

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1999-2000

23 februari 2000

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MORGENVERGADERING

ACTUALITEITSDEBAT IMPACT FEDERALE BESLISSING LUCHTHAVEN ZAVENTEM
(BRUSSEL-NATIONAAL)

Inhoud

Nr. 37

Woensdag 23 februari 2000
Morgenvergadering

Berichten van verhindering	1
Actualiteitsdebat	
Actualiteitsdebat over de impact van de federale beslissing inzake de luchthaven in Zaventem (Brussel-Nationaal)	1
Sprekers : de heren Eric Van Rompuy, Joris Van Hauthem, Francis Vermeiren, Paul Van Grembergen, Bruno Tobback, Johan Malcorps, Jan Penris en Robert Voorhamme, mevrouw Ria Van Den Heuvel en de heren Filip Dewinter, Ludo Sannen, Jos Geysels, Eloi Glorieux en Jos Bex en de ministers Vera Dua, Dirk Van Mechelen en Steve Stevaert	
Moties van aanbeveling	31
Regeling van de werkzaamheden	31

VOORZITTER : De heer Norbert De Batselier

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 10.04 uur.*

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Niki De Gryze, Margriet Hermans, Mark Van der Poorten : gezondheidsredenen ;

Wivina Demeester-De Meyer : buitenslands ;

Johan De Roo : ambtsverplichtingen.

ACTUALITEITSDEBAT**Actualiteitsdebat over de impact van de federale beslissing inzake de luchthaven in Zaventem (Brussel-Nationaal)**

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over de impact van de federale beslissing inzake de luchthaven in Zaventem (Brussel-Nationaal).

De bespreking is geopend.

De voorzitter : Dames en heren, ik vraag graag eerst uw aandacht voor een verklaring van minister Stevaert over de beslissing die de Vlaamse regering heeft genomen, met betrekking tot de luchthaven van Deurne.

De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, kunt u me zeggen hoe deze procedure nu precies in elkaar zit ? We hadden ons verwacht aan een debat over Zaventem, maar we krijgen nu plotse een mededeling over Deurne.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Rompuy, het betreft hier uiteraard een debat over Zaventem, maar dit moet worden verruimd tot alle Vlaamse luchthavens. In het latere debat zal trouwens blijken dat dit dossier in zijn algemene context moet worden bekeken.

De federale luchthaven bevindt zich in Vlaanderen en daar komen dan ook heel wat Vlaamse bevoegdheidsaspecten bij kijken. Toch vind ik het belangrijk dat hier de drie luchthavens worden besproken : de luchthaven van Zaventem, die van Deurne en die van Oostende. Inzake de luchthaven van Zaventem werd door de federale regering reeds een standpunt ingenomen. Voor de exclusief Vlaamse bevoegdheden die daaraan gekoppeld zijn, werd overeengekomen dat we op de meest constructieve manier duidelijke afspraken zouden maken onder meer over de financiering. Ik denk daarbij bijvoorbeeld ook aan de inplanting van het nieuwe station van Schaarbeek.

Dat moet samen met andere aspecten onder de loep worden genomen, want we stellen ons nog heel wat vragen daarover, onder meer met betrekking tot de invloed op de mobiliteit. Ik denk ook aan de inkleuring in het gewestplan van industriegronden. Gelukkig hebben we dienaangaande met ons Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen reeds een goede visie ontwikkeld en op grond daarvan hebben we reeds te kennen gegeven dat deze inkleuring helemaal niet met onze visie strookt. Dit zijn allemaal zaken die grondig moeten worden besproken en afgewogen, rekening houdend met het feit dat daarbij ook bevoegdheden van onder meer minister Dua betrokken zijn.

Wat de regionale luchthavens van Deurne en Oostende betreft, zijn de volgende afspraken gemaakt. Voor beide luchthavens wordt een manager gezocht voor een periode van vijf jaar. Deze manager zal voor de luchthaven van Oostende een exploitatie- en een investeringsenveloppe toegewezen krijgen die op jaarbasis respectievelijk 67 miljoen frank en 177 miljoen frank bedragen. Voor de beide luchthavens samen ligt de exploitatie-enveloppe op 336 miljoen frank en de investeringsenveloppe op 884 miljoen frank. Aan deze werkingsinstrumenten wordt uiteraard een aantal voorwaarden gekoppeld, met name de opmaak van een afdwingbaar milieuplan ter vermindering van de geluidsoverlast en de indiening van een voorstel met betrekking tot de toegelaten types, het maximum aantal bewegingen en, wat Oostende betreft, het maximum aantal nachtvluchten. De manager zal ook de uitdrukkelijke opdracht krijgen de luchthaven

Stevaert

vens te optimaliseren door het aantrekken van privé-partners. Indien hij daarin slaagt kunnen we de beheersformule later in die zin aanpassen.

Ik denk dat hiermee een zeer duidelijke context is gecreëerd voor de luchthaven van Oostende en dat, zal met het oog op de toekomst, voor de nodige zekerheid en stabiliteit zorgen. Dit zal dan ook leiden tot een goede exploitatie met de nodige ecologische en sociale afwegingen.

Dezelfde methodiek wordt gehanteerd voor Deurne, al zijn de omstandigheden daar anders. Over Deurne is immers een discussie aan de gang over het al dan niet verlengen van de startbaan. De Vlaamse regering wil de bestaande startbaan optimaal benutten. Daarvoor moeten we in de nodige instrumenten voorzien. De startbaan moet ook zo veilig mogelijk worden gebruikt. Bij de veiligheidsproblemen worden we uiteraard geconfronteerd met correcte regels die zijn opgelegd door de federale overheid. Die regels zullen we respecteren. We onderzoeken hoe de ondertunneling van de Krijgsbaan kan zorgen voor het optimaal en veilig gebruik van de startbaan. Ook de doorstroming van het verkeer is een belangrijk aspect.

