



40-41-42-43

Handelingen

44-45-46-47

---

# VLAAMSE RAAD

ZITTING  
1990-1991

---

## Vergaderingen van maart 1991

ACTUELE INTERPELLATIES

ACTUELE VRAGEN

AUTO- EN MOTOSPORT

BEGROTINGEN

BPA'S EN HET GEBRUIK VAN OPEN RUIMTEN

DOPINGBESTRIJDING EN ALGEMENE GEZONDHEIDSASPECTEN  
BIJ SPORTBEOEFENING

INTERPELLATIES

INVESTERINGSFONDS

LEERACHTERSTAND VAN MIGRANTENKINDEREN

MEDISCH VERANTWOORDE SPORTBEOEFENING

RECHTSPOSITIE ONDERWIJSPERSONEEL

REGIONALE LUCHTHAVENS VLAANDEREN

RUIMTELIJKE ORDENING EN STEDEBOUW

STATUUT BRT

TOEKOMST LIMBURGSE MIJNGEBOUWEN

# Inhoud

**Nr. 40**                      **Dinsdag 5 maart 1991**  
**Morgenvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 1357

**Ontwerpen van decreet**

Indiening en verwijzing, blz. 1357

**Voorstel van decreet**

Indiening en verwijzing, blz. 1357

**Samenwerkingsakkoord**

Indiening en verwijzing, blz. 1357

**Verslagen**

Indiening, blz. 1357

**In eerste lezing aangenomen artikelen**

Indiening en verwijzing, blz. 1358

**Aanvullende verslagen**

Indiening, blz. 1358

**Kennisgeving van het Arbitragehof**

Indiening, blz. 1358

**Schriftelijke vragen**

Indiening, blz. 1358

**Beideidsbrief** Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid

— 341 (1989-1990) — Nrs. 1 en 2

Bespreking, blz. 1358

Spreker : de heer H. Candries

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 1359

**Beideidsbrief** Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid

— 341 (1989-1990) — Nrs. 1 en 2

Bespreking (Voortzetting), blz. 1359

Sprekers : de heer H. De Croo, W. Content

**Interpellaties** (Regl. art. 76)

Interpellatie van mevrouw M. Vogels tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, en de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de bijzondere plannen van aanleg en het beleid tot behoud van open ruimten, blz. 1363

Sprekers : Mevrouw M. Vogels, Minister G. Geens

Motie van aanbeveling, blz. 1368

Interpellatie van de heer A. Denys tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de actualisering van het eertijds gesloten zogenaamde Toekomstcontract, blz. 1368

Ingetrokken

Interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer L. Waltmiel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, en de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de toekomst van de Limburgse mijngebouwen, blz. 1368

Sprekers : de heer H. Van Dienderen, mevrouw F. Brepoels, Minister L. Waltmiel

Motie van aanbeveling, blz. 1373

Interpellatie van de heer J. Cuyvers tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de toekenningen van vergunningen voor het organiseren van oefenritten en wedstrijden voor de auto- en motosport, blz. 1373

Sprekers : de heren J. Cuyvers, J. Timmermans, J. Caudron, Minister T. Kelchtermans

Motie van aanbeveling, blz. 1379

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 1379

**Nr. 41**                      **Dinsdag 5 maart 1991**  
**Middagvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 1381

**Interpellaties** (Regl. art. 76) (Voortzetting)

Interpellatie van de heer F. Vermeiren tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het niet-verlengen van exploitatievergunningen van lang bestaande KMO-bedrijven, blz. 1381

Verdaagd

**Beideidsbrief** Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid

— 341 (1989-1990) — Nrs. 1 en 2

Bespreking (Voortzetting), blz. 1381

Sprekers : de heer H. Van Dienderen, mevrouw M. Tyberghien-vandenbusche, de heren W. Verreycken, H. Candries, P. Dumez, mevrouw M. Vogels, de heren L. Hancké, M. Schoeters, Minister J. Sauwens, A. Denys

Motie van aanbeveling, blz. 1406

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 1406

**Nr. 42**                      **Woensdag 6 maart 1991**

**Berichten van verhindering**, blz. 1407

**Actuele vragen** (Regl. art. 75)

Actuele vraag van de heer F. Aerts tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de recentelijk georganiseerde Studie-informatiedagen SID-IN Limburg in Genk, blz. 1407

Actuele vraag van de heer H. Lauwers tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de financiële toestand van de centra voor basiseducatie, blz. 1407

Actuele vraag van de heer L. Peeters tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de toekenning van maaltijdcheques als eindejaarspremie in het onderwijs, blz. 1408

Actuele vraag van de heer H. Suykerbuyk tot de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, over de verplichtingen van de gemeenten inzake de sociale zekerheid met betrekking tot de volkstelling, blz. 1409

Actuele vraag van de heer E. Gryp tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het storten van slib uit de Beneden-Schelde op de Linkerschelde-oever, blz. 1409

Actuele vraag van de heer H. Van Dienderen tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de vaste oeververbinding over de Westerschelde, blz. 1411

Actuele vraag van mevrouw M. De Meyer tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over het uitblijven van beslissingen inzake de brug in Temse, blz. 1412

Actuele vraag van de heer H. De Loor tot de heer L. Waltmiel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, over de gevolgen van de deconcentratie van de administratie voor de Huisvesting, blz. 1412

Actuele vraag van de heer E. Gryp tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over lozingen van een bedrijf uit Zelzate in het kanaal Gent-Terneuzen, blz. 1413

Actuele vraag van de heer J. Geysels tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de milieuheffing op de uitvoer van afvalstoffen, blz. 1414

**Ontwerp van decreet** betreffende het Investeringsfonds ter verdeling van de subsidies voor bepaalde onroerende investeringen die in het Vlaamse Gewest door of op het initiatief van de provincies of de gemeenten worden gedaan — 400 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 6 (+ Errata) en 7 tot 10

Tweede lezing, blz. 1415

Spreker : de heer J. Pedé

Hoofdelijke stemming, blz. 1416

**Voorstel van decreet** van de heren P. Chevalier en E. Van Rompuy houdende het

statuut van de Belgische Radio en Televisie, Omroep van de Vlaamse Gemeenschap — 349 (1989-1990) — Nrs. 1 tot 18  
Tweede lezing, blz. 1417  
Hoofdelijke stemming, blz. 1423

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 1426

#### **Bijlage**

Vraag om uitleg  
Commissie voor Welzijn en Gezondheid  
Vraag om uitleg van de heer E. Van Varenbergh aan de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezondheid, over het taalgebruik door particuliere opvangzinnen, blz. 1427

---

**Nr. 43**                      **Dinsdag 19 maart 1991**  
**Morgenvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 1431

**Ontwerpen van decreet**  
Indiening en verwijzing, blz. 1431

**Voorstellen van decreet**  
Indiening en verwijzing, blz. 1431

**Voorstellen van resolutie**  
Indiening en verwijzing, blz. 1432

**Voorstel tot wijziging van het Reglement**  
Indiening en verwijzing, blz. 1432

**Verslagen**  
Indiening, blz. 1432

**Resolutie van de Vlaamse Gemeenschapscommissie**  
Indiening en verwijzing, blz. 1432

**Arrest van het Arbitragehof**  
Indiening, blz. 1432

**Kennisgevingen van het Arbitragehof**  
Indiening, blz. 1432

**Schriftelijke vragen**  
Indiening, blz. 1432

**Samenstelling van een Commissie**  
Wijziging onder de vaste leden, blz. 1433

**Voorstel van decreet** van de heren P. Chevalier en E. Van Rompuy houdende het statuut van de Belgische Radio en Televisie, Omroep van de Vlaamse Gemeenschap — 349 (1989-1990) — Nrs. 1 tot 18  
Hoofdelijke stemming, blz. 1433

**Ontwerp van decreet** houdende eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van Instellingen van Openbaar Nut voor het begrotingsjaar 1983

— 12-B (1989-1990) — Nrs. 1 en 2  
— 16-B (1989-1990) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)  
Algemene bespreking, blz. 1435

#### **Motie van orde**

Verdaging van een agendapunt, blz. 1435  
Spreker : de heer G. Janzegers

**Ontwerp van decreet** houdende eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van Instellingen van Openbaar Nut voor het begrotingsjaar 1983 — 12-B (1989-1990) — Nrs. 1 en 2  
— 16-B (1989-1990) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)  
Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 1435  
Spreker : de heer H. Candries, verslaggever  
Artikelsgewijze bespreking, blz. 1436

**Ontwerp van decreet** inzake medisch verantwoorde sportbeoefening — 448 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 5  
**Voorstel van decreet** van de heer R. Garcia C.S. houdende regeling van de dopingbestrijding en de algemene gezondheidsaspecten bij sportbeoefening — 455 (1990-1991) — Nrs. 1 en 2  
Algemene bespreking, blz. 1440

Sprekers : mevrouw T. Merckx-Van Goq, verslaggever, Minister H. Weckx, de heren A. Denys, W. Peeters, J. Devolder, R. Garcia, J. Van Hecke, mevrouw L. Maximus, de heren J. Caudron, J. Van der Sande

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 1458

---

**Nr. 44**                      **Dinsdag 19 maart 1991**  
**Middagvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 1459

**Ontwerp van decreet** inzake medisch verantwoorde sportbeoefening — 448 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 5  
Algemene bespreking (Voortzetting), blz. 1459

Sprekers : de heer W. Peeters, Minister H. Weckx  
Artikelsgewijze bespreking, blz. 1464  
Sprekers : de heer A. Denys, Minister H. Weckx, de heren W. Peeters, L. Dierickx

**Ontwerp van decreet** tot aanvulling van artikel 44 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw — 454 (1990-1991) — Nrs. 1 en 2  
Algemene bespreking, blz. 1477  
Sprekers : de heer J. Van Eetvelt, verslaggever, Minister L. Waltmiel, de heer R. Van Hooland  
Artikelsgewijze bespreking, blz. 1478

#### **Interpellaties** (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer L. Bril tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, over politieke benoemingen in de Vlaamse administratie, blz. 1479

Sprekers : de heren L. Bril, R. Van Hooland, Minister G. Geens, de heer A. Denys

Interpellatie van mevrouw M. De Meyer tot de heer J. Lenssens, Gemeenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de opvang van de schoolgaande kinderen buiten de lesuren, blz. 1486

Sprekers : mevrouw M. De Meyer, mevrouw T. Merckx-Van Goey, Minister J. Lenssens, de heer W. Seeuws

Motie van aanbeveling, blz. 1492

Interpellatie van de heer F. Vermeiren tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het niet-verlengen van exploitatievergunningen van lang bestaande KMO-bedrijven, blz. 1492

Sprekers : de heren F. Vermeiren, M. Capoen, Minister T. Kelchtermans

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 1497

#### **Bijlagen**

Vragen om uitleg  
Commissie voor Openbare Werken en Vervoer  
Vraag om uitleg van de heer C. Marchand tot de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, over de afwerking van de autosnelweg A18 tot en met de Franse grens en de door de Gemeenschapsminister aangekondigde beslissing ter zake in januari 1991, blz. 1500

Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

Vraag om uitleg van mevrouw F. Brepoels aan de heer L. Waltmiel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, in verband met de initiatieven die door de Minister werden genomen ter versterking van het Vlaams karakter van Voeren, blz. 1502

Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

Vraag om uitleg van de heer W. De Vlieghe aan de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de vestiging van een verbrandingsoven voor huishoudelijk afval in Vlaams Brabant en de mogelijke alternatieven hiervoor, blz. 1506

**Nr. 45**                    **Woensdag 20 maart 1991**  
**Morgenvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 1509

**Interpellaties** (Regl. art. 76) (Voortzetting)

Interpellatie van de heer J. Laverge tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de vergunning tot het gebruik van grondwater in de textielsector, blz. 1509

Sprekers : de heren J. Laverge, M. Capoen, S. De Clerck, J. Cuyvers, Minister T. Kelchtermans, de heer R. Van Hooland

Moties van aanbeveling, blz. 1517

Interpellatie van mevrouw M. Vogels tot de heer H. Weckx, Gemeenschapsminister van Volksgezondheid en Brusselse Aangelegenheden, en de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de loodvergiftiging in de omgeving van de Metallurgie Hoboken, blz. 1517

Sprekers : mevrouw M. Vogels, de heer F. Cauwenberghs, Minister H. Weckx, Minister T. Kelchtermans, de heer L. Hancké

Motie van aanbeveling, blz. 1526

Interpellatie van de heer E. Van Rompuy tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de houding van de Vlaamse Executieve ten aanzien van de bemerkingen van de Europese Commissie met betrekking tot het Kabeldecreet van 28 januari 1987 en de mogelijke machtiging van RTL 4 om toegang te krijgen tot de Vlaamse kabel, blz. 1526

Sprekers : de heren E. Van Rompuy, A. Denys, P. Chevalier, Minister P. Dewael, de heer A. De Beul

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 1536

**Nr. 46**                    **Woensdag 20 maart 1991**  
**Middagvergadering**

**Berichten van verhindering**, blz. 1537

**Ontwerp van decreet** betreffende de rechtspositie van bepaalde personeelsleden van het gemeenschapsonderwijs — 470 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 8

**Ontwerp van decreet** betreffende de rechtspositie van sommige personeelsleden van het gesubsidieerd onderwijs en de gesubsidieerde sycho-medische centra — 471 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 6  
Algemene bespreking, blz. 1537

Sprekers : de heer E. Baldewijns, verslaggever, de heer F. Sarens, verslaggever, Minister D. Coens, de heren W. Taelman, G. Janzegers, mevrouw A. Leysen, de heren R. Van Hooland, C. Moors

**Ontwerp van decreet** betreffende de rechtspositie van bepaalde personeelsleden van het gemeenschapsonderwijs — 470 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 8

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1554

Sprekers : de heer A. Laridon, Minister D. Coens, de heren G. Janzegers, E. Beysen, mevrouw A.-M. Neyts-Uyttebroeck, de heer E. Baldewijns

**Ontwerp van decreet** betreffende de rechtspositie van sommige personeelsleden van het gesubsidieerd onderwijs en de gesubsidieerde psyche-medisch-sociale centra — 471 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 6

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1579

Sprekers : de heer G. Janzegers, Minister D. Coens

**Voorstel van resolutie** van mevrouw A. Leysen, mevrouw M. De Meyer, de heren E. Beysen en H. Lauwers en mevrouw M. Vogels betreffende het wegwerken van de leerachterstand van migrantenkinderen — 476 (1990-1991) — Nr. 1

Bespreking, blz. 1599

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 1599

**Nr. 47**                    **Donderdag 21 maart 1991**

**Berichten van verhindering**, blz. 1601

**Samenstelling van Commissies**, blz. 1601

**Actuele vragen** (Regl. art. 75)

Actuele vraag van de heer R. Van Hooland tot de heer L. Van den Bossche, Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, over de benoemingen in de Vlaamse administratie, blz. 1601

Actuele vraag van de heer S. De Clerck tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over het vastleggen van modaliteiten voor het Fonds voor Midden- en Oost-Europa, blz. 1603

Actuele vraag van de heer J. Geysels tot de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, over de cumulatie van de fiscale voordelen voor coördinatiecentra met expansiesteun voor bedrijven, blz. 1604

Actuele vraag van de heer E. Van Vaerenbergh tot de heer J. Lenssens, Ge-

meenschapsminister van Welzijn en Gezin, over de gevolgen van de sluiting van bepaalde rusthuizen, blz. 1605

Actuele vraag van de heer J. Cuyvers tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de ecologische aspecten van het ERC-centrum in Limburg, blz. 1606

Actuele vraag van de heer A. De Beul tot de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de weigering van de BRT om twee onuitgezonden programma's betreffende de repressie aan de Mediacommissie voor te leggen, blz. 1607

**Actuele interpellatie** (Regl. art. 77)

Actuele interpellatie van de heer M. Desutter tot de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over een mogelijke vakantiespreiding in het onderwijs, blz. 1608

Sprekers : de heren M. Desutter, E. Van Vaerenbergh, Minister D. Coens

**Ontwerp van decreet** houdende eindregeling van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en van Instellingen van Openbaar Nut voor het begrotingsjaar 1983 — 12-B (1989-1990) — Nrs. 1 en 2

16-B(1989-1990) — Nr. 1 (Rapport van het Rekenhof)

Hoofdelijke stemming, blz. 1610

**Ontwerp van decreet** inzake medisch verantwoorde sportbeoefening

— 448 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 5

Aangehouden stemmen, blz. 1611

Spreker : de heer J. Devolder

Hoofdelijke stemming, blz. 1614

Sprekers : Minister H. Weckx, de heren A. Denys, W. Peeters, R. Garcia

**Ontwerp van decreet** tot aanvulling van artikel 44 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw — 454 (1990-1991) — Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming, blz. 1616

Sprekers : de heren W. Van Durme, J. Timmermans

**Ontwerp van decreet** betreffende de rechtspositie van bepaalde personeelsleden van het gemeenschapsonderwijs — 470 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 8

Aangehouden stemmen, blz. 1617

Spreker : de heer G. Janzegers

Hoofdelijke stemming, blz. 1631

Sprekers : de heren G. Annemans, W. Taelman, R. Van Hooland, A. Laridon, G. Janzegers, E. Baldewijns, C. Moors

**Ontwerp van decreet** betreffende de rechtspositie van sommige personeelsleden van het gesubsidieerd onderwijs en de gesubsidieerde psyche-medisch-sociale centra — 471 (1990-1991) — Nrs. 1 tot 6

Aangehouden stemmen, blz. 1634

Hoofdelijke stemming, blz. 1636

**Voorstel van resolutie** van mevrouw A. Leysen, mevrouw M. De Meyer, de heren E. Beysen en H. Lauwers en mevrouw M. Vogels betreffende het wegwerken van de leerachterstand van migrantenkinderen — 476 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1637

Sprekers : de heren M. Didden, F. Dewinter, H. Lauwers, mevrouw M. Vogels, mevrouw M. De Meyer, de heer E. Beysen

**Motie van aanbeveling** van de heer H. De Croo tot besluit van de op 5 maart 1991 behandelde beleidsbrief Regionale lucht-havens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid — 341 (1990-1991) — Nr. 3

Hoofdelijke stemming, blz. 1640

Sprekers : de heren H. De Croo, W. Verreycken, L. Hancké, H. Van Dienderen

#### **Motie van orde**

Persoonlijk feit, blz. 1642

**Motie van aanbeveling** van de heer H. De Croo tot besluit van de op 5 maart 1991 behandelde beleidsbrief Regionale lucht-havens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid — 341 (1990-1991) — Nr. 3

Hoofdelijke stemming (Voortzetting), blz. 1642

Spreker : de heer F. Vermeiren

**Motie van aanbeveling** van de heer J. Cuyvers tot besluit van de op 5 maart 1991 door de heer J. Cuyvers gehouden interpellatie tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de tokenningen van vergunningen voor het

organiseren van oefenritten en wedstrijden voor de auto- en motosport — 463 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1643

Sprekers : de heren J. Cuyvers, J. Timmermans, A. Denys

**Motie van aanbeveling** van mevrouw M. Vogels c.s. tot besluit van de op 5 maart 1991 door mevrouw M. Vogels gehouden interpellatie tot de heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, de heer N. De Batselier, Vice-Voorzitter van de Vlaamse Executieve, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, en de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over de bijzondere plannen van aanleg en het beleid tot behoud van open ruimten — 464 (1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1644

**Motie van aanbeveling** van de heer H. Van Dienderen en mevrouw F. Brepoels tot besluit van de op 5 maart 1991 door de heer H. Van Dienderen gehouden interpellatie tot de heer L. Waltniel, Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, en de heer P. Dewael, Gemeenschapsminister van Cultuur, over de toekomst van de Limburgse mijngebouwen — 467(1990-1991) — Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1645

Sprekers : de heer H. Van Dienderen, mevrouw F. Brepoels

**Actuele interpellaties** (Regl. art. 77) (Voortzetting)

Actuele interpellatie van mevrouw M.

Vogels tot de heer R. De Wulf, Gemeenschapsminister van Tewerkstelling, over recente verklaringen van de Minister over de werklozen en de sociale zekerheid Actuele interpellatie van de heer D. Van Mechelen tot de heer R. De Wulf, Gemeenschapsminister van Tewerkstelling, over recente verklaringen van de Minister betreffende het probleem van de langdurige werkloosheid, blz. 1647

Sprekers : mevrouw M. Vogels, de heer D. Van Mechelen, mevrouw M. De Meyer, Minister R. De Wulf

Actuele interpellatie van de heer H. Lauwers tot de heer H. Weckx, Gemeenschapsminister van Volksgezondheid en Brusselse Aangelegenheden, over het voeren van een preventiebeleid inzake drugs- en alcoholmisbruik, blz. 1656

Sprekers : de heer H. Lauwers, Minister H. Weckx

**Regeling van de werkzaamheden**, blz. 1660

#### **Bijlagen**

Vragen om uitleg

Commissie voor Onderwijs en Vorming Vraag om uitleg van de heer R. Garcia aan de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over het Hoger Rijksinstituut voor Paramedische Beroepen (HRIPB) van Jette, blz. 1664

Vraag om uitleg van de heer R. Deswaene aan de heer D. Coens, Gemeenschapsminister van Onderwijs, over de salarisschalen en de uurregeling van het paramedisch personeel in het buitengewoon onderwijs, blz. 1666

**VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven**

— *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*

— *De vergadering wordt geopend om 14.07 uur.*

**De Voorzitter** : Dames en heren, de vergadering is geopend.

---

---

## BERICHTEN VAN VERHINDERING

P. Berben, E. Beysen, H. Coveliers, H. De Croo, A.-M. Neyts-Uytbroeck, A. Van Aperen, F. Verberckmoes ; ambtsverplichtingen.

O. Van den Broeck, L. Vanhorenbeek ; gezondheidsredenen.

---

---

## INTERPELLATIES (Regl. art. 76) (Voortzetting)

**Interpellatie van de heer F. Vermeiren tot de heer T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, over het niet-verlengen van exploitatievergunningen van lang bestaande KMO-bedrijven**

**De Voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Vermeiren tot de heer Theo Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu,

Natuurbehoud en Landinrichting, over het niet-verlengen van exploitatievergunningen van lang bestaande KMO-bedrijven.

