

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

25 juni 1998

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de toekomstperspectieven voor de luchthaven van Antwerpen
Met redenen omklede moties

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Donderdag 25 juni 1998

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Leonard Quintelier

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.20 uur.*

Interpellatie van mevrouw Ria Van Den Heuvel tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de toekomstperspectieven voor de luchthaven van Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van mevrouw Van Den Heuvel tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de toekomstperspectieven voor de luchthaven van Antwerpen.

Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, de luchthaven van Antwerpen heeft in het verleden al voor heel wat controverses gezorgd. Het thema komt met de regelmaat van de klok terug ter sprake. Dat heeft te maken met het feit dat men tot nu toe wel de nodige onderzoeken heeft laten uitvoeren, maar nog geen conclusies heeft willen of kunnen trekken uit de resultaten ervan.

Ook nu weer is er een persooslog en een lobbying aan de gang vóór de uitbreiding van de Antwerpse luchthaven. Ook u, mijnheer de minister-president, deed uw duit in het zakje.

Minister-president Luc Van den Brande : Ik heb niet gelobbyd, mevrouw Van den Heuvel. Dat zou een contradictio in terminis zijn. Ik heb misschien een duit in het zakje gedaan, maar dat mag niet in verband worden gebracht met lobbyen.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Soms kan men daar aan twijfelen.

Minister-president Luc Van den Brande : Mijnheer de voorzitter, ik beschouw dit als een persoonlijk feit. Ik zou willen dat dit niet wordt herhaald.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Afgaande op uw uitspraken in de kranten en bij sommige bijeenkomsten, kunnen we er niet omheen dat u zich heel duidelijk hebt uitgesproken over de toekomstmogelijkheden van de luchthaven van Deurne.

De kamer van koophandel juicht dit toe, en is naar eigen zeggen verheugd dat u dit dossier naar u toe trekt. Het is verbazingwekkend dat u die uitspraken doet. U lapt op die manier de Septemberverklaring van 1995 – ik hoef ze u niet voor te lezen – aan uw laars. Bovendien veegt u de vloer aan met het pas goedgekeurde Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Ik zal uw uitspraken niet citeren, maar ze waren bijzonder duidelijk. Ik veronderstel dat de commissieleden goed weten wat ze inhielden.

Het verzoek tot deze interpellatie werd eind mei ingediend. Op dat moment was er vooral in het Antwerpse heel wat te doen omtrent de luchthaven van Deurne. Allerlei mensen deden uitspraken over de luchthaven zonder dat ze, althans officieel, beschikten over de resultaten van de studie van Ernst & Young. Het parlement werd heel laat op de hoogte gebracht van de resultaten van de verschillende onderzoeken. Daardoor liep het parlement achter op de besluitvorming over dit belangrijke onderwerp van ruimtelijke ordening, waarbij het tot nu toe niet werd betrokken. Pas deze interpellatie biedt ons de gelegenheid om het dossier te bespreken. De regering zou een beslissing nemen voor de vakantie, dus dit is onze enige kans om er een discussie over te voeren.

Van Den Heuvel

Daarom wil ik van de gelegenheid gebruik maken om enkele opmerkingen te maken over de onderzoeksresultaten, die we dan toch hebben gekregen na het beklag van commissievoorzitter Gabriëls. De bedrijfseconomische doorlichting van Ernst & Young bewijst nog maar eens wat we al jaren zeggen : de luchthaven van Deurne is niet kostendekkend exploiteerbaar zonder overheidssteun.

Er werden vijf scenario's onderzocht, variërend van een status-quo tot een volledige privatisering. De inmenging van de Vlaamse Gemeenschap gaat van minimaal 67 miljoen frank per jaar bij een onveranderde voortzetting van de exploitatie, over 124 miljoen frank als ook de investering voor de verlenging en ondertunneling van de startbaan wordt opgenomen, tot 134 miljoen frank bij een privatisering. Ook bij privatisering gaat men ervan uit dat de overheid de kosten van de verlenging en ondertunneling zal moeten dragen.

Deze scenario's gaan noodzakelijk gepaard met een stijging van het aantal passagiers. De cijfers daarover zijn heel opmerkelijk. Men spreekt over een stijging tot 257.000 passagiers in het eerste scenario, en tot 591.000 passagiers in een ander scenario. Het hoogste cijfer uit het rapport is een stijging tot 631.000 passagiers per jaar. Men zou dus een bijzonder grote stijging moeten realiseren om het bij die kosten te kunnen houden.

Opmerkelijk is dat men niet spreekt over de sportvliegerij en aanverwante activiteiten, die ook op de luchthaven van Deurne plaatsvinden. Nochtans werden een aantal van die mensen ook meegeteld om te komen tot het huidige aantal van 200.000 passagiers. Sportvliegerij en zo horen echter niet thuis op de luchthaven van Deurne. Daar zijn sommige leden van de commissie het ook mee eens. Maar als we die groep uit de cijfers halen, krijgen we nog een lager aantal passagiers.

Naar wat het scenario van de privatisering precies zal inhouden, hebben we het raden. In de ontsluitingsnota staan een twintigtal bijkomende vragen over privatisering, waar de huidige studies nog geen antwoord op geven. Dat scenario veronderstelt dat de gemeenschap de kosten voor verlenging en ondertunneling van de startbaan zal dragen.

Natuurlijk is bij privatisering alles afhankelijk van het aantal passagiers. Daarover zijn er geen garanties. Bovendien twijfelen sommige deskundigen aan de noodzaak van de verlenging omdat ze een

technologische vernieuwing van de vliegtuigen in de nabije toekomst verwachten. Er moet dus nog niet worden gepleit voor een verlenging van de startbaan.

