

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

30 april 1998

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUURBEHOUD

Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, en tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de plannen om de luchthaven van Zaventem op te nemen in de Vlarem-lijst van hinderlijke inrichtingen, de gevolgen hiervan voor de ontwikkeling van de luchthaven en de reactie terzake van het Vlaams Economisch Verbond

Met redenen omklede moties

Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

Donderdag 30 april 1998

VOORZITTER : De heer Dirk Van Mechelen

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.35 uur.*

Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, en tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de plannen om de luchthaven van Zaventem op te nemen in de Vlarem-lijst van hinderlijke inrichtingen, de gevolgen hiervan voor de ontwikkeling van de luchthaven en de reactie terzake van het Vlaams Economisch Verbond

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Vermeiren tot de heer Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, en tot de heer Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de plannen om de luchthaven van Zaventem op te nemen in de Vlarem-lijst van hinderlijke inrichtingen, de gevolgen hiervan voor de ontwikkeling van de luchthaven en de reactie terzake van het Vlaams Economisch Verbond.

De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wens in de eerste plaats de commissie te danken voor haar gastvrijheid en van meet af aan duidelijk te maken dat alle inspanningen, uit welke hoek dan ook, ten gunste van de verbetering van de milieu-effecten in en rond de luchthaven in dank worden aanvaard. Toestanden die kunnen worden verbeterd, moeten inderdaad onmiddellijk worden aangepakt.

De Vlaamse overheid mag dan nog de luchthaven van Zaventem in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als toegangspoort hebben gerangschikt, toch blijkt ze het belang van deze infrastructuur in het hart van Vlaams-Brabant te onderschat-

ten. Zaventem gaat nochtans een rooskleurige toekomst tegemoet. Volgens bepaalde prognoses zouden er in de volgende tien jaar 40.000 bijkomende arbeidsplaatsen voor het grijpen liggen. Maar wil de Vlaamse overheid die arbeidsplaatsen wel ? Wat is ze trouwens met de luchthaven van plan ? Dit moeilijke dossier is in handen van verschillende ministers en mijn interpellatie was daarom ook en misschien vooral tot de minister van Economie gericht.

Deze geladen vraag werd ook gesteld in De Randkrant van deze maand. Ter herinnering : de Randkrant is een maandblad voor de bewoners van de Vlaamse Rand, uitgegeven door de VZW Informatie Vlaamse Rand en gesubsidieerd door de Vlaamse overheid. Het is een vraag die ook de studiedienst van het VEV bekommert. Bij de Vlaamse werkgeversvereniging wordt zelfs geopperd dat het lijkt of de Vlaamse ministers het belang van de luchthaven onvoldoende naar waarde schatten. Het VEV heeft aangedrongen op een gecoördineerde aanpak en een consensus over een langetermijnstrategie. Het verwijst naar de toegevoegde waarde van de luchtvaartactiviteiten, die om en bij de 89 miljard frank bereikt en daarmee hoger ligt dan die van de haven van Gent.

Vlaanderen beschikt met de luchthaven van Zaventem over een uitzonderlijke troef voor de werkgelegenheid. Maar blijkbaar wil het die troef niet uitspelen. Sabena-voorzitter Paul Reutlinger is zich hiervan ten zeerste bewust. Ook hij is erg bezorgd. Zaventem, zo onderstreept hij, heeft alles om een centrale rol te spelen in het hart van Europa. Het stoort hem dan ook dat de overheid geen eenvormige en toekomstgerichte visie heeft op de ontwikkeling van de luchthaven. Een eenvormig beleid is dringend nodig en daartoe dient een einde te worden gesteld aan de versnippering.

Een moderne infrastructuur vereist snelle en efficiënte oplossingen. Daarbij denk ik in de eerste

Vermeiren

plaats aan het mobiliteitsprobleem, betere verbindingen via het openbaar vervoer en een HST-station bij de luchthaven. Terloops wens ik hier even terug te keren in de tijd, meer bepaald naar het jaar 1985, toen de heer Karel Van Miert steigerde omdat ik toen reeds dergelijke voorstellen formuleerde. U moet er maar eens de Handelingen van de Kamer uit die periode op nalezen.

De geplande infrastructuur maakt het in principe mogelijk 30 miljoen passagiers per jaar te verwerken, het dubbele van de huidige capaciteit. Maar, zo onderstreept het tijdschrift VEV Snelbericht in zijn editie van 12 maart jongstleden, dan moet de verdere ontwikkeling van de capaciteit grondig worden voorbereid. In deze bijdrage van het VEV, die gewijd is aan de luchthaven van Zaventem, wordt de aandacht gevestigd op drie knelpunten. Een eerste knelpunt is de ontsluiting van de luchthaven via het spoor en de weg. Dat is ook het grootste zorgenkind van de voorzitter van Sabena, de heer Reutlinger. Volgens het VEV moet het kopstation van Zaventem worden opgewaardeerd tot doorgangstation en worden aangesloten op zowel het IC-net als het HST-net.

De federale overheid gaat duidelijk in de fout. Ze plant wel een HST-terminal in het vroegere rangeerstation van Schaarbeek, maar houdt de boot af voor wat betreft Zaventem. De reden daarvoor is bekend. Grote buitenlandse luchthavens, zoals Parijs, Schiphol en Rijsel, hebben of krijgen een rechtstreekse aansluiting op het HST-net. Voor de reizigers die per HST in Schaarbeek aankomen, zal daarentegen nog een overstap of shuttle nodig zijn om de luchthaven te bereiken. Dat is een typisch Belgische oplossing waar de concurrentie van zal kunnen profiteren.

Mijnheer de minister, dit alles behoort niet tot uw bevoegdheid, maar ik haal het als inleiding aan. Uiteraard is dit een probleem voor de federale overheid, maar indien de Vlaamse regering zou getuigen van een toekomstgericht beleid voor Vlaanderens voornaamste groeipool, de regio van Zaventem en Vilvoorde, dan zou ze haar invloed aanwenden om de federale minister van Verkeerswezen tot andere inzichten te bewegen.

Ik zal vandaag niet polemiseren over de inzichten van de federale minister van Verkeerswezen. Iedereen heeft echter begrepen waarom hij zo traag ageert als het gaat om milieuhinder en het toepassen van koninklijke besluiten. Hij doet dat omdat hij het cliënteel dat onze regio verliest nodig heeft

op een andere plaats. Misschien behoort dat tot zijn politieke strategie, maar als federaal minister draagt hij verantwoordelijkheid over heel het land. Hij mag daarvoor zelfs andere mensen pesten.

