

# VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1999-2000

29 juni 2000

## HANDELINGEN

### COMMISSIEVERGADERING

#### COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de brug van Walem

Interpellatie van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem

Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over de stand van zaken in de uitvoering van het Zaventem-akkoord

Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over steunmaatregelen voor fotovoltaïsche zonnepanelen

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken van de omvorming van de N31 zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen



## Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 29 juni 2000

### **VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.05 uur.*

### **Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de brug van Walem**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de brug van Walem.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde :** Mevrouw de voorzitter, collega's, bedankt voor uw bereidwilligheid om mijn vraag eerst aan bod te laten komen.

Momenteel worden op de N1, die de gemeente Walem doorkruist, wegwerkzaamheden uitgevoerd door het Vlaams Gewest. De kostprijs van de herinrichting van de dorpskern van Walem bedraagt 80 miljoen frank. Deze herinrichting houdt vooral verkeersremmende maatregelen in die een positieve bijdrage zullen leveren tot de leefbaarheid van de Walemse dorpskern. In opvolging van een schriftelijke vraag en een uiteenzetting over de beschadiging van de brug over het Netekanaal in Walem en naar aanleiding van de herinrichting van deze dorpskern wilde ik een aantal vragen stellen.

Mijnheer de minister, in hoeverre is deze brug over het Netekanaal reeds hersteld ? Ik stel immers vast dat het verkeer vanuit Mechelen de brug nog wel mag oversteken, in tegenstelling tot het verkeer vanuit Antwerpen. Is dit enkel te wijten aan de werkzaamheden van herinrichting of zijn daar an-

dere redenen voor ? Indien de brug nog niet hersteld is, wanneer zullen die herstellingswerken dan worden uitgevoerd ? Zal deze brug wel hersteld worden ? U hebt immers in een vorig antwoord laten verstaan dat de brug zodanig beschadigd zou zijn dat er misschien geen herstelling meer mogelijk is.

Ook in mijn vorige vraag had ik interesse voor een mogelijke studie over de kwaliteit van de bruggen in Vlaanderen. U was toen echter heel onduidelijk. Bent u ondertussen reeds in het bezit van een dergelijke studie ? Hebt u reeds een onderzoek laten uitvoeren naar de kwaliteit van de bruggen in Vlaanderen ?

U stelde dat het uitzonderlijk vervoer niet onder uw bevoegdheid valt. Ik had graag vernomen of u bevoegd bent voor het verlenen van toegang tot het Vlaams wegennet voor zwaar verkeer of uitzonderlijk vervoer. Is het de bedoeling het uitzonderlijk vervoer na de herinrichting van de dorpskern opnieuw Walem te laten doorkruisen ? Welke gewestwegen en gemeentewegen worden momenteel als alternatieve routes gebruikt ?

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

**Minister Steve Stevaert :** Mevrouw de voorzitter, collega's, op de vraag nummer 242 van 24 maart 2000 van de heer Caluwé heb ik reeds geantwoord dat de vastgestelde schade niet structureel is van aard. De herstelling kan dus worden opgenomen in het kader van het gewone onderhoud van de bruggen. De nodige herstellingswerken zullen nog in de loop van dit jaar worden uitgevoerd.

Het is niet noodzakelijk een studie te laten uitvoeren over de kwaliteit van de bruggen in Vlaanderen. De inspectie van de bruggen wordt in eigen beheer uitgevoerd, omdat dat beschouwd wordt als één van de kerntaken van de overheid. Het beheercentrum van de kunstwerken van de administratie Ondersteunende Studies en Odrachten heeft een

**Stevaert**

gegevensbestand dat systematisch aangevuld wordt op basis van de driejaarlijkse verplichte inspecties van de bruggen. Hieruit worden na eigen studie de nodige acties voor structurele herstelling en onderhoud afgeleid.

Het is inderdaad de bedoeling om het uitzonderlijk vervoer na de werken terug over de N1 in Walem te laten rijden. Tijdens de werken is het uitzonderlijk vervoer toegestaan in de richting van Antwerpen. In de richting Brussel wordt dit verkeer tijdelijk omgeleid via de E19. Vermits de snelheid van een uitzonderlijk transport laag is en de gevolgen van een eventuele beschadiging aan de autowegeninfrastructuur bijzonder vergaand kunnen zijn, is het niet gewenst om uitzonderlijke transporten systematisch via de autosnelwegen te laten verlopen.

**De voorzitter** : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde** : Ik ben zelf al door het centrum van Walem gereden. Ik vraag mij af of uitzonderlijk vervoer met een bepaalde breedte daar nog zal kunnen passeren. Er is immers echt wel een versmalling uitgevoerd. Ik vrees dus dat de grote vrachtwagens daar niet meer zullen kunnen passeren.

**Minister Steve Stevaert** : Ik betreur dat de vergunningsaanvraag een aangelegenheid is van de federale overheid in overleg met de regionale overheid. Wij proberen het zwaar vervoer zoveel mogelijk via de waterwegen te stimuleren. Op bepaalde plaatsen kan het echter niet anders dan via de wegen. Uit de vergunningsaanvragen moet dan blijken of het vervoer er al dan niet langs kan.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Interpellatie van de heer Jos Bex tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem**

**Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over de stand van zaken in de uitvoering van het Zaventem-akkoord**

**De voorzitter** : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Bex tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en van de heer Van Rompuy tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, over de stand van zaken in de uitvoering van het Zaventem-akkoord.

Het Bureau heeft beslist beide interpellaties samen te voegen.

Minister Stevaert zal beide interpellaties beantwoorden in naam van de regering.

De heer Bex heeft het woord.

**De heer Jos Bex** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik had aanvankelijk de bedoeling een vraag om uitleg te richten tot minister Van Mechelen, die bevoegd is voor ruimtelijke ordening. Ik heb immers gemerkt dat de ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de omgeving van Zaventem wellicht niet binnen een relatief kort tijdsbestek zullen worden gerealiseerd. Het gevaar is dan ook niet denkbeeldig dat de aanpak van de congestie rond de luchthaven zou gebeuren vanuit een reactieve benadering van de problematiek van de files.

Een proactieve benadering is echter meer aangewezen. Men probeert een oplossing te zoeken voor de files. Vanuit een goed ruimtelijk structuurplan zou het echter mogelijk zijn om vooraf prognoses te maken en maatregelen te nemen voor de mogelijke verkeersontwikkelingen. Bij de voorbereiding van de interpellatie zijn we zelf op zoek gegaan naar de beschikbare studies in dit dossier.

De op elkaar volgende GEN-studies werden voornamelijk opgemaakt vanuit het standpunt en de problematiek van het Brussels Gewest. Ze vormen dan ook geen afdoende bijdrage om de congestie rond Zaventem op te lossen. De bedoeling was immers om het toenemend autoverkeer te doen afnemen door voornamelijk tijdens de spitsuren beter en sneller openbaar vervoer te realiseren in een kring van 30 kilometer rond Brussel. Zaventem is in deze problematiek slechts één stip op de volledige sterontsluiting van Brussel die men op die manier probeert te realiseren.

In hetzelfde GEN doet men nog een aantal voorstellen. Men wil een multifunctioneel station bouwen op de site van Schaarbeek. Dit station moet uiteindelijk een HST-terminal worden en moet de

## Bex

bochten maken met Leuven, Mechelen en de Noord-Zuidas. Men wil een 'people mover' inlassen die het verkeer moet regelen tussen de luchthaven en het nieuwe station Schaarbeek dat dan de naam Brussel-Europa krijgt. De realisatie van de tunnel Schuman-Josaphat werd voorgesteld om onder andere Halle en Vilvoorde een betere verbinding te geven met Zaventem. Ook de NMBS zag Schaarbeek als een belangrijke schakel in het GEN en in de ontsluiting van de luchthaven.

In de studie in opdracht van het Vlaams Gewest lezen we het volgende. 'Een goede openbaarvervoerrelatie HST-luchthaven is van essentieel belang voor de internationale concurrentiepositie van de luchthaven. Het hinterland wordt uitgebreid en kortere luchtverplaatsingen kunnen verschuiven naar de trein zodat de luchthaven zich kan toespitsen op rendabeler verplaatsingen over lange afstanden.'

We komen later op deze uitspraak terug. Ik wil echter al een wijziging maken aan deze tekst. Er zou moeten staan : het hinterland wordt uitgebreid en kortere luchtverplaatsingen 'zullen' verschuiven naar de trein zodat de luchthaven zich 'moet' toespitsen op rendabeler verplaatsingen over lange afstanden.

De conclusie vervolgt : 'Een nieuwe HST-terminal op de luchthaven zelf is wellicht niet aangewezen omwille van de excentrische ligging van de luchthaven en het is wenselijk om de HST-terminal op een nationaal spoorwegknooppunt in te planten. De optie Schaarbeek is voordeliger voor de luchthaven dan Brussel-Noord omwille van de kortere afstand.'

Het woord 'wellicht' is mijns inziens weinig wetenschappelijk. Het gaat waarschijnlijk om een NMBS-benadering die uitgevoerd is in functie van het station van Schaarbeek. Bovendien kan men zich perfect indenken dat het spoor vanuit de luchthaven kan gaan en niet omgekeerd zodat we in Zaventem een internationaal knooppunt kunnen realiseren. Het is helemaal te gek dat de conclusie vermeldt dat het Noordstation verder ligt van Zaventem dan dit het geval is voor Schaarbeek. Als men een HST-terminal in Zaventem zelf zou realiseren zitten we dicht bij de luchthaven. Volgens mij gaat die argumentatie niet op.

Wij hebben gepoogd om de ontlasting van Zaventem via een rasterbenadering van de hele omgeving te bekijken. Het voordeel is dat de luchthaven

hierbij niet langer één punt is in een lijninfrastructuur, het wordt eigenlijk een belangrijk knooppunt in de totaliteit van de omgeving.

Bij wijze van proef – en zeker voor verbetering vatbaar – ontwikkelden we een aantal opties voor de ontsluiting van de luchthaven via het openbaar vervoer. We hebben enkel de ontsluitingen via het openbaar vervoer bekeken omdat we dachten dat er duidelijke afspraken waren gemaakt dit eerst te testen vooraleer over te gaan tot een nieuwe infrastructuur voor het autoverkeer.

Er zijn momenteel drie kopsporen in de luchthaven. De keertijd voor elke treindienst die Zaventem bedient, bedraagt een tiental minuten. Bovendien moeten die treinen elkaar kruisen voor ze het station binnenrijden. Als we hiermee rekening houden is de capaciteit beperkt tot zes tot negen treinen per uur. De speling tussen beide hangt af van de manier waarop ze gespreid kunnen worden over een uur. Negen treinen vergen een optimale spreiding van één binnenrijdende trein om de 7 tot 8 minuten. Een slechtere spreiding zorgt voor meer conflictbewegingen en langere perrontijden.

Wat zijn de mogelijke toekomstopties ? We kunnen ook de IC-treinen in een lus laten rijden. Dit is theoretisch eenvoudig, maar in de praktijk moeilijk in te passen in de symmetrie van de huidige IC/IR-regeling. Een andere mogelijkheid is het beperken van de GEN-treinen tot vier per uur. Dat is de meest eenvoudige en goedkope oplossing, maar het maakt geen aantrekkelijke frequenties mogelijk en het biedt geen reserve om HST-treinen naar de luchthaven te leiden.

Een derde mogelijkheid is de aanleg van drie extra kopsporen naast het huidige station. Die optie biedt een antwoord op de capaciteitsproblemen, maar is technisch gezien erg moeilijk uit te voeren. Voor deze oplossing moeten de kosten zeker afgewogen worden tegenover de andere mogelijkheden. Een volgende mogelijkheid is het aanleggen van buffersporen ter hoogte van Brucargo of Schaarbeek. Dat zou ervoor zorgen dat alle treinen doorgaande treinen worden, wat leidt tot een capaciteit van vijftien treinen per uur per spoor. Dat is ongeveer één trein om de 4 minuten. Een andere mogelijkheid is het oude station opnieuw in gebruik te nemen voor de GEN-treinen van lijn 26. De laatste mogelijkheid is een combinatie van de vorige twee opties en lijkt ons het meest interessant.