De ondertunneling wordt dus onderzocht, maar de tunnel mag zeker niet worden beschouwd als een de facto verlenging van de startbaan. Daarom zullen ook alle mogelijke bewarende maatregelen worden getroffen als de Krijgsbaan wordt ondertunneld. De startbaan kan niet worden doorgetrokken. De procedure om Fort III te klasseren als monument werd reeds opgestart. Daardoor zijn we er zeker van dat de zakenluchthaven in Antwerpen blijft en dat ze kan functioneren. Het is een luchthaven die beantwoordt aan ecologische, economische en sociale voorwaarden. Het probleem waarmee we tien jaar lang werden geconfronteerd, is achter de rug : er komt geen verlenging van de startbaan.

Er wordt bovendien een overlegcommissie opgericht waarin vertegenwoordigers van de bewoners, de luchtvaartverantwoordelijken en de vertegenwoordigers van gemeenten en districten zetelen. Zij worden betrokken bij de veranderingen. Alles kan trouwens in beheersovereenkomsten worden vastgelegd. De financiering gebeurt bovendien niet via het traditionele middel, namelijk de begroting van het Bestuur van de Luchtvaart, want dit is een specifiek dossier.

Dit is de stand van zaken van de drie dossiers : Oostende, Deurne en Zaventem. U kent nu ons standpunt over de Vlaamse luchthavens en over de federale luchthaven op Vlaams grondgebied.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, ik vind het natuurlijk goed dat kort op de bal wordt gespeeld en dat de Vlaamse regering de primeur geeft aan het Vlaams Parlement over een beslissing die ze gisteravond heeft getroffen.

Ik wil echter dat een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen het aangekondigde debat over de luchthaven van Zaventem dat alle fracties hebben voorbereid, en de verklaring van minister Stevaert over Deurne. Dat zijn twee verschillende zaken en beide debatten mogen niet worden vermengd.

Mijnheer de minister, heeft de Vlaamse regering gisteren een beslissing genomen over de ondertunneling of niet ? De heer Malcorps verklaarde deze morgen op de radio dat dit nog niet is gebeurd. Hij meldde dat enkel werd beslist dat een studie zal worden uitgevoerd. Hij heeft bovendien verklaard dat deze ondertunneling moet betaald worden door privé-investeerders. Wat betekent dat ? Mijnheer de minister, u hebt een beslissing aangekondigd over de ondertunneling. U hebt ook gezegd dat we dat op een andere manier gaan financieren dan via de traditionele budgetten van openbare werken. De heer Malcorps spreekt hier echter over privé-investeerders.

Een tweede vraag is dat men altijd gezegd heeft dat de luchthaven van Deurne niet rendabel zou zijn zonder verlenging van de startbaan. Dat werd aangetoond door een studie bureau dat werkte in opdracht van de Vlaamse regering. Nu zegt men dat de startbaan niet wordt verlengd. Zijn er dan garanties inzake de rentabiliteit van de luchthaven ? Men wil hiertoe een manager aanduiden, maar kan die de luchthaven op een rendabele manier laten functioneren ? Het is niet door een manager aan te duiden dat dit zal worden gerealiseerd. Men zal de capaciteit van de luchthaven dus duidelijk moeten verhogen.

Bovendien is er een absoluut verbod op sportvliegtuigen, charters en vrachtvervoer. Blijft dat zo ? Ik heb met andere woorden heel wat bedenkingen die mij de indruk geven dat er reeds een beslissing is genomen. De belangrijkste vraag blijft of de heer Malcorps gelijk heeft dat er geen beslissing is en dat er eerst een studie kan komen. Ten tweede, zal

Van Rompuy

die ondertunneling gefinancierd worden door privé-investeerders? Is er ten derde enige garantie dat Deurne rendabel kan worden gemaakt? U hebt vroeger immers altijd gezegd dat een rechtstreekse verbinding Antwerpen-Zaventem de luchthaven van Deurne kan doen verdwijnen. Die verbinding komt er nu. U hebt gezegd dat de luchthaven zal doodbloeden. Kan men dan redelijkerwijze zeggen dat Deurne opnieuw rendabel kan worden?

Uit de offertes van de privé-groepen is gebleken dat de luchthaven niet rendabel kan worden met de huidige beperkte startbaan. Het is met andere woorden een operatie waarbij absoluut niet duidelijk is waar een en ander voor staat. Ik heb de indruk dat de Vlaamse regering een non-beslissing heeft genomen. Ik zou echter graag een antwoord krijgen op deze bemerkingen die eveneens door Agalev vanmorgen op de radio zijn gemaakt.

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem : Mijnheer de voorzitter, sta mij toe mijn verwondering uit te spreken over de gevolgde procedure. We houden nu een debat over de luchthaven van Deurne. Dat was niet geagendeerd. Op de agenda stond een actualiteitsdebat over de impact van de federale beslissingen inzake de luchthaven van Zaventem.

Het is evident dat de Vlaamse regering naar het parlement komt indien zij een beslissing heeft genomen. Wij als parlementsleden komen hier echter om 10 uur aan en moeten dan vernemen dat de regering over Deurne een mededeling zal doen waarop niemand voorbereid is. We moeten, zoals vanmorgen, via de krant of via de radio vernemen dat de regering in het actualiteitsdebat dat geagendeerd staat een mededeling gaat doen die een ander onderwerp heeft.

Als wij een actualiteitsdebat willen organiseren, dan moet daarover eerst – terecht overigens – overleg plaatsvinden. Als wij willen interpelleren, dan duurt het, als we geluk hebben minstens twee weken, eer die interpellatie op de agenda van de commissie kan komen en dit omwille van procedurele redenen. De regering kan het zich echter permitteren om 's morgens te melden dat zij om 10 uur een mededeling zal doen over de luchthaven van Deurne, zonder dat dit geagendeerd staat. Ik wil gerust een debat over Deurne voeren. Het is zelfs bezig en daarop heeft de Vlaamse regering

blijkbaar gemikt. Het is echter geen manier van werken.