De Kamer van Koophandel en Nijverheid en andere lobbyisten voor de luchtvaart drukken nu Antwerpen Airport en het huidige overheidsmanagement aan hun boezem. Ze spreken zich onvoorwaardelijk uit ten voordele van de uitbreiding. Ik vraag me af of ze bij een eventuele privatisering ook bereid zullen zijn om boter bij de vis te doen.

Ik wil ook nog professor doctor Eddy Van De Voorde, transporteconoom van de Ufsia, citeren. Hij zegt dat als de HST-lijn naar Schiphol opent, de marktsituatie van Deurne opnieuw grondig zal veranderen. Daar wordt in de studie geen rekening mee gehouden.

Van het laatste scenario, de stopzetting van de exploitatie, kunnen we met zekerheid zeggen dat het een besparing van minstens 75 tot 80 miljoen frank zal opleveren. De verdere kosten die worden aangehaald, zijn eventuele kosten. We beschikken niet over een juiste berekening. Vooraleer men met cijfers zwaait over een mogelijke kost van sluiting, moeten die cijfers juist worden berekend.

Samenvattend durf ik stellen dat Antwerpen Airport een zwaar verlieslatend bedrijf is. Ik ken hier een aantal collega's die daar erg duidelijk over zijn : verlieslatende bedrijven moeten zeker niet door de overheid worden gefinancierd. Zelfs met extra input zal dit bedrijf niet kostendekkend kunnen draaien.

Bovendien worden in de studie van Ernst & Young verschillende aspecten aangegeven die bijkomend onderzoek vragen. Ze geven zelf aan dat er beperkingen zijn aan de audit. Bijkomend onderzoek bevelen ze aan voor de vliegtechnische aspecten. Die hebben te maken met de vraag hoe rendabel de luchtvaartmaatschappijen hun exploitatie op de luchthaven kunnen uitoefenen. Dat heeft een impact op het laadvermogen van de vliegtuigen.

Verder moet nog bijkomend onderzoek gebeuren naar de veiligheidsvoorschriften. De startbaan heeft een slechte ligging. Om te beantwoorden aan de veiligheidsvoorschriften vliegen de vliegtuigen met onvolledige bezetting. Een verlenging van de baan betekent eigenlijk een verlegging, zodat men sneller kan opstijgen en over de hindernissen kan. Ernst & Young zegt daarover : 'Deze problematiek vergt een verdere analyse van specialisten'. Op

Van Den Heuvel

basis van hun onderzoek kunnen daar nog geen conclusies uit worden getrokken.

– *De heer Herman Lauwers treedt op als waarnemend voorzitter*

Een andere beperking is dat men zich heeft moeten baseren op cijfers van 1996. Ondertussen zijn er nog wijzigingen opgetreden in het aantal maatschappijen die Deurne als vertrek- en aankomstpunt gebruiken. Het aantal vluchten is verminderd tegenover 1996.

Volgens mij heeft het afbouwen van bepaalde vluchten niet per se rechtstreeks te maken met de lengte van de startbaan. Ik kan u het voorbeeld van de luchthaven van London City aanhalen, die een startbaan van nog geen 1200 meter heeft. In 1996 had die een passagiersaantal van 725.000. In 1997 zou men tot 1 miljoen passagiers komen.

Nog een beperking is dat in de cijfers nergens de zogenaamde macro-economische effecten op de regio zijn becijferd. Dat is nochtans belangrijk. Men moet de hele economische impact van de luchthaven in de Antwerpse agglomeratie bekijken.

Ernst en Young geeft ook aan dat er over de term privatisering nogal wat onduidelijkheid bestaat. Er is nog geen precieze invulling aan gegeven. Ze zeggen in hun inleiding dat doelstellingen en essentiële randvoorwaarden van een privatisering op het politieke niveau moeten worden vastgelegd. Dan pas kan worden nagegaan in welke mate die doelstellingen kunnen worden bereikt.

Over het geluidsonderzoek wil ik enkel de laatste alinea citeren : 'Bovenstaande analyses illustreren duidelijk de enorme variatie in de resultaten van de evaluatie van de geluidshinder naargelang de keuze van de akoestische parameters en/of de voorstellen tot regelgeving die men zal aannemen en waar men zich nu heeft voor moeten baseren op voorstellen uit het buitenland.' Daarmee wordt aangegeven dat we geen normen hebben, geen realistisch scenario, geen zicht op de toekomstige vliegtuigtypes en het aantal toekomstige vluchten. Die parameters zullen nochtans de toekomstige geluidshinder bepalen.

Er werd een Dimarso-enquête gehouden bij de Antwerpse bevolking over geluidshinder. Dertien percent van Groot-Antwerpen klaagt over hinder. Er zijn pieken in Berchem tot 40 percent. De allergrootste piek valt in Boechout-Vremde met 74 per-

cent. Als we daar reële cijfers op kleven, spreken we nu al over 50.000 mensen. Als er een verdubbeling van de trafiek komt met het oog op de rendabiliteit, zal het aantal mensen dat hinder ondervindt, oplopen tot 100.000 inwoners.

Ik wil nog kort het ruimtelijke aspect aanhalen. Ik heb al gezegd dat ik het ruimtelijk structuurplan niet wil citeren, noch uw eigen septemberverklaring van 1995.

Minister-president Luc Van den Brande : Mevrouw Van Den Heuvel, u port ons aan om op alle beleidsdomeinen het regeerakkoord uit te voeren. Accepteert u dan de lijnen die de meerderheid heeft uitgezet of gaat die conclusie te ver ?

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Uw conclusie gaat iets te ver. Ik wil dit stuk over de luchthaven duidelijk in het vizier brengen om u aan te porren consequent te zijn in uw verklaringen. Uw verklaring was zeer duidelijk : 'We zien af van de aanleg van een nieuwe startbaan in Deurne', en : 'de mogelijkheid van privatisering wordt onderzocht'.

