ik vind het een liefelijke gemeente. De kern van die gemeente ondervindt trouwens heel weinig hinder van de exploitatie van de luchthaven. Ik woon zelf niet zo ver van de luchthaven. Ik heb thuis in Wilrijk meer last van de exploitatie dan de inwoners van Borsbeek, ook al klaag ik daar niet over. De kern van Borsbeek ondervindt meer geluidshinder van de Krijgsbaan dan van de luchthaven. Bovendien mogen we aantal tewerkstellingsbelangen niet onverdedigd laten.

U hebt de heer Cattrysse van de afdeling Personenvervoer en Luchthavens aangeduid als bemiddelaar. Hij kreeg de opdracht om een oplossing te vinden voor het veel te lang aanslepend dispuut tussen de luchthaven en de gemeente Borsbeek. Enkele dagen geleden vernam ik via de pers dat de bemiddelaar een eerste succesje zou hebben geboekt. Wat is de stand van zaken ? Welke maatregelen zult u verder treffen om de veiligheid van de passagiers te verzekeren ? Dat is mijn eerste zorg. Gisteren nog gebeurde er een luchtvaartongeval, weliswaar door totaal andere oorzaken. Stel je voor dat een dergelijke ramp gebeurt omwille van te vermijden slechte zichtbaarheid, te wijten aan het niet verwijderen van enkele bomen en een oude loods.

De rest van het debat voeren we zoals afgesproken in de maand april. Mijnheer de minister, ik hoop dat u uw woord zult houden en dat u zult overgaan tot de onteigening van de gronden, indien er geen bevredigende resultaten worden bereikt in de onderhandelingen tussen het luchthavenbestuur en de gemeente Borsbeek. We zijn op een point of no return gekomen. Ofwel geeft de burgemeester toe, ofwel treedt u op.

**De voorzitter** : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : Mijnheer de minister, ik zal een aantal elementen van het betoog van de heer Beysen opnieuw aanhalen. Het gaat over hetzelfde dossier. De klemtonen verschillen wel.

Mijnheer Beysen, u beweerde dat het kabinet onder druk van een groene sirenezang niet zou overgaan tot maatregelen. Ik heb daar niet veel van gemerkt. De druk van de andere zijde is minstens even groot of groter.

Mijnheer de minister, het gebruik van start- en landingsbanen stond reeds vaker ter discussie. Men wil een aantal bomen, een hangar en een deel van het oude fort van Borsbeek verwijderen om de huidige lengte maximaal en zo veilig mogelijk te benutten. Veiligheid is ook voor ons de hoofdzaak in dit dossier. Een en ander is inderdaad het resultaat van de jongste opmetingen door het Nationaal Geografisch Instituut. Ook federaal minister van Vervoer Daerden is bij deze zaak betrokken. Hij maakte immers bekend dat de operationele lengte van de startbaan dient te worden ingekort als de hindernissen op het grondgebied van Borsbeek niet worden verwijderd.

Mijnheer de minister, in de pers vernamen we dat u de gemeente Borsbeek een ultimatum hebt gesteld. Als er met het gemeentebestuur niet snel een akkoord komt, zullen er onteigeningen komen om de hindernissen te verwijderen. Ik kan begrijpen dat u zo een ultimatum wilt gebruiken als drukingsmiddel om het dossier in beweging te krijgen. Dat dossier zat immers muurvast. Ik vind wel dat het tot een drukingsmiddel moet blijven beperkt. Het zou vooralsnog zeer voorbarig zijn daadwerkelijk tot onteigeningen over te gaan.

Het is van 1972 geleden dat de hindernissen rond de luchthaven nog in kaart werden gebracht. In 1992 kwam het luchthavenbeheer onder de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap. Toen is men opnieuw begonnen met het opstellen van meetrapporten. In dat verband is de situatie me niet helemaal duidelijk. Blijkbaar zijn die resultaten nu pas bekend geworden. Indien ze al langer bekend zijn, werden ze in ieder geval tot nu toe nooit gebruikt. Nu gebruikt men ze wel om maatregelen af te dwingen.

Over welke hindernissen gaat het eigenlijk ? Er is sprake van een loods en van een dreef. Ik zal het eerst hebben over deze dreef : de Kastanjedreef.