De voorzitter : Mijnheer Van Hauthem, ik ben wat rustiger en ik vind het wat wereldvreemd wat u nu aan het doen bent. Ik denk dat de gewone burger niet wakker ligt van zo een procedure, maar wel van het feit dat er in het parlement niet zou gesproken worden over een beslissing. Ik ben er zeker van dat er dan verschillende uiteenzettingen zouden zijn gehouden, en ik vrees onder andere ook vanuit uw hoek. U zou dan gezegd hebben dat deze regering maar beslist en dat u alles van de regering in de krant moet lezen zonder dat de beslissing aan bod komt in het parlement. Dat zou de tenor zijn geweest van uw interventie.

Ik stel dan ook voor dat we eerst degenen die dat wensen, de mogelijkheid geven om te reageren op de stellingname van de regering. De regering heeft naar aanleiding van dit debat het recht het woord te vragen en een mededeling te doen, aangezien er een duidelijke link is met het actualiteitsdebat. Tijdens vroegere debatten zeiden sommigen zelfs dat Zaventem tot de Vlaamse luchthavens behoort. Als men een discussie wil voeren over het algemeen beleid inzake de Vlaamse luchthavens, dan is de regeringsmededeling op haar plaats.

We kunnen kort debatteren over dit punt. Daarna kunnen we overgaan tot het actualiteitsdebat. Ik neem aan dat de regering op het einde van de discussie over beide zaken zal antwoorden indien er vragen zijn.

De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, als fractieleider heb ik ingespeeld op de mededeling. De regering moet dat inderdaad kunnen doen. Indien we daarover echter een debat willen voeren, dan stel ik voor de vergadering gedurende tien minuten te schorsen zodat we onze houding kunnen bepalen op basis van een tekst. Minister Stevaert heeft een mededeling voorgelezen. Ik vraag echter een tekst om na te gaan wat er precies is beslist. Ik zie de Agalev-fractie al nee knikken. Ik heb reeds een aantal vragen gesteld waarop u straks kunt antwoorden. Wij willen precies weten wat er werd beslist.

Ik ben het ten dele eens met de stelling van de heer Van Hauthem dat men ons met die zaak plots overvalt. Dit is geen normale manier van werken. We moeten echter niet overdrijven. Het Vlaams Parlement heeft gedurende drie maanden weinig gedaan. Ik heb de regering verweten dat ze weinig

Van Rompuy

beslissingen neemt. Volgens mij heeft ze nu ook geen beslissing genomen.

Toch sta ik erop eerst de tekst te zien vooraleer verder te discussiëren.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, het verheugt me u terug in ons midden te zien. Wel stel ik vast dat ik van uw voorganger gemakkelijker het woord kreeg. (Gelach)

Gisteren heb ik tijdens het debat gezien dat men nogal snel naast de kwestie praat wanneer men een zaak ten gronde wil behandelen en een kritische houding aanneemt. We moeten het incident niet opschroeven, maar het is wel kenschetsend. Ik ben er niet tegen gekant de vergadering te schorsen.

Men zegt echter dat men niet met kennis van zaken kan spreken en dat de specialisten niet aanwezig zijn. Ik heb toch enige ervaring met de luchthavensdossiers en ik ken degenen die in dit parlement tijdens de debatten over dit onderwerp al hebben gesproken. De experts zitten dus in de zaal. Het zou niet normaal zijn mochten ze er niet zijn. Men moet er zich dan ook niet over beklagen dat men niet weet waarover men praat.

Vooraf de leden van de fractie van de heer Van Hauthem hebben gedurende jaren hun waarheden verkondigd over de luchthaven van Deurne. Vandaag zegt men dan dat de vertegenwoordigers niet voorbereid zijn en dat ze van niets weten. Het is het één of het ander. Ofwel wist men gedurende jaren niet waarover men het had en is men ook niet voorbereid om de discussie aan te gaan, ofwel is men dat wel.

Ik ben van mening dat we klaar zijn om hierover te debatteren. Ik ben blij dat de regering gevolg geeft aan de vraag van het parlement om niet te communiceren via de pers. Ook ik heb vanochtend de heer Malcorps gehoord, maar ik heb hem iets totaal anders horen zeggen dan wat de heer Van Rompuy heeft gehoord. Dat zal echter wel toeval zijn.

De voorzitter : De heer Van Grembergen heeft het woord.

De heer Paul Van Grembergen : Mijnheer de voorzitter, de regering en de meerderheidspartijen zijn hier aanwezig. De verklaring van minister Stevaert

verwoordt de politieke beslissing over de luchthaven van Deurne. We gaan akkoord met die beslissing.

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem : Ik wil dit proceduredebat niet rekken, maar men stelt de zaken voor alsof ik heb willen zeggen dat we eerst nog twee weken willen nadenken. Dat is niet juist. Het is op zich een goede zaak dat de regering, nadat ze een beslissing heeft genomen, daarmee snel naar het parlement komt, maar ze had dit iets eleganter kunnen aanpakken. Ze had een regeringsmededeling kunnen aankondigen en ze had een parlementair debat daaraan kunnen verbinden. Dat zou beter zijn geweest. We zijn hier om 10 uur gearriveerd en stelden toen vast dat de agenda was gewijzigd. Velen hebben zich niet kunnen voorbereiden. Ik steun verder het verzoek van de heer Van Rompuy.

De voorzitter : Ik ga daar niet verder op in. Het Reglement laat toe dat elke minister op gelijk welk ogenblik het woord kan nemen over gelijk welk onderwerp.

Ik kan daaraan toevoegen dat ik niet op voorhand was verwittigd. Men heeft me de verklaring bij het begin van de zitting meegedeeld. Ik pas dus het Reglement toe, en de tekst zal worden rondgedeeld.

De vergadering is geschorst.

– *De vergadering wordt geschorst om 10.25 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 10.47 uur.*

De voorzitter : Omwille van de mededeling van de Vlaamse regering stel ik voor om de spreektijd van elke fractie met 5 minuten te verlengen. Elke fractie kan een of twee sprekers op de tribune afvaardigen.

De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte collega's, ik zal het hier niet hebben over de gevolgde procedure, want daar hebben we niet echt een boodschap aan.

De tekst bevestigt wat ik al vermoedde toen ik vanmorgen naar de radio luisterde : eigenlijk heeft de Vlaamse regering over Deurne nog geen definitie.