Wanneer inderdaad wordt overgegaan tot een uitbreiding van de luchthaven, wordt het ruimtelijk structuurplan nog voor zijn eerste verjaardag volledig uitgehold. Zal de regering dat inderdaad doen ? Als het aan minister Baldewijns ligt alleszins niet. Hij is tot nu toe erg consequent geweest. Als ik u daarentegen hoor, mijnheer de minister-president, is alle consequentie zoek.

Ernst & Young zegt dat er op een lichtzinnige manier bouwvergunningen zijn uitgereikt in de grote omgeving van Deurne. Het gewestplan legt sinds 1976 de grenzen van de luchthaven vast. De burgemeesters van de randgemeenten die na 1976 de aanleg van residentiële woonwijken hebben goedgekeurd, zijn helemaal niet lichtzinnig geweest omdat zij binnen de grenzen van het gewestplan bleven. Ik vind het daarentegen wel lichtzinnig dat een aantal politici die verantwoordelijkheid dragen, geen rekening houden met een studie van Mens en Ruimte in opdracht van gewezen minister Sauwens. U kent die studie misschien minder goed. Ze zegt dat of de luchthaven moet sluiten, of de vier scholen in de buurt moeten verhuizen. Ik vraag me af of u de verantwoordelijkheid voor een eventueel ongeval in de omgeving van die scholen wilt dragen. Die aanbeveling dateert van 1990, maar er is nog niets gebeurd.

U weet dat we absoluut geen voorstander zijn van de uitbreiding van de luchthaven van Deurne. Antwerpen kan al beschikken over een luchthaven in de nabije omgeving : Zaventem ligt op slechts 35 kilometer afstand. Men moet er eindelijk mee stoppen te doen alsof de regio Antwerpen een eiland is,

Van Den Heuvel

ver verwijderd van alle luchthaveninfrastructuur. Door het gebruik van Deurne maakt Zaventem verlies : in 1976 bedroeg dat al 49 miljoen frank per jaar.

Sinds mei 1998 bestaat er trouwens een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Zaventem. De passagiers van Deurne vormen ongeveer 2,5 percent van de passagiers van Zaventem. Wanneer men hen overbrengt naar Zaventem zal een hogere bezettingsgraad en rentabiliteit van de Sabena-vliegtuigen het enige resultaat zijn. De in Zaventem geïnvesteerde miljarden zullen vlugger en beter renderen.

Ons protest tegen de uitbreiding van Deurne heeft duidelijk economische motieven, maar ik wil niet verhelen dat het ook past binnen ons pleidooi voor ruimtelijke rust in de Antwerpse regio. We pleiten voor een moratorium op de open ruimte, maar dat is onvoldoende. We willen een offensief inzetten om ruimte te herwinnen. In 1979 werd al berekend dat om de stad leefbaar te houden, er maar liefst 1.500 hectare extra groene zone moet worden gevonden en ingeplant. De nieuwe rood-groene SP doet ook voorstellen in die zin. Vermits de luchthaven van Deurne niet economisch rendabel is en er ecologische argumenten te over zijn, kiezen we resoluut voor de sluiting van de luchthaven.

Is het regeringsstandpunt over deze luchthaven veranderd ? Blijft de regering bereid om het RSV te handhaven en uit te voeren ? Welke timing en werkwijze zal de regering volgen in haar besluitvorming voor de luchthaven van Deurne ?

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik heb geen 25 minuten nodig om een krachtig pleidooi te houden voor de luchthaven van Deurne. Ik vind het jammer dat Agalev de afspraak om hierover voorlopig niet meer te interpellieren, heeft omzeild. Ik beschouw dat echter als een laatste stuiptrekking. Dit dossier moet absoluut worden doorgedrukt. Ik sta dan ook 200 percent achter de uitspraken van de minister-president.

Ik zal u zeer kort zeggen waarom de verlenging van de startbaan zo noodzakelijk is. De verlenging stelt de vliegtuigen in staat sneller te vertrekken en minder sterk te klimmen waardoor de eventuele geluidshinder nog zal afnemen. Ten tweede moet Antwerpen, om economisch operationeel te blijven ten opzichte van de omliggende regionale luchthaven,

die allemaal minstens een startbaan hebben van meer dan 2.200 meter, kunnen beschikken over een startbaan van minimum 2.000 meter.

Wat zijn de bijzondere troeven van Antwerpen ? Ten eerste is er minimale hinder voor de omwonenden. Er zijn, volgens een KUL-onderzoek, slechts 1.920 onmiddellijk omwonenden, wat verwaarloosbaar is. Ten tweede is de luchthaven momenteel het enig bruikbare alternatief voor onze dalende mobiliteit. Ten derde is er het grote voordeel van een korte verplaatsing naar het centrum van Antwerpen en naar de belangrijkste wegen in de regio. Ten vierde ligt er in de onmiddellijke nabijheid een spoorlijn, wat uiteraard bevorderlijk is voor de bereikbaarheid.

Uit de situatie in Frankrijk, mevrouw Van Den Heuvel, blijkt dat de introductie van de HST geen enkel, absoluut geen enkel, negatief effect heeft op regionale luchthavens, wel integendeel. U hebt een rapport geciteerd, maar u hebt dat onvolledig gedaan. Op pagina 12 staat overduidelijk te lezen dat London City Airport in geen enkel opzicht te vergelijken valt met Antwerpen.