De heer Beysen zal deze dreef ongetwijfeld kennen. Ik heb immers vernomen dat hij een regelmatig bezoeker is van het terrein. De Kastanjedreef is een waardevol stuk natuur. Volgens mijn inlichtingen valt het wel volledig buiten het terrein waarover het hier gaat : namelijk de twee keer 60 meter, gemeten vanaf de middenas van de landingsbaan.

Ik ben het er uiteraard mee eens dat de begroeiing op dat terrein van twee keer 60 meter laag moet worden gehouden, zodat er geen veiligheidsprobleem ontstaat bij het stijgen en landen. Naar verluidt is dat trouwens ook geen probleem. Op dat terrein van twee keer 60 meter kan zonder problemen worden gesnoeid, ook al heb ik zelf reeds gezien dat dit niet altijd op een even deskundige wijze gebeurt. De Kastanjedreef, waarover zo veel te doen is geweest, valt dus eigenlijk buiten het verhaal. Over de begroeiing van die dreef bestaat dus niet echt een probleem.

Ik kom nu bij het probleem van de loods. Deze staat er al 45 jaar. Ze wordt dus niet vermeld op de hinderniskaarten. Onder impuls van toenmalig minister Sauwens werd er al een protocol afgesloten tussen de gemeente Borsbeek en de luchthaven. Ook daarin werd die loods niet opgenomen. Onlangs is de situatie wel veranderd. Nu komt de loods, misschien omdat de veiligheidsvoorschriften ondertussen zijn veranderd, wel in het verhaal voor. De loods is 1,20 meter hoger dan de toegelaten hoogte voor het naderingsvlak van piste 29.

De loods wordt momenteel gebruikt door de verenigingen van Borsbeek. Ik heb me laten vertellen dat ze geen uitwijkmogelijkheden hebben. Ze vinden het dus bijzonder wenselijk dat er naar een andere oplossing wordt uitgekeken. Uiteraard vind ik niet dat alles moet blijven zoals het is. Mijns inziens moet het echter mogelijk zijn dat men een oplossing vindt waarbij de loods blijft staan zonder dat ze een hindernis vormt voor de aanvliegroute.

Mijnheer de minister, de heer Beysen heeft zonet de gevoeligheden van de luchtvaartlobby verwoord. Ik wil de gevoeligheden vertolken die leven bij de omwonenden van de luchthaven in de gemeente Borsbeek. Veel mensen beschouwen uw recente uitspraken als een eerste stap in de richting van een verlenging van de startbaan. Ik hoop echt dat dit niet het geval is. In uw vorige antwoorden hebt u dat trouwens ook zeer duidelijk gezegd. Voor de omwonenden van de luchthaven blijft die dreiging echter nog steeds zeer reëel.

**De heer Ward Beysen** : Dat is voor de volgende regering.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : We zullen zien.

Mijnheer Beysen, u hebt daarnet gezegd dat het centrum van Borsbeek misschien wel het minst last ondervindt van de luchthaven. Daarin moet ik u inderdaad enigszins gelijk geven. Buiten het centrum van die gemeente ondervinden immers heel veel mensen zeer grote hinder. Die mensen hebben het gevoel dat er naar hen veel minder wordt geluisterd dan naar de luchthavenlobby. Mijnheer de minister, klaarheid en duidelijkheid zijn bijzonder belangrijk. Het luchthavenbeleid moet worden gevoerd in een open communicatie met alle betrokkenen, dus ook met de duizenden omwonenden.

Ik vraag me bovendien af hoe een en ander te rijmen valt met de onteigeningen waarvan sprake is. Dat zijn immers vrij fundamentele ingrepen. En hoe zit het dan met het onderzoeksrapport dat in maart zal verschijnen, waarin alle toekomstmogelijkheden van de luchthaven en het luchthaventerrein worden onderzocht ? Ik kan me niet indenken dat er nu nog fundamentele ingrepen zouden gebeuren op het terrein in Borsbeek, zolang men niet over de resultaten van dat onderzoeksrapport beschikt.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier ? Hoe kan een eventuele onteigening in overeenstemming worden gebracht met het feit dat men nog niet beschikt over de eindresultaten van het lopende onderzoek ? Zoals ik daarnet al zei, ga ik er trouwens van uit dat die onteigening in feite niet nodig is. Toch beschikt u misschien al over resultaten van het onderzoek, waardoor die eventuele beslissing wel verantwoord zou kunnen zijn. Zo ja, kunt u daar dan iets meer uitleg over geven ?