Van Rompuy

tieve beslissing genomen. Zo stelt ze dat de ondertunneling van de Krijgsbaan 'kan (...) overwogen worden, op basis van een verslag van de aangestelde manager, voor zover deze de veiligheid en de rendabiliteit van de luchthaven op termijn in het vooruitzicht kan stellen'. Dat alles kan, 'tenzij andere mogelijkheden zich terzake voordoen'. Deze ondertunneling is dus aan allerlei voorwaarden verbonden. Eigenlijk gaat het om een non-beslissing. De startbaan wordt niet verlengd, maar de ondertunneling wordt alleen overwogen. Toch stelt men dat de luchthaven rendabel kan worden, hoewel in het Spiekermann-rapport staat dat enkel de verlenging van de startbaan de rendabiliteit kan verzekeren.

We hebben hier te maken met een typische non-beslissing, waar de Vlaamse regering niet is uitgegaan. Er komt geen verlenging en de luchthaven kan dus niet rendabel worden gemaakt. Er wordt wel gezegd dat de Krijgsbaan kan worden ondertunneld, maar in feite is dit geen beslissing, het is mossel noch vis.

Er werd geen structurele oplossing gevonden voor de luchthaven van Deurne, wat misschien de Agalev-fractie genoeg doet in die zin dat ze nog alle kanten op kan. Ze kan haar achterban vertellen dat er geen verlenging van de startbaan komt en dat de ondertunneling slechts in overweging wordt genomen.

De VLD kan zeggen dat de Krijgsbaan waarschijnlijk toch wordt ondertunneld, wat een de facto verlenging van de startbaan betekent. Het perspectief van het voortbestaan van de luchthaven van Deurne blijft bijgevolg overeind.

Er werd een politieke beslissing genomen in functie van de gemeenteraadsverkiezingen. Merkwaardig is eveneens dat de financiering van de luchthaven niet zal geschieden vanuit de beschikbare budgettaire middelen van de Vlaamse minister van Openbare Werken. Er wordt niet gezegd wie wel zal financieren. Zullen het de privé-groepen zijn? Wordt het, zoals de heer Malcorps voorhoudt, een privé-financiering? Vermits de rentabiliteit geenszins wordt verzekerd door de genomen beslissing, zal waarschijnlijk niemand bereid worden gevonden om de financiering op zich te nemen.

Zullen de budgetten van minister Van Mechelen hiervoor instaan zoals ik ergens kon lezen? De minister van Economie zou de middelen voorschieten aan de minister van Openbare Werken. Het is een

typische beslissing van een Vlaamse regering, een paars-groene beslissing waar elke partij iets uithaalt, maar een totaal zinloze beslissing als men de complexiteit van het dossier bekijkt.

Ofwel verlengt men de startbaan, is Deurne rendabel en kan Deurne blijven bestaan, ofwel sluit men Deurne. Dit is steeds de stelling van de CVP geweest. Men had geen schrik om de luchthaven te sluiten indien ze niet rendabel zou blijken. Wat hier nu voorligt is mossel noch vis, het is een non-beslissing.

Mijnheer Sannen, u zegt dat de Agalev-fractie haar houding niet heeft gewijzigd, in die zin dat er geen verlenging komt en dat de ondertunneling een hypothese blijft die de privé-groepen desgevallend zullen betalen.

Minister Steve Stevaert : Een kwartier geleden zei u dat er geen beslissing werd genomen. Nu spreekt u over een paars-groene beslissing, waarvoor mijn dank. Het is een snelle evolutie.

De heer Eric Van Rompuy : Een paars-groene beslissing staat gelijk met geen beslissing.

Minister Steve Stevaert : Dit dossier sleept reeds tien jaar aan. Er werd een beslissing genomen voor Oostende en voor Deurne. We hebben de mogelijkheid geschapen van een dubbele enveloppe gespreid over vijf jaar, met een manager, met de mogelijkheid om de beheersovereenkomst aan te passen en de buurt op een constructieve manier bij deze aangelegenheid te betrekken.

Wat Deurne betreft kan ik u zeggen dat de optie voor ondertunneling in overweging wordt genomen. Dit is totaal nieuw. In het verleden werd steeds het standpunt verdedigd van een verlenging van de startbaan, zo niet zou Deurne dichtgaan. Nu wordt ervan uitgegaan dat Deurne blijft bestaan en dat Antwerpen recht heeft op en nood heeft aan een zakenluchthaven, die ecologisch, sociaal en economisch inpasbaar is in de samenleving.

Het idee dat in Vlaanderen luchthavens zouden bestaan zonder overheidssteun is onrealistisch. Wat betekent rendabel in die sector? Een Vlaamse luchthaven zal per definitie nooit rendabel zijn. Bovendien is dit begrip vergeleken met andere Europese luchthavens zeer relatief, want er zal altijd overheidssteun nodig zijn. Anders zeggen we dat we in Vlaanderen geen luchthavens meer willen buiten de luchthaven van Zaventem die in federale handen is.

Stevaert

Een foute voorstelling van zaken is – en men verwijst hier naar de Spiekermann-studie – dat de verlenging van de startbaan zou leiden tot een rendabele luchthaven in Deurne. Dat is zo, maar de verlenging moet wel worden betaald door de overheid. Merkwaardig genoeg zijn de voorstanders van een verlenging niet bereid om daarvoor te betalen. Als ze dat wel zouden doen en dat zou correct zijn, dan zou de verlenging de facto leiden tot een slechter exploitatieresultaat. Zo worden de zaken nooit voorgesteld aan het publiek. Natuurlijk wordt de luchthaven rendabeler als iemand anders de kosten betaalt en die kosten niet mee verrekend worden.