Ik stel vast dat de heer Vermeiren om 14.07 uur niet aanwezig is. Hij was er nochtans van verwittigd dat wij onze werkzaamheden om 14 uur stipt zouden hervatten. Ik stel voor deze interpellatie uit te stellen tot een volgende Openbare Vergadering, indien de heer Vermeiren deze interpellatie nog wenst te houden.

---

---

## BELEIDSBRIEF Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid — 341 (1989-1990) — Nrs. 1 - 2

**Bespreking** (Voortzetting)

**De Voorzitter** : Aan de orde is de voortzetting van de bespreking van de beleidsbrief Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid, ingediend door de heer Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer.

De heer Van Dienderen heeft het woord.

**De heer H. Van Dienderen (op de tribune)** : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, dames en heren, de beleidsbrief van de Minister heeft het nauwelijks over de milieugevolgen van het luchtverkeer in het algemeen. Ik zal daar in de eerste

plaats dus blijven stilstaan. Vervolgens zal ik het dan hebben over de verschillende regionale vliegvelden, met een bijzondere aandacht voor de vlieghaven van Deurne. Mieke Vogels, die nog dichterbij dit vliegveld woont dan ik, zal hierop nog uitgebreid terugkomen.

Het grootste nadeel van het luchtverkeer, en dat zal in het hoofdstuk Deurne sterk ter sprake komen, is de lawaaihinder. Dit is een alom gekend fenomeen, maar dat de vliegtuigen, wanneer ze boven 3.000 meter hoogte vliegen, oorzaak zijn van heel wat milieuvuiling is minder gekend. We zien die vliegtuigen immers nauwelijks, want vaak zijn ze verborgen achter het wolkendek. Wetenschapsmensen hebben echter bewezen dat zij mede oorzaak zijn van de verzuuring, van de fotochemische smogvorming en van het broeikas-effect. Waarschijnlijk, maar daarover bestaan nog geen definitieve uitspraken, tasten ze ook de ozonlaag aan. Op het ogenblik is de verzuurde stikstofoxyde-uitwerp van de vliegtuigen, op wereldschaal, goed voor 4 ten honderd van het totaal. Prognoses geven aan dat dit cijfer met de groei van dit transportmiddel zal oplopen tot 20 ten honderd. Natuur- en milieu-organisaties stellen dat het huidige cijfer moet dalen willen we de planeet leefbaar houden. Als wij dus voortgaan met voor plaatsen die enkele honderden kilometer van ons verwijderd zijn, regionale vluchten aan te bieden, en daar dienen de regionale luchthavens toch voor, zullen wij die 20 ten honderd snel bereiken.

Behoudens het stikstofprobleem is er

## Van Dienderen

ook het probleem van de kooldioxyde, CO<sub>2</sub>, één van de meest bekende broeikasgassen. Een passagier die van Antwerpen naar Rome vliegt, is verantwoordelijk voor 781 kilogram kooldioxyde. Het bekende rapport van onze Noorderburen, Zorgen voor morgen, heeft becijferd hoeveel wij gemiddeld van dit goedje in de lucht kunnen blazen en onze aarde leefbaar houden. Een vlucht van Antwerpen naar Rome is goed voor wat een Nederlandse burger mag uitstoten in een periode van zeven maanden. Voor het overige moet hij in die zeven maanden het gebruik van een vliegtuig verzaken wil hij de natuur niet overbelasten.

Een ander probleem dat de vliegtuigen op grote hoogte opleveren, is hun wateruitscheiding. Dat water wordt ijskristallen en vormt de bekende strepen achter de vliegtuigen bij een blauwe hemel. Volgens de resultaten van een onderzoek van een zeer eerbiedwaardige instelling, namelijk de NASA, houden die strepen de uitstralingswarmte van de aarde tegen. Met een stijgen van 2 ten honderd van dat soort ijskristallen in de hoge luchtlagen, komt een stijging van de temperatuur op aarde overeen met één graad celcius. Dit is weerom een ernstige bijdrage tot het broeikas-effect.

Tenslotte breken de koolwaterstoffen en de stikstofoxyde, die op grote hoogte bij de verbranding van de vliegtuigbenzine vrij komen, het ozon af. Of de ozonlaag daardoor wordt aangetast is, zoals ik daarnet heb gezegd, nog niet met zekerheid bekend, maar professor Crutzen van het Max Planck-instituut in Duitsland noemt de situatie zorgwekkend. Als men de beleidsbrief van de Minister doornemt, lijkt dit heel ver van onze bekommernis te zijn.

Bij de Nederlanders is het anders. In het plan van aanpak voor Schiphol, staat er zeer onomwonden : Ongelimiterde groei van het luchtverkeer draagt bij aan het broeikas-effect en is strijdig met het concept van duurzame ontwikkeling. De Nederlanders zien het probleem dus duidelijk in, onze Minister jammer genoeg niet.

Allicht hoopt hij, zoals de vliegtuiglobby, dat de techniek die problemen wel zal oplossen. Ook voor de aanverwante problematiek van de automobielsector schermt men met een catalysator, maar tegen het belangrijke broeikasgas kooldioxyde is tot heden nog geen catalysator ontwikkeld. Ook al zou men een catalysator ontwikkelen om stikstofoxyde en koolwaterstoffen om te zetten, wat men voor de auto al kan, blijft er toch het probleem van het broeikas-effect. Dit is een algemene beschouwing over de gevolgen voor het milieu van het gebruik van vliegtuigen op grote hoogte.

Ik bespreek thans de vliegvelden die de Minister aanstipt in zijn nota en in de eerste plaats de luchthaven van Deurne.

De Minister stelt dat de luchthaven tegen 1995 economisch rendabel moet zijn. De Groenen oordelen dat dit onmogelijk is als alle kosten, die het gebruik van deze luchthaven met zich brengt, worden doorberekend.

Mijnheer de Minister, in de statistieken van uw werkstuk heeft u het over de passagierscijfers van 1983 tot 1989. Ik vind het misleidend u te beperken tot deze jaren. Het gaat immers juist om de jaren van opbloei van alle agressieve vormen van verkeer, meer bepaald van de auto en het vliegtuig, ten nadele van zachtere vormen van verkeer zoals het openbaar vervoer en de fiets. Het is juist dat in 1983 het passagiersaantal in Deurne 126.606 eenheden was. Volgens uw statistieken was dit in 1990 gestegen tot 164.000 eenheden. Men roept hoera in Deurne, want het aantal passagiers neemt toe en men kan investeren uit de gemeenschappelijke middelen. In 1974 telde de luchthaven van Deurne echter reeds 191.000 passagiers. Ondanks de stimulans van de agressieve vormen van verkeer ligt het aantal passagiers nu heel wat lager. Ik vraag mij af waarom u de statistieken beperkt, zodat ze een flatteus beeld geven voor uw plannen.

Eén van de concrete zaken die voor Deurne op het getouw staan is de ondertunneling van de Krijgsbaan. U stelt dat voor als een verbetering

voor de verkeersveiligheid. Volgens ons bieden een betere bewegwijzering en verkeerslichten evenwel een goedkoper alternatief. Voor u is de verkeersveiligheid de grootste bekommernis. U zegt tevens dat u over weinig middelen beschikt, hetgeen niet kan worden tegengesproken. Het komt er dan toch op aan de weinige middelen zo goed mogelijk aan te wenden voor de verkeersveiligheid. In dit verband is het half miljard voor de ondertunneling van de Krijgsbaan weggegooid geld. Er kan immers op andere plaatsen worden ondertunneld met veel meer gevolgen voor de verkeersveiligheid. Ik denk hier bijvoorbeeld aan de heel gevaarlijke kruispunten van de Expressweg van Brugge. De ondertunneling van de Krijgsbaan moet dringend worden aangepakt, dat is slechts een eerste stap naar een verlenging van de startbaan. Mijnheer de Minister, de luchthaven-lobby van Antwerpen is minder discreet dan uzelf. Zij laat er immers geen twijfel over bestaan dat dit de bedoeling is. Maar, zelfs als die dure ondertunneling wordt doorgevoerd, dus wanneer de startbaan wordt verlengd, dan is ze nog altijd niet lang genoeg voor intercontinentale vluchten. Dit betekent dat charters er onmogelijk kunnen landen en dat deze luchthaven, onafgezien van de ecologische problemen, onmogelijk economisch rendabel kan zijn.

Op het ogenblik worden door firma's, zoals bijvoorbeeld Travair, jetvluchten aangeboden tegen de prijs van 100 à 200.000 frank per passagier voor een vlucht naar Frankrijk of Spanje. Mijnheer de Minister, moet u daarvoor van uw gering budget gemeenschapsgelden gebruiken ? Deze dure vluchten worden georganiseerd voor diamantairs en andere zakenlieden, dus voor een heel beperkte elite die de kostprijs van deze dure vluchten ongetwijfeld aftrekken van hun belastingen. Zij moeten voor deze kosten dus niet zelf opdraaien, maar ze schuiven ze door naar de huidige belastingbetaler. De kosten op het vlak van het milieu schuiven ze door naar de komende generaties.

Wat Deurne betreft kunnen wij deze luchthaven ook vanuit een ander

## Van Dienderen

standpunt dan het louter economische bekijken, wat bovendien nog veel belangrijker kan zijn. Inderdaad, een vliegveld op 4 kilometer van het stadscentrum dat aan drie kanten omsloten is door bebouwing, moet noodgedwongen veel lawaai-problemen opleveren. Uw eigen studie spreekt van 33.000 mensen binnen de geluidshinderzones ; tot de ernstig gehinderden behoort een aantal van 7.500 mensen, aantal dat tegen het jaar 2000 zou oplopen tot 10.000, wat een onaanvaardbaar hoog aantal lawaaislachtoffers betekent.

In uw tekst wordt ook neergeschreven dat deze personen dikwijls niet thuis zijn op het ogenblik dat het meeste lawaai wordt geproduceerd. Dit geldt dan in ieder geval niet voor de vier scholen die in deze zone zijn gevestigd en geldt evenmin voor de patiënten van het psychiatrisch instituut Sint-Amadeus. U merkt op dat er nog andere vormen van lawaaihinder bestaan in dit gebied. Naar mijn oordeel is dit geen reden om de lawaaihinder van de vliegtuigen er nog bovenop te nemen. Volgens de studie is de helft van de 33.000 mensen die er nu wonen er gekomen nadat het vliegveld in de jaren 1930 werd aangelegd ; de andere helft woonde er dus al, maar u heeft er blijkbaar geen rekening mee gehouden. Dit gegeven wordt ook niet in aanmerking genomen om de luchthaven te sluiten, en dat is het enige wat er moet gebeuren.

Mijnheer de Minister, u spreekt van het opleggen van verplichte vliegroutes om de geluidshinder te beperken. De mensen van Boechout bij voorbeeld kennen de resultaten van deze verplichting ! Inderdaad, sinds 1978 werden deze beloften gedaan, maar de geluidshinder blijft voortduren. Wanneer het vliegveld van Deurne toch zou worden behouden, dan lijkt het mij niet meer dan billijk dat de mensen die daar wonen van deze geluidshinder worden gespaard. Dit betekent dan ook dat serieuze kosten moeten worden gedaan voor geluidsisolatie en voor onteigening. Wanneer de normen van het Nederlandse vliegveld Beek worden aangenomen,

betekent zulks dat 1.000 woningen moeten worden onteigend en 2.000 geïsoleerd. Eveneens volgens de normen van Beek betekent zulks ook dat 3,5 miljard frank voor dergelijke kosten moet worden ingeschreven. Mijnheer de Minister, bent u van plan de isolatie- of onteigeningskosten waarop deze mensen recht hebben uit te betalen ? In de tweede plaats, zal u deze ecologische kost in de brede zin van het woord laten betalen door de gebruikers van het vliegveld ? In dit geval zal het ticket voor een vlucht naar Spanje of Frankrijk nog een heel stuk duurder worden en dan zullen — wat nu in uw studie staat — de tarieven vanuit Deurne niet concurrentieel zijn met de prijzen van de TGV.

Mijnheer de Minister, naast het element lawaaihinder is er ook het element veiligheid. Wanneer wij het bestaande groeiscenario aanvaarden, zou één ongeval per 45 jaar statistisch normaal zijn. Dat risico kan wel worden beperkt door een betere ruimtelijke ordening. Gaat u die toepassen ? Hoe gaat u dat doen ? Wie gaat er betalen ? Zal dat worden doorgekend aan de gebruikers van de luchthaven van Deurne ?

Een alternatief gebruik van het vliegveld van Deurne is zeker mogelijk. Men kan er op de eerste plaats een stadspark van maken, want Antwerpen heeft veel te weinig groene zones. Als de ecologische kost juist wordt berekend dan moet er ook rekening mee worden gehouden dat het energieverbruik van een vliegtuig vijf keer groter is dan dat van de trein. als een treinticket, gewoon of TGV, toch duurder uitvalt dan is er volgens mij vervalsing in het spel, dan worden kosten door gespeeld aan de gemeenschap, nu onmiddellijk of aan latere generaties.

De Groenen vinden de TGV een interessant verplaatsingsmiddel voor Europese landen die wat zorgvuldiger met hun open ruimte zijn omgesprongen en die geld hebben voor dat project. Wij willen het weinige geld dat in dit dichtbebouwde Vlaanderen voor openbaar vervoer kan worden vrij gemaakt, niet besteden aan de TGV. De meerderheid denkt daar

blijkbaar anders over en de schaarse middelen zullen toch aan de TGV worden besteed met alle nadelige gevolgen voor Vlaanderen.

Ik vind het bijzonder erg dat verbindingen, waarvoor die TGV toch bedoeld is, ook nog eens moeten worden aangeboden door de regionale luchthavens. Deze twee vormen van vervoer gaan mekaar concurrentie aandoen op verbindingen van maximum een paar honderd kilometer tussen de Europese steden. De gemeenschap zal zwaar moeten betalen voor het vervoer van een kleine elite. Intussen blijft het openbaar vervoer in Vlaanderen iets wat die naam nauwelijks waard is.

Voor Oostende zijn de Groenen iets minder streng, al zijn wij ook hier van mening dat de luchthaven niet verder mag uitbreiden. Uitbreiding wordt verdedigd met het oog op het toerisme. Hier wordt echter duidelijk gebruik gemaakt van de omgekeerde redenering. Het volbouwen van de kust, het overal aanleggen van auto-wegen voor de expansie van Oostende, verhindert precies de toeristische aantrekkelijkheid van Oostende. Gezien de grote plaats die het toerisme in die streek inneemt, zou een verdere uitbouw van de luchthaven daar ook strikt economisch wel eens onproductief kunnen blijken. Daarom mag de startbaan in Oostende niet worden vergroot en is het noodzakelijk dat in een ruime zone rond het vliegveld niet meer wordt gebouwd. Dan zal men tegen degenen die tegen de lawaaihinder protesteren, als het gebruik van de luchthaven toch zou toenemen, niet kunnen zeggen dat zij er zijn komen wonen nadat het vliegveld er was. Dat gaat ten andere nooit op, want als bouwen in die zone mag, dan is het niet de schuld van de bewoners als zij hinder ondervinden. De fout die men in Deurne heeft begaan door mensen tot op enkele honderden meter van de startbaan te laten bouwen, mag men in Oostende niet herhalen. Nu bestaat de mogelijkheid om een zone vrij te houden rond de luchthaven en dat moet in het gewestplan worden vastgelegd.

In verband met Oostende pleit ik tenslotte voor het oprichten van een on-



## Van Dienderen

derhoudscentrum voor vliegtuigen. Dat lijkt ons Groenen een nuttige activiteit die de ecologie niet in het gedrang brengt, althans niet als de nodige voorzorgsmaatregelen worden genomen.

In Vlaanderen zijn er ook een aantal sportvliegvelden, waarbij ik speciaal Oombergen bij Zottegem vermeld. Dat vliegveld is gelegen midden in een agrarische zone en er werd geen toestemming verleend om die zone te gebruiken voor een sportvliegveld. Dat vliegveld is dus illegaal. Ik vraag mij af wat de Vlaamse Regering daarmee zal doen. Het vliegveld ligt ook dicht bij een autoweg, wat in het verleden al voor de nodige verkeersongelukken heeft gezorgd, want sommige automobilisten zijn zo in de ban van de vliegtuigen dat zij vergeten op het autoverkeer te letten. Ook daar zijn er in de buurt dichtbevolkte wijken die heel wat lawaaihinder te verduren krijgen. Die bewoners zijn ook angstig omdat er sprake is om het vliegveld uit te breiden tot een uitwijkmogelijkheid voor vliegtuigen die om een of andere reden niet in Oostende kunnen landen.

Vandaar mijn concrete vraag wat men met dat vliegveld zal doen. Zal men het legaliseren? Wat is er waar van de uitbreidingsplannen waarvoor de bevolking van de streek bevreemd is? Zijn dat loze geruchten, of gaat het om concrete plannen? Zo ja, worden die dan gesteund door de Executieve?

Mijnheer de Minister, ik besluit. Ik meen dat ik heb aangetoond dat het regionaal luchtvaartverkeer in tegenstelling tot de visie van de Minister vanuit gewone conventionele economische normen niet rendabel is. Wanneer wij de kosten van het broeikas-effect bij het isoleren van de woningen tegen lawaaihinder daar nog bij rekenen — wat normaal is vermits het toch om reële kosten gaat — worden die vluchten onbetaalbaar en is het onverantwoord daarin nog langer gemeenschapsgeld te steken.

De luchthaven van Oostende kan in haar huidige vorm behouden blijven,

eventueel als uitwijkhaven voor Zaventem wanneer daar te veel mist is.

Mijnheer de Minister, Deurne ligt evenwel te dicht bij woonwijken en daarom moet het, voor de Groenen, de plaats ruimen voor een gewestelijk stadspark.

**De Voorzitter** : Mevrouw Tyberghien-Vandenbussche heeft het woord.

**Mevrouw M. Tyberghien-vandenbussche (op de tribune)** : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, wij lezen met vreugde in uw beleidsbrief dat het Oostendse luchthaventerrein na Zaventem, niet alleen de grootste, maar ook de best uitgeruste luchthaven is in België. Dit willen wij dan ook luidverklaren ! Het is een uitzonderlijke troef voor de regio, de Oostendse luchthaven kan zijn leidende rol spelen in de ontwikkeling van onze regio en ingekaderd worden in de ontwikkelingsplannen in het kader van het impulsgebied, dat zich tot doel stelt de negatieve stand van de werkloosheid in onze streek om te buigen. Diverse studies wijzen op de economische betekenis van een luchthaven voor de regionale economie en voor het regionale bedrijfsleven in het bijzonder — in die zin dat zij een aanhechtingspunt vormt en een economische motorfunctie kan vervullen.

Uit diverse analyses blijkt dat een luchthaven-regio zich uitstrekt over een zone met een straal van 30 km. Bij de analyse van de invloed ter zake op de werkgelegenheid moet ook rekening worden gehouden met de groeipercentages van de belangrijkste industrieën in Vlaanderen. Een raming van de invloeden op de streek is echter nooit eenduidig te maken.

Het is met grote vreugde dat ik hier als woordvoerder van de CVP-parlementairen uit het Oostendse kan vaststellen dat de aangehouden acties uit de regio Oostende-Veurne-Diksmuide in deze beleidsbrief worden vertaald, in prioritaire projecten voor het optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Oostende wil en kan, naar de toekomst gericht, mede een wezenlijke bijdrage leveren in de valorisering van de mogelijkheden inza-

ke export van goederen en diensten, alsook aan de verruiming van de geografische oriëntatie van de Vlaamse export.

Wij kunnen heel wat positieve elementen aanstippen, onder meer de groei van de trafiek; de groei van de tewerkstelling en het terugdringen van het exploitatieverlies sedert de laatste drie jaren.

Ten eerste, is er een opvallende stijging vast te stellen in de bewegingen op onze Oostendse luchthaven, zowel wat de vracht als wat de passagiers betreft. De tabellen ter zake zijn bijzonder positief. Deze trend zet zich voort in 1991. Wat de vracht betreft werd in januari 1991 een stijging van 38 ten honderd genoteerd tegenover januari 1990 en in februari 1991 een stijging van 20 ten honderd tegenover februari 1990. Dat is toch het vermelden waard !

Ten tweede, de groei van de tewerkstelling. Zowel de directe als de indirecte tewerkstelling bedraagt nu reeds respectievelijk 650 directe en 1.300 eenheden indirecte tewerkstelling. Dat is voor onze regio van kapitaal belang gezien de hoogste werkloosheidscijfers in het Oostendse worden genoteerd.

Ten derde, het exploitatieverlies werd in 1990 teruggedrongen tot 58 miljoen, waar het in 1986 nog 116 miljoen bedroeg ! Ook deze curve kent een positieve trend, wat bijzonder goed nieuws is.

Bovendien vertonen de boekhoudmethodes, die hier worden gebruikt, tekortkomingen op het vlak van de regionale toerekening van bepaalde inkomsten- en uitgavenposten. Ter zake verwijzen wij naar de zogenaamde route-taksen. Immers, de voornaamste inkomsten van deze en route-taksen zijn bestemd voor de Regie en betreffen de kosten van de meteor, die 50 ten honderd van de totale vracht vertegenwoordigt, evenals het controlecentrum, dat nagenoeg 20 ten honderd voor zijn rekening neemt. Niettegenstaande in Oostende een gedeelte van de verantwoordelijkheid en van de controle van het en route-verkeer wordt gedragen, boekt de Regie der Luchtwe-

## Tyberghien-Vandenbussche

gen de integrale opbrengst van deze heffingen centraal, wat de nationale luchthaven rechtstreeks ten goede komt. Dit betekent dat de opbrengsten, die voortvloeien uit uitgaven, die in Oostende worden gedaan, niet op de Oostendse inkomstenstaat worden ingeschreven. Wanneer wij een voorzichtige raming maken zouden wij tijdens de jongstedrie jaar op jaarbasis zeker 30 miljoen **meer-inkomsten** op onze balans hebben kunnen noteren, die aan Oostende kunnen worden toegekend vanuit de en route-heffingen.

Om deze positieve trend nog te stimuleren, nog te verbeteren, dringen zich enkele investeringen op die niet meer uitgesteld kunnen worden.