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

**De heer Jan Penris** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de voorbije maanden wordt Antwerpen geteisterd door een algemeen malaisegevoel. Het gaat niet goed met FC Antwerp. Onze voetbalclub wordt met degradatie bedreigd. Bovendien scoort ook onze luchthaven niet meer. Er zijn trouwens nog andere overeenkomsten tussen de voetbalclub en de luchthaven. Beide instellingen zijn zowel zeer geliefd als zeer gehaat. Beide instellingen kampen met een structureel probleem. Dat van FC Antwerp zal ik niet oplossen, maar ik wil wel een analyse maken van dat van de luchthaven van Deurne. Het gaat niet goed met die luchthaven. Vorig jaar verloor ze 5,53 procent aan passagiers, meer precies 15.102 passa-

giërs. Er worden nog ruim 250.000 passagiers vervoerd. Vooral de lijnvluchten en de zakenvluchten boekten een achteruitgang. Ook de nochtans erg waardevolle luchtvracht daalde ten opzichte van vorig jaar met iets meer dan 9 procent.

In beide gevallen kan Sabena als hoofdschuldige worden aangewezen. Deze maatschappij sloot vorig jaar haar Antwerps vrachtkantoor en schrapte haar lijnvluchten naar Heathrow. In haar zog verdween ook Delta Air Transport. Op een gegeven moment heeft ook Cityflyer met opstappen gedreigd. Touroperator Huybrechts deed in het voorjaar effectief 700 lijnvluchten vanuit Charleroi vertrekken. De nieuwe Münchense VLM-lijn en de iets oudere Hamburg-lijn van Base Airlines hebben dat verlies jammer genoeg niet kunnen compenseren. Er zijn een drietal redenen voor die algemene malaise : de luchthaven is te klein, ze wordt in haar bestaan en expansie tegengewerkt en de overheid gelooft er niet meer in en weet niet welke richting ze ermee uit moet.

In vergelijking met andere regionale luchthavens in onze onmiddellijke omgeving is Deurne zeker te klein. Gosselies heeft een startbaan van 2.550 meter en gaat die binnenkort verlengen tot 3.400 meter. Op dit moment vervoert die luchthaven 200.000 passagiers. Dat aantal wil ze volgend jaar optrekken tot 500.000. Dat is het dubbele van wat Deurne op dit moment vervoert. De luchthaven van Bierset heeft een startbaan van 3.300 meter, vervoert jaarlijks 100.000 ton en 150.000 passagiers. Oostende heeft een startbaan van 3.200 meter, vervoert 100.000 ton en 125.000 passagiers. De luchthaven van Deurne heeft een startbaan van 1.500 meter, waarvan 1.376 voor nuttig gebruik. Er worden 8.000 ton vracht en 250.000 passagiers vervoerd.

Ten tweede wordt de luchthaven in haar expansie en bestaan tegengewerkt. Het fort van Borsbeek is al aangehaald. Met Borsbeek wordt echter onderhandeld en dat kan volgens mij tot resultaat leiden. De gemeente heeft ondertussen al haar kerktorens spits terug. Op dat vlak hebben we onze goede wil laten zien. Er kan volgens mij ook worden gesproken over de andere eisen van de burgemeester van Borsbeek, namelijk over de verlichting van de Beirenslaan en over maatregelen inzake sportvliegerij op zaterdag en zondag.

De andere tegenstander is mijns inziens hardnekkiger. Het gaat om de Verenigde Actiegroepen tegen de Uitbreiding van de Vlieghaven van Deurne. Het waren zij die in oktober het nefast persgerucht verspreidden dat de luchthaven van Deurne in haar

## Penris

bestaan is bedreigd. Op een moment dat er heel wat maatschappijen Deurne verlaten, komt dat natuurlijk erg ongelegen. U, mijnheer de minister, hebt toen ingegrepen en daar zijn we u erg dankbaar voor. U hebt die geruchten gelogenstraft.