Waarom is een ondertunneling nodig? We kampen met een veiligheidsprobleem. Vindt u het normaal dat auto's moeten stoppen aan een rood licht om een vliegtuig te laten landen? Die verantwoordelijkheid wil ik niet nemen. Gelukkig staat er op de luchthaven van Kiewit geen rood licht.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer de minister, de ondertunneling komt er, tenzij er andere mogelijkheden zijn, en op voorwaarde dat de rentabiliteit wordt gerealiseerd. Is er een beslissing over de ondertunneling of niet? Gaat het om een optie die is geconditioneerd door een aantal voorwaarden? Moet ik het zo interpreteren?

Hoe zult u dat financieren? Ik vind het bijzonder vreemd dat dit buiten de beschikbare middelen van Openbare Werken valt. Welke budgetten worden dan wel aangesproken? Het is bizar dat een minister beslist om een startbaan te ondertunnelen, maar die niet wil betalen.

Minister Steve Stevaert : Het zou bijzonder dom zijn om dit via Openbare Werken te financieren. We proberen momenteel om de middelen van Openbare Werken op basis van een objectieve behoeftenanalyse te verdelen. Dat is geen sinecure. Als we het dossier van de luchthaven daaraan toevoegen, dan verstoren we de behoeftenanalyse. We willen absoluut niet dat rotondes, fietspaden, veilige doortochten in gevaar komen door dit adhoc dossier.

Dit is geen klassiek mobiliteitsdossier. Dit hangt samen met de luchtvaart en de luchthavenexploitatie, en daarom staat dit op een aparte post in de begroting. Als we dit via Openbare Werken willen financieren, dan krijgen we procedurele problemen. We hebben gekozen voor een verstandige aanpak. We zullen nagaan, samen met de minister van Eco-

nomie, hoe dit moet worden ingevuld, welk bedrag het wordt, in samenwerking met wie en hoe dat wordt afgelijnd. Hiervoor zal in Vlaanderen geen enkel fietspad sneuvelen.

De heer Eric Van Rompuy : U financiert toch ook de havens? Dat gaat toch ook niet ten koste van de fietspaden? De havens zijn wel iets anders dan een ondertunneling, maar u vergelijkt appels met peren. Voor de CVP is dit geen duidelijke beslissing, we zitten met een hoop vragen. We zullen toezien op het paars-groene project.

De klaarheid van de besluitvorming wordt hier nu bewezen. Er is een beslissing die geen beslissing is. We weten niet hoe die zal worden gefinancierd. Er is geen structurele oplossing voor de luchthaven. Men kabbelt verder, we zullen zien wat het wordt met de andere D's, Doel en Drogenbos.

We zijn hier samengekomen om over Zaventem te spreken. Zaventem is een groeipool voor de Vlaamse economie waarop we terecht trots mogen zijn. De Vlaamse economie heeft immers veel te danken aan de toegevoegde waarde die door de luchthaven van Zaventem wordt gerealiseerd. Samen met de luchtgebonden bedrijven is Zaventem goed voor een omzet van ongeveer 100 miljard frank. De luchthaven zorgt voor 22.000 tewerkstellingsplaatsen; samen met de luchthavengebonden activiteiten zorgt dit voor werkgelegenheid voor bijna 50.000 mensen. Uit de groeiscenario's die de jongste jaren zijn ontwikkeld, blijkt dat er tot 2010 25.000 tot 40.000 arbeidsplaatsen zouden bijkomen in Zaventem.

Naast de formidabele economische mogelijkheden zijn er in Zaventem ook enorm veel ecologische aspecten aanwezig. Een van de grote punten daarbij is de staatshervorming. Ik heb het dan meer bepaald over de versnippering van de bevoegdheden inzake milieu, ruimtelijke ordening en mobiliteit waarbij de spoorwegen een federale bevoegdheid zijn en De Lijn en de autosnelwegen een Vlaamse bevoegdheid. De Vlaamse regering heeft zich tijdens het debat van de laatste weken opvallend stil gehouden. We hebben heel weinig verklaringen gehoord, behalve dan de verklaring van minister Dua dat ze voorstander was van het verbod op nachtvluchten en dat ze federaal minister Durant daarin ten volle steunde.

Dit dossier is zeer complex, en er zijn geen zwart-witoplossingen. Dat is de grote les van de laatste weken. Met één koninklijk besluit over het verbod op nachtvluchten kunnen niet zomaar 3000 of 4000 arbeidsplaatsen worden geschrapt. Dit moet op een

Van Rompuy

genueanceerde manier worden bekeken. Daarbij moet men zowel rekening houden met de tewerkstelling als met ecologische aspecten. Er zijn immers grenzen aan de groei. Dat is ook het standpunt van de CVP-fractie in dit dossier. Er is een probleem van beschikbaarheid van industriezones, maar ook een probleem van bereikbaarheid van deze zones. Er is geluidsoverlast en er zijn problemen in verband met de ruimtelijke en ecologische inplanting.

De druk is enorm groot. Ik woon zelf in Sterrebeek. Ik behoor dan ook tot diegenen die de eerste nachtvluchten rond 2.30 uur boven hun dak horen overvliegen. Soms word ik daar wakker van. Sommige mensen worden daar elke nacht wakker van, anderen nooit. Dat hangt af van persoon tot persoon. Het is echter een probleem dat dringend moet worden aangepakt. We moeten niet met de illusie leven dat de technologie alles zal oplossen. Een vliegtuig zal altijd lawaai maken. De technologie kan daarin verbetering brengen, maar zal het probleem nooit helemaal oplossen.

De federale regeringsbeslissing gaat mijns inziens in de goede richting. Men legt een aantal beperkingen op waarbij de geluidshinder wordt aangepakt.

We hadden sinds 1993 een cel Geluidshinder, die in 1996 is opgedoekt door de PS-minister Daerden. Minister Dehaene heeft vroeger als minister van Verkeer enkele maatregelen genomen in verband met het geluidsmetingsnet. Er is ook een verbod geweest op charters voor nachtvluchten. Er zijn er nog enkele, maar die zijn toen beperkt. In ieder geval was het duidelijk dat men verder moest gaan.