Wij zijn nagegaan in hoeverre met deze aanpassingen de HST in Zaventem op een volwaardige manier halt kan houden. Wij hebben eveneens beke-

**Bex**

ken of Zaventem op die manier ontsloten wordt naar alle belangrijke steden in het hele land. Onze conclusie is dat de vervoersknoop op grootstedelijk niveau een volwaardige oplossing krijgt en dat de mogelijkheid ontstaat om de luchthaven vanuit alle steden van België te bereiken. Het volstaat dat al het IC- en IR-verkeer dat die richting aandoet via de diabololo de luchthaven aandoet. Ook internationaal is het van belang dat wij met de HST de luchthaven aandoen.

Wat de IC/IR-treinen betreft, kunnen – na de voorstellen van het hergebruik van het oude station – alle steden in België op de luchthaven worden aangesloten. De enige hoofdstedelijke provinciestad waar dit niet mogelijk is, is Aarlen. Alle andere stations kunnen rechtstreeks worden aangesloten. De people mover en de oplossing-Schaarbeek, zoals voorgesteld in de Gen-studie, vormen geen verbetering ten opzichte van het voorstel dat wij formuleren. In ons voorstel is de luchthaven meer en beter bereikbaar. Wel zullen er probleemgebieden blijven bestaan. Bepaalde gebieden blijven verstoken van een aansluiting met de luchthaven, maar voor de gebieden die moeilijk aansluitbaar zijn op de luchthaven, vormt de terminal in Schaarbeek geen betere oplossing dan de onze. De meeste overstappen naar de luchthaven gebeuren in Brussel, Mechelen of Leuven. De HST-terminal in Schaarbeek levert bijgevolg geen meerwaarde op.

Wat de internationale verbindingen met de luchthaven betreft, is het belangrijk te noteren dat zich een verschuiving voordoet van het vliegtuig naar de trein. We denken hier aan steden als Rijsel, Londen, Keulen, Parijs, Amsterdam en Düsseldorf. Nu reeds zijn deze verbindingen efficiënter met de HST dan met het vliegtuig. Met strengere Europese maatregelen op het vlak van luchtvervuiling en andere beperkende maatregelen voor het luchtverkeer in het vooruitzicht, zal de HST een ernstig concurrent worden voor verplaatsingen naar Lyon, Montpellier, Bordeaux, Avignon en zelfs Barcelona.

Als wij een doemscenario voor Zaventem wensen af te wenden, moet het gebrek aan belangstelling van de NMBS voor het personenvervoer aan de kaak worden gesteld. De heer Schouppe zegt immers dat het personenvervoer slechts 'minigolf' is en dat hij zich voornamelijk wil toeleggen op de rol van de NMBS als transportfirma.

Zaventem boet aan belang in ten voordele van de HST. De positie van Zaventem tussen de luchthaven

vens van Schiphol, Parijs, Londen en Frankfurt zal bovendien problemen met zich meebrengen. Wij zullen te maken krijgen met concurrentie van de internationale luchthavens in de onmiddellijke omgeving, die rechtstreeks zijn aangesloten op de HST-verbindingen. Zaventem zal dit voordeel niet hebben. Schaarbeek zal waarschijnlijk prioriteit krijgen als vastgoedproject en bijgevolg zullen de nodige investeringen voor Zaventem op zich laten wachten. De plannen rond Chièvres komen steeds dichterbij en er wordt steeds meer over gesproken. Intussen dreigt een steeds grotere congestie rond Zaventem.

De problemen in verband met de ontsluiting worden intussen groter. Ons voorstel houdt een ontsluiting van Zaventem in. We stellen een versnelde ruimtelijke planning voor de regio Zaventem voor, waarbij de luchthaven van Zaventem niet een punt in een groter geheel vormt, maar beschouwd wordt als een volwaardige groeipool die niet enkel in functie van één gewest, maar in functie van de drie gewesten dient te worden ontsloten. Er moet prioritair een volwaardige HST-ontsluiting komen van de luchthaven.

Wat Schaarbeek betreft stellen we voor een neutrale MER-studie te laten uitvoeren om de impact van dit project na te gaan, niet enkel op het sociale weefsel van de omgeving, maar ook op het Vlaamse hinterland. Mijn vraag betreft voornamelijk de ruimtelijke ordening en in tweede instantie het verkeer. Zonder een goede ruimtelijke ordening kunnen geen goede verkeersstructuren worden uitgewerkt. De trein voor Zaventem zit op het verkeerde spoor. Misschien kan nog een wissel worden aangelegd. Alvorens een verkeersontsluiting voor de buurt uit te werken, is het zeer belangrijk te trachten, zoals minister Van Mechelen het reeds formuleerde, andere methodes uit te werken met als doel tot een snellere besluitvorming te komen wat de ruimtelijke invulling van Zaventem aangaat. Welke zijn deze methodes? Dit is een absolute prioriteit.

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

**De heer Eric Van Rompuy :** Mevrouw de voorzitter, mijn interpellatie heeft de bedoeling een aantal beslissingen na te gaan. Op 12 februari 2000 hebben de federale ministers beslissingen genomen aangaande Zaventem. Er werden zeer veel bepalingen in opgenomen, ook bepalingen die op de gewesten betrekking hebben. Welke van deze bepalingen zijn reeds uitgevoerd? We hoorden dat nu

## Van Rompuy

snel en efficiënt wordt gewerkt. De bevolking is vragende partij.

Ik ben zelf inwoner van de gemeente Sterrebeek. Ik heb de voorbije nacht kunnen nadenken over deze interpellatie omdat charters mochten opstijgen in het kader van de wedstrijd Frankrijk-Portugal. Minister Dua verklaarde op het einde van vorig jaar in Het Laatste Nieuws nachtvluchten in Vlaanderen te zullen verbieden. Ze stelde een stop van de nachtvluchten in het vooruitzicht tussen 1 en 5 uur 's nachts. Minister Vogels heeft op 18 november 1999 gezegd dat nachtvluchten gezondheidsproblemen veroorzaakten. Ze heeft dit in de Commissie voor Welzijn bevestigd. Twee Vlaamse ministers hebben duidelijk voor een verbod op nachtvluchten geopteerd en hebben de bevolking maatregelen in het vooruitzicht gesteld.

Heel wat aspecten gaan de federale bevoegdheid aan. Die laten we terzijde. De doelstellingen zijn nochtans erg ambitieus. Op dit ogenblik ondervinden 320.000 personen last van de geluidshinder. Tegen 2003 wil men deze hinder, 55 decibel, beperken tot 16.000 personen. Dit betekent een enorme inspanning. De federale regering heeft op 16 juni 2000 een aantal maatregelen in verband met de progressieve vermindering van de geluidshinder genomen. Ze wil namelijk tegen 2003 30 percent minder lawaai.

In Vlaanderen werkt men met seizoensquota, dit zijn gemiddelden. Dit betekent dat men gemiddeld per seizoen 30 percent minder lawaaihinder zal ondervinden tegen het jaar 2003. De bevolking wordt echter niet wakker van gemiddelden, maar van geluidspieken. In 2003 zullen we dus nog maar 70 percent van de nacht wakker blijven. Dit is de nieuwe paarsgroene invulling van de levenskwaliteit.

Naar aanleiding van een debat in de plenaire vergadering van 23 februari 2000, met name het actualiteitsdebat van de federale beslissingen inzake Zaventem, heeft minister Dua normen beloofd voor het Vlaams Gewest. Het Brussels Gewest heeft normen uitgevaardigd die vanaf 1 januari 2000 van toepassing zijn. Ik heb er toen voor gewaarschuwd dat de normen in Brussel vrij streng waren. Zij beantwoordden aan de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie en er wordt een boetesysteem op toegepast. Vlaanderen zou bijgevolg gelijkaardige normen moeten uitvaardigen. De luchtvaartmaatschappijen zouden in het andere

geval Brussel immers mijden. Le Soir vermeldt dat de Brusselaars tevreden zijn met die normen omdat dit minder trafiek inhoudt. Dit luchtverkeer vliegt nu over Vlaamse territoria. Tervuren, Sterrebeek, Nossegem en Zaventem lijden eronder.

Enerzijds zijn er de Brusselse normen, anderzijds is er het feit dat minister Dua in het debat van 23 februari 2000 heeft verklaard: 'Mijns inziens kan binnen een termijn van twee maanden een eerste concreet voorstel worden geformuleerd.' Het voorstel is er nog steeds niet. Ik vraag mij af waar die normen blijven. De technische discussie is moeilijk. Er moet worden overlegd.

Op dit ogenblik worden de nachtvluchten, omwille van de Brusselse normen, afgeleid. Er zijn ongeveer 24.000 nachtvluchten per jaar. Dikwijls worden, ook 's nachts, twee startbanen gebruikt. We stellen op dit ogenblik een groeiende geluidshinder vast in deze deelgemeenten. Enkele maanden geleden werd een totaal verbod van nachtvluchten in het vooruitzicht gesteld. Vandaag is er echter meer lawaai dan vroeger. Dat is toch onbegrijpelijk. De campagne voor de gemeenteraadsverkiezingen begint binnenkort. De eerste folders van Agalev zijn al besteld. De ministers Durant, Aelvoet en Dua zullen in september in Zaventem een grote meeting houden. Ze zullen beweren dat zij het lawaai aan het bestrijden zijn.

**De heer Francis Vermeiren** : Dat is hun democratisch recht.

**De heer Eric Van Rompuy** : Dat is juist.

We komen nu bij mijn kritiek ten gronde. Ik heb hier het artikel van minister Dua, de verklaringen van minister Vogels en de verbintenissen van februari voor me liggen. Waar blijven de normen? En is men bereid om die normen snel in te voeren? Indien dit niet het geval is, dan wordt het een drama voor de streek.

Er zijn beloftes gedaan in verband met onteigeningen van woningen die te kampen hebben met geluidshinder van meer dan 70 decibel. Die onteigeningen zullen op aanvraag gebeuren. Men wil woonwijken omvormen in industriezones. Alles is wellicht wat genuanceerder dan dat. De burgemeester van Zaventem heeft dat ook gezegd, nadat de kabinetschef van de premier daarover verklaringen had afgelegd. De heer Coene had in het radioprogramma Voor de dag gezegd dat men die woningen moest onteigenen om er industriezones van te maken. Dat zou volgens hem veel geld ople-

**Van Rompuy**

veren, want industriegronden in Zaventem kosten meer dan 12.000 frank per vierkante meter. Op 14 februari zei hij : ‘Wie in de buurt woont van de luchthaven en onteigend wil worden, zal een goede prijs voor zijn huis krijgen. De industriële interesse drijft de prijs immers op.’

Vlaanderen moet bij de uitvoering van die maatregel worden betrokken. Is het departement Ruimtelijke Ordening of de Vlaamse regering betrokken bij het onteigeningsdossier ?