Zij zijn wel opgenomen in het investeringsprogramma voor Oostende, maar moeten dringend uitgevoerd worden. Dit is in tegenspraak met wat de vorige spreker stelde. Wij kiezen, vanuit de streek, prioritair voor de verlenging van de startbaan tot de maximale beschikbare lengte volgens het IC-systeem, namelijk 2.200 meter tot 2.800 meter, met opwaardering tot categorie IIIa, zoals bij de vele concurrentiële luchthavens zoals Rijssel-Keulen-Luxemburg en Beek.

Er is een reële vraag van enkele maatschappijen om met de Boeing 747 op Oostende te vliegen — men wacht op de installatie van het ILS — waardoor de ontvangsten voor de luchthaven ipso-factor zullen stijgen.

Gezien het specifieke grafiekpatroon, dat tot op zekere hoogte gemeenschappelijke kenmerken met de nationale luchthaven vertoont, kan de luchthaven van Oostende niet helemaal met de overige regionale luchthavens worden gelijkgeschakeld. Vanuit promotioneel oogpunt zou Oostende dienen te worden beschouwd als een tweede nationale luchthaven. Inderdaad, de rol van Oostende als uitwijkhaven voor Brussel-nationaal, dient meer systematisch te worden uitgespeeld. Belangrijke meer-opbrengsten, zowel van de Regie der Luchtwegen — ik denk hierbij aan de landingsrechten,

de luchthaventaksen, de verminderde deviezenexport — kunnen hieruit resulteren. Vervolgens wens ik erop te wijzen dat de rol van Oostende als uitwijkhaven veel ruimer is dan ten aanzien van Brussel-Nationaal alleen. Oostende fungeert immers systematisch als uitwijkhaven voor meerdere Franse en Britse havens en helpt in deze hoedanigheid mee aan de verbetering van onze handelsbalans. Toch stellen wij vast dat bij mist, ijzel of sneeuw, te Zaventem nog geregeld vliegtuigen, die intercontinentale vluchten uitvoeren, naar buitenlandse luchthavens worden afgeleid, terwijl Oostende deze vliegtuigen zou kunnen opvangen. Dit betekent voor België een verlies aan landingsrechten en, uiteraard, een supplementaire kost voor de betrokken firma's.

De volledige benutting van de start- en landingsbaan, zal de concurrentiepositie tegenover Maastricht en Luxemburg zeker verstevigen. De reële belangstelling van luchtvaartmaatschappijen, onder meer van een Amerikaans vrachtbedrijf voor vluchten tussen de USA en Benelux, zal in realiteit kunnen worden omgezet.

Oostende is onbetwistbaar een ideaal verdeelcentrum — wij zouden zeggen een verkeersknooppunt voor vele trafieken — en biedt het grote voordeel van een snelle en permanente service. In dit verband zouden wij de stand van zaken willen kennen in het onteigeningsdossier dat hier steeds de remmende factor is geweest tot de uitvoering van deze reeds lang vastgestelde noodzaak van het ILS. Is hier vooruitgang geboekt? Wanneer zullen de feitelijke werken kunnen aanvangen en hoelang zullen die duren? Dit is een belangrijke vraag in het kader van de verdere promotie en aantrekking van nieuwe trafieken.

Mede prioritair naast de aanpassing van de ILS is de plaatsing van de baanverlichting, waardoor het grootste gedeelte van dit in te bouwen systeem zich reeds in het magazijn van de luchthaven Oostende bevindt. Hoe lang blijft het daar nog wachten?

Logisch gevolg van deze werken is

ook de aanpassing en de modernisering van de huidige check-in. Als er momenteel negatieve pers is omtrent de luchthaven van Oostende, heeft dit telkens te maken met de veiligheid ter zake, wat zeker niet op de rug van de plaatselijke beheerders te schuiven is. De behandeling van vertrekkende bagage, transportbanden en handbagage in en om het passagiersgebouw en passagiersverkeer in het kader van de veiligheid moet maximaal beschermd kunnen worden om aldus nieuwe potentiële cliënten te contacteren en aan te trekken. Het huidige systeem geeft een middel-eeuwse aanblik en is dus geen waarborg voor vertrouwen: ingrijpen is hier meer dan dringend voor het imago van onze Oostendse luchthaven.

Zo dringen zich ook de uitbreiding van het bestaande video- en informatiesysteem zich op.

Aanpassing van het personeelseffectief stelt zich even dringend, wil men de luchthaven op een optimale en veilige manier kunnen runnen, wil men de negatieve persberichten vermijden en het imago ter zake opvijzelen, wil men gestalte geven aan deze prachtintenties van uw beleidsnota.

Mijnheer de Minister, deze aanbevelingen voor prioritaire keuzen in de uitvoering van het investeringsprogramma, zijn gegroeid in onderling overleg met alle betrokkenen rond het beheer, de promotie en de beleidsmandatarissen van de CVP en andere partijen. Wij hebben diezelfde stem van AGALEV in ons arrondissement nog niet gehoord zoals ze hier werd vertolkt. Wij hebben uw beleidsnota dus uitvoerig ter plaatse besproken. Allen zijn eensgezind akkoord, analoog met de uitvoering van deze dringende aanpassingen, hun inzet op te drijven elk in hun functie en opdracht om de doelstellingen van uw beleidsnota in korte tijd optimaal te realiseren.

Oostende en omgeving is bereid tot samenwerking en uitwerking. Wij wachten allen op de werkelijke aanzet op het terrein. Dat verwachten wij van de Vlaamse Regering. **(Aplaus bij de CVP)**

**De Voorzitter** : De heer Verreycken heeft het woord.

**De heer W. Verreycken (op de tribune)** : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, bij de bespreking van de situatie op de Vlaamse luchthavens moet eigenlijk ook Zaventem worden behandeld. Tenslotte licht ook het totale grondgebied van Zaventem in Vlaanderen. Het is toch niet omdat nationale Ministers een gedeelte van het Vlaamse Zaventem een apart postnummer geven, onder de gecontesteerde naam Brucargo, dat wij Zaventem zouden moeten situeren in de verbeulemanste gebieden. Ik neem evenwel aan dat de toewijzing van het beheer over alle Vlaamse luchthavens aan Vlaamse Ministers voor de allesherstellende derde fase voorzien is, die — zoals iedereen wel weet — kort na **Sint-Juttemis** zal worden uitgevoerd.

Het faseverhaal lijkt me trouwens nog in een andere zin toepasselijk op onze bespreking van vandaag. Een eerste fase in het beleid van de luchthavens was de explosieve uitbouw van de Zaventemse luchthaven en de toewijzing van alle voordelen die daaruit voortvloeiden aan SABENA. Datzelfde verlieslatende SABENA dat weigerde om zichzelf rendabel te maken door samen te werken met KLM. Een tweede fase diende om putten te vullen. Daartoe moesten de andere luchthavens winsten derven of doorsluizen naar SABENA en moesten zelfs winstgevendende lijnen en verbindingen naar de SABENA-schaapstal worden gehaald. De bevrijdende derde fase bestaat nu in een beleid, of tenminste in de aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid.

Alhoewel elke analogie met andere beleidsopties in drie fasen toevallig is, moet ik toch vaststellen dat ook hier beter de derde fase eerst zou gekomen zijn : eerst een echt Vlaams luchtvaartbeleid en dan pas een taakverdeling tussen de verschillende luchthavens. Eerst een Vlaams luchtvaartbeleid, zonder Belgisch schoonmoeder die nog steeds veel te zwaar weegt op uw mogelijkheden.

Mijnheer de Minister, zoals bij de bespreking van de begroting moet ik opnieuw verwijzen naar uw Waalse

collega, de heer Dalem, die zich nu reeds klaarmaakt voor de deregulering van het Europese luchtverkeer na 1 januari 1993. Hij vertelde aan de pers dat de Walen er zich reeds op moeten voorbereiden dat luchtvaartmaatschappijen en dus ook de luchthavens zelf elkaar onderling vrijuit zullen kunnen beconcurreren. Einde citaat, en begin van de zoveelste financiële dreiging.

Enkel indien het departement van Vlaamse Openbare Werken en Vervoer stopt met studeren, bestuderen, herstuderen en uitgeven aan studies zullen wij de buitenlandse concurrentie, waaronder de Waalse, kunnen beantwoorden. Immers, om zeer eerlijk te zijn, buiten de neergeschreven studieresultaten zie ik eigenlijk weinig concrete realisaties. Ik werd wel donderdagavond geïnformeerd over de promotiedag van vrijdag ; maar ook die promotiedag bracht niet veel nieuws op. De kranten meldden mij welke plannen de Minister heeft en dat hij aan de verschillende Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen heeft gevraagd om jawel, de mogelijk kheden nogmaals te bestuderen.

Concurrentie moet echter niet tot in den treure worden bestudeerd. Concurrentie moet worden bestreden. Daarvoor is echter slagvaardigheid en dynamisme nodig. Ik zal enkele luchthavens apart behandelen, ten einde aan te tonen wat wij kunnen doen om onze luchthavens klaar te maken voor hun taak tegen 1 januari 1993. Ik wil mij ter zake graag laten verbeteren door de verslaggever wiens competentie inzake deze materie buiten kijf staat gezien zijn beroep.

Ten eerste, in Deurne moet nog heel wat gebeuren. Zo is het overduidelijk dat de geluidshinder die de omwonenden stoort, tot een aanvaardbaar niveau te herleiden is door het inzetten van de BAe 146, de zogenaamde fluisterjet, een toestel dat slechts voorlopig te Deurne mag worden ingezet. Tijdens de nazichtperiode van de gewone Fokker 28, zes weken dus, mag één van de vier beschikbare fluisterjets te Deurne worden ingezet. Een allereerste stap naar quasi opheffing van de geluidshinder ligt

nu in uw handen. U kan de BAe 146 behouden te Deurne. Geluidshinder kan ook worden bestreden door het optimaliseren van de startbaanlengte, waardoor hoger aanvliegen mogelijk wordt.

Een aanvullend gegeven, de economische waarde van Deurne, hoeft niet nader te worden toegelicht. Wanneer over de hele wereld plaatselijke luchthavens worden uitgezocht om zakenvervoer voor hun rekening te nemen, dan moet het duidelijk zijn dat ook Deurne die rol probleemloos moet kunnen vervullen gelet op het feit dat het deel uitmaakt van een zakencentrum, een zakenstad, die 10 ten honderd van de totale Vlaamse bevolking binnen haar grenzen heeft.

Naast de parameters van geluidshinder en economische rendabiliteit, is er nog een derde hoogst belangrijke parameter : de veiligheid van de omwonenden, van bemanningen en passagiers. Het lijkt misschien belachelijk — ik gebruik opzettelijk dit woord — om in verband met veiligheid, lang te praten over de hoogte van bomen. Het is echter helemaal niet belachelijk voor al degenen die dagelijks met luchtvaart te maken hebben. Het belang van hoogte-obstakels, bomen of niet, blijkt uit het feit dat luchthavenkaarten internationaal worden verspreid, waarop elk hoogte obstakel wordt aangeduid. De actuele kaarten die Deurne uittekenen, zijn echter jaren oud, en maken nog geen melding van gevaarlijke hoogte-obstakels.

Er zijn ons gevallen bekend van piloten die uit Deurne wegblijven omdat zij weten dat sommige bomen in de onmiddellijke nabijheid van de aanvliegroute tot 4 meter boven de grondsignalisatiepalen uitsteken, terwijl de veiligheidsvoorschriften eisen dat de landingssignalisatie steeds 1 meter hoger moet zijn dan de nabije obstakels. Indien binnenkort nieuwe internationale kaarten worden getekend, die opnieuw jaren zullen meegaan, zullen daarop de bestaande obstakels worden aangeduid, waardoor voor lange tijd heel wat toestellen zullen weigeren naar Deurne te vliegen. Ik benadruk nogmaals dat

## Verreycken

ikzelf de hoogte van de bomen geen reden tot aandacht vond, tot ik erop gewezen werd dat diezelfde schijnbaar onbelangrijke boomhoogte voor dagelijks levensgevaarlijke situaties zorgt. Degenen die — zoals ikzelf aanvankelijk — moeilijk kunnen aannemen dat een boom een gevaar met zich brengt, raad ik een bezoek aan het oude fort dat in de aanvliegeroute ligt, van harte aan.

Eén de visu vaststelling van de hoogte waarop zwaardere vliegtuigen de boomkruinen overvliegen, is honderd maal veelzeggender dan de langste toespraak. Natuurlijk weet ik dat over deze boomzaak reeds heel wat inkt gevloeid is. Brieven van mensen die met de veiligheid van de omwonenden begaan zijn, schriftelijke vragen en opmerkingen in de Raad zorgden reeds voor aandacht.

Mijnheer de Minister, belangrijk is zeker ook de brief van de directeur-generaal van de Regie der Luchtwegen aan uw departement, brief die, volgens mijn informatie, enkel beantwoord werd met een gesprek met de burgemeester van Borsbeek. Deze weigert duidelijk om de veiligheid te waarborgen. Hij blijft met uw departement onderhandelen, terwijl de natuur ervoor zorgt dat de problemen groeien. De domme touwtrekkerij tussen een burgemeester, de Regie der Luchtwegen en uw departement, over wie nu eigenlijk voor snoeiing moet zorgen, zal breed worden uitgesponnen in de pers, wanneer zich een ongeval voordoet, te wijten aan de obstakelhoogte. Een eventueel ongeval zal dan de klassieke regenscherm-politiek te zien geven, om toch maar de verantwoordelijkheid te kunnen afschuiven op anderen. Eventuele slachtoffers zullen echter niet stilstaan bij juridische disputen over verantwoordelijkheden. Zij zullen enkel de Minister aanduiden, die naliet hun veiligheid te waarborgen.

Ik ben bij dit onderwerp veel langer blijven stilstaan dan mijn oorspronkelijke bedoeling was. Het zal echter duidelijk zijn dat de veiligheidsbepaalding voor alle betrokkenen een snel en efficiënt ingrijpen kan rechtvaardigen, een ingrijpen waar ik

met nadruk op aandrang, omdat hier een zeldzame gelegenheid geboden wordt om in te grijpen alvorens ongelukken plaatsvinden.

Collega's, de opdracht van Deurne als luchthaven voor General Aviation of voor luchtvervoer dat niet door grote toestellen, noch vanop grote vliegtuigen wordt uitgevoerd, wordt gediend door het inbouwen van belemmeringen voor sommige luchtactiviteiten. Sportluchtvaart bijvoorbeeld is hinderend voor de omwonenden en moet dan ook naar daartoe aangepaste vliegvelden verwezen worden. Dit geldt ook voor de scholingsluchtvaart. Dat kwam daarnet aan bod.

Een laatste opmerking over de situatie te Deurne betreft de aanleg van een verbindingsweg Krijgsbaan-luchthavengebouw. Degenen die de plaatselijke situatie kennen, weten dat de Krijgsbaan de twee grote snelwegen met elkaar verbindt. Een opnieuw in gebruik nemen van de bestaande weg van de Krijgsbaan naar het luchthavengebouw zou zeker de bereikbaarheid van de luchthaven ten goede komen. De weg loopt op enkele meter naast de bestaande spoorlijn, en kan dus zeker niet voor hinder zorgen, voor stijgende of dalende of taxiënde vliegtuigen. Het argument van de mogelijke sluipweg die daardoor zou worden geopend, kan worden opgevangen door de verbindingsweg enkel te laten uitlopen op een gecontroleerde parking. Een veel sterker argument voor deze weg is toch dat een bewegwijzering vanop de drukke Krijgsbaan zeer spoedig algemeen zal bekend zijn, waardoor een toename van de drukte aan de bewoonde zijde van het vliegveld zal worden afgeremd.

Ik wens nog enkele opmerkingen over de situatie te Oostende te formuleren. Ik leer uit beleidsbrief en commissieverslag dat in Oostende zou kunnen worden voorzien in onderhoudsfaciliteiten voor de grote SABENA-toestellen. Het komt me dan ook onbegrijpelijk voor dat dergelijke toestellen naar Miami zouden moeten vliegen voor regelmatige onderhoudsbeurten, terwijl in eigen land de luchthavens, de mensen en

de technische mogelijkheden aanwezig zijn om zelf voor dat onderhoud te zorgen. Het is misschien te situëren onder de slogan, ook dit is Belgisch, maar ik zou toch graag van de Minister vernemen hoever de voorbereidingen voor deze onderhoudsopdracht reeds gevorderd zijn.

Collega's, het verslag stelt dat er momenteel tussen Zaventem en Deurne een zekere concurrentie voordoet op het vlak van de geregelde zakenvluchten. Deze concurrentie mag, luidens hetzelfde verslag, niet als ongezond worden gezien. Indien vanuit Belgische centralistische naweën Vlaamse luchthavens door het schrappen van rendabele lijnen vanuit Deurne worden benadeeld, dan is die concurrentie wel ongezond. Dat kan ik enkel hopen dat zo gauw mogelijk een onafhankelijke Vlaamse staat de eigen luchthavens kan beheeren. Indien vanuit Waalse gewoonte tot afroming van de Vlaamse winsten, enig verzet wordt geboden tegen de installatie van Oostende als onderhoudscentrum, omdat dan de Waalse Sabca, Sonaca, Promavia en Dassault bazen, die in Charleroi en Gosselies zitten, zich bedreigd voelen, dan is de concurrentie die Minister Dalem aankondigt wel ongezond.

### **— De heer H. Suykerbuyk, Onder-voorzitter, treedt als Voorzitter op**

Dat kan ik enkel, ditmaal om louter financiële redenen, opnieuw hopen dat een onafhankelijke Vlaamse staat het hoofd kan bieden aan winstopstrijkers uit gewoonte.

Vermits echter de meerderheid de gewoonte heeft om het gefaseerde beleid in de verkeerde fase-volgorde te voeren, moet ik nog een onbepaalde periode geduld oefenen, alvorens die Vlaamse staat te beleven. Tot zolang stel ik voor dat sommige tweepetjes-dragende collega's de obstructie tegen de Vlaamse luchthavens zouden opgeven, om enkel nog aandacht te schenken aan de drie normen die echt belangrijk zijn voor de Vlaamse burger : ten eerste, de economische noodzaak van eigen luchthavens die niet in hun opdracht worden geremd ; ten tweede, de vermindering van de geluidshinder en ten derde, misschien wel het **belangrijk-**

## Verreycken

ste, de verhoging van de veiligheid voor alle betrokkenen.

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

**De heer H. Candries (op de tribune) :** Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, ik ben wat ontgoocheld over de kleinere toespraak die Herman De Croo hier deze morgen heeft gehouden. Jaren heeft men de ontplooiing van de Vlaamse luchthavens gesaboteerd. Hij heeft zich daartegen nooit verzet.

Het is niet juist dat deze regionale luchthavens geen groeikansen zouden hebben gehad zoals dit wel het geval was in de ons omringende landen. Men heeft deze kansen niet gegund. Dat heeft veel geld gekost en veel potentieel verknoeid.

De uitbouw van Zaventem is niet tegengesteld aan de bloei van de regionale luchthavens. Zaventem is geen concurrent van de regionale luchthavens. Deze partijen moeten zich vinden in complementariteit.

De uitbouw van intercontinentale luchthavens is overal een stimulans geweest voor regionale netwerken die een verhoging van de algemene luchtvaartactiviteiten mede ondersteunen.

Wij staan hier voor een probleem van taakverdeling waarbij men moet durven vertrekken vanuit de vraag : Waar kan het op de goedkoopste manier, waar kan het op de snelste manier ? Zolang het gezegde time is money van kracht blijft, komt dit op hetzelfde neer. Het luchtverkeer kan goedkoper en sneller worden georganiseerd via de regionale luchthavens.

Herman De Croo beweert dat de regionale luchthavens niet kunnen concurreren met de SST. Hij verwijst daarbij naar de lange wachttijden voor inscheping, onder meer ingevolge douanecontrole. Hij bewijst daarmee echter dat hij geen klant is van de luchthaven van Deurne want daar bestaat dat probleem vrijwel niet.

De exploitatie van regionale luchthavens is wel levensvatbaar. Zoals dit

voor alle luchthavenactiviteiten het geval is, rijzen uiteraard ook hier problemen. Op de geluidsproblematiek wordt ingespeeld door aanpassing van procedures, door nieuwe technologische mogelijkheden die leiden tot fluisterjets en STOL-vliegtuigen, door aanpassing van de infrastructuur en van de toegelaten activiteiten. Sommige activiteiten moeten inderdaad worden versast om de regionale luchthavens te ontlasten.

Wanneer men echter toelaat dat appartementsgebouwen worden opgericht op een landingspiste, zijn botsingen uiteraard onvermijdelijk. Grondspeculatie is een gevaarlijke ziekte. In de nabijheid van een geluidshindernis is de grond goedkoper en dan maar politiek lobbyen om de hindernis weg te krijgen. Herman De Croo heeft daar in het verleden blijkbaar toch niet zo hard tegen gevochten.

De uitbouw van Zaventem — waar wij ons volledig achterscharen — is niet noodzakelijk een beletsel voor de groei van de regionale luchthavens. Dat sommigen daar anders over denken, bleek duidelijk toen, onder meer onder druk van de Golfcrisis en de problemen van SABENA, beslist werd de lijn Antwerpen-Londen af te schaffen, terwijl nochtans niemand het goede rendement van die lijn zal betwisten.

Ik ben de Minister dan ook dankbaar en ik wil hem tevens feliciteren met zijn beslissing om die afschaffing te doen herroepen. Zaken die renderen afschaffen om te besparen is inderdaad verdacht.

Ik wens de Executieve aan te sporen om de omvorming van SABENA van zeer nabij te volgen. Enkele jaren geleden trad SABENA naar buiten met de publicitaire slogan : DAT is de know-how van SABENA. De DAT-formule is inderdaad de enige toekomstkansen van SABENA. Het STAR 21-plan moet een tegenhanger krijgen op het vlak van de luchtvaart. Op het Europese continent moet een stervormig netwerk worden uitgebouwd.

SABENA moet complementair en niet concurrentieel optreden ten opzichte van de reuzen uit de sector.