Het probleem met het voorstel van deze regering is dat dit vrij oncontroleerbaar en zwak is. Een aantal maatregelen zijn moeilijk uitvoerbaar of controleerbaar. Men werkt met geluidsquota om op basis van gemiddelden zones vast te leggen met hinderlijke geluidsbelasting. Men wordt echter wakker tijdens 'pieken'. Dat is het probleem. De inwoners worden gehinderd door piekwaarden, niet door gemiddelden. Indien men uitgaat van de piekwaarden, geven studies aan dat in de zone van de 55 dB(A) niet 33.000 mensen wonen maar wel 360.000. Die geluidsquota zijn dus goed maar onvoldoende. Men weet niet waarop ze gebaseerd zijn. Wat is de referentieperiode? Wat is de afdwingbaarheid? In Schiphol werd trouwens vastgesteld dat men in augustus of september, moeilijk

de luchthavens kan sluiten als de geluidsquota opgebruikt zijn. Men moet daarnaast dus nog een aantal bijkomende maatregelen nemen.

Al is het positief dat zware vliegtuigen als de 727 en de 747 uit circulatie worden genomen, toch is onze fractie van mening dat men er een aantal andere maatregelen had moeten bijnemen. Er wordt hier namelijk niet gesproken over een beperking van het aantal nachtvluchten. We hadden gehoopt dat men het aantal nachtvluchten niet meer zou laten toenemen. Dat staat echter niet in de regeringsbeslissing. Het gevaar is dan ook reëel dat het aantal vluchten nog zal toenemen. Ik denk dat daar toch een probleem rijst.

Het debat gaat hier over wat de Vlaamse regering doet. Wel, als men werkt met geluidsquota zou de Vlaamse regering per vliegtuig zeker ook met normen moeten werken. Men zou die piekwaarden moeten controleren met een meetnet. Degenen die daar boven gaan, zouden fors beboet of uit circulatie genomen moeten worden. Het Brussels Gewest meet op dit ogenblik de piekwaarden en heeft normen uitgevaardigd voor nachtvluchten. Ik woon in Sterrebeek aan de oostkant van de luchthaven. Door deze normen nemen de vliegtuigen een richting waardoor ze niet boven Brussel komen, maar over Sterrebeek, Wezembeek en Tervuren. Het aantal nachtvluchten neemt daar enorm toe.

In november al heeft minister Vogels gezegd dat de Vlaamse regering zou werken aan geluidsnormen. Minister Dua heeft dat ook al een aantal keren beloofd. Heeft de Vlaamse regering al een standpunt ingenomen over die geluidsnormen? Zullen dezelfde normen worden toegepast als in Brussel? Die zijn immers bijzonder streng. De luchtvaartmaatschappijen worden daardoor natuurlijk zwaar beboet en ze vechten deze dan ook aan. Enkele maatschappijen zeggen zelfs dat ze zeer ernstig gehinderd worden in de uitoefening van hun activiteit als die Brusselse normen worden uitgebreid over heel het grondgebied. Ik zou even mijn redenering willen voltooien. Men kan een akkoord sluiten met het Brussels Gewest, zodat men overal dezelfde normen hanteert. Men kan die normen ook gewoon overnemen. De afwijking naar het Vlaams grondgebied veroorzaakt momenteel echter een voor de streek onhoudbare hinder. Ik hoop dan ook dat minister Dua hierin eindelijk klaarheid kan scheppen.

De voorzitter : Minister Dua heeft het woord.

Minister Vera Dua : Ik heb al geregeld vermeld dat we momenteel geluidsnormen voor het hele Vlaamse grondgebied uitwerken. We zijn op de hoogte van de normen van het Brussels Gewest. Die normen zullen ook ons uitgangspunt zijn. Het is sowieso de bedoeling om tot een zo groot mogelijke harmonisatie tussen de drie gewesten te komen.

De mensen die het dossier goed kennen, weten dat de zaak niet zo eenvoudig is. Het is niet onze bedoeling om een willekeurig gekozen norm op te leggen. We moeten eerst geluidscontouren met verschillende soorten normen afbakenen. Hierbij moeten we uiteraard naar een maximale harmonisatie streven. We hebben hierover overigens al een pact met het Brussels Gewest gesloten. We moeten alleszins vermijden dat het probleem van het ene naar het andere gewest verschuift. Minister Gosuin van de Brusselse regering heeft zich al bereid verklaard om hierover een goed gesprek te voeren. Iedereen weet dat de door hem uitgewerkte normen specifiek voor het Brussels Gewest zijn geschreven. Dit kan een verschuiving naar het Vlaams Gewest veroorzaken, wat we zeker moeten zien te vermijden.

Nogmaals, het kan niet de bedoeling zijn om zomaar normen op te leggen. Dit vergt een ernstige voorbereiding. Er zijn momenteel metingen aan de gang. Aan de hand van die resultaten zullen we de contouren kunnen afbakenen. Mijns inziens kan binnen een termijn van twee maanden een eerste concreet voorstel worden geformuleerd.

De heer Eric Van Rompuy : Het verheugt me dat u hieraan werkt. Ik beseef ook wel dat het hier om een complexe zaak gaat. De door u vooropgestelde termijn van twee maanden lijkt me zeer redelijk.

U mag, mevrouw de minister, echter niet uit het oog verliezen dat de druk op bepaalde regio's nog zal toenemen. Men zal de vliegroutes verengen om minder mensen te hinderen. Binnen die verengde vliegroutes zal de druk op een beperkter aantal mensen toenemen. U moet dit met andere woorden zeer behoedzaam berekenen. Uw beslissing zal alleszins een belangrijke aanvulling van de federale beslissing betekenen. Zoals ze nu gedefinieerd zijn, tolereren de geluidsquota de piekwaarden nog steeds. Bovendien laten ze nog meer vluchten toe dan nu het geval is. Ook dit kan de druk op de regio nog verhogen. Dit kan uiteraard niet de bedoeling zijn.