Volgens het VEV zijn de vestigingsmogelijkheden voor bedrijven een ander knelpunt. Daarvoor is de Vlaamse overheid wel bevoegd. Zij heeft geen toekomstgericht grondbeleid gevoerd om een vlotte uitbreiding van Zaventem voor te bereiden. Zelfs met twee sites, Cargoville en Renovil, is er onvoldoende ruimte om de te verwachten expansie op te vangen. Er moet grondig worden nagegaan waar nog plaats kan worden gemaakt voor nieuwe vestigingen.

Een derde knelpunt is volgens het VEV de milieuhinder, meer bepaald de geluidsoverlast. De gemeentebesturen van Zaventem en de omliggende gemeenten hebben reeds jaren geleden de geluidshinder aangeklaagd. In 1990 reeds werd op voorstel van het college van burgemeester en schepenen van Zaventem aangedrongen op onmiddellijke maatregelen, waaronder het aaneenschakelen van gebouwen, het optrekken van aarden wallen, het opstellen van een nieuwe lijst van lawaaierige vliegtuigen en het weren van de luidruchtigste toestellen, de oprichting van een fonds ter financiering van maatregelen ter bestrijding van de geluidshinder en de uitbouw van een systeem voor sanctionering.

De huidige federale premier en toenmalig minister van Verkeerswezen kwam zeven of acht jaar geleden in Steenokkerzeel, vergezeld van burgemeester Schoeters, met schwing een boom planten. Die boomplanting moest de start betekenen van een groen geluidsscherm. Er werd veel ruchtbaarheid aan gegeven, maar het is bij één boom gebleven. Verder is er nog niets gebeurd. Het VEV stelt voor de bestrijding van geluidsoverlast ongeveer dezelfde maatregelen voor als de gemeente Zaventem destijds.

Zopas werden milieumaatregelen aangekondigd, die opgenomen zijn in het MER-rapport in aansluiting met het ontwikkelingsplan 'Zaventem 2010'. De Regie der Luchtwezen verkreeg daarvoor een bouwvergunning. Daarin wordt voorzien in de bouw van aarden wallen en geluidsmuren en de aanleg van lintbebouwing tussen de luchthaven en de dorpskom van Steenokkerzeel langsheen een geplande bedrijvenzone. Voor dit project zijn echter een wijziging van het gewestplan en een BPA nodig. Ook langsheen de Haachtsesteenweg wordt lintbebouwing gepland.

Vermeiren

De opeenvolgende ministers van Verkeerswezen hebben voortdurend hetzelfde gezegd : men heeft een beroep gedaan op gereputeerde, gerenommeerde en alom geprezen technici en professoren van de universiteit van Leuven om het te bevestigen, en het werd inderdaad altijd bevestigd. Al die jaren doet men echter niets en creëert men niet de mogelijkheden om er werk van te maken.

Mijnheer de minister, deze interpellatie had overbodig moeten zijn. U hebt correct gereageerd door te zeggen dat er problemen zijn en dat u er zich als minister van Leefmilieu moet mee bemoeien. U hebt gelijk, want men slaapt al jaren. De redenen waarom men slaapt zijn jammer genoeg van strategische en communautaire aard. Het gaat om andere dan milieubelangen en rechtmatige eisen van de bewoners van de streek. Er wordt ook een BPA opgemaakt voor de buurt van de Haachtsesteenweg, waar lintbebouwing wordt gepland. Het blijft echter altijd bij plannen en rapporten, die veel geld kosten.

Geleidelijk aan beweegt er iets op het vlak van geluidshinder. Het VEV dringt erop aan dat de visies op elkaar worden afgestemd. De Vlaamse vereniging van werkgevers stelt vast dat het beleid van de bevoegde instanties op Belgisch en Vlaams niveau ten overstaan van de internationale luchthaven van Zaventem niet gecoördineerd gebeurt en dat men zich enkel bekommert om de deelaspecten. Geen enkele instantie heeft oog voor wat de andere doet.

Het is dus de hoogste tijd dat er wordt gedacht aan een strategische coördinatie om de vele partners op de verschillende beleidsniveaus met verschillende geografische en functionele specialiteiten rond de tafel te brengen. De mogelijkheden om de luchthaven van Zaventem te laten uitgroeien tot een volwaardige mainport mogen niet worden vergooid. Momenteel worden de grotere verbanden uit het oog verloren. De ambitie om de luchthaven en haar kernfunctie van logistiek knooppunt uit te bouwen wordt voorlopig niet voldoende vertaald naar concrete acties. Enkel via een gecoördineerde en gerichte actie kan Zaventem – volgens het VEV een ruwe diamant – uitgroeien tot speerpunt van een dynamische economie.

We hebben dat meer dan twintig jaar gezegd. De voormalige voorzitter van de Vlaamse regering, de heer Geens, heeft er altijd op aangedrongen dat er iets zou gebeuren. De heer Geens is met pensioen, maar is nog altijd heel actief. Hij blijft herhalen dat

we al vijftien tot twintig jaar geleden iets hadden moeten doen. Het is echter nooit te laat. Ik stel met genoeg vast dat de heer Tobback, die begaan is met de tewerkstelling en initiatieven neemt, op dezelfde golflengte zit, op een paar klemtonen na.

Jarenlange discussies hebben ertoe geleid dat iedereen hetzelfde standpunt inneemt. Niettemin gaat de zaak nog altijd niet de richting uit die iedereen wenst. De ministers van Economie ijveren en manifesteren nog steeds. Niettegenstaande op verschillende niveaus hetzelfde standpunt wordt ingenomen, is de handelwijze van sommigen verschillend naargelang het niveau waarop ze zich op dat moment bevinden. Dat is moeilijk te begrijpen, en kan niet worden goedgepraat. Bovendien is het tegenstrijdig met wat we beogen.

Het VEV heeft lucht gekregen van de plannen van het kabinet van de Vlaamse minister van Leefmilieu en Tewerkstelling om de internationale luchthaven van Zaventem te classificeren onder de uitvoeringsbesluiten van de Vlarem-wetgeving. Het VEV en andere instanties vrezen dat Zaventem daardoor onder de noemer hinderlijke inrichting valt. Voor dergelijke inrichtingen geldt een bijhorende vergunningsplicht.

Mijnheer de minister, ik vermoed dat u van oordeel was dat u iets moest ondernemen vanuit uw milieubevoegdheid. De hinder was inderdaad niet meer verantwoord. Het siert u dat u interesse toont voor die regio. De verrottingsstrategie van de federale minister werd gevolgd. Doordat de plannen van de andere ministers niet werden uitgevoerd, moest u initiatieven nemen die u eigenlijk niet wilde nemen. Die initiatieven kunnen echter grote gevolgen hebben.