Dit neemt niet weg dat ik eraan twijfel of de regering nog in de luchthaven van Deurne gelooft. Kijk maar naar de investeringen. Sinds het Vlaams Gewest het beheer over de luchthaven heeft overgenomen, is er voor 600 miljoen frank geïnvesteerd. Het gaat dan vooral om investeringen in het luchthavengebouw zelf. Als men daar de investeringen in Wallonië tegenover plaatst, is dat bedrag belachelijk. Er is 705 miljard frank geïnvesteerd in Bierset en 4,5 miljard frank in Gosselies. Onlangs nog heeft minister Kelchtermans het idee gelanceerd om de luchthavens milieuvergunningsplichtig te maken. Weet u wat dat betekent voor een luchthaven? Minister Martens had in 1996 dan weer het lumineuze idee om Fort 3, een stel oude barakken, als monument te klasseren. Dat idee is gelukkig van de baan. De overheid weet dus niet welke richting ze met de luchthaven van Deurne uit wil.

Dan kom ik nu tot mijn drie concrete vragen. Zal men privatiseren? De vraag blijft open. Toen u aan het bewind kwam, hebt u die vraag laten onderzoeken door uw administratie. Daarna hebt u de bal doorgespeeld naar de GIMV. Intussen onderzoekt het Duits studie bureau Spiekerman deze zaak. We zullen daar misschien binnen een maand meer over weten. Zal de startbaan worden verlengd? Uw voorganger, de heer Sauwens, had daarover duidelijker plannen. Hij stelde vast dat dat technisch mogelijk was en dat er een prijskaartje aan is verbonden van 1,1 miljard frank. De Krijgsbaan zou onder andere moet worden ondertunneld. Welke richting gaat het uit met het personeel? Wat zal hun personeelsstatuut zijn in die nieuwe structuren? Zullen ze statutair benoemd blijven of worden het contractuelen?

**De voorzitter** : Vandaag hebben we het gedrukte verslag gekregen over de verkeersproblematiek en het mobiliteitsdebat in Antwerpen. De heer Paridaens heeft in deze commissie de problemen rond de luchthaven duidelijk naar voren gebracht. Het verslag biedt in elk geval nuttige lectuur.

De fundamentele vraag is of we regionale luchthavens willen of niet. Verder is er de vraag of we de startbaan willen laten verlengen. Ook daar is een prijskaartje aan verbonden, waar we eind maart meer duidelijkheid over zullen krijgen. We kunnen

niet langs het feit dat bepaalde vliegtuigen slechts met een gedeelte van hun capaciteit opstijgen. Dat is op termijn economisch niet verantwoord, en ook op het vlak van de veiligheid roept het ernstige vragen op. Bovendien moet er inzake veiligheid een en ander uit het verslag worden opgefrist. De heer Paridaens heeft in de commissie gezegd: 'België heeft het verdrag van Chicago ondertekend, dat voorschrijft dat er in een strook van 900 meter achter de startbaan geen enkele heuvel mag zijn. Het Fort van Borsbeek is een inbreuk op dit verdrag en moet met de grond worden gelijkgesteld. Door dit obstakel moeten de piloten een speciale opleiding volgen om op Antwerpen te mogen vliegen.' Dit staat letterlijk in het verslag dat u allen werd bezorgd. Wie meer vertrouwd is met deze materie zal het zich levendig herinneren.

We moeten hierover klaarheid krijgen om andere redenen dan de veiligheid en economische ontwikkeling van Antwerpen of de rivaliteit met een aanpalende gemeente. Dat laatste probleem werd al gedeeltelijk gerelativeerd, hoe belangrijk het ook mag zijn. In een dichtbevolkt gebied zoals Vlaanderen zullen er altijd dergelijke problemen zijn. Die klaarheid moet er vooral komen in het belang van de 468 rechtstreekse en 1.600 onrechtstreekse arbeidsplaatsen in de luchthaven van Antwerpen. Deze cijfers uit het verslag kunnen ons niet onberoerd laten. Ook een extra hoorzitting zal ons niet van die harde feiten verlossen. We moeten dus heel spoedig antwoorden krijgen.

De heer Dumez heeft het woord.

**De heer Paul Dumez** : Mijnheer de voorzitter, over de meeste van de bekommernissen die vandaag zijn genoemd zullen we het debat volgende keer voeren, als we het rapport hebben. De fundamentele kwesties zullen we dan oplossen. In afwachting moet men echter de keuze maken. Ofwel wil men geen luchthaven en maken we er eventueel een park van; ofwel kiest men voor een luchthaven en dan maken we het ook mogelijk om ze te exploiteren.

Er zijn echter prikacties bezig om de luchthaven de keel dicht te knijpen. Men discussieert over bomen en de veiligheid van de mensen en men maakt er een punt van betwisting van. Dat is niet helemaal fair. We moeten de veiligheidsvoorwaarden en normale exploitatie in optimale omstandigheden blijven garanderen, onafgezien van het latere debat over het voortbestaan van de luchthaven.