Minister Van Mechelen heeft gesproken over een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de luchthaven. Hij wil niet improviseren, maar planmatig optreden. Is daar vooruitgang geboekt ? Verder werd gesproken over de creatie van een zone voor geluidswerende lintbebouwing en van de bouw van aarden wallen. Daarover moet men natuurlijk overleggen met de gewesten. Wat is de stand van zaken ? Minister Dua is bevoegd voor de invoering van akoestische isolatienormen. Er is in premies voorzien : als de geluidsgrens van 65 of 70 decibel wordt overschreden, kan de betrokkene 75 percent van de isolatiekosten kunnen recupereren ; bedraagt de geluidsgrens 60 of 65 decibel, dan zou dat 50 percent zijn ; als de geluidsgrens van 55 of 60 decibel wordt overschreden, zou dat 25 percent van de isolatiekosten zijn. De heer Bex heeft gezegd dat het eigenlijk niet kan dat men dat geld pas achteraf zou recupereren, en dat die werken eigenlijk moeten worden geprefinancierd. Het Isolatiefonds zou op federaal niveau worden opgericht, en zou worden gespijsd met de inkomsten van boetes en dergelijke. Hoe staat het daarmee ? Heeft het Vlaams Gewest al iets ondernomen ? Jarenlang heb ik in de gemeenteraad van Zaventem amendementen ingediend om een gedeelte van onze enorme begroting te gebruiken voor isolatiepremies.

**De heer Francis Vermeiren** : De heer Van Rompuy was minister, en ik burgemeester.

**De heer Eric Van Rompuy** : Nu is het omgekeerd. Vroeger zei de heer Vermeiren altijd dat de regering moet betalen.

**De heer Francis Vermeiren** : De regering zal betalen.

**De heer Eric Van Rompuy** : De regering heeft nog niets betaald. Hoe zit het met die isolatiepremies ? Ik mag dat toch vragen ? U bent een liberaal-groene burgemeester.

**De heer Francis Vermeiren** : U past zich aan.

**De heer Eric Van Rompuy** : Neen. Het verschil is dat u nu de macht hebt. Wij mogen vragen stellen.

Het antwoord op mijn vragen is erg belangrijk voor de streek. De heer Bex heeft een reeks vragen gesteld over de ontsluiting van de luchthaven. Ik zal ze hier niet herhalen. Over de federale aspecten zal ik het evenmin hebben, maar er zijn veel aspecten waarbij de medewerking van de gewesten is vereist. Wat is de stand van zaken ? Er is een interministerieel overleg over mobiliteit en de luchthaven aangekondigd. Schiet dat op ? De verkeerscongestie is een groot probleem. Het kan niet dat slechts 18 percent van de reizigers met het openbaar vervoer naar Zaventem gaat, terwijl dat cijfer in andere landen meer dan 50 percent bedraagt. Men wil dat cijfer voor Zaventem naar 40 percent optrekken. Hoe ver staat het daarmee ?

Hoe zit het met de aangekondigde verhuis van de luchthaven van Melsbroek, waarover grote beroering in de streek heerst ? Minister Flahaut spuit mist. Die verhuis behoort niet tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest, maar ik vermoed toch dat er overleg plaatsgrijpt over wat er met die Vlaamse gronden moet gebeuren. Om daar een industriële zone te kunnen uitbouwen, moet men het gewestplan aanpassen. Zijn er al initiatieven genomen ?

Mijn laatste vraag gaat over de aanbeveling van de SERV over het luchtvaart- en luchthavenbeleid. Op bladzijde 31 staat dat men na 2007 de startbaan 25L moet verlengen. Mijnheer de minister, u weet dat dat voor 2007 niet kan. Tijdens de vorige zittingsperiode heb ik nog meegewerkt aan de opstelling van het RSV. Toen is beslist dat tot 2007 die startbaan niet kan worden verlengd. Vandaag pleiten de SERV-partners voor een verlenging, en een kabinetsmedewerker van minister Stevaert heeft tijdens een debat in Kortenberg verklaard dat na 2007 de verlenging van de startbaan bespreekbaar is. Die verklaring heeft de kranten gehaald, en heeft beroering gewekt in de streek. Als die startbaan wordt gebruikt, zullen gemeenten als Kortenberg, Tervuren en Zaventem ook overdag worden geconfronteerd met een groot aantal opstijgende vliegtuigen.

**De heer Jos Bex** : Ik was daar aanwezig, maar ik heb dat niet zo horen zeggen.

**De heer Eric Van Rompuy** : Ik was daar niet aanwezig, ik heb dat zo in de krant gelezen. Ik vraag de minister om verduidelijking. Hoe zit het met de verlenging van die startbaan ? In de streek zitten



## Van Rompuy

de mensen met veel vragen. De belangrijkste is wel waar de normen, de isolatiepremies en de maatregelen in verband met ruimtelijke ordening blijven. We hebben het gevoel dat er op dit ogenblik bijzonder weinig gebeurt. Ondanks de beloften die vooral in groene hoek worden gemaakt, zitten we vandaag in een nog slechtere toestand dan vroeger.

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

**De heer Francis Vermeiren** : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben verheugd. Ik ben dat niet als burgemeester – van die functie wordt soms al te veel gewag gemaakt –, maar als parlementslid. Ik verneem niet zo veel van de beroering die er in de streek zou heersen, maar ik kom dan ook veel minder buiten dan de heer Van Rompuy.

**De heer Eric Van Rompuy** : De mensen durven het u niet zeggen.

**De heer Francis Vermeiren** : Ik stel vast dat er zich een mentaliteitswijziging voordoet. Ik herinner me nog levendig een debat in de Kamercommissie voor Infrastructuur in de periode 1985-1987. Toen pleitten alle partijen, met uitzondering van de VLD, tegen de HST, tegen een HST-verbinding met de luchthaven en andere oplossingen voor het mobiliteitsprobleem. Vandaag zitten we allemaal op dezelfde golflengte. Er is dus sprake van vooruitgang. Die vooruitgang moet zo snel mogelijk in de praktijk worden omgezet.

De noden van vandaag zijn niet nieuw. Een en ander is bijzonder traag aangepakt. Ik herinner me nog levendig de bezoeken aan het kabinet van minister-president Geens. Hij wist altijd goed wat er moest gebeuren, maar vond geen gehoor bij de ministers Sauwens, Baldewijns en vele anderen. Al die ministers zijn ter plekke geweest. Ze hebben beseft dat er geld moet worden vrijgemaakt om het probleem van de mobiliteit en de luchthaven van Zaventem aan te pakken.

Vandaag vraagt de heer Van Rompuy zich af hoe het zit met de gevolgen van de februariverklaring. Verleden week hebben de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant en vertegenwoordigers van de luchthavengemeenschap een belangrijk bezoek gebracht aan Schiphol. Ik heb afgevaardigden meegevoerd – voor zover dat nodig was, want mijn gemeente is verzusterd met Haarlemmermeer, de gemeente waar Schiphol is gevestigd. Uit het milieu-

jaarverslag van de luchthaven van Schiphol kan men veel leren. Ik zal u straks dat document overhandigen, mijnheer de minister.

De aanpak die de Vlaamse en federale regeringen voorstaan, wordt in Nederland eigenlijk al tien jaar toegepast. We hebben te lang gewacht om initiatieven te nemen. We hebben te lang gewacht met het stellen van eisen aan de luchtvaartindustrie. Nu moet er zelfs een achteruitgang worden goedge maakt. Het is goed dat de heer Van Rompuy ook begaan is met de streek. We zitten allemaal immers met dezelfde problemen en dezelfde baten die van dit alles het gevolg zijn.

Het zou goed zijn dat er naar het voorbeeld van Schiphol orde op zaken wordt gesteld en dat er een timing wordt opgesteld, vergelijkbaar met de timing die is opgesteld door BIAC in verband met geluidshinder en het vervangen van vliegtuigen. Voor de mensen die het interesseert, heb ik hier een batterij van documenten waaruit men duidelijk kan opmaken dat er vooruitgang wordt geboekt. De meeste vooruitgang wordt echter tijdens de dag gemaakt. Dat is te wijten aan de modernisering van de vliegtuigen van Sabena. Het gaat om 77 à 80 percent vooruitgang op jaarbasis. Die vooruitgang wordt uiteraard niet als dusdanig ervaren omdat die een beetje wordt gecompenseerd door de verhoging van het aantal passagiers. Men heeft echter vastgesteld dat er, ondanks die toename van het aantal passagiers overdag, geen toename, maar wel een vermindering is van het lawaai. Dat is enkel het gevolg van het vervangen van oudere door modernere vliegtuigen, want iets anders is er nog niet gerealiseerd.

De timing die werd opgelegd en die is overeengekomen met de luchtvaartmaatschappijen, DHL en andere koeriermaatschappijen, moet dus rigoreus worden gerespecteerd. Ik beschik trouwens over de meest recente informatie daaromtrent, omdat ik vanmorgen om 7 uur reeds gesprekken aan het voeren was op de luchthaven. Men zou er vanuit het departement Leefmilieu en in samenspraak met BIAC voor moeten zorgen dat die timing rigoreus wordt gerespecteerd. Dit moet dus met andere woorden gebeuren door de federale en de gewestregering samen.

Het volgende zeg ik louter om correcte notulen te kunnen hebben, gebaseerd op degelijke informatie. De heer Van Rompuy heeft gewag gemaakt van een toename van vluchten boven Sterrebeek en Tervuren. Dat is niet het gevolg van iets recents, maar wel het gevolg van een actie van wat men de G7 noemde. De G7 ging in op een voorstel dat van-

## Vermeiren

uit Brussel kwam. Het was een voorstel van Frans-talige partijen en onder meer van de heer Jacques Van den Haute (PRL) in het bijzonder. Toen hebben zeven Vlaamse gemeenten, de G7 dus, gedacht druk te moeten uitoefenen op de Regie der Lucht-wegen en het Bestuur van de Luchtvaart. We hebben daar op een ander niveau trouwens nog over gediscussieerd.

Er is toen een wijziging opgetreden. Er waren slechts één gemeente en één volksvertegenwoordiger die zeiden dat men een stommitieit beging omdat men de routes aan het verleggen was. Ik heb daar trouwens prachtige documenten over liggen die op computer zijn uitgewerkt op basis van het aantal geproduceerde decibels. Die hebben tot gevolg gehad dat de vliegtuigen minder over Vilvoor-de vlogen.

Waarom vlogen er plots minder vliegtuigen over Vilvoorde ? Er werden daar een aantal mensen door het lawaai van het luchtverkeer boven die stad getergd, zowel de ene als de andere – als u begrijpt wat ik bedoel. Op dat ogenblik werden de routes – en dus ook het geluid – verlegd, waardoor dus onder meer Sterrebeek en Tervuren meer last kregen. Deze Vlaamse gemeenten deden toegevingen aan andere, omdat ze niet wisten waar het over ging.

De heer Van Rompuy heeft dus overschot van gelijk. Het is inderdaad goed dat er een gelijkschake-ling komt en dat er op de verschillende niveaus minstens evenwaardig overleg kan worden ge-voerd. Ook wij dringen daar trouwens op aan. Bovendien is het goed dat er kleur wordt bekend. In een klein landje als het onze met een luchthaven die het hele land voorziet van een rijke economie moet aan dit alles gevolg worden gegeven.

Mijnheer Van Rompuy, u kent de streek goed, maar misschien niet goed genoeg. De heer Coene heeft inderdaad op een bepaald ogenblik de aandacht gevestigd op de industrialisering van terreinen in en rond Melsbroek en in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven. Het is niet de bedoe-ling rond de luchthaven een tweede Doel te creëren. Zo moet men denken en zo is ook gedacht bij de oplossingen die zijn opgesteld door de federale en regionale regeringen.