Weliswaar is mevrouw Offeciers en niet ik de woordvoerder van het VEV. Toch wijs ik erop dat Vlaanderen er belang bij heeft de oren te spitsen voor de woorden van het VEV. Volgens het VEV vormt de opname van Zaventem onder de Vlarem-regels een ernstige bedreiging voor de ontwikkeling van de luchthaven, en dus ook voor de werkgelegenheid en de economische groei die daaruit kan voortkomen. Ik ben evenmin de woordvoerder van de Vlaamse regering, maar tot mijn grote vreugde dacht de heer Reutlinger in de Randkrant in dezelfde richting als het VEV. Op dit ogenblik pleit ik dus voor de stelling van de Vlaamse regering. Blijkbaar is in dit land alles enorm ingewikkeld.

De milieuaspecten van de luchtvaartontwikkeling moeten weliswaar aandachtig worden bekeken, maar men moet tegen elke prijs vermijden dat te

Vermeiren

stringente milieunormen de luchthaven van Zaventem een concurrentienadeel bezorgen ten opzichte van buitenlandse concurrenten. Het VEV verwijst in dit verband naar de grote inspanningen van luchtvaartautoriteiten en -bedrijven om de geluidslast en andere hinder voor de omwonenden te beperken.

Ik ben ook geen woordvoerder van de luchtvaartmaatschappijen en koerierbedrijven. Door de verrottingsstrategie van de federale minister leveren ze niet de vereiste inspanningen. Het heeft zes jaar geduurd vóór het geluidscontrolesysteem functioneerde dat toenmalig minister van Verkeerswezen Dehaene had laten installeren. Bepaalde syndicaten – u kunt wel raden welke – weigerden dat controleapparaat te laten functioneren, omdat ze geen opslag kregen op hun uurloon. Als men de toestand niet had laten verrotten, was het probleem nu niet zo groot geweest. Let wel, ik heb niets tegen de eerste minister. Hij is een groot strateeg : soms is hij rustig, soms opgewonden. Bij het vijftigjarig bestaan van de Regie der Luchtwegen begreep ik hem evenwel niet goed. Hij past zijn koninklijke besluiten nooit toe, en laat alles verrotten. Dat leidt dan tot de situaties waarmee we vandaag worden geconfronteerd.

Minister Kelchtermans, we waarderen uw interesse voor deze problemen. Uw optreden blijkt echter niet te stroken met wat het VEV vooropstelt, noch met de beweringen in de Randkrant en de woorden van de heer Tobback. Eigenlijk hangt er een dichte mist boven de werkgelegenheid, die in gevaar verkeert. Mijnheer de minister, u bent bevoegd voor leefmilieu en tewerkstelling. Wat is voor u het belangrijkste ? De luchthaven van Zaventem onderbrengen onder de rubriek hinderlijke bedrijven, betekent dat de werkgelegenheid minder aandacht krijgt, en dat men bereid is de komende jaren 40.000 extra arbeidsplaatsen verloren te laten gaan.

In vergelijking met wat de zeehavens voor zich hebben opgeëist, heeft de Vlaamse regering tot nog toe zeer weinig gedaan voor de ontwikkeling van de internationale luchthaven van Zaventem. Sommige commissieleden weten misschien nog niet dat het kabinet van minister-president Van den Brande werk wil maken van de naam 'poort van Vlaanderen'. Ik sta daar voor 100 percent achter. Ik ben dus ook enigszins de woordvoerder van de minister-president. Ook zijn plannen passen totaal niet in wat u vooropstelt. Men vermeldt Zaventem als toegangspoort of 'gate to Brussels'. De minister-presi-

dent kreeg daar onmiddellijk korte armpjes van, en noemde Zaventem vervolgens de toegangspoort tot Vlaanderen. Hij heeft nog gelijk ook. Maar daar blijft het ook bij.

Minister Baldewijns heeft een studie besteld over de ontwikkeling van een langetermijnvisie. Wanneer wordt dat onderzoek afgerond ? Uit de besprekingen leid ik af dat men niet de politieke moed heeft om er werk van te maken. Inzake mobiliteit spreekt men niet over de kern van de zaak. Men durft bijvoorbeeld geen beslissingen nemen over de wegen die van Luik en Antwerpen komen. Men trappelt in het ongewisse, en zet geen stap vooruit. Men moet zich afvragen of men wel realistisch te werk gaat. Wat wordt er verwezenlijkt ? Wat is uw visie ?

Heeft de minister van Leefmilieu en Tewerkstelling ooit overleg gepleegd met minister Van Rompuy over het ontwikkelingsplan Zaventem 2010 ? Ik ben evenmin de woordvoerder van minister Van Rompuy. Ik heb de minister van Economie een schriftelijke vraag gesteld. Hij antwoordde dat hij een studiebureau heeft aangesteld en initiatieven heeft genomen met betrekking tot de belangen van de poort van Vlaanderen en alle problemen die daarbij op het vlak van de ruimtelijke ordening komen kijken. Ik heb ook een mondelinge vraag gesteld, maar de minister heeft voorlopig geen tijd om daarop te antwoorden. Ik begrijp dat. Waarschijnlijk zal hij binnenkort wel duidelijk maken wat zijn visie is vanuit zijn bevoegdheid voor economie.

Waarom vond de minister van Leefmilieu het nodig de luchthaven te classificeren onder de uitvoeringsbesluiten van de Vlarem-wetgeving ? Resorteert Zaventem als federale luchthaven wel onder zijn bevoegdheid ? Zal de federale minister van Vervoer rekening houden met deze Vlarem-regels ? Hoe zal de Vlaamse regering, en in het bijzonder de minister van Leefmilieu, reageren als de federale regering de Vlarem-wetgeving naast zich neerlegt en de voorkeur geeft aan de werkgelegenheid ? De federale regering heeft trouwens nog recent in haar banenplan blijk gegeven van een dergelijke voorkeur.

Hoe kan de Vlaamse minister van Tewerkstelling deze houding verantwoorden ten aanzien van de 40.000 werklozen die in de ruime omgeving van de regio Zaventem-Vilvoorde een mogelijke baan aan hun neus zien voorbijvliegen ? In die regio zijn 125.000 personen tewerkgesteld. Alleen al in de gemeente Zaventem zijn het er 55.000. Men werd geconfronteerd met de sluiting van Renault Vil-

Vermeiren

voorde. Houdt men wel rekening met al die gegevens ?