Deze boodschap geldt eveneens voor de regionale luchthavens ten opzichte van Zaventem. Aan dat samenwerkingsakkoord moet dringend worden gewerkt. De Vlaamse Executieve moet hierin een belangrijke rol spelen. Onze fractie steunt het beleid van de Vlaamse Executieve ter zake. (Applaus)

**De Voorzitter :** De heer Dumez heeft het woord.

**De heer P. Dumez (op de tribune) :** Mijnheer de Voorzitter, sta mij toe eerst even in herinnering te brengen wat de regeerakkoorden bepalen met betrekking tot de problematiek die ons thans bezighoudt.

In het nationaal regeerakkoord wordt bepaald dat de centrale Regering naar formules zal zoeken om de rendabiliteit van de regionale luchthavens te verbeteren. In het Vlaamse regeerakkoord lezen wij dat een doorlichting zal gebeuren en dat op basis van de resultaten, een beleidsplan zal worden opgesteld.

Wij stellen vast dat het nationaal regeerakkoord, wat dit punt betreft, nog niet is uitgevoerd. Het Vlaamse regeerakkoord daarentegen werd wel uitgevoerd, wat wij bijzonder toejuichen.

Wij zijn tevreden dat er nu eindelijk op het vlak van de regionale luchthavens een beleid wordt gevoerd. Gelet op de evolutie in de voorbije vijftig jaar, is alleen het feit dat men ter zake een visie ontwikkelt en een beleid plant, reeds een verdienste. Het is een grote stap vooruit en het zal de kwalen die men aan de regionale luchthavens toeschrijft, grotendeels kunnen verhelpen.

Wij zijn dus blij met het feit dat er een beleid is, maar ook over de inhoud van dat beleid dat de regionale luchthavens een rol laat spelen. Een klein land als België, a fortiori als Vlaanderen, met weinig of geen grondstoffen, weinig oppervlakte en geen mensenmassa's moet het vooral hebben van brains, van ideeën, van zijn mogelijkheden om in te spelen op handel en transport en daarbij is onze centrale ligging in Europa zeker en vast een troef. Als België, als

## Dumez

Vlaanderen niet inspeelt op die mogelijkheden van export en transport, dan zal het, zeker na 1992, de trein missen of moet ik in dit geval zeggen, het vliegtuig. Kortom, de vier regionale luchthavens van Vlaanderen, vooral gericht op zakelijk transport, bieden ons kansen die wij zeker niet mogen missen.

Dan wil ik ingaan op de bezwaren die nogal eens tegen die regionale luchthavens worden geuit en die wij hier vandaag ook al hebben gehoord. Ten eerste is dat het argument van de concurrentie van de TGV. De heer Candries heeft er ook al op gewezen dat de TGV niet moet gezien worden als een concurrent van de regionale luchthavens. De TGV komt niet overal in Europa. In de eerstvolgende decennia zal hij slechts langs enkele assen rijden. Hij zal dus vele belangrijke plaatsen in de verschillende Europese regio's niet aandoen. Lucht- en spoorvervoer zijn complementair en hebben in het verleden al gezorgd voor het succes van de markteconomie. Complementariteit is positief.

Dan is er het argument van de nabijheid van Zaventem. Zoals de vorige spreker pleit ik voor de uitbouw van Zaventem. Zowel de nationale luchthaven als de regionale luchthavens hebben een rol te spelen. Dit is geen kwestie van negatieve concurrentie, wel van complementariteit. De realiteit heeft dat overigens al bewezen. Ingevolge overbezetting moeten de regionale luchthavens een aantal nevenactiviteiten zoals general aviation overnemen van onze nationale luchthaven. In plaats van ons te veel bezig te houden met theoretische bespiegelingen kunnen wij beter uitgaan van de realiteit. Zaventem en de regionale luchthavens hoeven elkaars nabijheid niet te vrezen, ze zijn immers complementair.

Een ander argument is dat van de geluidshinder. Toen er in de vorige eeuw treinen begonnen te rijden vreesden sommigen dat de koeien minder melk zouden geven. Ook al is dit een boutade, toch meen ik dat de inzet van nieuwe middelen tegenwoordig minder implicaties heeft dan

in de vorige eeuw, omwille van de technologische mogelijkheden waarop wij nu een beroep kunnen doen. Het probleem van de geluidshinder van 20 à 30 jaar geleden was veel reëler dan nu. De technologie, hoewel die misschien nog in haar kinderschoenen staat, is toch al zo ver gevorderd dat we erin slagen de geluidshinder binnen aanvaardbare perken te houden. Ik denk dan ook dat we het probleem van de hinder niet zozeer moeten beschouwen in functie van een individu dat in de onmiddellijke nabijheid woont, maar eerder vanuit een beleidsverantwoordelijkheid in een globaal plan. De proporties en het evenwicht kunnen naar mijn gevoelen, gezien de vlucht die de technologie heeft genomen, perfect worden bereikt en er is geen reden meer om te zeggen dat men het kind met het badwater weggooit.

Ten vierde, de lagere rentabiliteit zou een bezwaar kunnen zijn. Met de huidige gegevens kan men daarover moeilijk oordelen. Ik wil ook hier een boutade gebruiken : men kan de rentabiliteit van een wagen niet inschatten als men er de helft van de wielen heeft afgenomen. Wanneer men vaststelt dat in de luchthaven van Antwerpen 10 passagiers minder kunnen inschepen vanaf het ogenblik dat de temperatuur een paar graden is gestegen en de luchtdruk bijgevolg is verlaagd, kan men moeilijk over objectieve wetenschappelijk vergelijkbare gegevens praten om daaruit af te leiden dat de rentabiliteit niet voldoende is. Rentabiliteit kan maar een kans krijgen wanneer de mogelijkheden optimaal zijn en wanneer de gegevens overeenstemmen met hun doelstelling. Ik meen dat voor onze regionale luchthavens die kansen tot op heden niet optimaal benut zijn en dat die slechts zullen kunnen benut worden wanneer men ze, elk volgens hun functie en proportie, de normale exploitatievoorwaarden kan geven. Eerst dan kan men van rentabiliteit spreken zoals ze in het beleidsplan wordt voorgesteld.

Samenvattend kan ik zeggen dat in het beleidsplan dat thans voorligt zeer veel positieve punten aanwezig zijn. Er is degelijk studiewerk verricht, rekening houdend met milieu-

en omgevingsfactoren en in samenwerking met de federale overheid. Er is overleg tot stand gebracht met alle betrokkenen in en rond de verschillende regionale luchthavens. Men heeft een concreet plan voor het wegwerken van het deficit tegen 1995. Het zal moed vragen, maar ik denk dat het realiseerbaar is. Ook werd gestart met een betere promotie en marketing die in het gegeven van de huidige markteconomie noodzakelijk is.

Ik wens ook nog enkele specifieke aspecten betreffende de luchthaven van Antwerpen naar voren te brengen. Andere personen zullen voor de andere regionale luchthavens voldoende elementen aanbrengen.

Wat ik heb gezegd voor het geheel van de problematiek van de luchthavens is voor de luchthaven van Antwerpen a fortiori van toepassing. Antwerpen is het economisch centrum bij uitstek van Vlaanderen, zowel kwaliteit als kwantitatief. Bovendien heeft Antwerpen de specifieke maritieme handel met zijn vereisten van mobiliteit en snelheid. Daar komt de diamantnijverheid bij, die nu reeds een aantal lijnen rechthoudt. Er is bovendien de 50 à 60-jarige traditie — hoewel ze enigszins gehandicapt is geweest — waarvan de know-how in een meer dan embryonale toestand aanwezig is. Er is ook de complementariteit van de andere vervoermiddelen. Ik heb in dat opzicht gepleit voor de pluraliteit van de verschillende vervoersmodaliteiten, met name water-, weg- en spoorvervoer en luchtvaart. Ik meen dat de SST geen obstakel, maar een aanvulling zal zijn. Misschien zal die ene luchtlijn naar Londen minder aantrekkelijk worden, maar dat zal ruimschoots worden gecompenseerd door het bereiken van vele andere belangrijke steden in Europa.

Als vijfde punt meen ik dat de ligging dichtbij het stadscentrum geen hinderpaal mag zijn, maar dat het integendeel in de 21ste eeuw een niet te onderschatten troef zal zijn. De technologie om de veiligheid te verbeteren en de hinder te beperken gaat spoorlags vooruit. De ligging bij een commercieel- en transportknooppunt

## Dumez

is een troef voor de volgende eeuw omdat het de mobiliteit zal verbeteren. Het zal de complementariteit van de verscheidene wijzen onderstrepen. Daar waar dit punt vroeger misschien een negatief punt was, geloof ik dat het voor de toekomst een positief punt zal zijn.

Wij stemmen in met de concrete maatregelen. Voor de optimalisering, de veiligheid en de rentabiliteit poneren wij nog steeds de eis van een verlenging of een verlegging, maar studie zal die keuze moeten uitwijzen. Wij onderschrijven de andere concrete maatregelen die de Minister heeft voorgesteld.

Ik voeg aan mijn betoog een bedenking van ruimere aard toe. Gelet op de budgettaire beperkingen hebben wij er begrip voor dat de prioriteiten voor de luchthaven — waar wij onverdeeld achter staan — zullen moeten wijken, rekening houdend met andere prioriteiten inzake het algemeen mobiliteitsprobleem. In en rond Antwerpen zijn er duidelijke mobiliteitsproblemen op de weg. Gelet op de enge budgettaire ruimte moeten wij er begrip voor opbrengen dat andere prioriteiten misschien de prioriteiten voor de luchthaven zullen verdringen. Wij hebben daar alle begrip voor. Uiteindelijk gaat het over één groot geheel van regionale mobiliteit, waar wij ten volle achterstaan.

**De Voorzitter** : Het woord is aan mevrouw Vogels.

**Mevrouw M. Vogels (op de tribune)** : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, geachte collega's, vorige week donderdag kreeg ik thuis een telefoontje van uw kabinet. Mijn echtgenoot zei mij dat een nogal lachende stem aan de andere kant van de lijn mij uitnodigde om de volgende ochtend tussen 10 en 11 uur deel te nemen aan een soort promotiegebeuren op de luchthaven van Deurne, in aanwezigheid van de Minister. Zulke late uitnodiging is toch wel merkwaardig ; daarom misschien terecht de lach aan de andere kant. Immers, op die manier ondervangt men het verwijt dat bepaalde personen niet

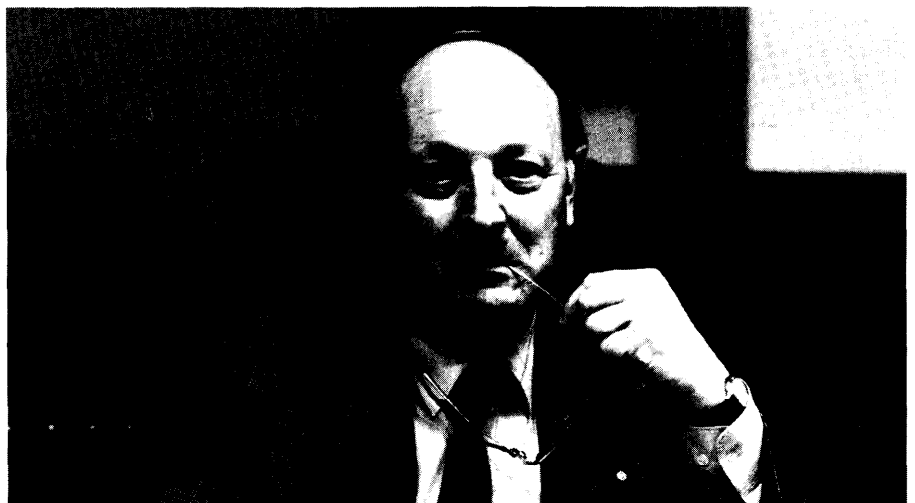
zijn uitgenodigd, want zij waren uitgenodigd en voorkomt men de mobilisatie van eventueel lastige tegenstanders, iets waar vooral de pro-luchthaven-lobby in het Antwerpse verschrikkelijk lak aan heeft. In het verleden heeft die lobby reeds meermaals geïllustreerd niet vies te zijn van een verregaande demagogie. Op een bepaald ogenblik werd er gezegd dat als de luchthaven van Deurne zou sluiten, de toekomst van de economische groeipool zou worden afgeschreven. De heer Dumez heeft ook in die zin gepraat. Ik durf er mijn twijfels over uiten. Het economisch hart van Antwerpen is de haven en zeker niet de luchthaven van Deurne. Als men het haventijdschrift *Hinterland* leest, blijkt dat er in al die jaren slechts twee bladzijden zijn verschenen over de relatie tussen de luchthaven van Deurne en de haven van Antwerpen.

De heer Lesage van de promotiegroep Luchthaven Deurne beweerde zelfs ooit dat General Motors zich in Antwerpen had gevestigd enkel en alleen voor zijn luchthaven in Deurne. Dergelijke beweringen worden niet gestaafd, maar worden verkocht

met veel bravoure en zware intonaties en zijn slechts waard wat ze waard zijn. De heer Beysen nam zelfs een aantal keer het woord misdaad in de mond omdat de burgemeester van Borsbeek weigerde eiken te rooien op het Fort III omdat zij in landingsbaan liggen van grotere vliegtuigen en dus een gevaar konden vormen.

Het is merkwaardig dat ik sommige collega's hoor zeggen dat de natuur een gevaar vormt voor bepaalde tuigen. De vraag is wat het werkelijke gevaar vormt : de tuigen of de bomen ? Volgens mij ligt het gevaar niet in de bomen, maar in de tuigen en moeten deze dus wijken. Dat zou een logische, natuurlijke redenering zijn. Kortom, dit alles is window dressing om te vermijden dat met logische en duidelijke argumenten over Deurne wordt gepraat. Als men dat wel zou doen en men zou een eerlijke kosten-batenanalyse maken, dan zou men tot heel andere conclusies komen.

Ik heb wel een aantal kosten en baten op een rijtje gezet, die ik even in vogelvlucht zal behandelen, omdat



**De bespreking van de beleidsbrief Regionale luchthavens Vlaanderen — Aanzet tot een Vlaams luchtvaartbeleid, ingediend door Gemeenschapsminister J. Sauwens (VU), mondde uit in een felle discussie tussen de voor- en tegenstanders van de regionale luchthavens. VU-Senator H. Candries pleitte voor het behoud van de regionale luchthavens en weerlegde de kritiek dat deze luchthavens een belemmering voor de Uitbouw van Zaventem zouden vormen**

## Vogels

collega Van Dienderen reeds een aantal lijnen heeft getrokken.

**De heer H. Candries** : Mevrouw Vogels, mag ik u even vragen wat u doet wanneer er een eik boven uw dak groeit. Breekt u dan uw dak af of de eik ?

**Mevrouw M. Vogels** : Mijnheer Candries, een eik die boven mijn dak groeit stoort mij niet. Vele mensen storen zich daar wel aan, omdat er dan bladeren in hun dakgoot terechtkomen en zij die vaker moeten schoonmaken. Ik heb in die mate eerbied voor de natuur dat ik de ongemakken er graag bij neem en dus een paar keer meer mijn dakgoten schoonmaak.

Ik zal dus een aantal kosten van de luchthaven van Deurne op een rijtje zetten. Allereerst zijn er de economische kosten. Deurne is sinds jaren verlieslatend en kost de gemeenschap jaarlijks 100 miljoen. Indien we Deurne niet sluiten, betekent dit bovendien, zelfs zonder uitbreiding, een extra investering waarvan de kostprijs op het ogenblik niet duidelijk is en evenmin duidelijk is berekend in de beleidsnota. Sommige collega's, die anders altijd pleiten voor privatisering, hoor ik dat woord in dit geval niet gebruiken. Zij vinden het perfect normaal dat de gemeenschap investeert in een verlieslatend overheidsbedrijf zoals de luchthaven van Deurne. Dit is merkwaardig.

Naast de economische kosten, is er de veel grotere ecologische en menselijke kostprijs. Een studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Regering toont aan dat er ongeveer 33.000 mensen wonen in de zone waarin het lawaai van de luchthaven echt hinderlijk is. Toen de luchthaven in de jaren dertig startte, woonde er ongeveer de helft van de mensen die er nu wonen en velen zijn er komen wonen toen er nog minder lawaai was. Ik hoor vaak vermelden dat de mensen die er zich gevestigd hebben toen de luchthaven al bestond, de consequenties er maar bij moeten nemen. Ze hebben het zelf gezocht, want ze wisten dat wonen in de omgeving van de luchthaven het-

zelfde is als wonen in de omgeving van lawaai. Dat is een verregaande vorm van struisvogelpolitiek van mensen die op andere ogenblikken zo graag beleidsverantwoordelijkheid nemen. Het is toch zo dat de bewoners zich daar konden vestigen door het feit dat bouwvergunningen werden afgeleverd door bepaalde openbare besturen die in het verleden altijd hebben laten uitschijnen dat het project van de luchthaven van Deurne niet zou blijven bestaan. Het gewestplan bepaalde inderdaad dat de nabestemming voor het gebied van de luchthaven een stadsgewestpark was. Zelfs het structuurplan 1990 van de stad Antwerpen vermeldt nog duidelijk het plan om de luchthaven van Deurne tot parkzone om te vormen. Wie heeft dus een fout gemaakt ? Toch niet de individuele burger die daar een huis bouwde of kocht, maar wel de overheid die voortdurend dubbelzinnige uitspraken deed en verklaarde dat de luchthaven van Deurne zeker niet zou uitbreiden, maar integendeel in de toekomst zou sluiten.

In het buitenland liggen de luchthavens van veel grote steden veel verder van de stad dan Zaventem van Antwerpen, een afstand die 37 kilometer bedraagt. De luchthaven van München werd onlangs verplaatst omdat zij te dicht bij de stad lag, namelijk op een afstand van 10 kilometer. In het geval van Deurne bedraagt de afstand nauwelijks 5 kilometer. Een wetenschappelijk rapport van de luchtvaartdeskundige Dixon and Space wijst er trouwens op dat de luchthaven van Deurne veel te dicht bij de stad ligt en wegens milieuhinder niet kan of mag uitbreiden.

Trouwens, indien het beleidsplan tegen het jaar 2000 een goede ruimtelijke ordening vooropstelt om de milieuhinder en de veiligheidsproblemen op te lossen, zullen vroeg of laat heel wat van de tienduizend gehinderde huizen moeten worden onteigend of geïsoleerd. Wanneer men tegen het jaar 2000 vooropstelt dat van de tienduizend ernstig gehinderde en in hun veiligheid bedreigde inwoners, 38 ten honderd in een geluidscontour van meer dan 40 kilometer wonen, dan komt men ongeveer tot duizend

te onteigenen en tweeduizend te isoleren woningen of appartementen. Indien men de normen die voor het vliegveld te Beek worden gehanteerd, de Nederlandse normen dus — en in Nederland betaalt men ook voor Belgische woningen die aan geluidshinder onderhevig zijn en moeten worden geïsoleerd — dan komt men tegen het jaar 2000 tot milieu-uitgaven van om en bij de 3,5 miljard frank. Hier wordt dan nog geen rekening gehouden met de scholen of ziekenhuizen uit de omgeving, die om veiligheidsredenen zouden moeten worden onteigend. Bovendien had ik het ook nog niet over de ongevalrisico's. Inderdaad, 85 ten honderd van de vliegtuigongevallen gebeuren bij het landen of bij het opstijgen, hetgeen in het dichtbevolkte Antwerpse gebied van een klein ongeval een ramp zou kunnen maken. Niet zo erg lang geleden trouwens raakten twee vliegtuigen elkaar te Berchem en kwamen bijna op het dak van mijn huis terecht. Dit ongeval illustreert een beetje de mentaliteit van het personeel van het vliegveld te Deurne dat een promotiefilmpje draaide en daarbij zo'n toeren uithaalde dat een ongeval werd veroorzaakt. Als bij wonder had dit ongeval geen gewonden en geen doden tot gevolg. Indien het vliegtuig echter tien meter verder was gevallen dan zou deze zaak wel tot een ramp zijn uitgedraaid.

De luchthaven van Deurne wordt echter als een must beschouwd wil Antwerpen zich au sérieux nemen als commercieel centrum. Naast het feit van de concurrentie met de SST — men doet hier beroep op hetzelfde zakenpubliek — zou ik graag het ballonnetje willen doorprikken van een zekere bedrijfscultuur als zou internationale handel enkel mogelijk zijn mits zakenreizen, zakenluches en een aantal accommodaties die door de overheid moeten worden voorzien. De recente Golfoorlog heeft echter duidelijk aangetoond dat zulks niet werkelijk noodzakelijk is om zaken te kunnen doen. Inderdaad, van het ogenblik af dat men terroristische aanslagen op de vluchten voorspelde werden plots alle zakenreizen geannuleerd en vervangen door andere communicatiemiddelen tussen de bedrijven. We mogen immers niet ver-



## Vogels

geten dat tegenwoordig ook de telefax en andere middelen van directe communicatie bestaan, die veel minder duur zijn, minder milieubelastend en minder gevaarlijk. Men zou kunnen discussiëren over de vraag in hoeverre de overheid moet opdraaien voor een zekere economische expansie en voor subsidiëring aan bepaalde bedrijven. Maar, ik ben van oordeel dat het helemaal onverantwoord is aan de burger te vragen om te betalen voor een soort bedrijfscultuur die in feite een holle doos is die nergens toe dient en enkel veel kosten met zich brengt, zowel op financieel en menselijk vlak als wat het milieu betreft. Het is toch niet omdat zowel in Engeland als in Frankrijk de trend bestaat om meer en meer stadsvlieghavens te installeren dat wij slaafs moeten volgen. Ik dacht dat wij een eigen Vlaamse identiteit hadden en dat wat wij zelf doen beter doen en dat wij anders waren. Welnu, laten wij dan anders zijn dan de anderen in plaats van industriële modetrends te volgen.

Naast de concurrentie met het SST-project maken wij ons ten slotte op wereldvlak hopeloos belachelijk door een enorme concurrentie op te zetten tussen vliegvelden die amper 50 kilometer van elkaar liggen. Het zal de Engelse, Franse, Amerikaanse of welke zakenlui dan ook een zorg zijn dat Zaventem een Belgische luchthaven is en Deurne een Vlaamse. In het buitenland begrijpt men de Belgen niet die intern, op 50 km afstand, met elkaar in concurrentie treden.