Die historie over 25L duurt nu al twintig jaar. De heer Van Rompuy maakt daar gewag van, afhankelijk van de plaats waar hij zit. Er is echter geen sprake van verlenging. De heer Van Rompuy hoort zelfs kabinetsmedewerkers in Kortenberg zeggen

dat 25L moet worden verlengd. Laat daar echter geen enkel misverstand over bestaan. Ik heb de mi-nister bezocht op zijn kabinet toen ik nog in de op-positie zat om zijn aandacht op de zaak te vestigen. De minister heeft mij in aanwezigheid van zijn ka-binetschef gezegd dat er van die verlenging van 25L geen sprake kon zijn. Vandaag is het trouwens nog steeds zo. Vanmorgen om 7.45 uur heb ik de di-rectieleden van BIAC en anderen horen zeggen dat zij in deze materie geen vragende partij zijn. Waarom blijft die historie dan de kop opsteken ? *(Opmerking van de heer Eric Van Rompuy)*

Ja, maar de SERV praat op een ander niveau en brengt uiteraard haar eigen visie aan. Wij slaan el-kaar nu al twintig jaar om de oren met die zaak. *(Opmerking van de heer Eric Van Rompuy)*

Ja, maar de minister en wij zijn de SERV niet. Ik denk dat alle betrokkenen uit de streek, in de hui-dige stand van zaken en met kennis van zaken kun-nen zeggen dat zij geen vragende partij voor die verlenging van 25L zijn. Als men kon bewijzen dat het een verbetering van de toestand met zich zou meebrengen, dan kan men die verlenging mis-schien in overweging nemen, maar enkel indien het voor verbetering zou zorgen. Als men een mooie vrouw een mooi kleedje aandoet, dan wordt die vrouw mooier.

**De voorzitter :** Mijnheer Vermeiren, hou het kort.

**De heer Francis Vermeiren :** De heer Van Rompuy is niet ernstig. Hij benadert alles altijd zo negatief. Er is geen sprake van een verlenging. Er is zelfs geen vraag over gesteld.

Morgen verschijnt er in de grote gemeente Zaven-tem een nieuw mobiliteitsplan voor 10 jaar dat de regering heeft goedgekeurd. Het biedt mogelijkhe-den, en ik hoop dat de regering er rekening mee houdt. Het plan werd opgesteld in samenspraak met de spoorwegen, met het departement van mi-nister Stevaert en met de provincie. Het zou mij plezieren dat er na twintig jaar aanmodderen ein-delijk vooruitgang wordt geboekt in dit dossier.

**De voorzitter :** Mijnheer Bex, u mag tijdens de re-pleik nog iets zeggen. Dat staat in het Reglement. *(Opmerkingen van de heer Jos Bex)*

De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux :** Collega's, het doet me ple-zier dat het woord Agalev jullie de bomen injaagt. Dat betekent immers dat we op het goede spoor zitten. *(Rumoer)*

## Glorieux

Wat de interpellatie van de heer Bex betreft, gaan we grotendeels akkoord met de lijn die hij heeft getrokken. De ontsluiting van de luchthaven via het openbaar vervoer is voor ons prioritair. Ik denk bij openbaar vervoer onder andere aan het GEN, aan de HST, aan de treinverbindingen met Zaventem en aan de realisatie van de 'diabolo'. Met dit laatste bedoel ik de spoorontsluiting naar Antwerpen en Leuven. Deze maatregelen zouden voorrang moeten krijgen op de ontsluiting van de luchthaven via de weg. Het is immers niet echt opportuun of logisch om eerst autofaciliteiten te creëren en de mensen nadien weer uit de wagen trachten te krijgen ten voordele van het openbaar vervoer.

Ik ben bijzonder verheugd over de bezorgdheid over het nachtlawaai van de heer Van Rompuy. Ik merk dat hij daar sinds de laatste verkiezingen mee begaan is en dat hij in de wandelgangen, in de leesaal en zelfs hier in de commissie tegen mij regelmatig zegt dat hij 's nachts niet meer slaapt.

**De voorzitter** : Ik kan getuigen dat dat niet sinds de laatste verkiezingen is. In de regering heb ik de heer Van Rompuy vaak horen zeggen dat hij 's nachts niet goed had geslapen.

**De heer Eloi Glorieux** : Ik dacht dat dit met de verkiezingsuitslag te maken had en met de angst voor de volgende verkiezingsuitslag, maar het komt dus door het nachtlawaai. Het verwondert mij dus dat hij daar jaren geleden niets aan heeft proberen te doen.

Laat ons duidelijk stellen dat het nachtlawaai niet is ontstaan met het aantreden van minister Stevaert en minister Dua, integendeel zelfs. Deze regering heeft voor het eerst een visie ontwikkeld en maatregelen uitgevaardigd om voor de eerste keer effectief iets te doen aan het nachtlawaai. Dat is voordien nooit gebeurd.

Ik zal nog meer zeggen. In de visie van de CVP die door de studiedienst Cepass amper een jaar geleden is uitgeschreven, vinden we niets terug dat verder gaat dan de maatregelen die nu zijn uitgevaardigd. Mijnheer Van Rompuy, kom hier dus niet zeggen dat u nu plots bezorgd bent om het lawaai en de nachtrust van de burgers, terwijl u zelf nooit iets hebt gedaan en nooit de intentie hebt gehad om iets te doen.

Het is duidelijk dat er snel Vlaamse geluidsnormen moeten komen. Voor onze fractie mogen die gerust een verstrenging van de federale maatregelen in-

houden. Ik denk bovendien dat we het allemaal eens zijn over het feit dat als we de Brusselse normen overnemen, Zaventem de deuren mag sluiten. Ik weet niet of u daarnaar streeft of dat u dat wenst, maar dat is de realiteit.

Daarstraks heeft men over federaal minister Durant gezegd dat ze te snel van stapel liep. Nu zegt men over minister Dua dat ze te traag is. Ik denk dat het goed is in deze materie via overleg tot goed overwogen en degelijk onderbouwde beslissingen te komen. Ik kan mij voorstellen dat u het liever anders zou zien. Ik ga wel met u akkoord dat die consultatieve periode moet aflopen. Onze fractie is dus vragende partij voor duidelijke, efficiënte en vooral voor werkbare Vlaamse geluidsnormen.

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, alle vraagstellers praten over federale materies om het verhaal te plaatsen. Het is normaal dat die aspecten in de discussie worden opgenomen, maar ik kan niet ingaan op de vragen die een federale bevoegdheid behelzen. Ik treed immers op als coördinerend minister. Ik kan antwoorden op vragen die mij vooraf bezorgd werden, maar voor een aantal bijkomende vragen is nieuw overleg met de collega's nodig. Toch wil ik een paar misvattingen uit de wereld helpen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kan slechts vanaf 2007 gewijzigd worden. Dat betekent echter niet dat het in een bepaalde richting zal worden gewijzigd. Heel wat groepen zijn gewonnen voor die fameuze 25L, maar wij vinden dat geen goede optie. Daaruit kan echter niemand concluderen dat er vanaf 2007 geen theoretische mogelijkheden meer zijn om het RSV te wijzigen.

Melsbroek is een erg duur en ingewikkeld verhaal waarin heel wat aspecten vervat zitten, zelfs Limburgse aspecten. Het gaat over desaffectatie, en daarvoor bestaan protocollen. De systemen die afgesproken zijn met de Vlaamse overheid zijn van tel. Hetzelfde geldt voor de onteigeningen waarover de heer Van Rompuy sprak. Onteigeningen zijn een federale bevoegdheid. We zoeken een oplossing zoals we dat gedaan hebben voor de dijken. Wij kunnen dat instrument hier echter niet benutten. Het vergt een enorme spijstechnologie en juridische onderbouw om dat te realiseren. De zaak van de dijken vormt echter een precedent : veiligheid gaat boven eigendom. Het is juridisch erg moeilijk om uit te maken of geluid ook boven eigendom gaat.

## Stevaert

Ik was wel vragende partij in het voorstel van resolutie van het Vlaams Parlement om van Zaventem een Vlaamse bevoegdheid te maken. Ik stond echter moederziel alleen. België heeft toen moeten vaststellen dat enkel het Vlaams Blok voor was in het Vlaams Parlement. Over dat voorstel van resolutie is gestemd. Het was geen vorm van vooruitziendheid op dat moment, maar het maakt het voor mij als coördinerend minister moeilijk om op die zaken te antwoorden omdat er federale en Vlaamse aspecten in vervat zitten. Die Vlaamse aspecten gaan bovendien vaak naar de ministers Van Mechelen en Dua. Ik zal toch een antwoord proberen te geven.

Het is de bedoeling dat de gewestplanwijziging volgende week vrijdag wordt behandeld door de Vlaamse regering. Dat maakt een aantal zaken technisch mogelijk. Zo kunnen gebouwen opgericht worden die een geluidsmuur vormen. We moeten de impact noch overdrijven, noch minimaliseren, maar het is zeker een goede werkwijze.

Ik wil echter eerst ingaan op de interpellatie van de heer Bex. De studie 'Verkeersstructuurschets Zone Zaventem' is de meest recente en volledige studie die door het Vlaams Gewest werd ingebracht in de discussie met het federale niveau. Deze studie is opgemaakt door het studiebureau Tritel NV in opdracht van het Vlaams Gewest. Het eindrapport werd in april 2000 voorgesteld. Deze studie gaat over de verkeersafwikkeling in de zone en doet een aantal multimodale voorstellen. Zo wil men een gefaseerde invoering van een sterke openbaar vervoerstructuur die zowel uit trein-, tram- en busverbindingen bestaat. Men ijvert voor een optimalisering van het autosysteem door een wegencategorisering en de terugkoppeling van de mobiliteitsstructuur naar de ruimtelijke structuur. De studie vertrekt niet vanuit een centrale visie, maar veeleer vanuit de complexe verkeersafwikkeling in de zone met verkeer dat zowel van en naar Brussel, als binnen de bestemmingszone verloopt. Ze is gebaseerd op prognoses van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied en het verkeer dat dit zou kunnen genereren.

Door de beslissing van de Icomit op 25 februari 2000 kreeg de werkgroep, die een ontwerp van overeenkomst over het Gewestelijk Expresnet Brussel moest opmaken, tevens de opdracht om de toegankelijkheid van de luchthaven per openbaar vervoer te bestuderen. Deze studie loopt momenteel binnen de subwerkgroep Aanbod. Diverse scenario's worden onderzocht. Dit is geen eenvoudige oefening

als we kijken naar de beschikbare tijd. Daarbij moet vooral rekening worden gehouden met de draagkracht van een station onder de luchthaven en de toevoer- en afvoerlijnen. De meest gunstige bediening betekent : optimale bediening vanuit verschillende steden van Vlaanderen en Wallonië met IC- en IR-treinen, met GEN-treinen die vanuit de zone van 30 km rond Brussel komen en specifieke luchthaven-HST-treinen. In die situatie is de grens van de capaciteit bereikt op de toevoerlijnen van het doorgangstation Zaventem. De lijn 36 verwerkt immers ook het verkeer dat van Limburg, Luik en Vlaams-Brabant komt. Dezelfde sporen worden door de GEN-treinen van de verschillende assen gebruikt.

Voor het Vlaams Gewest is een goede rechtstreekse ontsluiting per openbaar vervoer van de luchthaven prioritair. Uit onderzoek van Tritel blijkt dat de verkeersdruk die in de zone wordt gegenereerd, in belangrijke mate te maken heeft met woon- en werkverkeer. Daarom is de ontsluiting via openbaar vervoer van de zone Zaventem van groot belang. Die ontsluiting moet voor het binnenlands verkeer gebeuren met treinen van het GEN-type en van het IC- of IR- type. De keuze voor Zaventem als terminal voor de HST zou impliceren dat het station onder de luchthaven zijn rol niet meer kan spelen in het verwerken van het binnenlands verkeer. Een gedifferentieerd aanbod van binnenlands verkeer en specifieke HST-treinen die de grote luchthavens op het continent verbinden, moet echter wel tot de exploitatiemogelijkheden behoren.

Ik wil hier nog eens het verschil benadrukken. Als we een HST-station maken in de klassieke zin van het woord, dan belemmert het internationale verkeer het binnenlandse verkeer. We moeten zoeken naar een gemengde oplossing : een HST-terminal die de luchthavens verbindt. Dat zorgt voor zeer zinvol verkeer. Zo zou het aantal korte afstandsvluchten in de toekomst afnemen ten voordele van treinverbindingen, omwille van onder andere ecologische redenen. De experts maken bij een klassieke HST-terminal melding van een saturatie. Ik wil dit geloven tot het tegendeel bewezen wordt.