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

**De heer Herman Lauwers :** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wens mij aan te sluiten bij wat de heer Dumez zonet zei. Ik begrijp de heisa rond deze vraag niet goed. Het historisch waardevolle gedeelte van het fort zit namelijk onder de grond. Daarover deel ik de mening van de heer Penris dus niet.

Men kan aan de veiligheidsvoorschriften voldoen met respect voor het historisch gedeelte. Volgens de plannen die de kamer van koophandel voorlegde, blijft dat gedeelte zelfs behouden. Niet de loodsen en ruïnes maken het waardevolle gedeelte uit. Er is dus geen enkel obstakel om nu te doen wat men moet doen.

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

**De heer Johan Malcorps :** De heer Penris zegt met overtuiging dat minister Martens zijn plannen voor de klassering van Fort 3 zou laten varen. De uiteenzetting van de minister ging nochtans in tegen die stelling, en ook tegen wat de heer Lauwers nu beweert. Hij vond het wel verantwoord die site en dat monument te klasseren. Is u daarover iets bekend of is dit voorbarig ?

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

**De heer Robert Voorhamme :** Wat de heer Lauwers naar voren brengt, is vanzelfsprekend. De veiligheid van de passagiers kan men niet in het gedrang brengen zolang de luchthaven open is. Men moet dus alle nodige maatregelen treffen. De minister heeft in dit dossier de juiste en meest consequente houding aangenomen.

Gezien de evolutie op het terrein is het voorwerp van deze interpellatie wat onduidelijk aan het worden. We zijn te vroeg aan het discussiëren, maar het is misschien toch nuttig. Ik weet echter niet of er nog kan worden bijgestuurd.

Inzake de veiligheid van de passagiers in de luchtvaart werd de nadering tot de landingsbaan aan de kant van het Fort van Borsbeek onderzocht. Maar loopt er ook een onderzoek naar de veiligheidsnormen die moeten worden gehanteerd aan de andere kant van de startbaan ? Daar zijn nog veel gruwelijker scenario's mogelijk – niet enkel voor de passagiers. Ik heb de indruk dat men het debat eenzijdig voert over de kant van Borsbeek terwijl men zedig zwijgt over de andere kant. De meeste van de commissieleden hebben al eens de gelegenheid gehad om de luchthaven ter plaatse te bezoeken. Ze zullen zich wel hebben gerealiseerd dat ook dat geen onbelangrijk probleem is. Wordt dat ook

onderzocht en kunnen we daar meer uitsluitel over krijgen voor de deadline van eind maart ?

**De voorzitter :** De ongerustheid over bepaalde beslissingen op basis van uitspraken van federale ministers kunnen we als voorwerp van een interpellatie beschouwen. De brief van federaal minister Daerden aan minister Baldewijns heeft deze interpellaties uitgelokt. Mocht er van deze brief geen sprake zijn geweest, dan hadden we misschien gewacht tot het beloofde rapport klaar was. Daarop kan men beter inspelen.

Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns :** Mijnheer de voorzitter, ik dank de interpellanten omdat zij hun bezorgdheid in een verzoek om duidelijkheid hebben uitgedrukt. Ik besef dat mijn antwoord niet zal tegemoetkomen aan de fundamentele bezorgdheid van diverse commissieleden omdat er toch een zekere gevoeligheid met dit dossier is verbonden. Als ik objectief een stand van zaken wil geven, dan kan ik geen antwoord bieden op de subjectieve benaderingen.

Vooraleer concreet in te gaan op de interpellaties van de heer Beysen, mevrouw Van Den Heuvel en de heer Penris, zou ik een reeks bedenkingen willen formuleren.

Ik neem net zoals onder anderen de heren Dumez, Lauwers en Voorhamme dezelfde fundamentele houding aan ten aanzien van de problematiek van de luchthaven van Antwerpen-Deurne : men moet de grootst mogelijke veiligheid kunnen garanderen.