**Minister J. Sauwens** : Londen heeft wel vier luchthavens.

**Mevrouw M. Vogels** : Daarom moeten wij er toch ook niet evenveel of meer hebben. Het is een stad met 8 miljoen inwoners die bovendien op een eiland ligt. Trouwens, mocht ik in Londen wonen, dan zou ik daartegen ook reageren.

Bovendien kan ik u meedelen dat er gedurende maanden aan mijn achterdeur een affiche heeft gehangen waarop een zakenman was afgebeeld die aan een andere vroeg : Waarom vliegt u altijd via Schiphol ? Ant-

woord : Omdat ik dan vanuit Deurne kan opstijgen. Er ontstaat nu als het ware een soort economische belangenbanden tussen Deurne en Nederland, KLM-Schiphol, om Zaventem te beconcurreren. Welke zin heeft dat ? Trouwens, als het toch om Schiphol gaat, dan bestaat er al jarenlang een prachtige verbinding, de zeer snelle IC-verbinding Brussel-Amsterdam, die in Schiphol ondergronds stopt en waar men met de roltrap in de vlieghaven van Schiphol kan geraken. Dus ook dat is geen excuus.

Wat Antwerpen betreft blijven wij tegen de luchthaven van Deurne gekant in haar huidige vorm alsook tegen de uitbreiding ervan. Wij blijven het structuurplan van de stad Antwerpen steunen dat voor het gebied van de luchthaven te Deurne een gewestpark voorziet. **(Applaus bij AGALEV)**

**De Voorzitter** : De heer Hancké heeft het woord.

**De heer L. Hancké (op de tribune)** : Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, zo verheugd als wij waren over de aankondiging dat er een beleidsnota in verband met de regionale luchthavens zou komen, zo teleurgesteld waren wij na de kennisname ervan en na de antwoorden die ons in de Commissie werden verstrekt. Wij moeten daarop met klem kritisch reageren. Vanmorgen heeft oud-Minister De Croo, lid van de oppositie, gezegd dat de nota zwak is, ondoordacht en gebaseerd op een aantal extrapolaties die op niet veel gefundeerd zijn. Ik ben het met deze kritiek helaas voor een groot stuk eens.

Mijnheer de Minister, ten eerste trekt uw nota van een merkwaardige, verbazingwekkende en ergerniswekkende parti-pris, van een vooringegenomenheid, van een vooroordeel dat luidt : omdat Vlaanderen nu eenmaal geregionaliseerd is, moet Vlaanderen geregionaliseerde luchthavens hebben en mag het er zelfs geen enkele afstoten. Het luchthavenverkeer moet a priori worden ontwikkeld.

Het economische aspect primeert ten nadele van het ecologische, dat in uw studie wordt herleid tot enkele randvoorwaarden, tot enkele condities die in de marge van het document worden ingeschreven en waarover overlegorganen moeten waken. Wij moeten vaststellen dat deze organen af te rekenen hebben met zware kritiek vanwege een aantal personen die verzocht werden daarvan deel uit te maken. Ik verwijs naar wat vandaag in de krant is verschenen over een aantal reacties van de burgemeesters van Mortsel, Boechout en Borsbeek.

— **De heer L. Vanvelthoven, Voorzitter, treedt opnieuw als Voorzitter op**

Mijnheer de Minister, wat ik zoëven zei over het vooroordeel en het onderscheid tussen het economische en het ecologische, wordt nogmaals op merkwaardige wijze geïllustreerd door uw bestelling van twee aparte studies. De tweede studie over de ecologische randvoorwaarden wordt slechts beschouwd als een aanvulling op de eerste. Ik ben bijgevolg verplicht te zeggen dat ik de houding betreur van een Minister in wie wij op dit vlak veel vertrouwen hadden. U was jong en dat is een aanbeveling in de politiek. U ziet er nog jong uit en dat is een troef die u heeft meegevoerd. Bovendien behoort u tot een partij waarvan ik altijd hoorde zeggen dat zij als eerste een milieucongres in Vlaanderen heeft ingericht. Ik had dus gedacht dat voornamelijk de jonge militanten van deze partij dragers zouden zijn van de boodschap dat milieu uiterst belangrijk is voor de samenleving. Mijn woorden klinken nogal hard, maar zij zijn niet onverdiend. Een groot deel van de opties in deze nota werden helaas gekozen niet voor het milieu, maar voor het zakenmilieu.

U heeft anderzijds uw regionaal luchtvaartbeleid ook niet gekaderd in een globale nationale visie. De heer De Croo heeft vanmorgen met enige ironie ook aangetoond wat het bijzondere relatieve belang is van de regionale luchthavens Oostende en Deurne, in vergelijking met Zaventem. Hij citeerde een cijfer van ongeveer 1 ten honderd voor Oostende en niet eens 2 ten honderd voor Deurne ten opzichte van Zaventem.

**De heer A. Denys** : Passagiers ?

**De heer L. Hancké** : Wat de vrachten betreft, is het veel erger : in Zaventem is 300.000 ton vracht en in Antwerpen 336 ton.

De heer De Croo heeft bijgevolg het gebrek aan reëel belang van onze regionale luchthavens overduidelijk in de verf gezet. Deze nota doet echter alsof Zaventem niet bestaat. De vraag kan worden gesteld of hierover ooit contact is geweest met de nationale Minister en of er is gesproken over de coördinatie van de activiteiten die Zaventem zal ontplooiën in de toekomst en waarover tal van prognoses bestaan.

Mijnheer de Minister, wij weten niet welk type van instrumenten u wil hanteren in het kader van de liberalisering die nochtans wordt gebruikt als het uithangbord om de toekomst van onze regionale luchthavens te voorspellen. Het is contradictorisch : liberalisering maar terzelfdertijd niet-aangeven hoe deze liberalisering van belang zal zijn voor de regionale luchthavens, wat nochtans een voorwaarde is voor wat u de toekomstige bloei van de regionale luchthavens lijkt te beschouwen.

De derde opmerking is de volgende. De regionale luchthavens en het luchthavenverkeer verdienen te worden gekaderd in een globale visie over de mobiliteit in onze samenleving. Indien de prognoses inzake de luchtvaart die een verdubbeling tegen het jaar 2000 voorspellen — en hierop zal ik later dieper ingaan — juist zijn en de gehele liberalisering een feit wordt, vrezen wij voor een herhaling, ditmaal in het luchtruim, van de congestie die wij nu kennen op de autowegen.

Wij hebben in het verleden voluit en wat onnadenkend geïnvesteerd in de autowegen. De problemen van filevorming en congestie kunnen wij niet oplossen. Kennelijk zijn wij nu bereid om opnieuw voluit te investeren in de luchtvaart met het gevaar dat ook daar een congestie zal ontstaan. Zonder een algemeen mobiliteitsplan mogen wij de vraag stellen of de congestie van het luchtverkeer door de regionale luchthavens niet in de hand

wordt gewerkt. Deze problemen vereisen een preventieve studie die had moeten worden gevoegd bij deze beleidsbrief.

U kent ons standpunt : intercontinentaal verkeer door vliegtuigen en in de naaste toekomst interregionaal verkeer door de SST, snel verkeer over de grond per spoor. Wij zijn niet alleen voorstander van deze opvatting. Frankrijk doet hoge investeringen in de SST. De SST moet volgens ons in de toekomst dienen voor het voor- en natransport van het intercontinentaal luchtverkeer. (**Onderbreking door de heer A. Denys**)

Mijnheer Denys, u kent de randvoorwaarden die wij hebben gesteld bij de SST en die nu worden gehonoreerd door de Executieve.

Voor Oostende heeft u plannen in verband met de functie van uitwijk- en vrachthaven en in verband met het onderhoud van vliegtuigen. Er is dan een zekere complementariteit met de luchthaven van Zaventem.

Voor Deurne bestaat die complementariteit volgens mij niet omdat Deurne zo dicht bij Zaventem is en omdat Antwerpen — gelukkig voor de Antwerpenaren — zal worden bediend door de SST. Bijgevolg verwachten wij van Openbare Werken een geïntegreerd mobiliteitsplan waarin weg-, spoor-, water- en luchtverkeer in samenhang worden bekeken.

Een vierde opmerking in verband met uw beleidsnota betreft uw prognoses. Waarop zijn deze gebaseerd ? Volgens de prognoses hoopt Zaventem 30 miljoen passagiers te halen in 2010. In Schiphol wordt er zelfs op gerekend dat men 75 miljoen passagiers zal halen in 2025. In het afgelopen jaar is men daar echter enigszins op teruggekomen.

Men moet voorzichtig zijn met prognoses. Bomen groeien niet tot in de hemel. Dixon and Speas gaf in oktober 1976 een studie uit met prognoses over de ontwikkeling van het luchtverkeer. Hij voorspelde toen een jaarlijkse stijging van 5,5 ten honderd. In de eerste veertien jaar, tot 1990, zou de groei aanzienlijk groter

zijn dan in het volgende decennium. In 1990 zou Zaventem 10,4 miljoen passagiers hebben, het waren er echter amper 7 miljoen. Ik kan daardoor alleen enig scepticisme aan de dag leggen voor allerlei prognoses.

Men moet zich rekenschap geven van wat 30 of 75 miljoen passagiers op een jaar betekenen voor een luchthaven. Dit betekent dat er per minuut twee mastodonten moeten landen en hun passagiers laten uitstappen om aan 75 miljoen eenheden per jaar te komen. Een jaar telt immers 8.640 uren en de berekening is vlug gemaakt.

U moet dus voorzichtig zijn met prognoses, want er zijn heel wat evoluties op komst die een grote invloed zullen hebben op het interregionaal luchtverkeer, ik denk hierbij onder meer aan de SST en ook aan de ontwikkeling van de videoconferenties. Vanochtend heeft mij iemand gezegd dat er aan de kust een handelszaak is die per dag tenminste één videoconferentietoestel verkoopt. Geeft u er zich rekenschap van wat dit over tien à vijftien jaar zal betekenen ? Zakenlieden zullen niet meer op reis moeten gaan om elkaar te treffen.

In uw nota schrijft u dat de impact van de SST op het luchtvaartverkeer 70 ten honderd zal bedragen.

**De heer H. Candries** : Mijnheer Hancké, wat u zegt is ongetwijfeld juist, maar de groei in het luchtvaartverkeer zal zich situeren in de vrijetijdsbesteding. Steeds meer mensen zullen zich willen verplaatsen. Men verwacht voornamelijk een groei van de vrijheid die men heeft zich ergens te begeven. De grote groei zal daarop betrekking hebben, niet op het zakenleven.

**De heer L. Hancké** : Dan spreekt u over toerismeverkeer en niet over het zakenverkeer. Dit is een ander hoofdstuk. Ik heb het over de ontwikkeling van een aantal regionale luchthavens die in de nota van de Minister worden aangehaald.

Mijnheer de Minister, heeft de heer De Croo helemaal ongelijk wanneer hij stelt dat u veel aandacht besteedt aan general aviation waarop u mikt

## Hancké

voor een aantal regionale luchthavens ? Door uw pleidooi voor een afschaffing van sport- en zweefvliegen verdwijnt evenwel een groot gedeelte van general aviation. U rekent op groei van die sector terwijl hij nochtans voor een groot deel al geamputeerd wordt.

De prognoses zijn dus gebaseerd op drijfzand en ik weet niet waaraan ik mij moet houden. Ik denk dat dit een fundamentele lacune is in uw studie.

Vijfde punt : de financiële analyse. De heer De Croo — ik moet hem helaas opnieuw citeren — heeft deze morgen een aantal discrepanties aangetoond tussen de bijlagen la en lb en in verband met een aantal cijfers die in het verslag en in de beleidsbrief worden geciteerd. Terecht. Er is duidelijk geen verklaring voor de zogenaamde stabiliteit in het deficit van de Regie der Luchtwezen. Het staat vast dat er minder ontvangsten zijn, zagezegd wordt er ook meer bespaard. Maar, met personeel waarvan het loon ook gekoppeld is aan de index en dat recht heeft op loonsverhoging, is dit niet denkbaar. Het deficit dat u vermeldt, blijft nochtans gelijk, zelfs wanneer op sommige luchthavens de activiteiten verminderen.

U zal zware investeringen doen ; daarnaast neemt het exploitatietekort toe. Het werd in 1989 nog volledig nationaal gedragen ; voor 2/3 in 1990 en voor 1/3 tijdens dit jaar ; volgend jaar valt dit volledig ten laste van de Vlaamse Gemeenschap. Zachtjes berekend bedraagt dit minstens 175 miljoen, plus de investeringen. Tot welke rekening zal dit leiden ? De investeringen in Oostende bedragen minimum 1 miljard ; indien u in Deurne de ondertunneling wil doen en de verlenging van de landingsbaan, plus alles wat daarbij hoort, komt u nog aan circa 1 miljard. Dan spreek ik zelfs nog niet over de milieu-investeringen.

**Minister J. Sauwens :** Het is niet correct dat ik voor Deurne de verlenging van de landingsbaan heb voorzien. Ik weet niet waar u dit haalt.

**De heer L. Hancké :** Mijnheer de Minister, ik laat dit er buiten. Ik ben blij van het te horen. Dan vermindert mijn bedrag met 400 of 500 miljoen ; dan blijven er nog 400 miljoen over, die u zal investeren in de luchthaven van Deurne. Ik heb de berekening bij de hand.

Zesde opmerking. Wanneer ik uw visie inzake de regionale luchthavens bekijk, dan zullen deze, wanneer ze zullen instaan voor vrachtverkeer of voor zakenvluchten, particuliere belangen dienen. Denkt u dat het dan aangewezen is dat de overheid daarvoor zulke zware bedragen moet investeren en de exploitatieverliezen van de Regie moet blijven dragen ? Vermits u toch spreekt over de interesse van de privé-sector voor al uw projecten, waarom betreft u deze sector dan niet bij deze investeringen en bij het exploitatieverlies ?

**Minister J. Sauwens :** Dat is voorzien.

**De heer L. Hancké :** U zal eerst een aantal investeringen doen ; nadien zullen wellicht een aantal investeerders als partners willen meedoen.

**Minister J. Sauwens :** De investeringen die thans voorzien zijn in het investeringsprogramma 1991 betreffen een aantal aanpassingen aan gebouwen en aan de landingsbaan, werken die reeds jaren geleden hadden moeten uitgevoerd zijn, wat nooit is gebeurd. De fundamentele beslissingen inzake verdere investeringen moeten door de Vlaamse Regering worden genomen, op voorstel van de nieuwe beheerstructuren die zullen worden opgezet, in samenwerking met de lokale besturen en met de privé-sector, die trouwens zwaar heeft geïnvesteerd.

**De heer L. Hancké :** Het ziet er mooi uit, maar in de praktijk . . .

**Minister J. Sauwens :** Ik hecht eraan dat men de juiste gegevens meedeelt. Het exploitatietekort 1990 voor de regionale luchthavens Vlaanderen was 104 miljoen, dus geen 175 miljoen. Ik vraag u dan ook dat u de juiste cijfers zou weergeven.

**De heer L. Hancké :** Mijnheer de

Minister, ik zal u daarop antwoorden, want u vergist zich.

Bij dit dossier vraag ik mij af of de Minister zijn administratie wel volledig onder controle heeft. Ik kom daar aanstonds op terug.

Hoe dan ook, indien u voor de regionale luchthavens uitsluitend mikt op het behartigen van de particuliere belangen, is er geen enkele reden waarom u de overheid voor zulk een zware bedragen én laat exploiteren én laat investeren.

Wanneer ik resumeer, moet ik vaststellen dat deze studie ons op onze honger laat : de kostenbaten-analyse is vrijwel onbestaande. Er zijn een aantal conclusies die ook reeds vroeger door uw voorgangers in het vooruitzicht werden gesteld, waarvan ik mij bijvoorbeeld vijf jaar later moet afvragen wat daarvan terecht komt.

In een artikel in de Financieel Economische Tijd in 1987 schrijft de heer De Croo : Als tegen 1992 de Antwerpse luchthaven nog altijd niet self-supporting is, ziet de toekomst er niet zo rooskleurig uit en mogen de voorstanders van de verkaveling hun plannen wel opnieuw te voorschijn halen. De heer De Croo had dus in 1987 een vijfjarenplan opgesteld waarvan wij de uitwerking op het terrein hebben gezien : een parking, gebouwen, tarmac, enzovoort. Vijf jaar later rendeert dit niet. In een perpetuum mobile worden er opnieuw investeringen gedaan in de hoop — en dit geldt niet alleen voor de luchthaven van Deurne maar ook voor andere luchthavens — binnen de vijf jaar iets renderends uit de grond te stampen.

Mijnheer de Minister, ik neem aan dat deze kritiek zwaar aankomt, en als lid van de meerderheid breng ik ze ook niet graag naar voren. Als wij echter een goede dialoog willen tot stand brengen tussen de Executieve en de Vlaamse Raad is het ook noodzakelijk dat deze kritiek wordt geuit. U zal toegeven dat ik ook kritiek heb geuit bij de bespreking van deze beleidsbrief in de Commissie ongeveer een jaar geleden.

De globale kritiek die ik in verband

## Hancké

met deze beleidsnota naar voren heb gebracht, vind ik ook terug op het vlak van de luchthaven van Deurne. Ik zal dan ook als Antwerpenaar — maar kennelijk van een bijzonder soort — hierover het woord voeren. Ik ben een positief ingestelde Antwerpenaar alhoewel andere Antwerpenaren daarvan niet altijd zijn overtuigd.

**De heer M. Schoeters** : U spreekt dan wel in persoonlijke naam en niet namens Antwerpen of namens de SP-fractie in de Vlaamse Raad !

**De heer L. Hancké** : Vele Antwerpenaren, u kennelijk uitgezonderd, mijnheer Schoeters, zullen het met mij eens zijn.

**De heer M. Schoeters** : Ik wil alleen maar aanduiden dat er andere meningen zijn dan de uwe, mijnheer Hancké.

**De heer J. De Seranno** : In de Vlaamse Raad moet zulks kunnen.

**De heer L. Hancké** : Ik ben blij dat collega De Seranno dit onder ogen brengt.

Mijnheer de Minister, zoals ik reeds heb gezegd, was er in 1976 een studie van Dixon and Speas. Dixon and Speas vertrok van een aantal vooronderstellingen. Eén van deze vooronderstellingen was, voor de beschouwing of de luchthaven al dan niet moesten worden uitgebreid, afgeschaft of beperkt, dat men uitging van de gedachte dat er geen Chunnel zou komen en ook geen veranderingen in het spoorverkeer. Dit was het uitgangspunt. Vanuit deze premissen heeft Dixon and Speas, milieu en economie in één geheel integrerend gezegd dat tegen 1985 de luchthaven van Deurne hoe dan ook moest verdwijnen en dat intussen nog verkeer kon worden toegelaten tot maximum 6 ton. Ik meen correct de conclusies van Dixon and Speas weer te geven. Hoe is Dixon and Speas tot deze conclusies gekomen ? De reden was dat de lawaaihinder en de luchtbezoedeling van die aard waren dat die luchthaven, omwille van haar ligging op drie kilometer afstand van het cen-

traal station van Antwerpen, daar niet kon worden behouden en moest worden uitgekeken ofwel naar een andere luchthaven in de nabijheid ofwel dat de schamele activiteiten van Deurne naar Zaventem zouden worden overgeheveld.

Door de Minister werd echter onlangs opdracht gegeven voor een nieuwe studie. Ik zie nog altijd niet in waarom Airport UK, dat zelf luchthavens exploiteert in Engeland en dat volgens de Financieel Economische Tijd de ambitie heeft dat ook op het vasteland te doen, met die studie werd belast. Hij haalt daarmee de verdenking op de hals dat een geïnteresseerde een studie kan maken over een project dat hij later misschien zal uitbaten. Deze studiegroep is ten andere veel meer exploitant dan studiegroep. Door hem deze opdracht te geven raken rechter en partij versmolten en blijft er hoe dan ook het onbehaaglijk gevoel dat er een pro domo pleidooi wordt gehouden. Hoe men het ook draait of keert, Airport UK kan nooit die exploitatie overnemen, want anders blijft Caesars vrouw nooit onbesproken.

**Minister J. Sauwens** : Het feit dat die bureaus ook ervaring hebben in exploitatie kan alleen maar een bijkomende waarborg zijn voor de conclusies die zij uiteindelijk na grondig onderzoek hebben getrokken én voor Oostende én voor Deurne.

**De heer L. Hancké** : Mijnheer de Minister, over de invloed van de SST zegt u enerzijds dat 70 ten honderd van het cliënteel zou kunnen weglopen van de regionale luchthavens.

**Minister J. Sauwens** : Dat is een maximale veronderstelling.

**De heer L. Hancké** : Elders in uw beleidsnota zegt u dat de SST wellicht een geringe invloed zal hebben. het grote nadeel voor Antwerpen is dat uitgerekend de twee renderende verbindingen Antwerpen en Amsterdam, met een SST zullen worden uitgerust. U zal toch eens precies moeten bepalen wat de invloed van de SST zal zijn.

**Minister J. Sauwens** : De grote onbekende op dit ogenblik is aan welke

prijs men de SST-verplaatsingen zal kunnen aanbieden.

**De heer L. Hancké** : Dat is zeker waar, maar dat laat u niet toe om de ene keer, wanneer het u uitkomt, te zeggen dat de SST een geringe invloed zal hebben en de andere keer dat wij ons moeten voorbereiden op 70 ten honderd cliëntenverlies.