De ICVI van 30 maart 1999 heeft beslist dat de verwezenlijking van de spoorwegterminal te Schaarbeek Vorming, met een belangrijk GEN-station, als een bestanddeel van het GEN wordt beschouwd. Dit betekent dat zo een terminal op de eerste plaats een knooppunt moet worden voor alle treinverkeer. Dit draagt tevens bij tot het oplossen van een reële flessenhals in de bediening van het voorstedelijk vervoersnet rond Brussel, wat

## Stevaert

het GEN in wezen is. Elke toename van het spoorverkeer is momenteel zeer moeilijk door de beperkte capaciteit van de Noord-Zuidverbinding en het knooppunt Schaarbeek, waar de kruisende bewegingen van treinen vertraging veroorzaken voor andere konvooien.

Ik ben niet op de hoogte van de stand van zaken binnen de werkgroepen op federaal niveau omdat ze tot de bevoegdheid van verschillende ministers behoren. In extenso betreft het volgende werkgroepen : werkgroep vermindering van de geluidshinder, werkgroep landingsrechten en oprichting van een fonds voor geluidshinderbestrijding, werkgroep voor reglementering en controle, werkgroep rond Europese initiatieven, werkgroep actief beheer van de geluidsoverlast, werkgroep procedures, werkgroep ontwikkeling van de luchthaven en werkgroep ontsluiting van de luchthaven. Tot mijn bevoegdheid behoort enkel de werkgroep ontsluiting Zaventem. Zoals reeds vermeld werd de studie van de toegankelijkheid van de luchthaven tijdens de Icomit van 25 februari 2000 opgedragen aan de GEN-werkgroep op Hoog Niveau. Die moet tegen eind oktober 2000 resultaten voorleggen. In deze werkgroep zetelen vertegenwoordigers van mijn kabinet en de administratie.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd de internationale luchthaven van Zaventem geselecteerd als economische poort op Vlaams niveau. Zowel de loutere luchthavenactiviteiten als bedrijfsactiviteiten die gerelateerd zijn aan de luchthaven zijn van strategisch belang voor Vlaanderen. Gelet op dit economisch belang worden, via de lopende gewestplanwijziging Halle-Vilvoorde-Asse, reeds een aantal troeven verder uitgebouwd. Zo worden de oude industriegebieden te Machelen en Vilvoorde geleidelijk getransformeerd tot toplocaties in de luchthavenregio.

De verdere versterking van de economische troeven, de mogelijkheden voor een ruimtelijke aanpak van de geluidshinder en de nodige schikkingen voor mobiliteitsoplossingen zullen ruimtelijk worden afgewogen binnen het plannings- en besluitvormingsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de internationale luchthaven van Zaventem en omgeving.

Het plannings- en besluitvormingsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de internationale luchthaven van Zaventem en omgeving werd nog niet opgestart. Een aantal reeds uitgevoerde studies zullen een belangrijke voedings-

bodem zijn voor dit proces. In functie van de diverse lopende en uitgevoerde studies worden de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen door mijn administratie doorlopend bewaakt, zodat mogelijk hypotheken voor het ruimtelijk beleid rond de luchthaven worden vermeden.

Wat de economische gevolgen van de substitutie van korte afstandsvluchten door HST's betreft, kan dit een goede zaak zijn : reductie van het aantal vluchten leidt tot minder lawaai-overlast door vliegtuigen. Vanuit capaciteitsoogpunt kan men dan weer stellen dat er slots vrijkomen voor vluchten op middellange en lange afstanden.

Bij de verbinding met andere luchthavens heeft Zaventem in het verleden altijd problemen gehad door de ligging tussen vier van de grootste Europese luchthavens. De sterke groei van de luchtvaart en de toenemende capaciteitsproblemen zouden er nu wel eens toe kunnen leiden dat Zaventem door zijn centrale ligging in de nabijheid van die grote luchthavens erg interessant wordt. Men mag verwachten dat er in toenemende mate een synergie tussen de luchthavens zal ontstaan, tot zelfs complete overnames van luchthavens door andere luchthavenmaatschappijen. Specialisatie en taakverdeling tussen luchthavens zullen belangrijke thema's worden. Dergelijke evoluties zijn echter slechts mogelijk indien er kwalitatief hoogwaardige grondverbindingen tussen de luchthavens bestaan. In die optiek is een onderlinge verbinding van de Westeuropese luchthavens per HST noodzakelijk. Het Vlaams Gewest ondersteunt dan ook het idee om tussen deze luchthavens een aantal HST's in te leggen die een specifiek luchthavencliënteel zullen vervoeren.

Uit de studie van Tritel naar de impact van de people mover is gebleken dat de verbindingen met Antwerpen en Leuven kwalitatief onvoldoende blijven indien er geen rechtstreekse spoorverbinding zou komen. Dit zijn nochtans regio's die na Brussel de meeste passagiers aan de luchthaven leveren. Rechtstreekse treinverbindingen zijn voor het Vlaams Gewest dan ook een must. Realisatie van de zogenaamde diablo samen met een people mover is vanuit sociaal-economisch oogpunt onverantwoord. Uit simulaties blijkt immers dat deze people mover een relatief lage bezetting zou hebben, terwijl de kostprijs zeer hoog zou liggen. 15 tot 20 miljard frank is een zeer voorzichtige schatting. Het niet realiseren van de people mover impliceert dat er een kwalitatief hoogstaande en frequente treindienst wordt uitgebouwd vanuit de luchthaven naar alle Belgische steden en naar Brussel in het

**Stevaert**

bijzonder. Deze laatste verbinding zal ook in de terminal van Schaarbeek stoppen.

Tot slot wil ik nogmaals benadrukken dat de ontsluiting van de luchthaven op twee verschillende niveaus moet worden gerealiseerd. Enerzijds is er de betere bediening voor het binnenverkeer, waarbij alle steden maximaal worden aangesloten op de luchthaven door de verschillende soorten treinen. Anderzijds heeft Zaventem belangrijke internationale troeven en moet de luchthaven bediend worden door hogesnelheidstreinen die de verschillende polen verbinden.

De bewering dat er tussen de NMBS en BIAC zware concurrentie zou heersen, moet worden gelineerd. BIAC staat volledig achter de voorstellen voor een betere ontsluiting van de luchthaven door het openbaar vervoer, en is ook het principe van substitutie van korte afstandvluchten door de HST niet ongenegen.

Ook luchtvaartmaatschappijen redeneren steeds meer in termen van specifieke markten voor reizigersvervoer, en niet in termen van een vervoermiddel. Talloze luchtvaartmaatschappijen bieden, inbegrepen in het vliegtuigticket, een aansluitende treinreis aan. Er ontstaan grote multinationale carriers die naast luchtvaartmaatschappijen ook spoorwegmaatschappijen omvatten, zoals bijvoorbeeld Virgin. De concurrentie zal op die markten in toenemende mate gevoerd worden tussen grote carriers, en niet zozeer tussen de verschillende transportmodi.

Wat het mobiliteitsluik van de federale regeringsbeslissing rond de luchthaven Zaventem aangaat, kan ik de heer Van Rompuy het volgende mededelen. Er is geen specifiek mobiliteitsplan opge maakt, zoals dat in de strikte zin van het woord wordt geïnterpreteerd, noch een gemeentelijk mobiliteitsplan waar de heer Vermeiren naar verwees.

Er zijn wel verschillende gemeentegrensoverschrijdende studies gemaakt, waarvan de laatste de conclusies van de vorige studies overneemt. Het betreft de studie die werd gevoerd door Tritel, 'Verkeersstructuurschets Zaventem' en het rapport 'Bereikbaarheidsconcept – fase 3', van april 2000. Deze studie is begeleid door een stuurgroep waarin alle betrokken partners over de gewestgrenzen heen participeerden. Het betreft hier een multimodale visie van de verkeersafwikkeling in de zone Zaventem, met bijzondere aandacht voor de positie van de federale luchthaven.

De rekening van de federale regeringsbeslissing van 12 februari is, wat mobiliteit betreft, niet aan de Vlaamse overheid gepresenteerd. De beslissing om de spoorlijn onder de luchthaven te verbinden met de lijn 25, de zogenaamde diablo, was reeds genomen tijdens de vorige legislatuur op de interministeriële conferentie van 30 maart 1999 en wordt ondersteund door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De uitwerking van het concept gebeurt binnen de GEN werkgroep Aanbod, waarin vertegenwoordigers van mijn kabinet en van diverse Vlaamse kabinetten en administraties zitting hebben. De concrete uitvoering, met name de ruimtelijke uitvoeringsplannen en zo meer, behoort eveneens tot de Vlaamse bevoegdheid. Als zich concrete problemen voordoen, dan kunnen die nog steeds besproken worden in de interministeriële conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie.

De budgetten die hiervoor nodig zijn, moeten worden ingeschreven in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS. Wat de bediening van de luchthaven door het openbaar vervoer betreft, streven we naar een betere bediening door de VVM. Deze idee vloeit voort uit de bemerking van Tritel dat een belangrijk aandeel van de verkeersdrukte gegeneerd wordt door het woon-werkverkeer.

De federale minister van Mobiliteit heeft op 25 februari 2000 een eerste interministeriële conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie uitgebreid met een interministeriële conferentie voor het Leefmilieu.

Wat het mobiliteitsdossier betreft, werd toen de beslissing genomen dat de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem aan de GEN werkgroep Aanbod zou worden toevertrouwd en absolute prioriteit zou krijgen. Eveneens is, op ons aangeven, gesteld dat het studiewerk van Tritel in dezelfde werkgroep zou worden voorgesteld, zodat er niet opnieuw moest worden herbegonnen met het uitvoeren van een multimodaal onderzoek. In opvolging van die beslissing, is de Icmit op 16 mei opnieuw bijeen gekomen.

Met betrekking tot de geluidsproblematiek is de stand van zaken de volgende : in een task force 'geluidsproblematiek' werken momenteel onze diensten, versterkt met enkele geluidsdkundigen, aan een voorstel van geluidsnormen voor de nachtvluchten. Dit voorstel probeert rekening te houden met het kader dat door de beslissing van de federale regering wordt aangereikt, waarbij het de bedoe-

## Stevaert

ling is het aantal gehinderden op termijn te laten afnemen. Er is de keuze gemaakt om prioritair aandacht te schenken aan de nacht, omdat de nachtvluchten voor de omwonenden de grootste hinder veroorzaken en omdat er internationale studies zijn die een verband leggen tussen de mate van slaapverstoring en het geluidsniveau.

De invoering van Vlaamse emissiegerichte normen wil aanvullend op de beslissing van de federale regering een extra garantie bieden dat de zware pieken tijdens de nacht worden aangepakt. Het uitwerken van een normenstelsel voor overdag zal worden gekoppeld aan het bepalen van de geluidscontouren voor de luchthavens van klasse 1, zoals die zijn bepaald in artikel 5, paragraaf 57, eerste lid, punt 2 van Vlarem.

Zoals de heer Van Rompuy terecht stelt, is het de bedoeling van minister Dua om de Brusselse normen mee in overweging te nemen. We wensen echter niet over één nacht ijs te gaan, en hebben geprobeerd de gevolgen in te schatten van de invoering van pieknormen voor de nachtvluchten. Daarvoor werden de meetgegevens van alle 16 meetpunten van BIAC opgevraagd, alsook de geproduceerde decibels per type vliegtuig en per overvlucht – de footprints. Ook werden de voorbije maanden 4 meetposten geplaatst door mijn diensten om de meetgegevens van BIAC te verifiëren of aan te vullen.