Dat neemt natuurlijk niet weg dat men oog moet hebben voor milieuhinder. We moeten ons daarbij afvragen of we niet te onvoorzichtig zijn. Laten we heel de zaak aan onze neus voorbijgaan omdat er geen initiatieven worden genomen en omdat een verrottingsstrategie van de federale minister ons brengt waar hij ons wil hebben ? Waarom nemen we geen initiatieven ? We hebben immers een duidelijk standpunt, en we willen beide aspecten met elkaar verzoenen.

Mijns inziens kan de Vlaamse regering maar beter wat meer aandacht besteden aan de standpunten van het VEV, de Randkrant en de personen die zich geroepen voelen initiatieven te nemen. Moet ze de federale regering en de federale minister van Verkeer er niet toe aanzetten de HST naar Zaventem te brengen ? Dit is dan ook de kern van de tekst van de motie die ik hierbij aankondig. Daarin pleit ik niet zozeer voor initiatieven, dan wel voor convenants tussen de Vlaamse en de federale regering om meer aandacht op te brengen voor de milieuhinder en heel in het bijzonder voor de geluidshinder.

Tot zover mijn misschien wat uitvoerige interpellatie, waarvoor mijn excuses.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : De heer Vermeiren is een bijzonder charmante collega en het is juist dat we over een aantal punten op dezelfde golflengte zitten, zelfs wanneer het over de luchthaven van Zaventem gaat. Toch voel ik nu een sterke behoefte om mij uit zijn beknellende omhelzing te bevrijden.

Niemand zal het belang ontkennen van Zaventem als economische ontwikkelingspool, als ontsluiting van en motor voor onze regio en Vlaanderen in haar geheel. Ik kan dan ook het belang van het behoud van deze dynamische ontwikkeling niet genoeg onderstrepen.

Anderzijds mag men niet ontkennen dat de problemen waarmee deze luchthaven geconfronteerd wordt of waar ze op afstevent voor een groot stuk hun oorzaak vinden in het feit dat in het verleden onvoldoende met bepaalde aspecten rekening werd gehouden, dat men een aantal dingen onvoldoende onder controle heeft gehouden en dat deze

ontwikkeling op een aantal vlakken manifest uit de hand is gelopen. Bovendien werden, zoals ook door de heer Vermeiren werd beklemtoond, een aantal beloften uit het verleden nooit waargemaakt.

Wie wenst dat de luchthaven van Zaventem als economische ontwikkelingspool blijft dienen, moet met een aantal beperkingen rekening houden. Een eerste beperking is dat de ligging van de luchthaven, omringd door woonkernen, zich allesbehalve goed leent tot de uitgroei tot een mondiale luchthaven. Bovendien ben ik van mening dat het toevoegen van de luchthaven op de lijst van hinderlijke inrichtingen een evidentie op zichzelf is. Niemand kan nu eenmaal ontkennen dat een luchthaven een hinderlijke inrichting is. Er moet dus rekening worden gehouden met een aantal aspecten, waaronder in de eerste plaats de omwonenden. Gebeurt dit niet, dan heeft die luchthaven geen toekomst. Dit had trouwens al lang geleden moeten gebeuren. Een bedrijf – want een luchthaven is een bedrijf – dat dag en nacht ruzie moet maken met duizenden mensen die er wonen en werken, is een bedrijf dat ten dode is opgeschreven.

Zowel in het licht van de voorgeschiedenis van de luchthaven als vanuit de objectieve vaststelling van het karakter ervan is het initiatief van de minister hoe dan ook een goed initiatief dat navolging verdient en moet worden verdedigd en correct toegepast. Dit is het enige toekomstperspectief dat we aan deze luchthaven kunnen bieden. Laat men de zaken betijen zoals nu het geval is, dan zal men te pletter lopen tegen een muur van protest, van onaanvaardbaarheid en van alsmaar aanslepende problemen.

Ik vertrek dus vanuit dezelfde basis als de heer Vermeiren, namelijk het belang van het voortbestaan van de economische ontwikkelingspool. Ik voeg er echter onmiddellijk aan toe dat deze enkel toekomst heeft indien aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan, namelijk de voorwaarden waaraan een hinderlijke inrichting moet voldoen.

Tot slot wil ik het nog even hebben over de mogelijke gevolgen voor de luchthaven van een eventuele niet-naleving van de bestaande voorschriften. Indien ik de Vlarem-reglementering goed gelezen heb, is de burgemeester van de betreffende gemeente de eerste persoon die bij het overtreden van een vergunning of bij het exploiteren zonder vergunning moet optreden. We gaan er dan ook van uit dat in dit geval de bevoegde burgemeester zijn verantwoordelijkheid zal opnemen.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Vanuit groene hoek begrijpen we ten volle de bekommernis van de heer Vermeiren over het gebrek aan een eenvormig beleid. We kunnen hem eveneens voor een stuk volgen in zijn bekommernis om het uitblijven van een gezonde balans tussen enerzijds economische bedrijvigheid en werkgelegenheid en anderzijds ecologische motieven. Ik wil sterk benadrukken dat in onze ogen de volksgezondheid daar nauw bij aansluit.

Met die volksgezondheid is het nu bijzonder slecht gesteld. In de omgeving van de luchthaven zouden eigenlijk overal borden moeten worden aangebracht met het opschrift : 'Deze luchthaven schaadt uw gezondheid'. Heel wat mensen die in de buurt van de luchthaven wonen, hebben immers te kampen met gezondheidsklachten, waaronder slape-loosheid, die precies aan de aanwezigheid van die luchthaven toe te schrijven zijn. De buurt die daar het hardst onder te lijden heeft, verplaatst zich naarmate de corridor verschuift onder invloed van allerlei omstandigheden. Momenteel blijkt er vooral uit Tervuren druk te komen.

Er wordt in dit dossier nogal wat geschermd met het argument van concurrentie door andere luchthavens. Bedrijven of luchtvaartmaatschappijen dreigen ermee te vertrekken of te verhuizen, bijvoorbeeld naar Bierset, indien de luchthaven van Zaventem strengere normen zou opleggen. Vandaar dat ik ervoor pleit dit dossier vaker op de Europese agenda te brengen. Ik heb in die zin een voorstel van resolutie opgesteld en ter lezing voorgelegd aan een aantal collega's. Daarin wordt aan de Vlaamse regering de opdracht gegeven om dit moeilijke dossier binnen haar mogelijkheden op de Europese agenda te plaatsen. Ik ben trouwens niet de enige geweest. In het Brussels Gewest wordt kortelings een soortgelijke resolutie op de agenda geplaatst. Deze wordt ondertekend door de PRL, de Volksunie en Ecolo. We staan dus duidelijk niet alleen met ons probleem. Alleen handelen is trouwens niet mogelijk. Als het Brussels Gewest bijvoorbeeld een vliegverbod uitvaardigt, dan wordt het Vlaams Gewest nog sterker getroffen. Zoiets zou alleen maar een verplaatsing zijn van het probleem, een uiting van het nimby-syndroom.