U zegt in uw studie ook dat de omwonenden zelf gekozen hebben voor deze situatie, aangezien de helft er nog niet woonde in 1931. De andere helft woont daar dus wel al zo lang. Voor Antwerpen is het echter belangrijker het verschil te zien tussen wat daar begonnen is als een vliegveldje voor luchtacrobaten, voor de jeunesse dorée van Antwerpen die het zich kon permitteren om met een tweedekkertje wat rond te cirkelen, en hoe dat vliegveld later is uitgegroeid tot een commerciële uitbating. Wat daar in het begin bestond kan nu toch niet meer worden ingeroepen als rechtvaardiging voor een grootschalige commerciële uitbating van een luchthaven. Wie zegt dat het vliegveldje van 1930 een voorafbeelding was van de commerciële uitbating van vandaag vertelt nonsens. Als men bovendien de lawaaihinder ontkent met de bewering dat de luchthaven 's nachts gesloten is zegt men eveneens niet de waarheid. Antwerpen is de regio met het grootst aantal mensen dat ploegwerk verricht en dus overdag slaapt. Het conflict tussen de luchthaven en het milieu is er nu eenmaal, maar er is geen reden om het verbaal weg te moffelen door een of andere formulering. Dat probleem bestaat nu eenmaal en het zou eerlijker geweest zijn het onder ogen te zien.

Mijnheer de Minister, u kent onze bezwaren op ecologisch gebied tegen deze luchthaven. Ook op het gebied van veiligheid zijn er problemen. Er gebeuren geregeld ongevallen, maar die lopen niet steeds dramatisch af. Ik heb er in de Commissie op gewezen dat men in 1982 op het nippertje aan een ramp is ontsnapt toen een vliegtuig door een behendig manoeuvre van de piloot op het laatste ogenblik, op het uiteinde van de landingsbaan en aan de rand van de bebouw-

## Hancké

de zone, nog in het mulle zand kon stoppen. U weet ook dat tijdens de jongste tien jaar een klein vliegtuigje is moeten landen op een drukke laan en een ander op een lus van een oprit van de E3. Als schepen van de gemeente Berchem heb ik herhaaldelijk schade moeten laten herstellen aan het dak van scholen die werden overvlogen. Er werd dikwijls over geklaagd dat de afstand tussen de toegelaten vlieghoogte en het dak bijzonder klein is. Dan was er het ongeval van vorig jaar. Toen ik voor iets dergelijks waarschuwde, tien jaar geleden, vond Minister Chabert dat ik danteske taferelen opriep. In juni vorig jaar botste een klein vliegtuig met de neus van een DAT-vliegtuig, dat gelukkig nog is kunnen terugkeren en landen. Op 3 juni schreef De Nieuwe Gazet : Indien het glas van de cockpit het had begeven zou ook dit grote vliegtuig waarschijnlijk onbestuurbaar zijn geworden. Wat dan de gevolgen zouden zijn geweest met de druk bereden Ring in de onmiddellijke nabijheid is iets waar men in de luchtvaartkringen liever niet aan denkt. Als ik in de luchtvaartkringen zou zitten, dacht ik daar wel aan, want iets wat één keer is gebeurd, kan nog voorkomen. De luchthaven ligt op drie kilometer van het Centraal Station van Antwerpen, dat is dezelfde afstand als van Montgomery tot hier. Zulk zwaar ongeval, kan morgen opnieuw gebeuren. Op een kaart heb ik alle openbare gebouwen, rustoorden, ziekenhuizen, scholen, enzovoort, met rode kleur gemerkt, die zich in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven bevinden.

Mijnheer de Minister, op 3 juni 1990 heeft u veel geluk gehad. Een volgende keer zou u evenwel veel ongeluk kunnen hebben, en kunt u de eerste bladzijde van de wereldpers halen na een ongeval. Ik ben geen onheilsprofeet, maar een realist en daarom vraag ik u daarmee rekening te houden en dat risico niet te lopen. Dat zou onverantwoord zijn. **(Onverstaanbare opmerking van heer P. Dumez)**

Het bukolische dorpje Lockerbie werd één keer getroffen. In Deurne

is er elke dag een fractie van een risico aanwezig. Mijnheer Dumez, ik denk dat wij het, gelet op die omstandigheden, niet kunnen toelaten.

Volgens de studie Mens en Ruimte zouden 33.000 mensen door lawaaihinder — tussen de 30.000 en de 45.000 kosteneenheden zoals dat wordt genoemd — worden getroffen en de zwaar gehinderden zouden niet minder dan 8.000 in aantal zijn. Het gaat hier toch om zeer hoge aantallen. In feite is het de bevolking van een gemiddelde gemeente in Vlaanderen, die door de zware overlast van deze luchthaven wordt getroffen.

In verband met de luchtbezoedeling worden in de studie Mens en Ruimte metingen vermeld. Ze worden evenwel gerelativeerd — en de duivel mag weten waarom — ten opzichte van het autoverkeer, dat ook veel luchtbezoedeling verwekt. Men zegt dat wat het luchtverkeer oplevert het autoverkeer nog niet overtreft. Dat treft ons ; dat zou er nog moeten aan ontbreken ? De uitstoot van kerosen is gevaarlijk. Al ben ik geen specialist ter zake, maar, steunend op statistieken, weet ik dat de regio van Schiphol twaalf maal het gemiddelde percentage van het aantal kankergevallen in heel Nederland telt, waar het gemiddelde nochtans al hoog ligt. Ik wil nogmaals geen onheilsprofeet zijn, maar waarom zou u dit risico blijven nemen in een bewoonde kern ? Indien u dat zou willen vermijden, mijnheer Dumez, dan zal u die stad gevoelig moeten opschuiven, zowel wat lawaaihinder, als wat luchtbezoedeling betreft. Ik zeg daarom niet dat u tot aan de Schelde zult moeten gaan en de volledige stad opdoeken, maar toch zal u een groot gedeelte moeten opschuiven. Op de kaart kunnen wij bovendien nagaan hoe de harmonische ontwikkeling in het oosten van de agglomeratie door de luchthavens wordt geblokkeerd.

Op ecologisch vlak werd deze luchthaven op een onmogelijke ligging gevestigd. Om ecologische redenen zal ik steeds blijven herhalen dat wij nooit een luchthaven, zelfs wanneer zij een economisch goed renderende luchthaven zou zijn, op een dergelijke plaats mogen vestigen en toelaten.

Op het economische vlak stel ik vast dat het tekort van de Regie der Luchtwegen, met name in Deurne, sprongsgewijze in 1987 tot 127 miljoen is gestegen. Op dat ogenblik betekende dat — aangezien u ongeveer 130.000 passagiers had — een directe subsidie per passagier per vlucht van 1.000 frank. Nadien stellen wij vast dat het verlies tot 49 miljoen en later tot 48 miljoen werd verminderd. Ik heb, gebruik makend van de ons als leden van de Vlaamse Raad geboden mogelijkheden, het Rekenhof geraadpleegd dat mij 5 bladzijden statistieken bezorgde. Ik zal die ook aan de Minister doorgeven. Het Rekenhof signaleert mij dat het verlies 112 miljoen in 1981, 105 miljoen in 1982, 115 miljoen in 1983, 127 miljoen in 1984, 126 miljoen in 1985, 106 miljoen in 1986, 48 miljoen in 1987 en 49 miljoen in 1988 bedroeg. Het concludeert dat — zoals blijkt uit de tabel — het exploitatietekort, dat in de jaren 1984-1985 tot 127 miljoen was opgelopen, in 1987 tot nog 49 miljoen was gedaald. Die spectaculaire vermindering, zegt het Rekenhof, is niet te wijten aan verhoogde ontvangsten want die zijn, ten opzichte van die van 1986, met 25 ten honderd gedaald. Het fenomeen heeft te maken met een wijziging in het boeken van de uitgaven van de Regie van Luchtwegen. Men heeft dus een aantal kosten van de regionale luchthavens naar de centrale diensten overgeheveld en men pakt naar buiten met betere resultaten van de regionale luchthavens. Zo wordt dat spel gespeeld !

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer Hancké, die toelichting heb ik reeds in de Commissie gegeven. De door mij aangeduide exploitatiekosten zijn ten laste van het Vlaams Gewest. De veiligheidsvoorzieningen en talrijke kostenfactoren, die normaal door de Regie der Luchtwegen worden betaald, blijven ten laste van de nationale begroting en de Regie der Luchtwegen. Men mag cijfers niet verkeerdelijk vergelijken. Wij hebben een overzicht gemaakt voor de uitgaven en ontvangsten voor het Vlaams Gewest tussen 1981 en 1986. Daaruit blijkt dat het tekort wel degelijk afneemt en nu min of meer stabiel blijft.

**De heer L. Hancké** : Mijnheer de Minister, graag ontvang ik schriftelijk — indien u daarop nu niet kunt antwoorden — een antwoord op de vraag wat het tekort van de luchthaven in Deurne zou zijn op basis van een berekening volgens eenzelfde parameter als voor de berekening voor 1986.

**Minister J. Sauwens** : Dat zal ik zeker doen.

**De heer P. Dumez** : Mijnheer Hancké, hoe wilt u de inkomsten verhogen wanneer nu reeds gedurende 16 à 17 jaar de vastgelegde tarieven lager liggen dan het Europees gemiddelde ?

**De heer L. Hancké** : Dat is correct. Nochtans wijs ik erop dat mocht het tarief dat nu 55 frank per vlucht bedraagt, worden verdrievoudigd, u vermeld zou staan van het geringe financiële effect van de verhoging.

Mijnheer de Minister, in uw begroting hebt u voor de regionale luchthavens 195,5 miljoen ter beschikking. Tijdens de promotiedag in Antwerpen verklaart u echter dat u voor 333 miljoen zal investeren. Dit verschil van een slordige 150 miljoen roept vragen op, aangezien ik die niet in de begroting terugvind. Waar is deze post dan verborgen ? Waarom krijgt de Raad bij de bespreking van de begroting niet het overzicht van alle bedragen, waarvan er sommige misschien bij andere posten zijn ondergebracht ? Op de vraag over de kosten van ondertunneling heeft de Minister in Commissie ook verklaard deze te zullen overhevelen naar de post Openbare Werken in plaats van naar de Regie voor Luchtwegen om een of andere verkeerstechnische reden. Op die manier is het natuurlijk voor de Vlaamse Raad bijzonder moeilijk een goed inzicht te krijgen in de bedragen die de Minister uiteindelijk ter beschikking heeft. Het is toch wel erg dat wij, nadat in de begroting 7,5 miljoen voor Antwerpen, 3 miljoen voor Grimbergen en 185 miljoen voor Oostende — in het totaal 195,5 miljoen — werden bestemd, wij uit de krant moeten vernemen dat de Minister, zonder dat er sprake is van een aanpassing, nu 333 miljoen zal besteden.

**Minister J. Sauwens** : Een technische vraag moet een technische uitleg krijgen. Ingevolge het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest en de Regie der Luchtwegen is er driemaal, in 1989, in 1990 en 1991, 50 miljoen frank ter beschikking gesteld voor investeringen aan regionale luchthavens. Dit bedrag van driemaal 50 miljoen, dus 150 miljoen, moet worden gevoegd bij het bedrag dat in de begroting in de sectie 86 is ingeschreven. Uit de toelichting en uit de documenten die aan de Commissie werden bezorgd, blijkt dat dit het totale bedrag is van de investeringen die dit jaar kunnen worden gerealiseerd. Het gaat hier dus om het restant van die 150 miljoen dat voor het grootste deel niet werd gebruikt samen met wat in de begroting is ingeschreven. Dat is een technische verklaring. Ik spreek over het samenwerkingsakkoord van einde 1989.

**De heer L. Hancké** : Ik dank u voor die toelichting, mijnheer de Minister, maar ik moet daaruit besluiten dat u, naast wat in die 195 miljoen is voorzien, voor 150 miljoen investeringen gaat verrichten.

**Minister J. Sauwens** : Ik zal de documenten nakijken maar ik meen dat in het investeringsprogramma, dat werd meegedeeld, rekening werd gehouden met de bijkomende 150 miljoen.

Het samenwerkingsakkoord omvat drie elementen : ten eerste, het ter beschikking stellen door de Regie der Luchtwegen, in de overgangsperiode, van de personeelsleden. Dat is belangrijk. De officiële overheveling van het personeel van de Regie naar de luchthavens en naar het Vlaams Gewest is nog niet gebeurd. Ten tweede, was er de overdracht van een aantal investeringskredieten voor nuttige en noodzakelijke werken en aanpassingen aan landingsbanen en aan de gebouwen. Daarvoor hebben wij driemaal die 50 miljoen. Ten derde, is er ook nog een akkoord gekomen om in 1989 het volledige deficit en dan degressief in 1990, twee derde en in 1991, één derde ervan mee te helpen dragen. Dat zijn de drie grote krachtlijnen geweest van het samenwerkingsakkoord. Ik zal u alle ge-

vens bezorgen over de zaken die in de Commissie werden besproken.

Dat is dus een technische verklaring. Het is zeker niet mijn bedoeling de Raad een aantal inlichtingen te onthouden.

**De heer L. Hancké** : Ik maak abstractie van de laatste opmerking. Ik wacht uw antwoord af en zal dan eventueel mijn beschouwingen formuleren.

U weet wat ik inzake het tekort van het Rekenhof heb gevraagd. Het is duidelijk dat dit tekort geen 48 of 49 miljoen is in vergelijking met die 127 miljoen van 3 of 4 jaar geleden. Het blijft integendeel op een vergelijkbare hoogte liggen. Wij kunnen nog altijd zeggen dat op de luchthaven van Deurne nog steeds duizend frank per vlucht en per passagier wordt gegeven.

**De heer H. Candries** : En in Zaventem ?

**De heer L. Hancké** : In Zaventem heeft de Regie der Luchtwegen een batig resultaat van ongeveer anderhalf miljard. Vermits ik het verlies van de Regie der Luchtwegen in Antwerpen omreken, zeg ik dat in Zaventem iedere passagier ongeveer 500 frank winst aan de Regie der Luchtwegen geeft. Het lijkt mij belangrijk daar even dieper op in te gaan.

Als Antwerpenaar moet ik vaststellen dat in Antwerpen de legende van de dolkstoot van SABENA tegen Deurne altijd opgeld maakt. Is dat juist ? Ik denk dat wij dat eens moeten onderzoeken.

Mevrouw Vogels heeft al gewag gemaakt van het feit dat er viermaal per dag een lijn naar Amsterdam wordt onderhouden in het kader van de samenwerking tussen SABENA en KLM, en die haar succes ontleent aan het feit dat wij passagiers vanuit de Antwerpse regio naar Schiphol vervoeren en dit als feeder-line voor KLM. Ik heb daar niets tegen. Ik ben internationalist van politieke overtuiging maar ik zou mij getroost voelen als ik Zestienhoven grote borden zou zien met als opschrift : Ik vlieg

## Hancké

met SABENA omdat ik dan vanuit Zestienhoven kan vertrekken.

Wij zien vandaag hetzelfde met de lijn die Antwerpen met Swissair inlegt naar Zurich, want wat is dat anders dan een feeder-line voor Swissair, waardoor toch ongetwijfeld een gedeelte van het cliënteel aan SABENA in Brussel wordt onttrokken op bestemmingen die voor de luchtvaartmaatschappijen SABENA en Swissair gemeenschappelijk zijn.

**De heer H. Candries** : Dat is SABENA

**De heer L. Hancké** : De lijnen op München, Parijs, Frankfurt en Hamburg werden afgeschaft. In Antwerpen sprak men van een dolksteek. Brussel zou geen ruimte gunnen aan Antwerpen.

Ik heb de juiste toedracht van de feiten nagetrokken. Dit is niet eenvoudig in dit land want blijkbaar bestaat er een afspraak dat op vragen naar de bezettingsgraad van de lijnen, niet wordt geantwoord.

U kent het verhaal uit Genesis over Sodoma en Gomorra. Abraham vroeg aan de Voorzienigheid of hij beide steden zou redden indien hij er 100 rechtvaardigen zou vinden. De Voorzienigheid antwoordde bevestigend. Vervolgens vroeg Abraham of hij de steden ook zou redden indien er 90 rechtvaardigen werden gevonden, waarop de Voorzienigheid eveneens bevestigend antwoordde. Abraham vroeg of dat ook nog het geval zou zijn indien er 80 rechtvaardigen werden gevonden. Hij ging zo verder tot 20 en het antwoord bleef bevestigend.

**De Voorzitter** : Ging het niet tot 10, mijnheer Hancké ?

**De heer L. Hancké** : Dat is mogelijk, u kent de gewijde geschiedenis wellicht beter dan ik, mijnheer de Voorzitter.

Dit om te illustreren op welke manier ik mij tot SABENA moest richten. Op mijn vraag naar de bezettingsgraad van bepaalde lijnen zei men mij bij SABENA dat zij daarop niet mochten antwoorden. Ik stelde dan

voor dat zij op mijn vragen enkel met een ja of neen zouden antwoorden. Op mijn vraag of de lijnen vanuit Brussel naar München, Parijs, Hamburg en Frankfurt een goede bezettingsgraad hadden, antwoordde men dat de bezettingsgraad boven het Europees gemiddelde van 57 ten honderd lag. Wat de bezettingsgraad was van de vier lijnen vanuit Antwerpen konden ze mij niet zeggen. Ik vroeg toen, zoals Abraham, of de bezettingsgraad boven de 60 ten honderd lag. Het antwoord was neen. Ik vroeg of hij boven de 50 ten honderd lag en weer was het antwoord negatief. Hij lag ook niet boven de 40 ten honderd. Ik vroeg of hij beneden de 30 ten honderd lag. Het antwoord was positief. Op mijn vraag of hij beneden de 20 ten honderd lag, werd eveneens bevestigend geantwoord, maar men voegde er aan toe dat men nu echt niets meer kon zeggen.

**De heer P. Dumez** : U mag niet vergeten dat een passagier die in Antwerpen opstijgt met bestemming Hamburg niet zeker is dat hij daar ook terug kan landen. Beperkte landingsbanen spelen daarbij een rol.

**De heer L. Hancké** : Vorige week donderdag zei de heer Lesage met grote fierheid dat er acht passagiers waren met bestemming Hamburg. Daarvoor moeten wij een luchthaven van 150 hectaren openhouden.

Mijnheer de Minister, wetende dat de bezetting op de lijnen vanuit Antwerpen minder dan 20 ten honderd bedraagt en in de veronderstelling dat deze van de lijnen vanuit Brussel 60 ten honderd bedraagt, hebben wij, om eenzelfde aantal passagiers te vervoeren, in Brussel één vliegtuig nodig en in Antwerpen minstens drie. Wij lopen dus drie keer een risico inzake veiligheid, lawaaioverlast en luchtvervuiling. Bovendien vervallen de acht passagiers in Antwerpen als potentiële klanten voor de lijn vanuit Brussel. De exploitatiewinst van de lijn uit Brussel vermindert derhalve, terwijl SABENA in Antwerpen wordt opgezadeld met een bij komend verlies.

Ik ben geen grote economist, maar ik besef toch al te goed dat ik op die manier geen zaak zou willen runnen

en ik zie dat de heer Denys dit wijselijk, zoals we dat van hem gewoon zijn, hoofdschuddend bevestigt.

**Minister J. Sauwens** : Mijnheer Hancké, in uw betoog gaat u uit van een aantal premissen die bij mij toch vragen oproepen. U zegt dat het kostendekkingspercentage van de luchthaven van Deurne bijzonder laag is. U verwacht ook voortdurend de begrippen luchthaven en exploitatie van de luchtvaartmaatschappij. Zowel in dit debat over de regionale luchtvaartmaatschappijen als in dat over SABENA moeten wij een onderscheid maken tussen beide. Het beheer van de infrastructuur is een zaak, de luchtvaartmaatschappij is een ander. De vraag tegen welke prijs we een luchtvaartmaatschappij moeten exploiteren is dan nog een ander probleem en een ander debat.

Toen aan SABENA gevraagd werd waarom het de lijn Antwerpen-Londen met een dekkingspercentage van 57 ten honderd wilde afschaffen, trok de maatschappij de beslissing in. Wel, dit wijst er volgens ons op dat de verhouding SABENA-regionale luchthavens een nieuwe dialoog verdient en een bijsturing door de gewestverantwoordelijken. Het gaat niet op de inspanningen voor de regionale luchthavens te beschouwen als concurrentie voor SABENA. SABENA biedt een antwoord op de vraag naar een bepaald overheidsbedrijf dat meer commercieel, meer marktgericht moet werken, maar dat debat moeten wij hier vandaag niet voeren.

**De heer L. Hancké** : Ik zal, mijnheer de Minister, mij niet duidelijk genoeg hebben uitgedrukt, maar voor mij is er inderdaad een onderscheid tussen de Regie van de Luchtwegen en de luchtvaartlijnen. Ik heb beide niet door elkaar willen halen. Ik heb een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het verlies van de Regie der Luchtwegen in Deurne en de winst die Zaventem maakt. Ik heb ook gesproken over het niet-renderend karakter van een aantal lijnen die uit Deurne vertrekken en waarvan ik beweer dat ze beter worden afgeschaft dan ze met verlies te laten werken. Hoezeer ik mij ook Antwerpenaar voel, met

## Hancké

Antwerpse voorouders, vol sinjorenbloed met al wat dat aan goede en slechte kwaliteiten veronderstelt, ik kan niet anders, en hiervoor baseer ik mij ook op verschillende studies, dan zeggen dat je op 35 kilometer van een internationale luchthaven geen regionale luchthaven kunt in stand houden. Want de realiteit is dat de voedingsbodems van beide luchthavens immers elkaar overlappen. Je moet geen feniks zijn om te beseffen dat je de luchthaven van Deurne waarvan de ecologische nadelen bovendien nog zo zwaar doorwegen, niet in leven kunt houden.

Ter staving van mijn argumentatie heb ik ook nog de verklaring van de heer De Croo uit 1987 aangehaald die zei dat als de luchthaven van Deurne in 1992 niet renderend was, ze moest worden opgegeven. Wel, we zijn bijna zo ver, het verlies is minstens even belangrijk als een paar jaar geleden en vier lijnen die werden ingelegd, moesten worden afgeschaft bij gebrek aan belangstelling. Waren die lijnen een succes geworden dan zou ik de eerste geweest zijn om toe te geven dat ik mij vergist had. Wat mij verbaast in dit debat is dat de meest liberaal denkenden, op uitzondering van de heer Denys weliswaar, die conclusie niet trekken.