Voor een ander punt zou ik me willen richten tot de minister van Ruimtelijke Ordening. De kabinetschef van de premier, de heer Coene, woont in Tervuren en ligt wellicht ook regelmatig wakker van de nachtvluichten. Onlangs heeft hij verklaard dat woningen waar men meer dan 70 dB meet, kunnen worden onteigend. Dit staat overigens ook in de regeringsbeslissing. Ik woon in een woonzone in Sterrebeek. Bij mij thuis meet men meer dan 70 dB. Kan mijn woning dan onteigend worden? De heer Coene zegt van wel. Volgens hem wil men van de betrokken woonzones industriezones maken. De prijs van de industriegrond bedraagt 12.000 frank per vierkante meter. Dit betekent dat de woonwijk waar ik woon, een mooie industriezone zal worden en ik mijn huis zal kunnen verkopen aan 12.000 frank per vierkante meter. De bewoners van mijn wijk hebben dit al goed begrepen, maar ik kan me niet voorstellen dat de Vlaamse regering woonzones waar men meer dan 70 dB meet, tot industriezones wil omvormen. De Vlaamse regering moet haar visie hierop dringend verduidelijken. De onteigeningsstrategie mag niet tot een verindustrialisering van de gemeenten leiden. Gezien het frequente gebruik van zware vliegtuigen kan men de vooropgestelde waarde van 70 dB in heel de gemeente namelijk vaak meten.

In het licht van de verklaringen van de kabinetschef van de premier aan de minister van Ruimtelijke Ordening wil ik vragen wat zijn ruimtelijke visie is. De premier houdt er trouwens rare medewerkers op na : denk maar aan Noël Slangen en Luc Coene. Ik wil het nu niet hebben over Slangen of de vergelijking maken met Raspoetin, maar de uitlatingen van de heer Coene zijn natuurlijk totaal onverantwoord. Hij heeft immers het volgende verklaard : 'Wie in de buurt woont van de luchthaven en wil onteigend worden, zal een goede prijs voor zijn huis krijgen. De industriële interesse drijft de prijs immers op.' Met die uitlatingen heeft hij voor enorme onzekerheid gezorgd in de gemeenten in kwestie. Wat is de visie van de Vlaamse regering op die onteigeningen?

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Ik wil de heer Van Rompuy ontuchtteren. Hij moet zich geen illusies maken : hij zal niet de kans hebben zijn woning aan een hogere prijs te laten onteigenen.

De heer Eric Van Rompuy : Ik ga niet verhuizen. Ik blijf in Zaventem wonen, want ik wil met u de strijd aangaan bij de gemeentelijke verkiezingen.

De heer Francis Vermeiren : Ik hoop het. Het gaat over een dossier dat wij beide iets beter zouden moeten kennen, daar we al zo veel jaren worden geconfronteerd met deze problemen. De heer Coene is een prachtige kabinetschef : ik wens hem toe aan zeer veel ministers. Zijn uitlatingen moeten correct worden geïnterpreteerd. Hij maakte allusie op die mensen waarvan de voor- of achtertuin bij wijze van spreken aan de startbaan grenst : dan gaat het niet alleen over Zaventem, maar ook over Steenokkerzeel, Diegem en Erps-Kwerps. Het gaat om een aantal personen in onze streek die u ook zeer goed kent.

De heer Coene stelt dus dat men zich moet inspannen enerzijds om de onteigeningen mogelijk te maken en anderzijds voor de industrialisering van die zones. Daarmee pikt hij en met hem de huidige regering in op de voorstellen die 12 jaar geleden werden geformuleerd door de heer Dehaene. Ik ben daar erg gelukkig mee. De heer Dehaene stelde toen terecht dat de onmiddellijke zonering het best kon worden gebruikt voor industrialisering, daar dit de beste buffer is die men de omgeving kan geven. Dat voorstel is echter nooit uitgevoerd.

Door een industriële zonering rond de luchthaven – en dan heb ik het ook over Melsbroek – creëert men die buffer en vermindert men het geluid. Het gaat immers niet alleen over lawaai in de lucht, maar ook over grondlawaai. Dat is wat de heer Coene bedoelde. Het is absurd zijn uitspraak zo te interpreteren als zou men alle deelgemeenten gaan industrialiseren, ook de deelgemeente en de straat waar u woont. Dat is niet haalbaar. Ik kan me niet voorstellen dat minister Van Mechelen dat zo zou zien, wel integendeel : daarvoor ken ik zijn visie veel te goed.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Wij houden ons aan het Vlaams regeerakkoord, dat stelt dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor ons het uitgangspunt blijft, ook in dit dossier. In dat RSV, mijnheer Van Rompuy, staat nadrukkelijk dat er voor de internationale luchthaven van Zaventem een ruimtelijk uitvoeringsplan moet worden opgesteld. Het Vlaamse regeerakkoord verklaart verder dat we zullen overgaan tot de versnelde uitvoering van het RSV. Met andere woorden, het is de bedoeling van de Vlaamse regering om ook met betrekking tot de internationale luchthaven van Zaventem versneld over te gaan tot het opstarten van een planningsproces. Dit proces zal, naast een aan-

tal problemen zoals de ontsluiting van de luchthaven en de valorisatie van toplocaties rond de luchthaven, eveneens een aantal planologische maatregelen bevatten voor de beperking van de geluidshinder.

Ik wil verwijzen naar een beslissing die de vorige Vlaamse regering heeft genomen op 25 mei 1999. Daarin werden reeds een aantal van deze planologische oplossingen naar voren geschoven : een zone voor geluidswerende lintbebouwing ter hoogte van Zaventem, aardenwallen ter hoogte van Zaventem en Steenokkerzeel en een naderingszone en projectgebied in Steenokkerzeel. Met de beslissing die de federale overheid nu heeft genomen inzake de toekomst van onder meer Melsbroek, kunnen soortgelijke mogelijkheden ter hoogte van de Haachtsesteenweg worden onderzocht. Op die manier kan de grondgeluidshinder voor de kern van Melsbroek worden verminderd.

Voor ons is het RSV het uitgangspunt. We moeten komen tot een ruimtelijk uitvoeringsplan. In het kader van een planningsproces dat we opstarten, gaan we een aantal maatregelen en keuzes nemen, die ervoor zorgen dat we milderend kunnen optreden ten opzichte van het grondgeluid.