Mijnheer de minister, naar aanleiding van een door mij ingediende interpellatie in verband met de hinder door nachtvluchten hebt u op 12 februari gezegd, ik citeer : 'Dit is het voordeel van de aanpak om luchthavens in te delen bij de hinderlijke inrichtingen uit Vlarem I. Dit ontwerp van besluit

wordt binnen twee of drie weken voor principiële goedkeuring aan de Vlaamse regering voorgelegd.' Ondertussen is inderdaad het artikel verschenen in VEV Snelbericht, waar de heer Vermeiren naar verwees. Het VEV gebruikt de tekst op een tentatieve wijze. Volgens het VEV zou dat betekenen dat de luchthaven van Zaventem onder de noemer hinderlijke inrichting valt. Het is duidelijk dat een luchthaven een hinderlijke inrichting is. Als dat niet het geval is, wat noemt men dan wel een hinderlijke inrichting ? Mijnheer de minister, op 12 februari 1998 had u het over een termijn van twee tot drie weken. Ik zou echter graag een precieze timing kennen.

De tekst van het VEV beschouwt het feit dat de luchthaven onder titel II van Vlarem valt als een ernstige bedreiging voor haar ontwikkeling. Misschien is het ten onrechte, maar ik leid er uit af dat het VEV inzage heeft gekregen van de normen die u zult opleggen. Hoe zouden ze anders a priori kunnen besluiten dat het een ernstige bedreiging vormt ? Kunt u een tip van de sluier oplichten van de normen, vooral dan de geluidsnormen ? Bij een hinderlijke inrichting zijn er meerdere factoren, maar in het bijzonder over geluidsnormen had ik meer willen weten. De bevolking is het meest geïnteresseerd in de piekwaarden die 's nachts toegelaten zijn.

De voorzitter : Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : We zijn het er allemaal over eens dat de luchthaven van Zaventem van belang is voor de economie en de tewerkstelling in Zaventem en de omgeving. Daarom is iedereen het erover eens dat er geen lichtzinnige maatregelen in verband met milieu en verkeer mogen worden genomen, die een verdere uitbouw van de luchthaven kunnen afremmen. Ik ben het echter ook eens met de heer Tobback dat er geen maatschappelijk draagvlak meer zal zijn voor de expansie of het behoud van de luchthaven en haar huidige werking, als er helemaal geen maatregelen worden genomen.

Men kan niet beweren dat de maatregelen die minister Kelchtermans binnen zijn bevoegdheden wil nemen, de economische ontwikkeling in de weg staan en verlies van werkgelegenheid met zich brengen. Men wil te snel gaan. Bovendien bepaalt Vlarem dat geen maatregelen kunnen worden opgelegd die uit economisch oogpunt overmatig zijn voor een goed beheer van het bedrijf of die niet in verhouding staan tot het resultaat op het gebied van milieubescherming. Voor het hier veelvuldig geciteerde VEV is het duidelijk vooral

Becq

belangrijk dat er een evenwichtig beleid wordt gevoerd, waarin zowel rekening wordt gehouden met de sociaal-economische als met andere dimensies.

De bereikbaarheid van de luchthaven is belangrijk. We moeten het debat daarover nu niet voeren. In het mobiliteitsdebat dat zowel in het parlement als binnen de regering zal worden gevoerd moet voldoende aandacht worden besteed aan die bereikbaarheid. Er moet prioriteit worden verleend aan het trein- en busgebruik. Er zullen zich daarbij problemen voordoen met bevoegdheden, maar met onze eigen bevoegdheden moeten we er toch maximaal toe bijdragen. Ook over het wegverkeer en de toegangswegen E40 en E17 moet het debat nog verder worden gevoerd.

Op ecologisch vlak gaat het niet enkel om vliegtuiglawaai, maar ook om afvalverwerking, waterzuivering en veiligheid. Dit behoort wel tot de bevoegdheden van de minister. Het vliegtuiglawaai, dat ondanks de ingebruikname van moderne vliegtuigen en de bestaande reglementering nog steeds toeneemt, houdt ons het meest wakker. Geluidshinder is een subjectief begrip, maar geluidsbelasting kan wel worden gemeten.

We moeten ook denken aan de mensen die vroeger en nu in de omgeving van Zaventem zijn komen wonen. Men beweert dat wie er al lang woont geen hinder ondervindt, maar wie er destijds ging wonen kon toen niet inschatten welke vlucht de luchthaven zou nemen. Daar moeten we rekening mee houden.

We hebben hierover vaak gediscussieerd binnen de CVP van het arrondissement Halle-Vilvoorde. Naast een spreiding van lusten, onder de vorm van tewerkstelling en economische groei, moet er ook een spreiding zijn van de lasten. We moeten ervoor zorgen dat de luchthaven zo wordt uitgebouwd dat niet enkel bepaalde groepen of streken de grootste last moeten dragen. Bij de uitbouw van de infrastructuur en de aanleg van banen moeten we rekening houden met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Er zijn verschillende middelen tegen geluidshinder. Een beleid tot ontmoediging van lawaaiërig vliegtuigen is er een van. Ook tegen het grondlawaai kunt u ingrijpen. Momenteel bouwt men loodsen en geluidsschermen. Het draaien van toestellen moet men binnen de perken houden. Inwoners van Zaventem klagen erover dat ze op zondag enkel

tussen tien uur en twaalf uur het gras mogen afrijden, terwijl ze om zes uur wakker worden door het lawaai van vliegtuigmotoren. Binnen Vlarem zijn er mogelijkheden om dat grondlawaai te bestrijden.

Enerzijds moet men gebruik maken van objectieve geluidsmetingen, anderzijds mag men zich daar niet toe beperken. Er moet een beleidsinstrument van worden gemaakt. Op Schiphol houdt men niet alleen rekening met de hoogte van het lawaai in decibels, al naargelang het overdag of 's nachts, binnenshuis of buiten wordt gemeten, maar ook met het tijdstip waarop dat lawaai wordt geproduceerd en de frequentie ervan binnen een bepaalde periode. Men werkt ook met concentrische cirkels. Met al deze parameters kan men een beleid ontwikkelen en maatregelen nemen, in functie van de structuur van de luchthaven zelf, die in de ruimtelijke ordening passen.