In mijn antwoord wens ik vijf voorafgaande bemerkingen te maken. Men verwacht sommige zaken of men schat ze niet nauwkeurig in. De heer Penris had het bijvoorbeeld over de slechte cijfers van Antwerpen-Deurne dit jaar. In een vorig debat hebben we het daarover reeds gehad. Men kan aantonen dat het wegvallen van een aantal belangrijke lijnverbindingen allicht ook rechtstreekse gevolgen heeft op het aantal passagiers. Toch wijs ik erop dat er niet altijd een relatie bestaat tussen bijvoorbeeld de lengte van de startbaan en het aantal passagiers. Hoe moet men anders de resultaten van de luchthaven van London City interpreteren ? Met een startbaan van 1.200 meter haalt men daar 500.000 passagiers. Enige nuancering lijkt dus gepast.

Vorige week heb ik tijdens op een actuele vraag geantwoord dat het onderzoeksteam van Spieker-

## Baldewijns

man verantwoordelijk is voor de doorlichting van en het opstellen van het masterplan voor de luchthaven van Oostende ; voor Antwerpen-Deurne wordt dit gedaan door PNV.

In het Verdrag van Chicago worden de veiligheidsaspecten behandeld. De bevoegde minister van de federale overheid, de heer Daerden, waakt over de toepassing van dit verdrag. In het verdrag staat dat er een beveiligde vluchtroute moet zijn vanaf de drempel van opstijgen tot men een hoogte bereikt van 2 percent stijgingsgraad. Uitgedrukt in graden stemt dit overeen met 5 graden stijging. Dit is belangrijke informatie omdat men anders zou zijn denken dat in de omgeving moet worden overgegaan tot een volledige kaalslag.

Vragen over zaken die tot de bevoegdheid van één van mijn collega's behoren, richt men beter tot hen. De heer Martens is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het klasseringsbeleid.

Mijnheer Voorhamme, het spreekt voor zich dat de studie niet eenzijdig zal zijn. Men zal ook nagaan of de andere kant ook aan de voorwaarden voldoet. In het recente verleden zijn er al beperkte snoeiwerken verricht, in overleg met de stad Antwerpen.

Het probleem in Deurne vindt zijn oorsprong in 1997, toen het Nationaal Geografisch Instituut een nieuwe hindernismeting heeft uitgevoerd voor alle Belgische luchthavens. Ik leg er de nadruk op dat men geen bepaalde luchthaven heeft geïsoleerd. De meting houdt rekening met de actuele veiligheidsreglementering zoals omschreven in bijlage 14 van het Verdrag inzake Internationale Burgerluchtvaart. Uit de meting bleek dat er zich op het grondgebied van de gemeente Borsbeek, en meer bepaald in het verlengde van startbaan 29, op 60 meter langs weerszijden van het verlengde van de as van de baan een aantal hindernissen bevinden die boven het thans geldende dalings- en stijgingsvlak uitsteken. Het gaat om een loods die toebehoort aan de gemeente Borsbeek. Vroeger stond die loods ook al ter discussie ; ze heeft toen een bebakening gekregen.

Een aantal bomen aan Fort 3 moeten worden verwijderd of afgetopt. Ook voor sommige palen van de naderingsverlichting moet men de gepaste veiligheidsafweging maken. Indien men deze hindernissen niet verwijdert, rijzen er een aantal veiligheidsproblemen. Het gebruik van het Instrumental Landing System om te landen, komt hierdoor in

het gedrang. Men moet dan landen op zicht waardoor risico's ontstaan. Ook de operationele lengte van de startbaan, die op dit ogenblik 1.510 meter bedraagt, en met gebruik van ILS voor de landing 1.366 meter, zou hierdoor opnieuw moeten worden ingekort met 200 à 250 meter. Vrijwel drie vierde van de toestellen zijn bij het landen aangewezen op ILS. Elke bijkomende inkorting zou nefast kunnen zijn voor de lijndiensten en de zakenvluchten vanaf de luchthaven, met andere woorden vooral voor de commerciële activiteiten die trouwens de meeste werkgelegenheid opleveren. Deze diensten maken ongeveer 20 percent uit van het aantal bewegingen.

De luchtvaartmaatschappijen die in Deurne actief zijn, hebben bevestigd dat de inkorting van de operationele lengte van de startbaan een rendabele exploitatie onmogelijk maakt als gevolg van de bijkomende restricties inzake belading die hieruit zouden voortspuiten.

Op 6 februari werd met het schepencollege van de gemeente Borsbeek een regeling getroffen om de hindernissen te verwijderen. Het gaat voornamelijk om het snoeien van de aanwezige bomen.