**De heer A. Denys :** Mijnheer Hancké, vermits u naar de PW verwijst, wens ik even tussen te komen. Ik vind het zeer moedig dat u als Antwerpenaar deze stelling inneemt, waarbij ik mij enigszins kan aansluiten. Ik wens echter een onderscheid te maken. Om te weten of een dergelijke regionale luchthaven — het weze Oostende of Deurne — los van de ecologische en veiligheidsaspecten, rendabel kan zijn, ware het best eens na te gaan of er interesse bestaat vanuit de privé-sector. In het buitenland heeft men die luchthavens geprivatiseerd. Indien blijkt dat daarvoor interesse bestaat, verdienen zij volgens ons nog een kans, **zoniet** geloof ik dat uw conclusie de juiste is.

**De heer L. Hancké :** Ik ben voor een dergelijke benadering gewonnen, op voorwaarde dat het niet gebeurt op

de plaats waar de luchthaven nu gelegen is en dit om ecologische redenen. Ik probeer aan te tonen dat met de huidige ligging en structuur deze luchthaven niet renderend gemaakt is en zeer waarschijnlijk niet kan worden gemaakt. Als men nochtans zou willen proberen aan te tonen dat de regio Antwerpen volstaat voor het voeden van een regionale luchthaven mag dat volgens mij, maar zeker niet in de ongunstige ecologische voorwaarden zoals ze zich thans voordoen. Het succes van de economie kan bovendien alleen maar de nadelen op het vlak van de ecologie verzwaren. Dus, dan zou de botsing tussen de twee belangen nog heviger worden. Als men dat wil bewijzen, moet men het maar op een andere plaats doen, maar op 30 kilometer van Zaventem heeft dat zeker geen zin.

U houdt nu een pleidooi voor **General Aviation**. De kleur van mijn haar bewijst dat ik hier al geruime tijd rondloop, zowel in het Parlement als in het Antwerpse. Ik heb gezien wat men de jongste twintig jaar heeft uitgeprobeerd als functiebepaling voor de luchthaven van Deurne. Twintig jaar geleden, in de tijd van de jets, promoveerde men een intercontinentale luchthaven. U zal in uw archieven wel terugvinden dat ATUV in Antwerpen met grote pamfletten betoogde : Jets, neen. Dat project mislukte. Dan heeft men geprobeerd chartervluchten uit te voeren op Jersey en Lourdes. Na twee jaar is men daarmee gestopt. Daarna heeft men het gezocht in het toerisme, maar ook dat is na een tweetal jaar opgedoekt. Op zeker ogenblik heeft men het gezocht in het vrachtvervoer. Stel u voor ! Men vond toen dat een wereldhaven ook moest beschikken over een luchthaven voor vrachtvervoer. Ik herhaal dat in de haven 102 miljoen ton wordt verscheept en in de luchthaven 336 ton. In Oostende, een nog niet eens vergelijkbare luchthaven, heeft men 48.000 ton vracht. Dat belet de GOM en alle kringen van de Kamer van Koophandel niet om nu zelfs te zeggen dat er, buiten de luchthaven van Deurne, ook in **Hoevenen** een luchthaven voor vrachtvervoer moet worden gereserveerd, **vlakbij** de haven !

**De heer H. Candries :** Ik denk dat men toch voorzichtig moet zijn wanneer men over vracht spreekt.

**De heer L. Hancké :** Ik weet wat u gaat zeggen.

**De heer H. Candries :** Er zijn vrachten die men in de palm van de hand kan houden en die geldelijk meer betekenen dan sommige vrachtwagens vol. Er zijn specifieke vrachten. Een specifieke vracht, de diamant, waarvoor speciale verzorging en inrichting vereist is, heeft Antwerpen als centrum. Men mag dat niet onderschatten. Als men over vrachten spreekt, moet men opletten met vergelijkingen. Men mag niet altijd in **tonnema**ten vergelijken.

**De heer L. Hancké :** Dat is een open deur instampen. In de pleidooien voor het vrachtvervoer van een vrachtluchthaven dacht men dat duizenden tonnen vanuit de haven via de luchthaven zouden kunnen worden getransporteerd. Het gaat op dit ogenblik niet alleen om de diamantaris. De grote optie is altijd anders geweest. Als men vandaag over **Hoevenen** spreekt gaat het ook niet over diamant.

**Minister J. Sauwens :** Ik heb **Hoevenen** niet vermeld in de beleidsnota.

**De heer L. Hancké :** Ik zeg dat omdat de honger in bepaalde milieus in Antwerpen geen einde kent.

Het aantal particuliere vliegtuigen in dit land is behoorlijk toegenomen. Er waren er 675 ongeveer twaalf jaar geleden en er zijn er 1800 op dit ogenblik, een verdrievoudiging. In Antwerpen hebben reeds veertig particuliere vliegtuigen een onderkomen in een hangar gevonden. Zij staan er niet om te staan ; zij staan er om te vliegen.

Wat mij verontrust in het debat rond de luchthaven van Deurne is dat ik een aantal personen hoor spreken over een faciliteit naast hun bed. Zij willen te allen prijze hun vliegtuigje gebruiken, doch zij wensen zich daarvoor niet te verplaatsen naar Zaventem. Ik woonde onlangs een debat bij met de heer Huts, één van de havengebruikers. Hij zei vanuit



## Hancké

Deurne zeer gemakkelijk zijn vliegtuig te kunnen nemen om naar Londen te vliegen. Dat is allemaal mooi. Maar het gaat daar om un plaisir de grand seigneur. De heer Denys kan dat voor zijn gemeente Gent niet meer zeggen.

Mijnheer de Minister, u hebt waarschijnlijk ook te maken met het duwvaartkanaal, waarvan de kostenbatenanalyse positief was. Nochtans is dit duwvaartkanaal niet doorgestaan omdat het zich situeerde in de gordel van groene smaragd ten oosten van Antwerpen waar ook rijkelui wonen. Voor hen was dit kanaal plots niet meer nodig. De mensen die in sociale woningen aan de rand van de luchthaven wonen, moeten integendeel maar weten hoe zij zich redden in deze wereld. Daar kunnen deze milieus met hun belangen geen rekening mee houden.

Ik verzet mij tegen het feit dat men deze redenering zou honoreren in een beleid ten overstaan van de regionale luchthaven.

Ik kom tot mijn besluit. Ik heb volgende gezegd om u te laten weten dat ik geen overtuigd voorstander ben van de luchthaven van Deurne. Een aantal vrienden denken daarover niet helemaal hetzelfde. Toch is het nodig dat u in uw beleid een aantal zaken inbouwt, de randvoorwaarden die u zelf hebt aangegeven, maar dan wel ernstig opgevat en strikt toegepast. Is het niet merkwaardig dat als u metingen doet voor lawaaihinder of luchtbezoedeling, dit slechts eenmaal gebeurt als een studie wordt besteld, om daarna stil te vallen? Is het echt teveel gevraagd om er een permanente meetapparatuur te plaatsen zodat wij zouden weten wat de echte lawaaihinder en luchtbezoedeling veroorzaakt, zodat wij de ecologische nadelen goed kunnen afwegen?

De nabestemming van de luchthaven is luidens het gewestplan, een groen gewestpark. Ik veroorloof mij erop te wijzen dat van alle grote steden in Vlaanderen Antwerpen ongetwijfeld het slechtst bedeed is op het gebied

van groene zones. Ooit werd berekend dat slechts 3,5 ten honderd van de oppervlakte groen is, terwijl dit percentage in andere steden aanzienlijk hoger ligt. Sinds 1919 kwam er één park bij, maar raakte men het Noordkasteel kwijt. Het is dus geen luxe te zorgen voor een groot gewestpark.

Een derde voorwaarde is dat u op een ernstige manier een kostenbatenanalyse voor de luchthaven laat uitvoeren, bij voorbeeld door de GIMV onder begeleiding en toezicht van een commissie. Als wij in het bezit zijn van de resultaten van de meetapparatuur en van de kostenbatenanalyse en de zekerheid hebben dat we hoe dan ook op een bepaalde dag, over 10, 15 of 20 jaar een gewestpark kunnen aanleggen op de huidige luchthaven van Deurne, pas dan kunnen we een definitieve beslissing nemen. Op het ogenblik brengen wij het voorlopig behoud van de luchthaven niet in het gedrang. Wij wachten op de nodige gegevens en ik vraag u bereidwillig op mijn verzoek in te gaan, mijnheer de Minister. **(Applaus bij PW en AGALEV)**

**De Voorzitter :** Minister Sauwens heeft het woord.

**Minister J. Sauwens (op de tribune) :** Mijnheer de Voorzitter, het is duidelijk dat de beleidsnota inderdaad een afweging van belangen inhoudt en dat de bespreking in deze Raad het debat verrijkt. Het is een typisch voorbeeld van infrastructuur die een spanning oproept tussen economische en ecologische aspecten. Het was ook de bedoeling van deze beleidsnota om de voorwaarden te bepalen waarop een bestaande activiteit kan doorgaan. Ik leg er immers de nadruk op dat wij door de federalisering sinds 16 januari 1989 moeten optreden als domeinbeheerder, maar de huidige toestand niet hebben gecreëerd. Er bestaat een spanning tussen enerzijds een onoordeelkundige ruimtelijke ordening en een weinig consequent overheidsbeleid van het verleden en anderzijds de vraag naar een moderne aanpak en uitbouw van een dienstenpakket in het economisch centrum dat Vlaanderen intussen is geworden. Belangrijk is dat de

bevoegdheidsoverdracht samenviel met een versnelling van de Europese liberaliseringspolitiek inzake luchthavens en luchtvaart in het algemeen en met de internationale ontwikkeling op het gebied van het luchtverkeer, waarvan de prognoses moeten worden bijgesteld als gevolg van onder meer de Golfcrisis. Toch houdt men rekening met een substantiële aangroei van het luchtvaartverkeer.

Toen wij begin 1989 de beslissingsmogelijkheden op een rijtje hebben gezet, gingen deze van de afschaffing van de bestaande luchthavens over het behoud ervan in de huidige toestand tot een fundamentele aanpassing aan de behoeften van het luchtvaartverkeer in de toekomst, met inbegrip van de uitbreidingsmogelijkheden.

Ik verklaar zeer formeel, net zoals in de Commissie, dat wij dit dossier hebben onderzocht zonder enige vooringenomenheid. Wij hadden geen enkel a priori standpunt. Alvoers beleidsbeslissingen in één of andere richting te nemen, moesten wij immers een grondige kennis verwerven, zowel van de economische aspecten, het gegeven van de rentabiliteit, als van de kwaliteit van de leefomgeving. Het is duidelijk dat bij het nemen van beslissingen zeer uitdrukkelijk alle milieu- en omgevingsfactoren worden afgewogen. Er werden inderdaad twee studies uitgevoerd, omdat wij na onderzoek hebben geoordeeld dat de beide bureaus om een aantal redenen, waarover ik niet zal uitwiden, het meest geschikt waren om een economische studie respectievelijk een milieustudie te maken.

In een sfeer van goede nabuurschap en vanuit een historisch gegroeide situatie beschouwen wij de omgevingszorg als prioritair. De heer Hancké heeft in zijn betoog trouwens verwezen naar de beslissingen en de studies uit het verleden. Het gaat hier inderdaad om een oud probleem dat thans in een enigszins nieuwe verpakking op onze bestuursbanken terechtkomt. Zoals ik dus zei, hebben wij een sfeer van goede nabuurschap betracht omdat wij vaststelden dat terzake heel wat verkeerde opvattingen

## Sauwens

bestonden en heel wat onjuiste stellingen werden verkondigd als gevolg van een onvoldoende kennis van het dossier. Daarom werd een overlegorgaan opgericht. Ik weet dat onze beslissingen vanuit Antwerpse zijde en vanwege bepaalde gemeentebesturen in vraag worden gesteld. Niemand kan mij echter verwijten de dialoog tussen de luchthavenbeheerders en de betrokken gemeentebesturen niet te hebben mogelijk gemaakt.

**De heer L. Hancké :** Mijnheer de Minister, waarom hadden die vergaderingen dan plaats in het luchthavengebouw ? U wist toch dat de mensen dit het hol van de leeuw noemen. Bovendien beklagt men zich over het feit dat de agenda's niet tijdig toekwamen.

**Minister J. Sauwens :** Ik ben er nochtans zeker van dat die agenda's tijdig werden verstuurd. Ter zake heb ik trouwens contact opgenomen met de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij die het secretariaat heeft waargenomen. Ook de sociale geleidingen van de provincie Antwerpen waren hierbij betrokken.

**De heer L. Hancké :** Mijnheer de Minister, u zou er moeten voor waken dat zo'n verwijten niet meer worden gemaakt.

**Minister J. Sauwens :** De vraag waarom sommige personen met dit dossier eerder naar de pers trekken dan naar het betrokken departement laat ik ook in het midden.

Via het beleidsplan moeten wij een oproep doen tot samenwerking van alle betrokken partijen. Wij moeten komen tot het voeren van een consequent beleid, onder meer inzake ruimtelijke ordening en bouwpolitiek. De structuurplanning voor het gebied Antwerpen is daarbij een belangrijk instrument. Tevens wijs ik op een aantal onmiddellijk genomen maatregelen, namelijk, de aanpassing van de bestaande reglementering en vooral de toepassing ervan, de beslissingen van 1 januari 1991 inzake de Europese geluidsnormering, het nauwkeurig toezien op de start- en aanvlieprocedures en tenslotte een

sterke vermindering van de circuitvluchten. Nu blijkt echter dat het niet zozeer het economisch belangrijk verkeer is dat geluidshinder veroorzaakt, maar vooral de sportvliegtuigen, de zweefvliegtuigen en de scholingsvluchten, meer in het bijzonder te Grimbergen. Het zijn dus de circuitvluchten die irriterend zijn, vooral tijdens het weekend. Dienaangaande werden beperkende maatregelen genomen. Volgens sommigen gaat het hier om een elitaire sport, maar wij stellen vast dat aan deze sporttak in Vlaanderen steeds meer belang wordt gehecht. Ik denk dat het mogelijk is op korte termijn, in overleg met de federale Regering, ruimtes aan te duiden waar zulke activiteiten kunnen plaatsvinden. Volgens mij zullen deze plaatsen zeer beperkt zijn, vooral in drukke agglomeraties. Het is dus niet het eenmalig landen van de diamantvluchten dat als hinderlijk wordt ervaren.

Wij hebben ook een aantal minimale vlieghoogtes bepaald. Zeer belangrijk daarbij is dat de techniek en de nieuwe technologie een gespreksbasis vormen voor het debat rond de geluidshinder. Men kan niet ontkennen dat de fluisterjet, bijvoorbeeld de BAE 146, die op dit ogenblik de vlucht Londen-Deurne verzekert, een nieuw type vliegtuig is dat niet te vergelijken is met de situatie van 15 à 20 jaar geleden.

Ik wil toch wijzen op het economisch belang van de regionale luchthavens. Zonder overdrijving durven wij stellen dat de gunstige centrale ligging van Europa en van Vlaanderen in Europa een troefkaart is voor de toekomst. Naast een uitstekende maritieme ligging is de infrastructuur, zowel op het vlak van de wegverbindingen als via de luchtvaart, niet onbelangrijk te meer omdat wij over een kleine open economie beschikken waar een aantal multinationale ondernemingen heel veel belang hechten aan de vlotte bereikbaarheid en verbindingen met het buitenland via de luchthavens, en dit zowel voor het personen- als goederenvervoer. De luchthavens spelen met de zeehavens een belangrijke rol in de doorvoer van goederen en diensten. Vanuit het oogpunt regionale ontwikkeling is

bijvoorbeeld het impulsprogramma dat wordt opgezet voor de luchthaven van Oostende algemeen erkend. De luchthaven van Oostende zal dus een speerpunt betekenen in de economische opwaardering van dit impulsgebied.

Uit de hiervoor geciteerde studie blijkt dat er een globale directe en indirecte tewerkstelling bestaat van 4.170 personen op onze Vlaamse vliegvelden en luchthavens. Voor Antwerpen betekent dit primair 570 tewerkgestelden, secundair 280 en voor de afgeleide sectoren die luchthavengebonden zijn 1.700. In totaal bedraagt dit dus 2.550 arbeidsplaatsen. De regionale ondersteuning heeft vooral belang in Oostende. Uit de analyse blijkt dat de luchthaven van Antwerpen een essentieel element van het dienstenpakket van het economisch centrum Antwerpen betekent. Ik weet dat een aantal personen daarover een andere mening hebben.

Ik wenste dit als algemene inleiding even met u door te nemen, en ik zal nu antwoorden op de vragen die werden gesteld door onder meer de heer De Croo, de heer Content, de heer Van Dienderen, mevrouw Vandebussche, de heer Verreycken, de heer Candries en de heer Dumez, mevrouw Vogels en de heer Hancké. Ik zal dit doen in telegramstijl omdat een aantal zaken reeds duidelijk gezegd zijn tijdens de commissievergaderingen. De beleidsnota en de geactualiseerde documenten die via het verslag van de heer Candries ter beschikking van de Vlaamse Raad werden gesteld, zijn reeds voldoende duidelijk.

De heer De Croo heeft een pleidooi gehouden pro Zaventem. Het was een voortzetting van de redenering, die typisch Belgisch, de vorige jaren steeds heeft geprimeerd bij het opstellen van de herstructureringen en bij het nemen van belangrijke beleidsbeslissingen omtrent de luchtvaart in het algemeen. Zowel inzake de Regie der Luchtwegen, inzake het Bestuur der Luchtvaart als inzake de politiek die de nationale luchtvaartmaatschappij SABENA heeft gevoerd, was er, en niet alleen in

## Sauwens

Vlaanderen, maar ook in Wallonië, het gevoel dat het vuile en minder interessante werk werd overgelaten aan de regionale luchthavens. Het blijkt trouwens, en ik verklaar dit op basis van een aantal gegevens die mij door mijn medewerkers werden verstrekt, dat vroeger een aantal kosten van het hoofdbestuur werden gedragen door de post regionale luchthavens, waarmee het deficit van deze luchthavens kunstmatig hoog werd gehouden.

Ik moet de heer De Croo, die zich heeft verontschuldigd voor zijn afwezigheid vanmiddag, dus zeggen dat ik daaraan niet meewerk.

Er werden vergelijkingen gemaakt met Zaventem. Ik wens hier eerst duidelijk te onderstrepen dat Zaventem een ander type luchtverkeer aantrekt. Zaventem is een intercontinentale luchthaven met grote internationale vluchten terwijl de regionale luchthavens intereuropese lijnverbindingen en general aviation tot voorwerp hebben. De Oostendse luchthaven vervult in een bepaalde mate een overvloefunctie in geval van verzadiging of in geval van onbereikbaarheid van Zaventem. De omvorming van de Regie der Luchtwegen zelf, waarnaar de heer De Croo heeft verwezen, dient te gebeuren door de federale overheid.

De heer Content heeft voorgesteld om in Oostende een dwarspiste aan te leggen. Dit zou ongeveer 1 miljard kosten en dit draagt onze voorkeur niet weg. Wij opteren voor de verdere uitbouw van de huidige baan 08/26 via de verplaatsing van het ILS-systeem. Aan de uitbreiding van de luchthaven zou, zoals hij heeft gesuggereerd, een milieueffectrapportering zijn verbonden. De samspraak met de omliggende gemeenten die zoals in Deurne is opgestart, verloopt zeer goed. Het overlegorgaan Oostende heeft trouwens een aantal concrete suggesties gedaan voor het beleid en voor de directie van de luchthaven zelf.

De heer Van Dienderen heeft het probleem van de uitstoot van kool-dioxyde aangesneden. Hij had het

ook over de algemene mobiliteitsproblemen, het energieverbruik en de leefbaarheid van onze planeet, die in het gedrang zou komen. Ik zal hierop niet verder ingaan. Wij kunnen van de domeinbeheerder, die een bepaalde luchthaven met een bepaalde activiteit in beheer krijgt niet vragen om dit probleem in dit dossier bij te sturen aan de hand van het gegeven van een aandeel van minder dan 1 ten honderd in de totale Antwerpse kool-dioxyde-uitstoot. Laat ons op dat vlak wat nederiger zijn. Ik ga ermee akkoord dat wij ons moeten inschakelen in wat er op Europees en wereldvlak in ontwikkeling is, maar laat ons deze aangelegenheid in dit debat niet ter sprake brengen.

Er wordt beweerd dat de luchthavens niet rendabel kunnen zijn tegen 1995. Verschillende leden hebben hierover vragen gesteld.

Wij moeten het deficit wegwerken tegen 1995. Dat kan op twee manieren, allereerst door het herstructureren van de bestaande personeelsbestanden. 85 ten honderd van de uitgaven worden besteed aan het personeel. Toch wordt het intercommunale vliegveld Kortrijk-Wevelgem uitgebraat door vier personen. Dit staat in schril contrast tegen de bezetting van Oostende en Deurne. Wij zijn ervan overtuigd dat door een betere organisatie van de personeelsleden en een polyvalent gebruik van de functies merklijk kan worden bespaard.

**De heer A. Denys :** Meent u dat u in de bestaande structuur kan komen tot een personeelsafslanking, wat volgens u noodzakelijk is voor een rendabel beheer ?

**Minister J. Sauwens :** Ja, de meer commerciële aanpak, de kapitaalparticipatie en de participatie in het beheer, dat op het ogenblik wordt aangeboden door een aantal lokale besturen, gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen en de privé-sector moeten het mogelijk maken om met een vrij grote autonomie en een beter management de luchthavens rendabel te maken. Dit blijkt althans uit de gegevens waarover wij beschikken.

**De heer A. Denys :** Mijnheer de Mi-

nister, u antwoordt niet op mijn vraag. Een zware factor wordt gevormd door het personeel. U bent het met mij eens dat er zal moeten worden afgeslankt, wil men de luchthavens enigszins rendabel maken. U verwijst naar het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem waar er slechts vier personeelsleden zijn.

**Minister J. Sauwens :** Ik beweer niet dat dit een ideale situatie is maar ik ben ervan overtuigd dat het aantal personeelsleden zal moeten verminderen door afvloeiing of het inschakelen van deze mensen in een andere administratie van het Vlaams Gewest. De algemene regel voor het nieuwe personeelskader dat voor de Vlaamse administratie is uitgetekend, betekent een grotere mobiliteit in de kaders.

**De heer A. Denys :** In de nota spreekt u hierover niet. Daarin spreekt u alleen over het personeelsbeleid.

**Minister J. Sauwens :** Dat wordt wel in de doorlichting aangehaald. Dit is de eerste opdracht voor de meer autonome luchthavendirecties.