Inzake woningbeleid gaat het niet op dat mensen die gaan wonen in een omgeving waarvan ze weten dat ze er met een ernstige geluidsoverlast kunnen te maken krijgen, tegen die overlast protesteren. Dat veronderstelt dat ze goed worden geïnformeerd over de risico's waaraan ze zich blootstellen en dat ze zekerheden hebben inzake het beleid voor ruimtelijke ordening en isolatie van woningen.

Een beleid voor geluidsisolatie in woningen wordt vaak schamper afgedaan als een dwang om te leven met gesloten deuren en ramen. Dat is het niet. Het ene sluit het andere niet uit, en er moeten verschillende maatregelen tegelijk worden genomen. We moeten ook denken aan premies voor isolatie, die eventueel kunnen worden gefinancierd met verhoogde landingsrechten voor lawaaiërig vliegtuigtypes, waarbij een en ander past in een ontmoedigingsbeleid.

Een geïntegreerd beleid op verschillende niveaus – Europees, Belgisch, Brussels en Vlaams – is belangrijk. Vlaanderen moet echter ook zelf stappen zetten om tot zo een geïntegreerd beleid te komen. De classificatie als hinderlijke inrichting is daarin een stap, die de aspecten economische ontwikkeling en werkgelegenheid niet in het gedrang brengt.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister Theo Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, collega's, het voordeel van deze interpellatie en de aansluitende reacties is dat enerzijds de vraag

Kelchtermans

duidelijk is gesteld en dat anderzijds reeds een aantal antwoorden worden gegeven die het radicale karakter van de vraagstelling nuanceren.

Ik ben het eens met de heer Vermeiren wanneer hij zegt dat het een bijzonder complex probleem is. Hij beweert eveneens waardering te hebben voor het feit dat we ons vanuit het aspect leefmilieu en tewerkstelling om dit probleem bekommeren. Net zoals de heer Tobback en mevrouw Becq wil ik erop wijzen dat leefmilieu en tewerkstelling voor het eerst in de bevoegdheidsverdeling van de Vlaamse regering door één en dezelfde persoon worden vertegenwoordigd. Deze contradictie is eigenlijk in elk dossier aanwezig. We moeten telkens zorgvuldig afwegen tot op welk punt tewerkstelling een aantal ecologische hindernissen moet accepteren. Die voorbeelden gelden zeer uitdrukkelijk in de afvalsector en momenteel ook in zowat elk bedrijf. Het gaat dan vooral over de zonevreemde bedrijven.

Ik antwoord ook namens minister Van Rompuy. Als hij me daarover zowel formeel als informeel aanspreekt, dan heeft hij het in de eerste plaats over de aspecten in zijn eigen regio, waarvan hij zegt dat de grens van het draaglijke is bereikt. Men onderschat het ongenoegen dat op dat vlak bestaat. De dag waarop dit ongenoegen zich kanaliseert, zal de bedreiging voor de tewerkstelling in Zaventem veel groter zijn door het bestendig negeren ervan.

Het Vlaams Gewest heeft daar, naast de partiële vergunningen, wel degelijk iets mee te maken. We zullen dus een offensievere houding aannemen en nagaan onder welke voorwaarden we deze bedrijfseenheid kunnen vatten in een globale milieuvergunning die op een geïntegreerde manier een aantal randvoorwaarden vastlegt. Ik zie hierin een belangrijke waarborg, ook op lange termijn. Er kunnen immers vergunningen tot een termijn van 20 jaar worden toegekend. Dit geeft meer bedrijfszekerheid en is op termijn ook positief voor de tewerkstelling. Er zijn trouwens al heel wat vergaderingen gehouden waaraan het Vlaams Gewest, de lokale gemeentebesturen en de maatschappijen die van de luchthaven gebruik maken hebben deelgenomen. Ik verwijs daarbij naar de rondetafelconferenties. Met uitzondering van een aantal afspraken die door sommige participanten vaak vrijblijvend worden geïnterpreteerd, hebben die nog niet veel opgeleverd.

We moeten ons beperken tot onze eigen bevoegdheden. Er zijn uitdrukkelijke afspraken gemaakt bij de bevoegdheidsverdeling. Ik wil me dan ook uitsluitend houden aan de bevoegdheden die het Vlaams Gewest werden toegekend. Vanuit de gewestelijke bevoegdheid kunnen we Vlarem als instrument gebruiken om in de toekomst een aantal voorwaarden te bepalen. Wat de vergunningen betreft, stel ik vast dat in zo een luchthaven tientallen vergunningen binnen onze milieu-administratie moeten worden beoordeeld. Het gaat dan over de opslag van brandstoffen, werkplaatsen, het lozen van afvalwater, enzovoort.

De luchthaven op zich werd tot vandaag nooit als hinderlijke inrichting ingedeeld. Vanuit de filosofie van de staatshervorming moet die als een nationaal gegeven worden beschouwd. Ondertussen zijn Vlarem I en Vlarem II tot stand gekomen. Ik meen dat een gewijzigde visie op dat vlak dan ook kan worden verdedigd. De Commissie voor de Evaluatie van de Milieu-uitvoeringsreglementering of de CEM adviseert ons uitdrukkelijk om de luchthavens op te nemen in de indelingslijst van Vlarem. Op die manier kunnen we ook voor de luchthavens de algemene en specifieke voorwaarden voor de exploitatie vastleggen.

Het voordeel daarvan is dat het openbaar onderzoek kan worden georganiseerd met betrokkenheid van alle voornoemde actoren. Momenteel positioneren die zich telkens in verspreide slagorde. Daarbij is meestal niet duidelijk hoe hun bezwaren op een of andere manier in een regelgeving moeten worden gevat. Ze kunnen op een positieve manier weergeven wat mogelijk is en onder welke voorwaarden dit voor hen, ook op lange termijn, mogelijk is. Op die manier krijgen we een betere en integrale benadering van dit probleem van geluidshinder, vooral in een regio die zeer separaat optreedt. Een aantal – vooral Brusselse – gemeenten proberen eenzijdig de hinder van hun gemeentegrens te verwijderen waardoor andere gemeenten worden opgezadeld met een surplus.

In toepassing van artikel 6, paragraaf 1, tweede lid, ten derde van de bijzondere wet van 8 september 1980 tot hervorming van de instellingen, is het Vlaams Gewest uitsluitend bevoegd op het vlak van de politie van de gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke bedrijven. Op basis van deze bevoegdheid gaan we ervan uit dat luchthavens als hinderlijke inrichting via Vlarem kunnen worden ingedeeld. Anderzijds bepaalt artikel 6, paragraaf 4, ten derde, van dezelfde bijzondere wet dat de regeringen moeten worden betrokken bij het ontwerpen van de regelen van de algemene politie en de regle-

Kelchtermans

menteringen op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoeronderdelen. Dit artikel heeft dus ook betrekking op het luchtverkeer en op de luchtvaartuigen. Het is hierbij duidelijk dat het luchtverkeer een federale bevoegdheid betreft, waarbij desgevallend de Vlaamse regering moet worden betrokken op initiatief van de federale regering.