Op basis van deze gegevens wordt een normenkader ontwikkeld, dat poogt een evenwicht te vinden tussen het aanpakken van de zware geluidspieken en het nog beperkt toelaten van nachtvluchten. Deze normen of de daaraan gekoppelde sanctiemechanismen zouden, zoals het federaal akkoord ook bepaalt, kunnen verstrengen in de tijd, waarbij het jaar 2003 een belangrijk evaluatiepunt zal vormen.

Minister Dua wenst in de komende weken de meeste direct betrokkenen nog te consulteren. Dat zijn voor mij in de eerste plaats de omwonenden en de exploitant van de luchthaven, met de nodige terugkoppeling naar de collega's in de Vlaamse regering en eventueel de commissie voor Leefmilieu in het Vlaams Parlement. Zij hoopt deze consultatie en bespreking nog tijdens de zomermaanden tot een goed einde te brengen.

Met betrekking tot de stand van zaken inzake ruimtelijke ordening, werd in opdracht van de voormalige Regie der Luchtwegen – thans BIAC –

een studie uitgevoerd naar de toegankelijkheid van de land-side van de internationale luchthaven van Zaventem. Dit resulteerde in juni 1998 in een syntheserapport.

Om de onderzoekselementen van deze studie in een ruimer kader te plaatsen en om een overkoepelende visie voor de betrokken gemeentelijke mobiliteitsplannen op Vlaams niveau te vormen, werd gezocht naar bereikbaarheidsconcepten voor de ruimere regio van Zaventem. Dit onderzoek resulteerde in april 2000 in een eindrapport 'Verkeersstructuurschets Zone Zaventem'. Deze verkeersstructuurschets biedt een vertaling naar het Zaventemse van de relevante opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Enerzijds komen in de studie een aantal structurele verbeteringen van het openbaar vervoer aan bod, anderzijds wordt aandacht besteed aan de optimalisatie van de hoofdwegenstructuur.

Een aantal opties van deze studie zullen als basis kunnen dienen voor het plannings- en besluitvormingsproces van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de internationale luchthaven van Zaventem en omgeving.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd de internationale luchthaven van Zaventem geselecteerd als economische poort van Vlaams niveau. Zowel de loutere luchthavenactiviteiten als de luchthaven gerelateerde bedrijfsactiviteiten in de omgeving zijn van strategisch belang voor Vlaanderen.

Rekening houdend met dit economisch belang, worden via de lopende gewestplanwijziging Halle-Vilvoorde-Asse reeds een aantal troeven verder uitgebouwd. Ik denk hier onder meer aan de transformatie en de renovatie van de oude industriegebieden te Machelen en Vilvoorde tot toplocaties in de luchthavenregio. De verdere uitbouw van de economische troeven zal ruimtelijk worden afgewogen binnen het plannings- en besluitvormingsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de internationale luchthaven van Zaventem en omgeving.

Keuzes over de uitbouw van personeelsintensieve bedrijfsactiviteiten aan de terminal Schaarbeek behoren tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Principieel wordt ondersteund dat kantoorfuncties zoveel mogelijk worden uitgebouwd aan knooppunten van openbaar vervoer. Toch is, gezien de mobiliteitseffecten, overleg met de direct betrokkenen, namelijk het Vlaams Ge-

**Stevaert**

west, de gemeenten en de provincie Vlaams-Brabant, meer dan wenselijk.

In de GEN-werkgroep op Hoog Niveau zetelen leden van mijn administratie en kabinet. Het planings- en besluitvormingsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de internationale luchthaven van Zaventem en omgeving werd nog niet opgestart. De opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden door mijn administratie bewaakt in functie van de diverse uitgevoerde studies op het vlak van mobiliteit.

In de lopende gewestplanwijziging Halle-Vilvoorde-Asse werden reeds een aantal dringende problemen inzake de luchthaven aangepakt, onder meer op het vlak van het terugdringen van het grondlawaaï.

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

**De heer Jos Bex** : Mijnheer de minister, u hebt op veel vragen geantwoord, maar sommige vragen blijven open. De Tritel-studie moet met de nodige omzichtigheid worden behandeld. Ze mag niet worden aanzien als een zaligmakend document. De titelstudie vertrekt van het idee dat de verkeerscongestie rond Brussel moet worden opgelost. Deze benadering is niet de meest aangewezen. In het najaar zal een studie klaar zijn die uitgaat van de provincie Vlaams-Brabant. Het loont de moeite te wachten op de resultaten van deze studie.

Ik vermoed dat de ruimtelijke uitvoeringsplannen niet vlug klaar zullen zijn. Intussen zijn er problemen op korte termijn, die een oplossing vereisen en waarvan een deel niet kan worden opgelost zonder deze uitvoeringsplannen. Verder zijn er de problemen op lange termijn. Mijn vrees is dat Zaventem in een wurrgreep terechtkomt omdat het Vlaams Gewest niet tijdig klaar is met de uitvoeringsplannen. Ik bedoel dat de groeikansen – niet van het aantal vluchten, maar van de kwalitatieve toename van de luchthaven – in het gedrang komen omdat er geen goede internationale ontsluiting is. 2007 is dichtbij en binnen 10 jaar treedt er in Zaventem saturatie op.

Als niet snel wordt opgetreden en Zaventem geen goede verbindingen krijgt inzake de vier knooppunten, wordt Zaventem een Europese regionale luchthaven en zal ze haar rol op internationaal vlak niet kunnen spelen. In Wallonië spreekt men op dit ogenblik luidop over Chièvres, wat een meerwaarde betekent voor het achterliggende deel van

Vlaanderen, zoals de regio rond Kortrijk, en op zichzelf geen slechte zaak is. Het is niet voldoende om vooruit te kijken naar 2007, wanneer het Structuurplan Vlaanderen naar zijn einde loopt, maar men moet prognoses maken voor binnen 20 jaar. Zaventem heeft veel vijanden. Voor Vlaanderen is het nochtans belangrijk om Zaventem en een kwalitatief goede luchtvaart te behouden.

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

**De heer Eric Van Rompuy** : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Het komt erop aan de normen te harmoniseren met die van Brussel. Ik pleitte niet voor dezelfde normen, maar wel voor overleg met Brussel.

De heer Glorieux zegt dat als dezelfde normen worden overgenomen, er geen enkel vliegtuig nog kan opstijgen. Daarmee wordt de afleiding erkend boven het grondgebied van het Vlaams Gewest. Ik ben benieuwd de cijfers van de eerste zes maanden in te zien. Ik ben ervan overtuigd dat de nachtvluchten boven Sterrebeek, Zaventem en Tervuren fors zijn toegenomen. Ik spreek uit empirische ervaring. Het Brussels Gewest past ook boetes toe en de luchtvaartmaatschappijen leiden op dit ogenblik de trafiek af.

De minister zegt dat alles tijdens de zomer zal worden gefinaliseerd. Ik hoop het. Ondertussen blijft de bevolking op zijn honger zitten. Een oplossing voor het mobiliteitsprobleem zal tijd vergen. Het is een oud zeer. De gouverneur van Vlaams-Brabant, de heer De Witte, heeft een werkgroep over deze zaak opgericht. Men kan dus niet zeggen dat daarvoor in het verleden geen aandacht is geweest, en het is ook niet juist dat de wereld pas is begonnen draaien op 13 juni 1999. Daarover wordt al lang gediscussieerd. Ik stel vast dat er vandaag op federaal niveau bijzonder veel werkgroepen bestaan. U hebt er acht of negen opgesomd. Ik hoop dat dit iets oplevert, maar voorlopig is daar zeer weinig van te merken.

We weten hoe lang het duurt eer beleidsbeslissingen over ruimtelijke ordening in de praktijk worden gebracht. Dat is ook normaal, want inspraak van de burger is nodig. Als die inspraak er niet is, staat de Raad van State klaar om de maatregelen te vernietigen. Dat vereist echter tijd, en ondertussen worden de problemen almaar groter. Ik zou de minister willen vragen om de bekommernissen over de normen en de isolatiepremies aan de minister van Leefmilieu over te maken. Die normen en premies zullen de problemen niet oplossen,



## Van Rompuy

maar de verwachting is gecreëerd dat er een fonds wordt opgericht dat bijspringt als men zijn woning laat isoleren. We stellen vast dat er niets gebeurt.

Mijnheer de minister, u hebt een busverbinding tussen Vilvoorde en de luchthaven in het vooruitzicht gesteld. Dat staat letterlijk in dat federaal plan. Ik hoor daar echter niets meer van. Ten slotte wil ik zeggen dat ik blij ben met de verbintenissen over de verlenging van de startbaan. Ik wil de heer Glorieux erop wijzen dat ik als Vlaams minister heb deelgenomen aan een betoging tegen de verlenging van de startbaan. BIAC wou die verlenging. Ik heb in de schoot van de Vlaamse regering gezegd dat dit voor mij niet kon. Er zijn hier mensen aanwezig die toen minister waren en kunnen getuigen dat ik de waarheid spreek. Het is dus absoluut onjuist dat ik daarvoor in het verleden geen aandacht zou hebben gehad. Ik neem dus akte van de verklaring van de minister dat het in theorie na 2007 kan, maar dat hij er op dit ogenblik niet van overtuigd is dat dit moet gebeuren.

De verhuis van Melsbroek zal 7 tot 8 miljard frank kosten. Ik ben ervan overtuigd dat dit nog jaren zal aanslepen. Ik wil het Vlaams Gewest vragen om zeer alert te zijn, want ik ben ervan overtuigd dat de verhuis vanuit Melsbroek de streek niet ten goede zal komen. Ik dank de minister voor zijn antwoord, maar ik hoop dat een reeks bekommernissen aan de Vlaamse regering worden meegegeeld. Er zijn enorme illusies bij de bevolking gecreëerd. Ondanks de verklaringen van minister Dua is de toestand nog verslechterd.

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

**De heer Francis Vermeiren** : U sprak over een werkgroep van gouverneur De Witte. Over welke werkgroep gaat het ? Volgens mij gaat het niet om een werkgroep, maar om een conferentie van de luchthavengemeenschap. Daarin zetelen de burgemeesters van de betrokken gemeenten, vertegenwoordigers van ecologische verenigingen, en iedereen die is betrokken bij de luchtvaart en de werking van de luchthaven als dusdanig. Volgens die conferentie is er sprake van vooruitgang, dankzij de doorstroming vanuit de werkgroepen. Ik maak me echter geen illusies. Het probleem is voortdurend verergerd, zonder dat men op bepaalde ogenblikken vooruitgang heeft geboekt. Men zal dus niet van vandaag op morgen die zaak kunnen oplossen.

Op basis van de cijfers betwist ik de stelling dat de toestand verslechtert, wel integendeel. Het geluidsniveau dat tien jaar geleden is gecreëerd door de toenmalige minister van Verkeer Dehaene, werkt goed. Ik weet dat er boetes worden uitgedeeld, maar dat betekent niet dat het in de toekomst niet allemaal sneller moet gaan. Er zijn immers verwachtingen gecreëerd, en de mensen begrijpen niet altijd dat het tijd kost om bepaalde zaken te realiseren. Daarbij wil ik zeer graag erkennen dat het ook gaat om zaken die vroeger al op stapel stonden.

Het is zeker niet juist dat er vroeger niets is gebeurd, maar men kan nu van een kentering spreken. Ik geef een voorbeeld. De heer Van Rompuy vraagt hoe het zit met de geluidsmuren of fluisterwallen. De toenmalige minister Dehaene heeft het initiatief genomen om die fluisterwallen te creëren. Vandaag werkt men daaraan. Op dit ogenblik legt men in Steenokkerzeel fluisterwallen aan, en dat gebeurt onder meer omdat men daartoe vroeger het initiatief heeft genomen. De regering heeft een grote verantwoordelijkheid. Na wat is gezegd en geschreven kunnen we onmogelijk ter plaatse blijven trappelen, zoals dat in het verleden is gebeurd.