Er is nu genoeg gestudeerd, genoeg beraadslaagd ; het is hoog tijd om iets te doen. Vandaag nog hebben opnieuw veertig belangrijke, invloedrijke bedrijfsleiders uit het Antwerpse een krachtig pleidooi gehouden voor een snelle beslissing. Ik denk dat we hen moeten steunen. U hebt in deze zaak de enige correcte houding aangenomen, mijnheer de minister-president. Ik vraag u dat u onverkort de passende beslissing treft.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, de heer Beysen heeft gelijk dat veel mensen 200 percent achter het standpunt van de minister-president staan. Dan heb ik het niet alleen over zijn eigen fractie : op alle niveaus waar standpunten kunnen worden ingenomen, was dit ook steeds het duidelijke standpunt van het Vlaams Blok. Een verlenging is nodig, en volgens de studie van Ernst & Young dient deze kans zich nu aan. Het Vlaams Blok wil elk scenario positief tegemoet treden, zelfs dat van een privatisering. Dat laatste wil ik vandaag duidelijk maken : het Vlaams Blok is niet bang voor een privatisering van onze luchthaven. Meer nog, privatisering en verankering kunnen in dit concrete dossier hand in hand gaan. Ik verklaar me nader. Bepaalde overheidsinstellingen hebben terzake duidelijk positieve signalen uitgezonden. Ik meen dat de provincie of de provincieraad bereid zijn om

Penris

mee te werken aan een dergelijk scenario. Ik denk dat ook binnen de stad Antwerpen een alternatieve meerderheid kan worden gevonden om hieraan mee te doen. Ik meen dat zelfs het Havenbedrijf in Antwerpen bereid is om hier de nodige steun aan te verlenen. En als we die veertig vooraanstaande bedrijfsleiders mogen geloven, waarom dan ook niet de Antwerpse kamer van koophandel? Het zou niet de eerste keer zijn dat een dergelijk orgaan medebeheerder of beheerder wordt van een regionale luchthaven. Ik verwijs naar La Rochelle. Voor onze fractie is er dus geen enkel probleem, noch inzake de verlengingen, noch inzake een mogelijke privatisering.

Het politieke landschap heeft duidelijk kleur bekend in dit dossier. De CVP, de VLD, mijn fractie en naar ik vermoed de Volksunie zijn meer dan duidelijk. Voor die laatste conclusie baseer ik me op de Antwerpse Volksunie-woordvoerder Schiltz. Ook Agalev heeft duidelijk kleur bekend, zij het dan in de negatieve zin. De enige politiek onbekende factor is de socialistische familie, die vandaag zwijgt en blijkbaar verdeeld is. Enerzijds kiest de syndicale vleugel van die familie duidelijk voor een verlenging van de startbaan en het behoud van de luchthaven, anderzijds pleiten een aantal lokale mandatarissen – God weet om welke redenen, misschien redenen van historische aard – tegen. Het zou niet oninteressant zijn dat ook deze politieke familie in dit debat duidelijk kleur bekent.

Toch, mijnheer de minister-president, heb ik een klein probleem. We ontvingen een brief van een wijkcomité tegen de uitbreiding van de luchthaven van Deurne, dat lid is van de VATUV. Hoewel deze laatste organisatie niet uitblinkt door dossierkennis, heeft ze toch een penibel dossier op tafel gebracht. Ze verwijst naar een studie van 1990, waarin inderdaad sprake is van die vier scholen. We kunnen als beleidsverantwoordelijken dit gegeven niet zomaar voorbijgaan. Indien er wordt gepleit voor een verlenging van de startbaan, zou het niet oninteressant zijn om van de minister-president te vernemen wat er concreet met die vier scholen moet gebeuren.

De voorzitter : De heer Van Wallendael heeft het woord.

De heer Tuur Van Wallendael : Ik wil de heer Penris niet langer laten lijden. Ik kan onmogelijk spreken in naam van de socialistische familie, maar alleen in naam van mijn fractie. Ons standpunt is geen geheim : we zijn tegen een verlenging van de

startbaan in de huidige omstandigheden, punt uit. Ik weet niet goed wat daar onduidelijk aan is. Of misschien weet ik dat wel. Het rapport van Ernst & Young is een pracht van een studie : iedereen haalt er het zijne uit. Ik meen dat er aan dit rapport iets ontbreekt : Zaventem komt er maar zeer marginaal in voor. Ik begrijp niet hoe men een beslissing kan nemen over Deurne zonder iets te zeggen over Zaventem. Zolang daar niets over wordt gezegd, blijven we op ons standpunt. Indien dat wel gebeurt, willen we ons standpunt eventueel herzien. Onduidelijk is dat dus niet, maar men moet wel willen luisteren.

De voorzitter : De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : Mijnheer de voorzitter, ik wil me in de eerste plaats aansluiten bij de vierde vraag van mevrouw Van Den Heuvel : welk tijdschema en welke werkwijze zal de regering volgen in haar besluitvorming rond de luchthaven van Deurne. Onze motivering is weliswaar anders, maar ook wij zijn overtuigd van de noodzaak om een beslissing te nemen. Dit dossier blijft al lang aanslepen, wat nooit gezond is.

Onze motivering is dus anders. Ons uitgangspunt wordt niet door de studie tegengesproken. Volgens ons zou Vlaanderen er belang bij hebben mocht zijn economisch hart, de metropool Antwerpen, over een regionale zakenluchthaven beschikken, zeker in de volgende eeuw. Het gaat dus om een luchthaven voor een welbepaalde doelgroep. Alle elementen wijzen erop dat Vlaanderen die nodig heeft. Pas in de 21ste eeuw zullen alle vervoersmodi, en zeker het luchtvervoer, hun grote mogelijkheden kunnen bewijzen. In die zin acht ik het absoluut noodzakelijk dat de luchthaven van Deurne wordt geoptimaliseerd. Alle noodzakelijke investeringen moeten daartoe worden goedgekeurd, dus ook de verlenging van de startbaan als die nodig is.