Ten slotte behoort volgens artikel 6, paragraaf 1, tiende lid, ten zevende, van dezelfde bijzondere wet de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en openbare vliegvelden tot de gewestelijke bevoegdheid, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal. Dit houdt in dat bij de geplande vaststelling van de geëigende sectorale milieuvorwaarden die aan titel II van Vlarem zullen worden toegevoegd, rekening moet worden gehouden met het evenredigheidsbeginsel.

Hiervoor kan ik verwijzen naar een advies van de Raad van State. Het Vlaams Gewest gaat hier misschien wel eens aan voorbij omdat dit advies op 21 november 1996 werd uitgebracht op vraag van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, naar aanleiding van een voorontwerp van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving. Dat is het arrest A-151/1-96/97. Daarin heeft men het over de ordonnantie betreffende de strijd tegen de geluidshinder in een stedelijke omgeving. Over de gewestelijke bevoegdheid om maatregelen te nemen tegen geluidshinder ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal, stelt de Raad van State: 'Overeenkomstig de rechtspraak van het Arbitragehof moet in een dergelijk geval toepassing worden gemaakt van het evenredigheidsbeginsel, overeenkomstig hetwelk geen enkele overheid bij het voeren van het beleid dat haar is toevertrouwd, zonder dat daartoe een minimum aan redelijke gronden voorhanden is, zo verregaande maatregelen mag treffen dat een andere overheid het buitenmate moeilijk krijgt om het beleid dat haar is toevertrouwd, doelmatig uit te voeren.'

Dit betekent dat het gewest – in dit geval: het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – bevoegd is om een aantal maatregelen te nemen. Maar deze maatregelen mogen de exploitatie van de hinderlijke inrichting niet onmogelijk maken. Men moet daarbij het evenredigheidsbeginsel respecteren. Dat is ook wat wij voorstellen. We moeten een instrument creëren dat ons toestaat om bij de afwikkeling structureel te worden betrokken. Dat was tot van-

daag niet het geval. We werden enkel betrokken bij de discussie over onderdelen. De omliggende gemeenten en andere actoren zullen in ons voorstel bij de zaak worden betrokken. Alle mogelijkheden om overleg te plegen, zijn voorhanden. In Afrikaanse landen overleggen de chefs onder een grote boom. Dat is de uitgelezen plaats.

De heer Francis Vermeiren: De rondetafelconferenties van Kinshasa zouden als voorbeeld kunnen dienen voor die bij de minister van Verkeerswezen. Die conferenties zijn absurd. De kabinetschef arriveert er als eerste. Hij weet van niets, zelfs niet welke taal hij er moet of kan spreken. Daarna komt een bende aan. Ik wik en weeg mijn woorden, maar het gaat zonder meer om een bende. Ten slotte komt de minister aan, die evenmin ergens van af weet. Hij vraagt: 'Pourquoi est-on ici?' En uiteindelijk zegt hij: 'Est-ce qu'il y a quelqu'un qui a soif?' Dat is de realiteit. U kunt dat zo woordelijk opschrijven. Daarvan zijn er een vijftigtal getuigen.

Minister Theo Kelchtermans: Ik pleit niet voor dergelijke toestanden. Dat heb ik hier ook aangevoerd. Ik heb mijn uiteenzetting trouwens aangevat met de opmerking dat er tijdens die rondetafelconferenties veel beloften en intenties worden geformuleerd, maar dat er tot op vandaag nauwelijks iets wordt gerealiseerd.

De heer Francis Vermeiren: Wat ik hier beschrijf, is nog erger dan het vertoon van dezelfde minister naar aanleiding van het vijftigjarig bestaan van de Regie der Luchtwezen. Toen waren er zowat 500 aanwezigen. Die weten allemaal waarover ik het heb.

De voorzitter: We hebben akte genomen van de diepe emotie die de heer Vermeiren hier heeft verwoord. Ik stel voor dat we nu het onderwerp van het debat verleggen van Kinshasa naar de milieuproblematiek in Vlaanderen.

Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister Theo Kelchtermans: Vrijblijvend overleg is te vermijden. Het Vlaams Gewest had in dat kapittel nooit een stem. We konden geen gezagsargument aanvoeren. Dat kan slechts op het ogenblik dat een regelgeving in voege is, waaraan een stok achter de deur is verbonden. Vlarem I en Vlarem II geven ons dat gezagsargument.

Mevrouw Verwimp, ik heb gesteld dat het niet lang mocht duren vóór Vlarem I aan de Vlaamse regering werd voorgelegd. Aan interpellaties zijn voor-

Kelchtermans

en nadelen verbonden. Het voordeel is dat men de kans krijgt om de mening van anderen te aanhoren. Ondertussen luisteren ook vele anderen mee en ook dat is een goede zaak. Het nadeel is dat op de bekendmaking van de intenties enorm veel verzoeken tot bijkomend overleg volgen. Dat heeft ertoe geleid dat we wat op de rem zijn gaan staan. Ik verwacht wel dat ik deze indelingslijst in de loop van de maand mei aan de Vlaamse regering zal kunnen voorleggen.

Mijnheer de voorzitter, ik geloof dat ik de vragen grotendeels heb beantwoord. Uit wat ik heb gezegd, kan men niet afleiden dat de economische expansiemogelijkheden van Zaventem zijn bedreigd. Die conclusie vormt de teneur van uw uiteenzetting, mijnheer Vermeiren. Uw opvatting wordt gedeeld door het VEV, zoals blijkt uit zijn Snelberichten en uit de interviews met zijn vertegenwoordigers in het weekblad Knack. Het verwondert me dat het VEV op dat vlak zo defensief denkt. Ik had eerder het omgekeerde verwacht. Als we met hen aan tafel zitten, stellen ze zich veel positiever op. Ze zoeken dan mee naar oplossingen om de groeimogelijkheden van de luchthaven te benutten met respect voor de omgeving.

In Knack verklaren die VEV-vertegenwoordigers dat het Vlaams beleid incoherent is door de kwestie van de hinderlijke inrichting op tafel te leggen. Ik begrijp dat niet. We doen precies het omgekeerde. We willen een coherent beleid voeren met betrekking tot een nationale luchthaven die zich op Vlaamse bodem bevindt, en voor Vlaanderen van groot belang is. Vlaanderen wil het bestaansrecht van de luchthaven niet in vraag stellen. Maar we kunnen niet aanvaarden dat iedereen de zaken zomaar op eigen houtje afhandelt, en de hinder zoveel mogelijk wil doorschuiven naar anderen.