Inzake Melsbroek slaat men de bal volledig mis. Dat is een federale aangelegenheid. De heer Van Rompuy laat voortdurend uitschijnen dat dat geld zal kosten. Maar Steenokkerzeel, de ganse streek, de luchthavengemeenschap en de conferentie zijn het er roerend over eens : het zou een goede zaak zijn als er geluidsbarrières in de vorm van woningen zouden komen. Ik betwist uw stelling dat dit veel geld zal kosten.

**De heer Eric Van Rompuy** : Dat zal 7 tot 8 miljard frank kosten.

**De heer Francis Vermeiren** : Ik betwist dat. U verliest één zaak uit het oog : die gronden zijn verschrikkelijk veel geld waard. Het is toch normaal dat diegenen die deze woningen zullen bouwen, die gronden moeten betalen. Vandaag herhaalt men wat ik in 1985 heb gezegd. Wel : ik zeg u vandaag, in 2000, dat in 2010 wordt bewezen dat de hoge prijzen voor de gronden winsten zullen opleveren. Met de opbrengst van die verkoop kan men dan allerlei initiatieven financieren. Federaal minister Flahaut kan gerust zijn, en ik ben erg verheugd dat in de streek van Steenokkerzeel, Perk en omgeving een bijkomende geluidswerende berm zal komen, en ruimte wordt gecreëerd voor luchtvaartgebonden bedrijven. Dat laatste zal bovendien bijdragen tot een oplossing van het mobiliteitsprobleem.

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

**Minister Steve Stevaert** : De studie over Vlaams-Brabant wordt in rekening gebracht. Er wordt systematisch overlegd met de gouverneur van Vlaams-Brabant, die op zijn beurt goede contacten onderhoudt met alle betrokkenen in de provincie. Ik ben u dankbaar dat u oproept om het blikveld te verruimen en een langetermijnvisie voor ogen te houden. Tezelfdertijd moeten we de huidige problemen onmiddellijk aanpakken. De geluidsoverlast moet worden verminderd en een stappenplan moet worden geïmplementeerd.

De langetermijnvisie moet echter worden gerespecteerd. Zaventem heeft niet alleen vrienden. De heer Vermeiren had het over de oprichting van woningen, maar dat was wellicht een verspreking, want het gaat over de oprichting van gebouwen.

**De heer Francis Vermeiren** : Het gaat om luchtvaartgebonden bedrijven.

**Minister Steve Stevaert** : Inderdaad. Die oprichting moet passen in de langetermijnvisie. Die gebouwen moeten fungeren als fluisterwal, maar we mogen de resultaten ervan niet overroepen. De verhuis van Melsbroek wordt een bijzonder ingewikkelde aangelegenheid. Daarover zijn politieke uitspraken gedaan. Daar moeten conclusies aan worden verbonden.

Het kan niet dat men de bevolking zegt dat de problemen worden aangepakt, maar dat dan niet doet. We zullen met gigantische problemen worden geconfronteerd. Zo is er een probleem met Brussel. De initiatieven van Brussel brengen voor de stad soelaas.

**De heer Francis Vermeiren** : Brussel neemt die initiatieven, maar lonkt tezelfdertijd naar Zaventem, als naar een mooie meid. Men wil geen lawaai of moeilijkheden, maar men wil wel de corridors bestendigen en de winsten – zoals de opbrengsten van het taxivervoer – binnenrijven. Alle Brusselse politici moeten begrijpen dat er een probleem is.

**Minister Steve Stevaert** : De heer Vermeiren kan het allemaal wat scherper formuleren dan ik. Brussel heeft eenzijdig standpunten ingenomen en geluidsnormen opgelegd, die van kracht zijn. De Vlaamse regering heeft nu de taak om zelf met normen voor de dag te komen. Dat kan op basis van Vlarem. Dat is echter een ingewikkelde zaak, en er zijn voorbereidende studies nodig die tijd kosten.

Volgens mijn informatie is minister Dua daarmee bezig. Als die normering niet weldoordacht is, zou

dat enorme economische gevolgen kunnen hebben. Die normen moeten ervoor zorgen dat minder mensen met geluidsoverlast kampen, zonder dat economische activiteiten onmogelijk worden gemaakt. Bovendien moet men rekening houden met het standpunt dat Brussel al heeft ingenomen. Dat wordt een moeilijke evenwichtsoefening.

Over de isolatie is er een federale werkgroep aan de slag gegaan. Er zullen daarvoor federale middelen worden vrijgemaakt, hoewel isolatie tot de Vlaamse bevoegdheden behoort. Op dit ogenblik ben ik niet geneigd om die federale werkgroep af te remmen, want ik vind het terecht dat er federale middelen worden vrijgemaakt. We mogen de Vlaamse belangen immers niet schaden. Het is wel een andere materie met vergelijkbare aspecten, maar het is de bedoeling dat wij met een energieprestatienorm voor woningen naar buiten zullen komen. Ook in verband met isolatie moet eens worden nagegaan hoe men zo iets kan doen. Het gaat echter om een zeer complexe materie. Wie kunnen we vergoeden voor isolatie en wie kunnen we uitsluiten van die vergoeding als we het probleem vanuit een Vlaamse invalshoek bekijken? Er zijn immers mensen in Vlaanderen die hinder ondervinden door geluidsoverlast, die echter wordt veroorzaakt door andere bronnen. We zouden dus de totale Vlaamse problematiek moeten aanpakken. Het federale niveau heeft zich toegelegd op de specifieke problemen die worden veroorzaakt door de luchthaven. Op Vlaams niveau moeten we het probleem van geluidsoverlast echter algemeen bekijken, met alle gevolgen van dien.

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

**De heer Jos Bex** : Het verheugt me dat de minister de langetermijnvisie en -planning genegen is. Ik vind dat heel belangrijk.

Ik wil nog een ding zeggen. Als de minister op korte termijn inderdaad niet bepaalde maatregelen op het vlak van ruimtelijke ingrepen uitvaardigt, zal hij de boot missen. Er moet dan niet meer worden gedacht op lange termijn. Ik wil dat nog eens extra benadrukken. De heer Vermeiren zei zojuist in verband met Brussel dat niet iedereen in Brussel Zaventem genegen is. We moeten daar toch even rekening mee houden, zeker als we op lange termijn nog een degelijke internationale luchthaven in Zaventem willen behouden.

**Minister Steve Stevaert** : Minister Van Mechelen is daar absoluut van doordrongen en hij is daar ook mee bezig. Er zijn uiteraard heel wat problemen in verband met het ruimtelijk structuurplan en de

## Stevaert

procedures. Hij is echter al het mogelijke aan het doen om alles zo snel mogelijk te laten verlopen.

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

**De heer Francis Vermeiren** : In Brussel, en ook bij de discussies tijdens het overleg inzake de geluidsnormen, moet men begrijpen dat het ene verbonden is met het andere.

De heer Van Rompuy heeft hier vandaag een typisch en sprekend voorbeeld gegeven. Hij heeft gezegd dat hij vannacht langer wakker heeft gelegen omdat er Portugezen over zijn dak zijn gevlogen. Als de politici in Brussel dus internationale wedstrijden willen organiseren met Portugezen en ze willen die weg uit de stad, dan weet men toch dat ze over Zaventem moeten vliegen. De politici uit Brussel zullen dus met ons moeten praten. Ze zullen dat moeten begrijpen of hun hotels zullen niet langer bevolkt zijn, hun taxi's zullen niet meer rijden en hun handel zal niet meer draaien. De werkloosheid zal dan toenemen.

Het economisch impact van de luchthaven voor Brussel is enorm, en dat weten ze in Brussel. Ik denk dus niet dat ze onze vijanden zijn, maar we moeten misschien wel iets harder van ons afbijten.

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

**De heer Eric Van Rompuy** : Wij kondigen een motie aan, en we zullen een versnelde invoering van de Vlaamse geluidsnormen vragen. Het verheugt me ten eerste dat alle fracties erkennen dat de toestand 's nachts in elk geval is verslechterd en dat de Vlaamse regering dringend normen moet uitvaardigen. De illusies die enkele maanden geleden zijn gecreëerd en de vaststelling dat de mensen er nu slechter aan toe zijn scheppen een sfeer tegen de luchthaven.

Wij hebben nooit gepleit voor een verbod op nachtvluchten omdat wij rekening houden met het economisch potentieel van de luchthaven. Dat men erop achteruitgaat, vind ik wraakroepend. Men heeft altijd de mond vol van snelheid en efficiëntie, maar wij moeten op het terrein vaststellen dat er achteruitgang is.

## Met redenen omklede moties

**De voorzitter** : Door de heer Van Rompuy en door de heren Van Aperen, Malcorps, Voorhamme en

Bex werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

---

## Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over steunmaatregelen voor fotovoltaïsche zonnepanelen

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over steunmaatregelen voor fotovoltaïsche zonnepanelen.

De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mijnheer de minister, collega's, bij het begin van het jaar werd de maximale steun voor fotovoltaïsche zonnepanelen opgetrokken tot 75 percent van de totale subsidieerbare kosten. Daarvan zal de helft door de Vlaamse overheid worden gedragen en 25 percent door de elektriciteitsproducenten SPE en Electrabel.

Er zijn een aantal voorwaarden aan verbonden. Zo komen bijvoorbeeld huizen en gebouwen die hoofdzakelijk met elektriciteit worden verwarmd terecht niet in aanmerking voor die subsidie. De steun wordt toegekend binnen een zeer specifiek en vooraf bepaald budget dat ook in de uitgavenbegroting is opgenomen.

Een degelijke fotovoltaïsche installatie kan worden aangesloten op het elektriciteitsnet, waardoor de teller van de elektriciteitsmeter trager zal draaien of op een bepaald ogenblik zelfs achteruit zal lopen. Dit gebeurt als het verbruik in het gezin lager is dan de elektriciteit die wordt opgewekt. Op dat ogenblik zal de elektriciteit die door dergelijke panelen wordt opgewekt aan het net worden teruggeleverd tegen dagtarief.

Een installatie van 1 kilowatt piek heeft een gemiddelde oppervlakte van 7,5 tot 10 vierkante

**Glorieux**

meter. Dat betekent dat heel veel huizen voor de plaatsing van een dergelijke installatie in aanmerking komen. Met zo een installatie kan, rekening houdend met het aantal uren zon en bewolking in België, ongeveer 800 kilowatt elektriciteit per uur worden opgewekt. Dat is ongeveer het equivalent van een kwart van het verbruik van een doorsnee gezin van vier personen. Dankzij de nieuwe subsidieregeling van 75 percent kan de investering die men moet doen op tien à vijftien jaar worden teruggewonnen.

De ingediende subsidieprojecten worden tweemaal per jaar beoordeeld. De eerste schijf moet bij ANRE eind april worden ingediend, de andere eind oktober. Nu is het voor alle energiespecialisten duidelijk dat zonne-energie op middellange termijn een wezenlijke bijdrage zal leveren tot de duurzame energievoorziening. Op dit ogenblik is echter de introductie ervan nog in grote mate afhankelijk van impulsen van de overheid, zoals in dit geval heel concreet van de subsidieregeling van de Vlaamse overheid.

Zo kom ik tot mijn concrete vragen. Hoeveel subsidiedossiers werden er eind april bij ANRE ingediend en hoeveel van die dossiers zijn reeds aanvaard of verworpen? Hoeveel percent van het toegekende budget voor het jaar 2000 is hier aan opgegaan? Welke promotiecampagne zet de overheid op om de subsidiemogelijkheid bekend te maken? Wordt er bovendien overwogen om op basis van de reeds binnengekomen aanvragen voor de eerste periode een intensievere of andere promotiecampagne op te zetten om de burgers aan te sporen van deze mogelijkheid gebruik te maken en zo bij te dragen tot de implementatie van deze toekomstige vorm van hernieuwbare energie?