Bovendien moeten een aantal tarieven op Europees niveau worden gebracht. Dit zal gebeuren vanaf april. Onze landingsrechten bedragen ongeveer de helft van bijvoorbeeld Zaventem. Deze maatregel lost niet alle problemen op maar wij zullen er wel ettelijke tientallen miljoenen meer inkomsten kunnen door realiseren voor de bestaande trafiek. Ik spreek dan nog niet over het aantrekken van nieuwe en meer interessante trafieken.

De heer Van Dienderen beweert dat de ondertunneling van de Krijgsbaan weggegooid geld is. Dat is niet het geval. Het is een verkeerstechnische oplossing voor de ongevallen die op de Krijgsbaan gebeuren als gevolg van zeer laag overvliegende vliegtuigen. Voor de luchthaven is het belangrijk dat de landingsbaan, zonder verlenging, toch door grotere toestellen kan worden aangevlogen. Door het nuttig gebruik van deze bestaande landingsbaan zal winst kunnen worden geboekt door de ondertunneling van de Krijgsbaan. Dit dos-

## Sauwens

sier wordt technisch voorbereid en de uitvoeringsbeslissingen zullen in de loop van dit jaar worden genomen.

**De** heren Hancké en Van Dienderen verwezen naar de beperkte kredieten. Ik zal hierop niet dieper ingaan. Een aantal infrastructures moeten in het algemeen belang worden aangelegd. Er wordt druk gebruik gemaakt van het vliegveld van Deurne, niet alleen door een bepaalde elite. Het zakenverkeer komt trouwens ten dienste van de hele gemeenschap.

De heer Van Dienderen vroeg zich terecht af wie de beslissing zou nemen inzake de ruimtelijke ordening wanneer het beleidsplan verder gaat. Binnen de structuurplanning zullen in overleg met Minister Waltniel in een aantal gevallen bouwverbod moeten worden opgelegd in de buurt van de regionale luchthavens. Dit gebeurde in het verleden trouwens veel te weinig.

Volgens AGALEV is er een overeenkomst voor een **onderhoudsactiviteit** voor de luchthaven van Oostende.

De vergunning voor het vliegveld van Oombergen-Zottegem, werd afgeleverd door Minister Dehaene. Ik heb ter zake geen enkele bevoegdheid en kan hierop dus niet dieper ingaan.

Ik dank mevrouw Vandebussche voor de lovende woorden voor een aantal beleidsdoelstellingen die in de nota zijn opgenomen. Zij wijst onder meer op de economische betekenis van de luchtvaart voor de regionale economie en onderschrijft het optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Zij wijst tevens op de positieve elementen voor de groei van de trafiek, de tewerkstelling en het terugdringen van het exploitatieverlies. Onder meer door het verplaatsen van een aantal personeelsleden waren de resultaten van het vliegveld te Oostende beduidend gunstig. Er waren opvallende stijgingen, vooral in 1990 en deze trend zet zich in de eerste maanden van 1991 door.

Er werd eveneens gevraagd naar de maximaal beschikbare lengten en het

verplaatsen van het ILS-systeem. Het ontwerp wordt op het ogenblik door de Regie der Luchtwezen opgesteld en zal in de loop van dit jaar worden gerealiseerd met de investeringskredieten uit de begroting, aangevuld met de kredieten van de Regie.

De vraag naar het onteigeningsdossier hangt niet zo nauw samen met de verplaatsing van het landingssysteem. De onteigening van de villa met de aanpalende bomen is noodzakelijk. De piloten hebben immers moeilijkheden bij het landen en het opstijgen door deze hoge bomen. De heer Hancké zei dat bomen niet tot aan de hemel reiken, maar op bepaalde ogenblikken moet een keuze worden gemaakt. Het onteigeningsdossier wordt hier doorgezet om deze hinderpalen op termijn niet groter te laten worden. Eén van de toekomstmogelijkheden voor de luchthaven van Oostende is juist de landingsmogelijkheid voor de boeing 747. Daarvoor zijn deze hindernissen in de onmiddellijke buurt van de landingsbaan totaal uitgesloten. De landingsbaan zal worden overlaagd, het ILS-systeem zal worden verplaatst en de baanverlichting zal op het einde van het jaar worden bijgeplaatst. De huidige check-in is inderdaad nogal middeleeuws en moet worden aangepast. De kredieten in de begroting zijn evenwel beperkt om deze aanpassingen nog dit jaar te laten gebeuren.

De heer Verreycken verwees naar de deregulering en de vrije concurrentie in Wallonië. Inzake de regionale luchthavens heeft Wallonië een vrij dynamische politiek ontwikkeld. Men is het daarover politiek minder oneens als in Vlaanderen. In Wallonië is er een vrij grote eensgezindheid om van de luchthavens een soort poort op de wereld te maken.

Ten tweede, Wallonië beschikt niet over havens ; via deze luchthavens kan het een poort naar de wereld openen.

Ten derde, in Wallonië heeft men gemakkelijker een samenwerking van het militaire luchthavengegeven en het burgerlijke luchthavengegeven opgebouwd. Vanuit Vlaamse zijde moet dit met een bepaalde argwaan worden gevolgd.

Mijnheer Verreycken, u hebt gezegd dat wij nog niet zoveel hebben gerealiseerd. Toch wens ik er op te wijzen dat de aanzet van dit investeringsprogramma werd gegeven ; wij hebben een aantal beleidsbeslissingen genomen. Dit is gebeurd zonder overdracht van het personeel. Bij het personeel dat reeds werd overdragen is er zeer weinig kaderpersoneel. Binnen het nieuwe departement Milieu en Infrastructuur zullen enkele personen dit luchthavendossier moeten begeleiden.

Terecht hebt u gewezen op de nieuwe mogelijkheden van de fluisterjet en de nieuwe technologieën. Bovendien hebt u verwezen naar de problematiek van het fort van Borsbeek, waarvan de besprekingen inderdaad enigszins zijn vastgelopen. Ter zake zal ik stappen zetten om zo snel mogelijk klaarheid te brengen ten opzichte van de luchthavengebruikers en ook om te weten wat, op dat vlak en op korte termijn, kan worden gedaan. Niemand heeft er belang bij om de veiligheid van de luchthavengebruikers en de omgeving in het gedrang te brengen door het uitblijven van een zich opdringende beslissing.

De heer Candries heeft terecht gewezen op de mogelijkheden die de Vlaamse luchthavens nu hebben en die door het centralistische Belgische gegeven in het verleden werden gesaboteerd. Hij heeft terecht de complementariteit aangetoond tussen wat Zaventem kan betekenen en wat de regionale luchthavens zouden kunnen betekenen.

Oostende heeft specifieke opdrachten in het kader van het impulsgebied Oostende. Met de zeer grote infrastructuur die ter beschikking is heeft zij inzake een soort vrachtgoederenverkeer een zeer bijzondere opdracht. Dit geldt ook voor een bepaald soort toeristische personenverkeer. Dit zal de toekomst verder moeten uitwijzen.

Mijns inziens heeft Deurne een duidelijke functie als zakenluchthaven en voor een bepaald soort kleinere goederentrafiek. Er is ook heel wat complementariteit tussen de Vlaamse regionale luchthavens. Zoals u zegt is één van de grote voordelen van

## Sauwens

Deurne en Oostende — vooral Deurne via de grote beschikbaarheid van parking bij de deur — dat men het vliegtuig kan nemen met dezelfde instapsnelheid als men op andere plaatsen een trein neemt. Dit is een bijzonder voordeel in het zakenverkeer, wat niet te versmaden is. Dit biedt immers zeer veel mogelijkheden en perspectieven, niet alleen door de bestaande verbindingen, maar ook inzake andere intereuropese verbindingen.

U heeft terecht verwezen naar de beslissing om Antwerpen-Londen af te schaffen en u heeft gezegd dat dit een onredelijke beslissing was. Dit was inderdaad één van de meest rendabele lijnen. U heeft bovendien de zwakte aangetoond van onze huidige positie, namelijk dat wij een aantal belangrijke beleidsbeslissingen bij andere besturen zullen moeten afdwingen. Wij zullen het ons beloofde gesprek door de SABENA-verantwoordelijken dringend moeten verderzetten, niet uitgaande van een defensieve opstelling, maar van een opstelling om een aantal nieuwe verbindingen te realiseren, onder meer vanuit Deurne.

Ook de heer Dumez heeft onder meer gewezen op de complementariteit. Hier wens ik even stil te staan bij wat de heer Hancké vanuit een andere invalshoek heeft betwist.

Wat de verkeersvoorspellingen betreft zoals zij door Airports UK werden gedaan, kan men niet het ene én het andere zeggen. Men kan enerzijds het bureau niet verdenken van bijbedoelingen omdat het de exploitatie verzekert van een aantal belangrijke regionale luchthavens in Groot-Brittannië en anderzijds vooropstellen dat het niet op de hoogte is. Indien het bureau een aantal stellingen heeft ontwikkeld, is het omdat het de sector goed kent. Het bureau heeft een aantal verkeersvoorspellingen gedaan voor het jaar 2000. Daarop heb ik mijn beleidsnota gebaseerd van 235.000 passagiers per jaar inclusief de SST ; in een andere veronderstelling komt men tot 440.000 passagiers. De toekomst zal het moeten uitwijzen. De deregulering en het de-

monopoliëren van de luchtvaart in Europa moet verder worden, uitgebouwd en de meer commerciële aanpak zal op het terrein zelf moeten worden bewezen.

De heer Dumez heeft erop gewezen dat wij ten overstaan van Zaventem een krachtig beleid moeten voeren. Op een ogenblik dat SABENA inspanningen vraagt van de ganse Belgische gemeenschap, kunnen de regionale luchthavens niet verder stiefmoederlijk worden behandeld. Indien de staatsmaatschappij verder wil kunnen opereren — zeker met de bijzondere middelen die nu worden gevraagd — zullen wij moeten bewijzen voor de ganse Belgische gemeenschap te willen optreden. Ook dit zal in de loop van de volgende maanden moeten blijken, zoniet zou de nationale Regering er beter aan doen meer te investeren in infrastructuur dan in de instandhouding van dit overheidsapparaat.

Mevrouw Vogels heeft gewezen op de specifieke problemen inzake de stadsluchthaven van Deurne. Ik wens te wijzen op het enorme succes van London City Airport. Er zijn nog andere stadsluchthavens en dat is uiteindelijk de kern van het probleem. De luchthaven van Deurne bestaat, ze heeft een bepaalde geschiedenis, telt 170.000 passagiers per jaar en heeft een bepaalde economische functie in de Antwerpse regio. Het pleidooi dat een aantal mensen houden om van deze plaats een park te maken is, zoals iemand heeft gezegd, moedig. De vraag is echter of dit wel de juiste oplossing zou zijn. Wanneer men de cijfers en de prognoses voor de ontwikkeling van de luchtvaart in aanmerking neemt, kan ik deze beslissing niet nemen, te meer omdat door het duidelijk bepalen van de randvoorwaarden de regionale luchthaven een oplossing kan betekenen en een troefkaart voor de toekomst.

**De Voorzitter :** Ik stel vast dat een aantal mensen die in dit debat hebben gesproken niet meer aanwezig zijn. Bij mijn weten zijn slechts enkelen verontschuldigd. Voor mijn part hoeft de Minister op vragen van niet verontschuldigde afwezigen niet te antwoorden.

**Minister J. Sauwens :** Ik zal mij beperken en aan de heer Hancké een aantal elementen van antwoord geven zonder de ambitie te koesteren dat wij het vandaag over alles eens kunnen worden. Ik stel ten andere vast dat over dit dossier in alle politieke partijen verdeeldheid bestaat, speciaal over Antwerpen met zijn eigen geschiedenis inzake ruimtelijke ordening en luchtvaartverkeer. Het dossier kent bovendien een eigen politieke geschiedenis.

Ik noteer dat de heer Hancké in eigen naam en als Antwerpenaar heeft gesproken en ik apprecieer de manier waarop hij het heeft gedaan. Dit soort debatten moeten in de Raad kunnen worden gehouden. Wij moeten het niet altijd eens zijn over de strakke partijlijn. Wel vond ik het jammer dat hij de kritiek van de heer De Croo is bijgevalen, die op een vrij demagogische en weinig overtuigende manier enkel een aantal verwijten heeft gelanceerd.

In mijn beleidsplan primeert het economische geenszins op het ecologische. De pro-luchthavenlobby, die inderdaad erg actief is, verwijt mij ten andere dat ik geen beslissing neem, dat ik de verlenging die volgens haar absoluut nodig is niet toesta, dat ik mij te veel laat beïnvloeden door overlegstructuren, inspraak en dergelijke, dat ik onvoldoende denk aan de vooruitgang enzovoorts. Dat de verwijten zowat uit alle hoeken komen, versterkt mijn overtuiging dat wij een evenwichtige keuze hebben gemaakt tussen de economische belangen en wat er aan randvoorwaarden is gegroeid. De maatregelen die wij genomen hebben om de geluidshinder te beperken zijn zeer ingrijpend en lokken nogal wat reacties uit vanwege de wereld van de sportvliegerij.

In Oostende werkt het overlegorgaan goed ; in Antwerpen gaat dat iets minder vlot, voornamelijk door de sfeer die rond dit dossier is gegroeid. Ik wil er persoonlijk toe bijdragen en de nodige middelen en infrastructuur ter beschikking stellen voor een meer neutrale behandeling.

Het dossier is zeer complex en wij moeten de verschillende elementen

## Sauwens

tegen elkaar afwegen. Wij hebben gekozen voor het optimaliseren van de bestaande structuren : geen uitbreiding, geen zware infrastructurale ingrepen, maar enkel omkadering . Ook de ondertunneling van de Krijgsbaan is een onderdeel van de optimalisering van de bestaande wegen- en luchthaveninfrastructuur.

Het gesprek met Zaventem loopt op dit ogenblik via de Regie der Luchtwegen dat tegelijkertijd van het federaal en het gewestelijk niveau ten dienste staat.

Onze beleidsnota is een proeve van een geïntegreerd plan dat bij de heren Hancké blijkbaar op een aantal problemen stuit. Hij zegt onder meer dat er geen geïntegreerd plan bestaat voor de mobiliteit. Wij moeten inderdaad dringend een Structuurplan Vlaanderen uitwerken, vertrekkend van het meerjarenplan dat de Havencommissie heeft ontworpen, van hetzelfde ikzelf hier met de hulp van externe bureau's breng aan planning inzake regionale luchthavens, van wat het Verkeers- en Vervoersplan betekent op het gebied van de weginfrastructuur en het gemeenschappelijk vervoer en tenslotte ook van wat Minister Waltniel voorstelt inzake ruimtelijke ordening.

De oorzaak van het mobiliteitsprobleem is eenvoudig. Wij beschikken over technieken en over technologie die ons in staat stellen ons veel sneller te verplaatsen. Wij kunnen op kortere tijd veel grotere afstanden afleggen. Door steeds snellere, steeds meer en steeds verdere verplaatsingen leggen wij een vrij grote druk op de omgeving. Dat is het kernprobleem. Daarom kunnen wij trachten niet noodzakelijke verplaatsingen te beperken.

Zoals de heer Candries zegde blijkt echter dat de vrije tijd die ontstaat door het vermijden van de economisch niet-noodzakelijke verplaatsingen wordt ingenomen door nieuwe verplaatsingen in de vrijetijdssfeer. De cijfers over de afstanden die op het ogenblik worden afgelegd naar de vakantiebestemmingen zijn bekend. Vaak gaat het om wereldreizen. Tij-

dens de jongste vijf jaar was de evolutie fenomenaal.

Het gevolg is dat het mobiliteitsdebat steeds meer noodzakelijk blijkt. Een aantal hefboomen en instrumenten om het beleid bij te sturen kunnen wij niet zelf hanteren, maar daarvoor is overleg in Europees verband nodig. Hierover heeft de heer Verreycken suggesties gedaan.

Mijnheer Hancké, ik ben zeer formeel over de exploitatieresultaten en ik zal u de gegevens bezorgen. Uitgaande van gelijke parameters is het exploitatietekort voor de regionale luchthavens in Vlaanderen, Deurne, Oostende en Grimbergen, geëvolueerd van 146 miljoen in 1986 naar 104.060.000 in 1990.

Het spreekt vanzelf dat wij de kosten voor veiligheid en een aantal andere parameters, die ten laste blijven van de federale Regie der Luchtwegen, buiten onze eigen begroting houden. De bedragen worden evenwel bij benadering in onze begroting voorzien. Wij zouden evenwel niet meer kunnen uitbetalen dan wat in de begroting wordt voorzien. Trouwens, ik heb geen enkel vraag ontvangen voor bij komende middelen.

Zonder onvoorziene omstandigheden zullen wij dit exploitatieverlies in 1994 tot een minimum kunnen beperken.

De problematiek van de SST en de prognoses op het vlak van het verkeer, die ik in mijn beleidsnota heb aangehaald, zijn gebaseerd op de lage veronderstelling in de studie van Airports UK. Dat betekent dat wij met de SST hebben rekening gehouden, die vooral op Londen en Parijs een concurrent zal zijn, omdat hij op hetzelfde cliënteel mikt. Wij menen evenwel dat de verbindingen van de regionale luchtvaart op inter-Europees vlak en op een grotere afstand dan 300 kilometer, een rendabele activiteit zullen blijven.

Ik wens nog even te antwoorden op de bemerkingen van de heer Hancké, vooral in verband met de veiligheid, de omgeving en de gezondheid. Deze zorg is ook de mijne. Ik ben bereid ter zake een aantal stappen te ne-

men. Ik zal bovendien aan mijn diensten vragen er zorg voor te dragen dat wij in de onmiddellijke omgeving van Deurne tot een permanente meting van de geluidshinder zouden komen.

Wat de beheersstructuren betreft hebben wij de GIMV opdracht gegeven een voorstel uit te werken van de sociaal-economische inschatting die Airports UK als eerste heeft naar voren gebracht. Ik ben trouwens bereid dit debat met de Raad in de Commissie verder te voeren. **(Applaus)**

**De Voorzitter :** De heer Hancké heeft het woord.

**De heer L. Hancké (op de tribune) :** Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de Minister, collega's, ik maak van deze korte repliek gebruik om een punt aan te halen dat ik niet in mijn uiteenzetting heb vernoemd.

Ik herinner u aan de afschaffing van de luchthaven van Sint-Denijs-Westrem. Deze afschaffing was mogelijk omdat de luchthavenpromotoren succesvol werden afgelost door een generatie bouwpromotoren die in hetzelfde bootje zaten en de luchthaven niet meer nodig achtten hoewel zij dit jaren tevoren als lobby hadden verdedigd.

Ik dank de Minister ervoor dat hij ingaat op mijn voorstel in verband met de meetapparatuur en de uitwerking van een economische studie. Ik neem aan dat de begeleidingscommissie daarbij wordt betrokken. Nochtans heb ik gemerkt dat het dossier gewestpark voor de Minister moeilijk ligt. Ik blijf erbij dat wij onze definitieve houding moeten laten afhangen van de invulling van de twee eerste voorwaarden.

Ik heb de gegevens in verband met de tewerkstelling dankzij de luchthaven van Deurne in de nota niet tegen gesproken. Ik zal ter zake met een anekdote repliceren. Twaalf jaar geleden heeft ATUV, een actiegroep tegen de uitbreiding van het vliegveld, de volgende grap uitgehaald omdat er toen ook al geruchten over hoge cijfers van tewerkstelling dankzij de luchthaven de ronde deden. De groep nam telefonisch contact op met

## Hancké

alle bedrijven in de luchthaven en stelde zich voor als een firma die chocomelk verkocht. Hij bood als promotie een week lang alle personeelsleden gratis een fles chocomelk aan en vroeg daarom het precieze aantal personeelsleden. De telling van al de in het gebouw aanwezige personeelsleden leverde het indrukwekkende aantal van 98 op. Sedertdien is dat misschien enigszins uitgebreid, minstens met 8 personen van Swissair. Ik moet er wel nog aan toevoegen dat ik niet weet of bij de 98 personeelsleden ook de tolbeambten en de gendarmes werden gerekend, die anders er nog moeten worden bijgeteld. Ik zeg dit alles maar om aan te tonen dat de verhoging van de secundaire en tertiaire tewerkstelling soms een rekbaar beginsel is.

Ik kom aan mijn laatste opmerking. Mijnheer de Minister, u bent duidelijk overtuigd van het economisch nut van de luchthaven in Deurne. U zegt het niet met zoveel woorden maar ik voel echter goed aan dat u graag zou hebben, dat die luchthaven op een andere plaats lag. Indien u tabula rasa kon maken, dan zou u de luchthaven daar niet situeren. Naar mijn gevoel moet echter een keuze wor-

den gemaakt. Indien u het bewijs wil leveren van de economische rentabiliteit, waarin ik persoonlijk niet geloof, welnu, doe het dan. Wij hebben in de streek van Antwerpen plaatsen genoeg waar een dergelijke proef kan worden uitgevoerd. U hebt nog altijd het vliegveld van **Hoevenen** dat gereserveerd is en dan bent u verlost van die zeer lastige en gevaarlijke huidige ligging.

Maar ik heb nog een andere suggestie als een soort van vredesdividend. U kunt nog altijd het militair vliegveld van Brasschaat uitbouwen. Er is daar een zeer uitgestrekt terrein, met name Brasschaat Polygoon. Het is in de bossen gelegen. U kunt er alles van maken. Ik zeg u al mijn steun toe. Ik zal blindelings goedkeuren wat u mij voorstelt. U zult daar echter de verdubbelde tegenstand van de villabewoners en van de bewoners van de luthoven moeten trotseren. Zij zullen natuurlijk liever hebben dat de luchthaven blijft waar zij nu is.

### Motie van aanbeveling

**De Voorzitter** : Door de heer De Croo werd tot besluit van deze beleidsbrief een met redenen omklede motie van aanbeveling aangekon-

digd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

De Raad zal zich tijdens een volgende Openbare Vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

---

---

## REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

**De Voorzitter** : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

Wij komen morgen om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

- **De vergadering wordt gesloten om 17.30 uur.**

---