Mijnheer Penris, de studie inzake de privatisering van de luchthaven is momenteel nog niet beëindigd. Het eindrapport wordt verwacht in de loop van maart 1998. Ik wens niet vooruit te lopen op de mogelijke conclusies. Er worden meerdere scenario's onderzocht. In afwachting daarvan wordt het principe van de continuïteit toegepast. Daarbij wordt de bestaande infrastructuur in stand gehouden op het huidige niveau. Er worden geen statutaire personeelsleden aangeworven, zoals trouwens ook werd beslist door de Vlaamse regering. Indien nodig kunnen tijdens deze periode wel contractuele aanwervingen plaatsvinden.

Tot slot wil ik er nogmaals op wijzen dat in deze aanpak voornamelijk de nadruk moet worden gelegd op de veiligheid van de gebruikers van deze luchthaven en van de omwonenden.

**De voorzitter** : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

**Mevrouw Ria Van Den Heuvel** : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn duidelijk antwoord. Ik wou alleen nog een bijkomende vraag stellen. Ik denk dat ik het antwoord reeds ken maar ik wil de minister het graag horen bevestigen.

De heer Penris zegt dat de heer Sauwens duidelijke plannen had waardoor we duidelijk wisten waar we stonden. Ik vind dat u ook bijzonder duidelijke



**Van Den Heuvel**

plannen hebt. U hebt namelijk altijd het standpunt ingenomen dat van een verlenging geen sprake was. Mijnheer de minister, wordt het onderzoek dat momenteel loopt, binnen de huidige grenzen gevoerd, of wordt in dit onderzoek rekening gehouden met een eventuele verlenging van de startbaan ?

**De voorzitter** : Ik wil eraan toevoegen dat we een debat hebben gevoerd over de begroting en over de beleidsbrief van de minister. De minister heeft deze studie aangekondigd. Daarin staat uitdrukkelijk vermeld dat alle opties mogelijk blijven. Het is misschien belangrijk daar in deze context rekening mee te houden.

Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Iedereen heeft uiteraard het recht om een bepaalde mening te hebben over bepaalde zaken. De studie die we laten uitvoeren, benadert echter meerdere aspecten van dit dossier.

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

**De heer Ward Beysen** : Het stemt me verheugd dat de minister inziet dat het veiligheidsprobleem een cruciaal probleem is geworden. Ik stel me echter de vraag of het volstaat regelmatig de bomen te snoeien. Ik vraag dan ook een duidelijke structurele oplossing. Als er geen structurele oplossing wordt gevonden, zal men deze discussie blijven voeren.

Ik blijf erbij dat het snoeien van de bomen op zich onvoldoende is, in de eerste plaats omwille van de veiligheid van de passagiers. Zolang men geen structurele oplossing kan aanbieden voor de luchthaven van Antwerpen, kunnen heel wat mogelijkheden van die luchthaven niet worden aangeboord. Ik hoop dat de resultaten van het onderzoek dit duidelijk kunnen maken. Ik vraag me immers af hoe men luchtvaartmaatschappijen en passagiers kan lokken als men zelfs niet weet of er kan worden opgestegen of geland. Dat is eigenlijk het grote

probleem. Het kan toch niet dat zakenmensen, voornamelijk uit de diamantwereld, die naar Londen moeten reizen, 's ochtends niet weten of ze kunnen opstijgen en 's avonds niet weten of ze kunnen terugkeren omwille van de beperkte zichtbaarheid. Dit maakt precies het succes uit van de exploitatie van een luchthaven. En zo zijn er talrijke voorbeelden.

Mijnheer de minister, u zegt dat u verantwoordelijk bent voor de luchthaven en dus de grootste mogelijke veiligheid moet garanderen. Mag ik u dan vragen dit niet te doen via snoeiwerk maar wel via een structurele oplossing ?

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

**Minister Eddy Baldewijns** : Met deze studie beogen we uiteraard een structurele oplossing en een algemene visie op het luchthavengebeuren in Deurne. Ik wil opmerken dat heel wat facetten bepalend zijn voor de aantrekkelijkheid en de bruikbaarheid van een luchthaven. Al deze zaken moeten in de studie aan bod komen en vervolgens in de commissie tegenover elkaar worden afgewogen.

**Met redenen omklede moties**

**De voorzitter** : Door de heer Beysen en de door heer Malcorps werden tot besluit van deze interpellaties met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

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

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.17 uur.*

---