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

**Minister Steve Stevaert** : De subsidie van de Vlaamse overheid bedraagt 50 percent voor particulieren, bedrijven, verenigingen en overheidsinstellingen. In samenspraak met de Vlaamse overheid hebben de elektriciteitsproducenten Electrabel en SPE zich geëngageerd om een bijkomende steun van 25 percent voor het jaar 2000 te geven.

Voor de oproep van april 2000 werden er 66 dossiers ingediend tegenover slechts 8 in april 1999. De sterk toegenomen respons heeft tot gevolg gehad dat het hele jaarbudget aan deze projecten werd toegekend. De definitieve goedkeuring van de dossiers kan pas gebeuren na gunstig advies van

de Inspectie van Financiën. Dit advies werd gevraagd op 15 juni 2000.

Als gevolg van de besteding van het volledige budget, zal de oproep van oktober worden verlengd tot het einde van het jaar. Voor het jaar 2001 is een bijkomend budget aangevraagd. Nieuwe dossiers zullen op dit budget worden aangerekend. Wat betreft de verderzetting van de steun van de elektriciteitsproducenten in het jaar 2001 is inmiddels gebleken dat Electrabel en SPE hierover de nodige interne besprekingen moeten voeren. Hier kan dus nog geen uitsluitsel over worden gegeven. Een officieel antwoord wordt in de nabije toekomst verwacht.

Er konden vijftien projecten worden goedgekeurd, op voorwaarde dat een officieel erkende omvormer werd gebruikt. Bij twee andere dossiers kwam slechts een deel van het project voor subsidiëring in aanmerking. Een project daarvan voldeed niet aan de selectiecriteria. Het andere en tevens het grootste werd slechts gedeeltelijk gesubsidieerd.

De jongste jaren is gebleken dat, ondanks de subsidie van 50 percent, investeren in fotovoltaïsche zonnepanelen nog steeds een dure aangelegenheid is. Om de sector van fotovoltaïsche zonne-energie een bijkomende impuls te geven, werd geïnvesteerd in sensibilisering via financiële steun aan ODE-Vlaanderen en via een grootschalige perscampagne in februari en maart 2000. Daarnaast is de subsidiebrochure in een grotere oplage herdrukt en in andere gemeenten en bibliotheken verspreid.

De promotiecampagne heeft een belangrijke rol gespeeld in de bekendmaking van het nut van zonne-energie. Dit blijkt uit de grote vraag om informatie na de perscampagne en de mailing. Scholen kunnen in oktober 2000 trouwens een groot aantal fotovoltaïsche installaties bezoeken in het kader van de maand van de energiebesparing. Tevens bleek uit de sterk toegenomen respons op de subsidieregeling dat het bovenvermelde samenwerkingsverband met de elektriciteitsproducenten van zeer groot belang is voor de ontwikkeling van de markt.

Als gevolg van een groeiende markt is de aanbodsector zich aan het organiseren door het uitbouwen van netwerken voor het verdelen van zonnepanelen. Er wordt dan ook verwacht dat de promotie door de sector zal worden overgenomen.

In het begin ging alles traag, omdat er nog steeds 50 percent te financieren bleef, wat in louter financiële termen nog steeds een moeilijk verhaal bleek te zijn. Nu is er echter 25 percent subsidiëring van

## Stevaert

de privé-sector bijgekomen. Het was niet eenvoudig om de privé-sector te overtuigen dat te betalen, maar ik ben er die mensen dankbaar voor. Ik hoop bovendien dat ze dat in de toekomst willen blijven doen.

Wij stellen vast dat ook de gemeentebesturen op de hele evolutie beginnen in te spelen door het ontwikkelen van bepaalde initiatieven. Zo zou men kunnen komen tot ongeveer 100 percent subsidiëring. 100 percent betekent natuurlijk niet altijd 100 percent van de reële kost. Die ligt immers altijd iets hoger.

Mijnheer Glorieux, ook het volgende is belangrijk. In de publieke opinie mag er geen misvatting ontstaan. Ik richt mij nu ook tot de mensen van de media. Goede informatie is nodig, want er is een groot verschil tussen het ene zonnepaneel en het andere. Zonnepanelen voor warmwaterproductie gaan een grote opmars tegemoet omdat het financiële verhaal daarbij veel eenvoudiger is. Deze panelen beginnen stilaan ingang te vinden in Vlaanderen en de intercommunales leveren op dat gebied goed werk. Er is met die panelen ook geen enkele vorm van kwaliteitsverlies in de woning, wat financieel een goede zaak is.

Wat belangrijk is, is dat er nu spelers op de markt komen die die technologie verder ontwikkelen en dat zij daar ook een vorm van sociale economie rond ontwikkelen. Bovendien moeten ze nadenken over de financiering. Ik ben ervan overtuigd dat dat belangrijk is.

Er is nog een probleem. De mensen uit de traditionele sanitaire sector werken niet graag op daken. Bovendien houden de mensen die op daken werken zich niet graag met sanitaire installaties bezig.

Het is een nieuwe sector waar we veel aandacht aan moeten besteden. Ik zie hier veel mogelijkheden, want veel woningen in Vlaanderen komen in aanmerking. Ik hoop dat veel gemeentebesturen daarop zullen in pikken. Vereenvoudigd voorgesteld produceren fotovoltaïsche zonnepanelen stroom die terug op het net komt. Dat wordt afgetrokken van de elektriciteitsrekening. Daarin ligt vooral de kracht.

Ook overheidsinstellingen zouden hiervoor in aanmerking moeten komen. Ik denk aan collectieve vormen van wonen, OCMW's en zwembaden. Als de privé-sector mee financiert ontstaan er tal van mogelijkheden. Zelfs op lokale niveaus zijn hiertoe al initiatieven genomen door de gemeentebestuur-

ren. Wij hebben één probleem : het budget zal moeten worden verhoogd.

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

**De heer Eloi Glorieux** : Ik dank u voor uw antwoord. Het was zinvol om nog even het onderscheid te benadrukken tussen zonneboilers en fotovoltaïsche zonnepanelen. Zonneboilers zijn bedoeld om warm water te produceren en zijn op dit ogenblik al zeer rendabel. Fotovoltaïsche zonnepanelen zijn bedoeld om elektriciteit te produceren. Zij bieden toekomstperspectieven. Het komt erop aan dit beleid heel gericht te sturen om te voorkomen dat we die toekomstperspectieven missen.

Het budget waarin is voorzien is in de eerste schijf al opgebruikt. Dat wijst echter wel op de interesse van de burgers voor deze nieuwe energiebron. Het is bovendien een goede stimulans voor de overheid om verder te gaan op de ingeslagen weg en het budget voor volgend jaar te verhogen.

Er gaan vandaag, direct en indirect, nog veel subsidies naar bijvoorbeeld kernenergie, hoewel die absoluut geen toekomst meer heeft. Het is dan ook meer dan terecht dat de overheid deze toekomstgerichte, hoogtechnologische, schone en veilige energiebron steunt en actief promoot.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

### **Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken van de omvorming van de N31 zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Coens tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de stand van zaken van de omvorming van de N31 zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De heer Coens heeft het woord.

**De heer Joachim Coens** : Mijnheer de minister, collega's, voor sommigen is dit dossier misschien een zoveelste lokaal dossier. Het is nochtans bijzonder belangrijk en heeft in de bespreking van het RSV al voor heel wat beroering gezorgd.

**Coens**

De haven van Zeebrugge is in de richting van Antwerpen ontsloten via de N49 als hoofdweg. Er moest echter eveneens een verbinding komen met de E40. Een nieuwe, rechtstreekse verbinding naar Jabbeke werd niet opgenomen in het RSV. Er werd geopteerd om de verbinding van de haven van Zeebrugge met de E40 te maken via de N31 en die aan te passen. De N31 zou dan zijn aansluiting vinden op de AX-hoofdweg vanuit de haven richting E40. De N31 werd dan ook geklasseerd als primaire weg 1, wat door toenmalig minister Baldewijns uitdrukkelijk was gemotiveerd.

In het richtinggevend gedeelte staat hoe de invulling van een primaire weg 1 moet gebeuren. Gelijkgondse kruispunten moeten worden afgeschaft. Er moet doorgaand verkeer zijn, net als laterale ontsluitingswegen en bestemmingsverkeer. Het is een gecombineerd project dat door het kruisen van het stedelijk gebied Brugge niet eenvoudig is. In een meerjarenplan werden toen behoorlijk wat kredieten uitgetrokken om die aanpassing door te voeren. Die kredieten werden ingeschreven in 1999.

Bij de opmaak van het meerjarenplan van de wegen in 2000, 2001 en 2002 zijn al die kredieten, waarin voorheen was voorzien, grotendeels verschoven. Er werden verschillende redenen aangehaald, Euro 2000 was één van de argumenten. Die kredieten, voor bijvoorbeeld het vrijmaken van de Chartreuseweg tot de Legeweg, werden verschoven van 350 miljoen frank in 1999 naar 200 miljoen frank in 2001, en 150 miljoen frank in 2002. Ook voor het vrijmaken van de Astridlaan tot de Albert I-laan werd een krediet van 100 miljoen frank van 1999 verschoven naar 2002.

Alles werd met twee tot drie jaar verschoven. Dat is op zich een probleem omdat het risico van het opnieuw in vraag stellen van de keuzes van het RSV afhankelijk is van het al dan niet aanpassen van de N31. Als dat niet op een redelijke manier gebeurt, zou men inderdaad wel eens op die beslissing kunnen terugkomen om een nieuwe AX in te tekenen.

Men heeft nu toch al een paar jaar de tijd gehad om met het stadsbestuur van Brugge een consensus te bereiken. Een verkeersplanologische studie werd reeds opgemaakt en men zou bezig zijn met een stedenbouwkundige studie over de groenaanleg.

Wat is de precieze stand van zaken in de omvorming van de N31 tot primaire weg 1? Werd er reeds een stedenbouwkundige studie ingediend?

Wat zijn de resultaten hiervan? Is er volledige consensus over het streefbeeld van die hervorming? Hoe ziet die er dan uit en wat is de timing ervan? Wat is de timing van een eventuele hoorzitting hierover? Moet er nog een MER-studie volgen? Wat is de timing van de uitvoering van deze werken? Hoe zullen de kruisingen voor de in- en uitvalswegen in het stedelijk gebied aangemaakt worden? Wat zullen de verschillende aansluitingspunten zijn? Hoe zal dit traject als primaire weg 1 door Brugge ingetekend worden?

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

**Minister Steve Stevaert** : Mevrouw de voorzitter, collega's, de stedenbouwkundige studie werd nog niet afgerond. Een voorontwerp werd wel afgerond. Uitspraken hierover zijn momenteel niet aan de orde vermits het voorontwerp nog moet worden voorgesteld aan de stuurgroep. Vervolgens zal het nog aan de bevolking worden voorgelegd.

In functie van de opmerkingen van de stuurgroep en de hoorzittingen met de bevolking zullen er nog aanpassingen mogelijk zijn aan het voorontwerp van de stedenbouwkundige studie. De hoorzitting met de bevolking zal tot nader order voor eind oktober gepland zijn.

Na het afronden van de stedenbouwkundige studie zal nog een MER-rapport opgesteld worden. De timing hiervan is nog niet bekend omdat de MER-studie pas kan worden gestart na een consensus over de stedenbouwkundige studie.

De werken worden ten vroegste in 2003 gestart, omdat in het jaar 2002 geen werken kunnen worden uitgevoerd omdat Brugge dan culturele hoofdstad is.

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

**De heer Joachim Coens** : De kredieten zullen dus nog verder worden verschoven. Dat betekent dat voor meer dan 1 miljard frank kredieten voor de omvorming zullen worden verschoven naar 2003. Dat is volgens mij geen goede zaak voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de omliggende kernen en de ontsluiting van de haven. Keuzes worden echter door de minister gemaakt.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.16 uur.*