Onze regelgeving wil rechtszekerheid creëren. Die rechtszekerheid geldt ook voor de onderneming in kwestie, en voor degenen die er werken. Verder willen we dat ook de mensen die in de omgeving wonen, een belangrijke stem krijgen bij de bepaling van de voorwaarden waaronder in de toekomst kan worden gewerkt. Dat zal het Vlaamse Gewest in de toekomst aan de onderhandelingstafel uitspelen.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik dank ook de collega's die

hier het woord hebben genomen. Spijtig genoeg maak ik dit soort van discussies reeds jaren mee. Wel zijn onze standpunten in de loop der jaren naar mekaar toegegroeid. We zijn nu allemaal begaan met de economie en de ecologie. En we hebben allemaal vastgesteld dat er in de voorbije periode onvoldoende is gebeurd.

Ik heb hier een burgerkrant van een gemeente uit de nabijheid van de luchthaven. Ik heb niets tegen minister Daerden, maar in dat krantje vraagt men zich af waarom deze het dossier laat verrotten en niet reageert. In datzelfde krantje wordt de CVP gevraagd om op te treden. Ik ben de minister dus dankbaar dat hij zich voor dat dossier interesseert. Maar ik heb ook begrip voor het standpunt van het VEV, want de dossiers worden op de lange baan geschoven.

De milieuhinder moet inderdaad worden bestreden. We weten dat de wetgeving voorschrijft dat de burgemeester daarop moet toezien. We hebben allemaal een vinger in de pap. We moeten dus ijveren voor andere rondetafelconferenties. Er moet een consensus uit de bus komen die tot resultaten leidt. Vanuit de optiek van de tewerkstelling is dat voor Vlaanderen van belang. We moeten echter ook de hand in eigen boezem durven steken. Als het over mobiliteit of een verbetering van de toegangswegen gaat, moet de Vlaamse regering ervoor ijveren dat er vlugger wordt opgetreden. Het gaat niet enkel over milieuhinder.

Mevrouw Verwimp heeft gelijk. Er zijn ook andere aspecten aan de problematiek verbonden. Ik denk dan aan de volksgezondheid en de luchtbezoedeling. In dat verband zijn er initiatieven mogelijk. Toenmalig minister van Verkeerswezen Dehaene had die overigens aangekondigd. Maar hij is dan opgevolgd door mensen die tot de andere taalrol behoorden. Zij hebben niets meer gedaan. Ik verheug me er dus over dat u zich voor het dossier interesseert, en de zaak wilt aanpakken. Ikzelf pleit om dat via convenants te doen. Maar hoe u de zaak zult aanpakken, bepaalt u natuurlijk zelf.

Ik wijs nog even op wat de heer Reutlinger en de Vlaamse regering in de Randkrant zeggen. Het gaat daarin over de tewerkstelling en de noden van de luchthaven. Er staat dat de noden van de omwonenden moeten worden gelenigd. Er wordt gesproken over de eventuele oprichting van een fonds. En men zegt ook : 'Vlaanderen moet nu eindelijk een langetermijnvisie op die luchthaven kunnen uitwerken. Het moet daarvan vanaf vandaag werk maken.' Laten we dat nu eens alsjeblieft doen.

De voorzitter : Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Maar ook ik druk de hoop uit dat dit initiatief, dat in het verlengde van een maximale uitputting van onze bevoegdheden ligt, voor de omwonenden voelbaar zal zijn. U hebt gesproken over een open overleg. Het lijkt me erg belangrijk dat de communicatie met de bevolking ter harte wordt genomen.

De voorzitter : Mevrouw Verwimp heeft het woord.

Mevrouw Cecile Verwimp-Sillis : Ook ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik wil er wel op wijzen dat morgen de maand mei begint. Er zal dus snel werk moeten worden gemaakt van deze zaak. De minister heeft hier de bevoegdheden van Vlaanderen nog eens op een rijtje gezet. Daarbij heeft hij verwezen naar het overleg over technische voorschriften van vervoersinstrumenten. Het gaat om een complex probleem. De nachtvluchten met lawaaierige toestellen vormen er slechts één onderdeel van. Het meest lawaaierige toestel is trouwens door minister Daerden uit de markt genomen. Er zijn echter veel uitzonderingen op de regel, waardoor alles een beetje een maat voor niets is geworden.

De lawaaierige toestellen zijn vooral vliegtuigen van één enkele koerierdienst. Ik vraag me af welk pakje waardevol genoeg is om mensen ziek te laten worden van zijn vervoer. Hebt u iets te zeggen over dat overleg? Heeft iemand in Vlaanderen iets te zeggen over die nachtvluchten? En wat heeft men terzake tot vandaag gedaan?

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister Theo Kelchtermans : Wat mevrouw Verwimp aanhaalt, zullen we moeten oplossen via Vlarem I en II. We zullen de randvoorwaarden optrekken en die moeten worden ingeschreven in Vlarem II. Vlarem II-bis hangt af van een aantal belangrijke ontwerpen, die momenteel in discussie zijn. De evaluatiecommissie heeft ook een aantal aanbevelingen gedaan. We zullen alles samenbundelen.

Hopelijk kan dat pakket vóór het reces bij de Vlaamse regering worden neergelegd.

Dat pakket zal eveneens via de gemeenten aan de bevolking ter discussie worden voorgelegd. Het voordeel van een milieuvergunning is dat erin een aantal specifieke randvoorwaarden op maat kunnen worden ingeschreven. Die discussie moet in elk geval worden gevoerd.

De heer Francis Vermeiren : De bouwvergunningen die moeten worden afgeleverd, zijn onderhevig aan stringente wetgeving. De grote vrees van het VEV is dat men tijd zal verliezen. Ik vraag de minister om convenants op te stellen. Het gevaar bestaat dat eventuele initiatieven die in verband met milieuhinder moeten worden genomen, betwistbaar zouden zijn vanuit onze regionale en federale wetgeving. Via convenants kan men misschien vlugger resultaat behalen.

De voorzitter : Ik merk dat in de luchthaven de aandacht voor het milieudossier groeit.

De heer Francis Vermeiren : Uw fractie, mijnheer de voorzitter, heeft gepleit voor de federalisering van de luchthaven.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Vermeiren en door de heren Quintelier, Tobback en mevrouw Becq werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties ingediend. Ze zullen worden gedrukt en rondgedeeld.

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

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 13 uur.*