Men verwacht hier een en ander. Op dit moment gaat het over het overheidsaspect. De overheid is eigenaar van de gronden en de basisinfrastructuur van de luchthavens, net zoals van de wegen, de kanalen en de andere havens. De vraag welke vorm van exploitatie de luchthaven moet krijgen, is nu niet onmiddellijk aan de orde. Het gaat daarentegen over de fundamentele beslissingen en investeringen die een normale rendabiliteit garanderen in de beperkte doelgroep waartoe deze luchthaven van Deurne moet dienen. Deze beslissingen zijn inderdaad dringend, omdat een verder aanslepen een wurggreep betekent. Sommige bedrijven stoten klanten af indien ze omwille van allerlei technische omstandigheden niet kunnen leveren. Als er

Dumez

bij een vlucht naar Londen een tussenstop moet worden ingelast om bij te tanken omdat het 21 graden is en het regent, dan haken klanten af. Eigenlijk is het een mirakel dat de luchthaven van Deurne ondanks de zeer slechte omstandigheden waarin ze de laatste decennia moet werken, nog zo een groot succes kent. Alle dagen gebruiken minstens 500 zakenmensen deze luchthaven. De toegevoegde waarde voor de regio en haar hele economische omzet is onbetwistbaar. En die omzet is toch nog steeds de basis voor het welzijn.

Om onze motivering verder toe te lichten, ga ik even in op de negatieve aspecten inzake hinder en veiligheid. Deze zijn volgens mij niet erg reëel. De voorgestelde investeringen, bijvoorbeeld de verlenging met 500 meter, verbeteren de veiligheid en de leefomgeving. Daar kan geen betwisting over bestaan. De rendabiliteit is bovendien evident : indien men investeert, staan er tientallen klanten te wachten om in Europa zakenvluchten te kunnen organiseren binnen een straal van 1.000 kilometer.

Dat luchtvervoer complementair is met andere vervoersmodi, blijkt eveneens. Frankrijk, het land van de TGV, investeert in zestig regionale luchthavens, precies omdat die twee vervoersvormen zo complementair zijn. Dat is zeker zo in het Oosten, een regio die de volgende eeuw belangrijk zal worden en waar nauwelijks sprake zal zijn van een TGV. Daar zullen duizenden steden kunnen worden bereikt via de lucht.

De laatste vraag was of de toekomstige verkeersstromen van en naar de luchthaven werden bestudeerd. Ik wil een vergelijking maken met het station van Berchem, dat volledig in de omgeving is ingeplant en dat na dat van Brussel misschien het grootste station van Vlaanderen zal worden. Helaas bestaan rond Berchem grote mobiliteitsproblemen, wat zeker niet het geval is voor Deurne. Ik heb cijfers ontvangen over de situatie rond Deurne. Ongeveer 500 voertuigen maken per uur gebruik van de twee invalswegen, de Diksmuidelaan en de Deurnesteenweg naar Mortsel. Die wegen kunnen makkelijk 1.000 voertuigbewegingen per uur aan. Bijgevolg kan zeker niet worden beweerd dat het bestaande wegennet de verkeersstromen niet kan opvangen. Zelfs met een verdubbeling van het aantal passagiers op de vluchten van en naar Deurne, blijft men ver onder de capaciteiten van de bestaande invalswegen.

In het post-Renaulttijdperk kunnen we deze essentiële troef van het economische centrum Antwer-

pen niet verloochenen. Het blijkt immers dat de initiatieven en de tewerkstelling rond zakenluchthavens groeien. We mogen deze kans niet laten liggen. Antwerpen is de wereldstad van de diamant. Het zou catastrofaal zijn voor deze sector als we de luchthaven niet de nodige kansen geven.

We vragen de minister-president om spoedig beslissingen te nemen, in die zin sluit ik me graag aan bij de vierde vraag van mevrouw Van Den Heuvel. Wij denken echter dat de uitbreiding van de luchthaven vele voordelen kan bieden.

De voorzitter : Collega's, ik hoop dat u het niet erg vindt dat ik een aanvulling geef vanuit deze stoel, anders moeten we opnieuw een vervangende voorzitter zoeken.

Mijnheer de minister, collega's, ik pleit net als mevrouw Van Den Heuvel en de heer Dumez voor een snelle en duidelijke beslissing. In mijn arrondissement is het niet steeds eenvoudig om duidelijke keuzes te maken over de luchthaven, omdat er steeds mensen voor en mensen tegen zijn. Vooral de mensen die in de onmiddellijke omgeving ten zuiden van de luchthaven wonen, hebben het moeilijk met dergelijke beslissingen. Toch heeft ook mijn fractie gekozen voor de verlenging van de startbaan.

We stellen ons vragen over de noodzaak van de rentabiliteit van de luchthaven. De NMBS noch De Lijn moeten rendabel zijn. De reële kosten van de autowegen worden evenmin doorgerekend. De luchthaven is de enige vorm van infrastructuur die per definitie rendabel moet zijn. Het is natuurlijk des te beter als dit het geval is. Als men er echter van uit gaat dat de stad Antwerpen om verschillende economische redenen de luchthaven nodig heeft, dan kan rendabiliteit niet de absolute norm vormen voor het nemen van beslissingen.

We pleiten voor een verlenging, niet omdat we meer vluchten willen organiseren, maar wel omdat we de bestaande toestellen optimaal willen gebruiken. We willen ook dat de grotere toestellen die 72 zitjes hebben in plaats van 42, kunnen worden ontvangen. Daarvoor is de verlenging van de baan noodzakelijk. De heer Dumez heeft reeds gezegd dat er minder geluidshinder zal zijn door de verlenging van de baan : geluidshinder evolueert met het opstijgen van het vliegtuig. Op het ogenblik dat de toestellen boven de huizen zullen vliegen, zullen ze zich hoger bevinden dan nu. We moeten natuurlijk aandacht blijven hebben voor de omwonenden. Ik pleit er dan ook voor dat een deel van de tarieven wordt gebruikt voor investeringen in de isolatie

Voorzitter

van de omgeving. Ook in Zaventem wordt dit overwogen. De landingsrechten kunnen eventueel worden gekoppeld aan het motortype, zodat vliegtuigen die meer geluidshinder veroorzaken, meer betalen. Ook deze middelen kunnen worden aangewend voor de isolatie. We blijven uiteraard ijveren voor het verbod van nachtvluchten. Omwille van al deze determinanten, vinden we de uitbreiding van de luchthaven van Deurne noodzakelijk.

Ten slotte wil ik nog wijzen op een detail. Het gevaar bestaat dat de 'sportvliegerij' als pasmunt zal worden gebruikt in de onderhandelingen, waardoor deze vluchten niet langer in Deurne mogen worden georganiseerd. Dit zou niet eerlijk of verstandig zijn. Ik zeg dit niet omdat ik vrees dat deze piloten naar Brasschaat zouden uitwijken : de vlieg- en zweefvliegclubs vormen daar geen probleem omdat deze vluchten geen geluidshinder veroorzaken. Het aandeel van deze vliegtuigen vormt slechts 1,25 percent van de totale geluidsproductie.

Het is echter zeer belangrijk dat deze vluchten in Deurne worden georganiseerd. Sportvliegen vormt in 90 percent van de gevallen de eerste stap naar een pilotenopleiding. Alleen Deurne, Oostende en Zaventem beschikken over de nodige grondapparatuur om de opleiding tot privé-piloot en eventueel beroespiloot te organiseren en de attesten van de opleiding uit te reiken. Als Deurne niet langer de toelating krijgt om opleidingsvluchten, die in kleine toestellen gebeuren, te organiseren, dan blijft enkel Oostende over, want Zaventem is natuurlijk uitgesloten. Sabena moet nu al een beroep doen op buitenlandse piloten omdat er een gebrek is aan Belgische, en in het bijzonder aan Nederlandstalige piloten. Het zou dan ook zeer onverstandig zijn om dit aspect van de luchthaven van Deurne als een soort pasmunt te gebruiken tijdens de onderhandelingen over de verlenging van de startbaan.

Minister-president Van den Brande heeft het woord.

Minister-president Luc Van den Brande : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zal niet ingaan op de technische gegevens van de studie. Een aantal van die gegevens moeten inderdaad nog worden vervolledigd. Ik zal me beperken tot de politieke besluitvorming en mijn opinie over deze belangrijke aangelegenheid.

Het is goed dat zowel binnen de fracties als daarbuiten meningen worden gevormd over een basiselement van de infrastructuur dat rechtstreekse gevolgen heeft voor de economische ontwikkeling. Mijnheer de voorzitter, niet de verlenging van de startbaan is ons doel, maar wel het behoud van de regionale luchthaven van Antwerpen. Het is niet onze bedoeling dat alle hier aanwezigen met vlag en wimpel over de Vlaamse wegen trekken terwijl ze roepen 'I want een verlenging van de startbaan'. De bestaande en toekomstige opportuniteit en mogelijkheden, en het nut van de luchthaven zijn van het grootste belang.

We mogen de luchthaven nooit los van de stad Antwerpen bekijken. Mijnheer de voorzitter, zelfs ik, een inwoner van Mechelen, zeg dit. Ruw geschat is een derde van de Vlaamse economie verbonden met de activiteiten van Antwerpen. Op het ogenblik dat alle fracties bijzonder veel aandacht hebben voor de mogelijkheden om het economisch draagvlak te versterken om de werkgelegenheid te bevorderen, mogen we niets aan het toeval overlaten. Daarom moeten we zorgen voor een goed klimaat en voor de nodige stimuli.

Te oordelen naar onze mogelijkheden te land, ter zee en in de lucht, moeten we uitgaan van de complementariteit van de vervoersmodi. De heer Dumez heeft daar al op gewezen. Ik geloof niet dat de TGV in de plaats kan komen van de luchthaven, hij zal er complementair aan zijn. Er zijn in het buitenland voorbeelden te over van deze werkwijze.

Het komt erop aan te beoordelen of het noodzakelijk is in Antwerpen een regionale luchthaven te behouden. U kent de argumenten. Ik wil een en ander niet betrekken op de diamantsector, hoe belangrijk die ook is, want dat is slechts een van de elementen. Er is echter een natuurlijke wisselwerking tussen de instrumenten en de mogelijkheden enerzijds, en het draagvlak van een stad, streek of land anderzijds. Dat is het uitgangspunt.

Daarom ben ik ervan overtuigd dat we de luchthaven van Antwerpen moeten behouden en haar alle mogelijkheden moeten geven. We hebben dat standpunt al vaak verdedigd. De kernvraag is hoe we die regionale luchthaven kunnen behouden. Daarvoor moeten er twee dingen gebeuren op het vlak van infrastructuur : een verlenging of verschuiving van de startbaan en een ondertunneling omwille van de strikte internationale veiligheidsregels.

Van den Brande

Bijgevolg moeten we onze verantwoordelijkheid opnemen. Ik sta in voor de besluitvorming en de werkzaamheden van de Vlaamse regering. Ik deel de mening dat er een snelle beslissing moet komen, omdat we de plicht hebben om duidelijkheid te scheppen. We hebben er geen enkel belang bij om alles in het ongewisse te laten en een beslissing uit te stellen, omdat een aantal dingen nog eens moeten worden bekeken. Het is mijn verantwoordelijkheid om dit punt op het juiste moment op de agenda van de Vlaamse regering te plaatsen.

Het dossier wordt voorbereid door minister Baldewijns. Er vonden reeds een aantal contacten plaats. Ik heb minister Baldewijns de opdracht gegeven om het dossier voor te leggen aan de Vlaamse regering, en ik zal alles in het werk stellen om met de Vlaamse regering voor het reces een standpunt te bepalen.

Uiteraard moeten nog aantal bijkomende elementen worden onderzocht, maar er is geen reden om een nieuw algemeen onderzoek te doen. Er kunnen uiteraard bedenkingen worden gemaakt bij de studie van Ernst & Young. Dat is met elke studie het geval. Er moeten ook nog elementen aan worden toegevoegd.

Als we de luchthaven willen openhouden en de uitbating alle kansen willen geven, dan moeten we nagaan op welke manier die uitbating in de toekomst kan gebeuren. Ik hoop dat de Vlaamse regering daarbij zal worden ondersteund door het parlement.

Ik heb al vaker gezegd voorstander te zijn van de geassocieerde formules. Ik laat voorlopig nog in het midden of het een volledige, gedeeltelijke of geassocieerde privatisering moet zijn. Degenen die – terecht – aandringen op het openhouden van de luchthaven, kunnen niet volstaan met die opinie alleen. Ze zullen in de praktijk hun verantwoordelijkheid moeten nemen. In economische kringen moeten duidelijke engagementen worden aangegaan.

Om echter niet in een vicieuze cirkel terecht te komen, moeten we hen tonen dat we geloven in het openhouden van de luchthaven. U hebt daarentegen gezegd dat we moeten uitgaan van een kostenbatenanalyse en een absolute rentabiliteit. Als we dit principe zouden toepassen op andere vervoersmodi, dan zouden we in een onmogelijke toestand terechtkomen. Het zou erg inconsequent

zijn vast te houden aan het argument van de rentabiliteit, met inbegrip van de noodzakelijke investeringen.

We zullen een beroep doen op degenen die het met ons eens zijn zodat ze hun verantwoordelijkheid opnemen.

Mijnheer de voorzitter, het standpunt dat ik een aantal weken geleden heb meegedeeld, kwam niet uit de lucht vallen. Aan dit standpunt werd evenmin alleen gewerkt op het Martelaarsplein 19. Ik heb ook een aantal informele gesprekken gevoerd – wat trouwens mijn plicht is. Mede op basis van daarvan heb ik dit standpunt kunnen formuleren. Ik heb onder meer veel contacten gehad met stedelijke overheden, zoals met de burgemeester van Antwerpen. Zij zei nadrukkelijk dat ze samen met haar college voorstander is van het openblijven van de luchthaven.

Het draagvlak is dus breed, maar we moeten ervoor zorgen dat het openhouden gebeurt op een verstandige manier. We moeten aan zoveel mogelijk kwaliteitseisen voldoen. Zo moeten we denken aan buffering en een aantal maatregelen treffen die waarborgen bieden voor de leefkwaliteit. We moeten dit alles realiseren tegen een zo klein mogelijke maatschappelijke kost. Dit aspect van de zaak is erg belangrijk indien we een verantwoorde keuze willen maken.

Mijnheer de voorzitter, men mag het belang van een regionale luchthaven niet onderschatten. Het volstaat om de Europese groeipolen ervan te onderzoeken en te vergelijken met Antwerpen. In deze stad is niet enkel de haven belangrijk, maar beschikken we bijvoorbeeld ook over de mogelijkheid om er congressen en internationale evenementen te organiseren. Het belang van de luchthaven te Antwerpen is duidelijk.

Tijdens het korte betoog van de heer Van Wallendael, hebt u gehoord dat dit een kwestie van modaliteiten is. Hij vertelde immers wat de SP-fractie van de zaak denkt, en vertolkte geenszins de standpunten van de verantwoordelijke instanties in Antwerpen. De SP-fractie stelt dat een herziening van het standpunt mogelijk is, afhankelijk van een aantal modaliteiten. Dit gegeven was mij uiteraard al eerder bekend.

Ik blijf er echter bij dat we moeten handelen. Er moeten een aantal keuzes worden gemaakt over bijvoorbeeld de complementariteit van niet-economische vluchten. We moeten streven naar het grootst mogelijke evenwicht. U hebt het punt van

Van den Brande

de nachtvluchten aangehaald, maar daar ga ik niet op in. Deurne wordt geen tweede Zaventem. De druk op Zaventem wordt echter steeds groter. Daarom moet het mogelijk zijn om een aantal tra-
fiekken af te leiden.

Ik zal alles in het werk stellen om mijn standpunt tot een regeringsstandpunt te maken, en dit binnen de kortst mogelijke tijd. We moeten eerst onze verantwoordelijkheid opnemen, dan zullen de anderen dat ook doen. Ik wil nog vóór het reces duidelijkheid brengen. Zo heb ik op 10 juni op een mondelinge vraag van de heer Gabriëls geantwoord : 'Het is goed dat in een beleid mensen hun opinie naar voren brengen op een ordentelijke manier.' Ik zie het dan ook als mijn plicht om een duidelijke opinie naar voren te brengen. Mijn opinie wordt in verschillende politieke en economische kringen gedeeld.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer de minister-president, u hebt absoluut gezwegen over het ruimtelijk structuurplan. Bent u bereid dat plan te handhaven en ten uitvoer te brengen zoals het nog geen jaar geleden is goedgekeurd en bekrachtigd ? Ik leid uit uw antwoord af dat vóór 11 juli een beslissing zal vallen.

Minister-president Luc Van den Brande : Ik verbind me niet aan die datum. De parlementaire werkzaamheden stoppen inderdaad op 10 juli. De regering zal echter langer doorwerken.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : U hebt contacten gehad met de economische en sociale kringen in het Antwerpse. Hebt u ook de omwonenden of hun vertegenwoordigers ontmoet ? In de studie van Ernst & Young zijn een hele reeks bevoorrechte getuigen gehoord, maar die behoren allemaal tot de sector van de luchtvaart. Hebt u contact gehad met het college van Antwerpen ? Daar bestaat zeker geen unanimititeit. Hebt u contact gehad met de burgemeesters of schepenen van Borsbeek, Mortsel, Boechout en Vremde ?

Ik ben erg bezorgd om de werkgelegenheid in het Antwerpse. In dit onderzoek zijn er echter geen macro-economische effecten van de luchthaven op de regio onderzocht.

De voorzitter : De heer Dumez heeft het woord.

De heer Paul Dumez : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ten eerste heb ik het volste respect voor de bekommernissen die

vandaag voornamelijk door de vertegenwoordiger van Agalev werden verwoord. We kunnen daar allemaal achter staan. Het is vanzelfsprekend dat elke economische en transportactiviteit moet plaatsvinden met het grootste respect voor de leef-omgeving. Wij denken echter dat het toch ook mogelijk is om te beantwoorden aan de economische behoeften, als dit alles – zoals we al zeiden – wordt beperkt tot de werkelijke doelgroep. Er is sprake van een regionale zakenluchthaven. We vragen dan ook dat garanties voor deze beperking worden ingebouwd.

Er mag geen sprake zijn van grote vliegtuigen die elke dag driehonderd mensen naar Tenerife vliegen : dat is niet de bedoeling. Het gaat ook niet over dure investeringen. Ik wil dat relativëren. De ondertunneling van de Krijgsbaan is een essentieel veiligheidselement. Men spreekt over een half miljard frank. Conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zou het over één vak kunnen gaan, zoals dat reeds van in Mortsel het geval is. In het structuurplan is dat stuk van de rotonde van Wommelgem tot Mortsel ook geen autosnelweg. Dat was ook niet de bedoeling. Ik meen dus dat het relatief goedkoper zal zijn dan de cijfers die men doorgaans hanteert, doen uitschijnen.

Mijn tweede punt vormt enigszins een antwoord op de opmerking van mevrouw Van Den Heuvel. De burgemeesters van Borsbeek en Mortsel zijn partijleden van mij. Ik bevestig u dat de burgemeester van Mortsel zich in ons arrondissementeel bestuur positief heeft getoond tegenover ons voorstel. De burgemeester van Borsbeek heeft zelfs niet tegen gestemd. Hij heeft zich weliswaar onthouden, wat een goede persoonlijke oplossing was voor een delicate situatie, maar hij heeft niet tegen gestemd. Dat is een teken dat de gemeenten in de omgeving, althans de onze, alle begrip hebben betoond voor dit standpunt.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Dit is een heel delicaat dossier en de discussie daarover was reeds bezig voor deze zittingsperiode. Het gaat over jaren, en zelfs over decennia. Ik begrijp dus niet waarom er zo tegengestelde signalen werden uitgezonden. Terecht werd verwezen naar de regeringsverklaring en naar wat jaren geleden werd vastgelegd in het structuurplan. Dat was zeer formeel. Dat was een geruststelling voor een hele groep mensen. U hebt nu een bocht van 180 graden gemaakt. U evolueert in de richting van een sinds lang gevreesd scenario, de verlenging van de startbaan.

Malcorps

Ik heb dan ook weinig vertrouwen in de garanties die u nu uitspreekt. Als we in een jaar tijd van geen verlenging naar wel verlenging evolueren, is er nog veel meer mogelijk. Ik begrijp niet waarom u zulke totaal verschillende signalen uitzendt. Waarom hebt u niet vroeger kleur bekend? U voert een sluipende besluitvorming. Misschien wordt de luchthaven uiteindelijk veel meer dan de oorspronkelijke zakenluchthaven. Misschien liggen er al allerlei scenario's klaar. Ik begrijp uw manier van werken niet en vind ze in elk geval weinig democratisch.

De voorzitter : Minister-president Van den Brande heeft het woord.

Minister-president Luc Van den Brande : Ik peil in de eerste plaats naar de opinie van de beleidsverantwoordelijken, mevrouw Van Den Heuvel. Ik heb tot nu toe alleen mijn eigen mening gegeven. Ik weet dat die mening een breed draagvlak kent. Er is nog geen formeel regeringsstandpunt, maar de nodige contacten met de beleidsverantwoordelijken zijn gelegd.

Het RSV is het referentiekader voor ons ruimtelijk handelen. Maar de wereld staat niet stil. Precies omwille van nieuwe gegevens, en meer bepaald om de beslissingen van een aantal maatschappijen moeten we het referentiekader aanpassen. Deze regering heeft de afgelopen periode zeer moeilijke maar zeer duidelijke beslissingen getroffen. Ik verwijs naar de verdieping van de Westerschelde en de aanleg van de HSL. Keuzes maken is onze plicht. Daarbij moeten de macro-economische objectie-

ven van het RSV worden gerespecteerd. Het gaat om de aanleg van 80.000 hectare natuurgebied en 15.000 hectare bosgebied en de reservatie van 750.000 hectare landbouwgebied. We mogen niet blind zijn voor essentiële veranderingen en we moeten erop inspelen.

Ten slotte wil ik het nog hebben over nieuwe technologische ontwikkelingen. In de scheep- en luchtvaartindustrie doet zich een enorme boom aan nieuwe ontwikkelingen voor. Onder meer de Golf-oorlog zorgde voor een standstill in de technologische evolutie, maar kort daarna volgde een enorme explosie aan nieuwigheden. Alle deskundigen benadrukken dat ook zij trachten zo mens- en milieuvriendelijk mogelijke toestellen te ontwikkelen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door mevrouw Van Den Heuvel, door de heer Penris, door de heer Beysen en door de heer Dumez werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn 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 15.35 uur.*