Deze twee zijn dus niet tegengesteld aan elkaar. De Vlaamse regering overweegt absoluut geen onteigeningsstrategie ad hoc, waarbij men te pas en te onpas woongebieden vervangt door industriële gebieden. Een dergelijke adhoc benadering is voor de Vlaamse regering uitgesloten. We zullen dit via een zeer strikt planologisch proces behandelen. Daarbij proberen we wel een aantal instrumenten te gebruiken om tot een visie te komen die vooral inzake geluidsoverlast aan de wensen van de burger tegemoetkomt.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Ik neem akte van uw verklaring, die zeer belangrijk is. De beslissingen op federaal niveau roepen echter bij vele mensen vragen op. In die tekst staat onder meer het volgende. De mensen die in een zone wonen met lawaai boven de 70 dB(A), kunnen worden onteigend. De regio die 70 dB krijgt, is natuurlijk zeer groot. *(Opmerking van de heer Gilbert Bossuyt)*

Mijnheer Bossuyt, ik stel gewoon een aantal vragen. De verklaring van minister Van Mechelen verschilt drastisch van die van de heer Coene. Daarom hebben we dit debat gevraagd. Er moet duidelijk-

Van Rompuy

heid komen voor de burger. Minister Van Mechelen heeft nu duidelijk gezegd dat het niet de bedoeling is om systematisch over te gaan tot onteigeningen. *(Opmerking van de heer Gilbert Bossuyt)*

Ik creëer die verwarring niet. Alle milieugroepen in de omgeving van de luchthaven zeggen dit en stellen die vragen. Ik verwijs onder meer naar Sterrebeek 2000 en Wakker Tervuren. Ik woon daar trouwens zelf. Ik lig daar dus zelf ook van wakker. Ik ben ook nog minister van Economie geweest. Ondanks het feit dat ook mijn nachtrust in het gedrang was, heb ik nooit gepleit voor een verbod op nachtvluchten. Ik weet immers dat er daar 50.000 mensen werken. In dat dossier heb ik dus altijd de grootste redelijkheid in acht genomen.

Er worden echter vragen gesteld door de bevolking. Het is de taak van een parlementslid om die vragen ook te stellen. De minister heeft daar nu op geantwoord. De mensen die meer lawaai hebben dan 70 dB, hoeven dus niet bang te zijn. Hun huizen zullen niet worden onteigend en ze zullen niet in een industriële zone terecht komen.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer Van Rompuy, ik zal u zo dadelijk een krant overhandigen die deze problematiek behandelt. Daarin is in extenso de tekst opgenomen van het akkoord dat de regering op federaal niveau heeft afgesloten. U hebt het heel de tijd over de zones boven de 70 dB(A). Daarom wil ik letterlijk uit het akkoord citeren : 'In de contourzone tussen de 55 en de 70 dB(A) zal worden geopteerd voor een verhoogde isolatie van de huizen door een tussenkomst in de kosten. Deze zal 75 percent bedragen voor de huizen in de zone tussen 65 en 70 dB(A), 50 percent voor de huizen in de zone tussen 60 en 65 dB(A) en 25 percent voor de huizen in de zone tussen 55 en 60 dB(A).' Verder zegt men hoe het fonds om deze kosten te betalen zal worden gespijst. U vertaalt dat naar de bewering dat er zal worden onteigend en u strooit dat overal rond.

Dat klopt echter niet. Er zullen fondsen en kredieten worden verstrekt om de huizen van een betere isolatie te voorzien, zoals in Schiphol. In de gemeenteraad vraagt u dat al sinds vele jaren. Evenveel jaren al antwoord ik u dat u gelijk hebt, maar dat de regering het zou moeten doen. Nu hebben wij het voor het zeggen en doen we het ook.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik kan de heer Van Rompuy geruststellen dat de nieuwe minister van Economie zijn visie deelt dat de luchthaven van Zaventem van uitzonderlijk economisch belang is voor Vlaanderen. We zullen dit met alle mogelijke middelen bewaken en veiligstellen.

Met betrekking tot de ruimtelijke ordening leg ik de nadruk op wat er letterlijk in de tekst staat : 'Voor de huizen in de huidige nachtcontourzone boven de 70 dB(A) zal via onteigening op vraag van de eigenaar of afkoop, de geluidsoverlast voor personen worden vermeden.' Ik herhaal : 'op vraag van de eigenaar'. Daarnaast zegt de tekst dat 'de waarde van deze gronden goed blijft, omdat ze na dien bouwrijp kunnen worden gemaakt voor industriële bebouwing.' Dit zal niet voorafgaandelijk worden vastgelegd. Het is een planningsproces waarin de Vlaamse regering zal bepalen waar er eventueel industriezones kunnen komen, niet ad hoc, maar in overeenstemming met het lintscherm dat we willen oprichten. Hierover mag geen enkel misverstand bestaan.

Met het oog op de financiering van de onteigening op vraag van de eigenaars zal er een fonds worden opgericht, gefinancierd door de federale regering, dat zal instaan voor de terugkoop van deze woningen.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Om te besluiten wil ik nog enkele vragen stellen over de ontsluiting van de luchthaven. Er werden belangrijke en goede beslissingen genomen, zoals de aansluiting van Zaventem op het HST-net, met een nieuwe terminal in Schaarbeek en een HST-halte in Zaventem. Ook komt er een stijging van het aandeel van de busverbindingen in het openbaar vervoer van 18 naar 40 percent. Op dit ogenblik komt minder dan 10 percent van de passagiers per spoor. Dit moet ongetwijfeld worden opgetrokken. Ook de verbindingen van de luchthaven met Leuven en Antwerpen zullen worden verbeterd.

Dat is allemaal positief. Het gaat uiteraard om tientallen miljarden frank investeringen. Daarnaast is er ook nog het gewestelijk expresnet. Het moet natuurlijk ook worden ingepast in het meerjarenplan van de spoorwegen en er zal nog een pak beslissingen moeten worden genomen.

Van Rompuy

In de regio leeft de volgende vraag sterk. Er worden nieuwe toegangswegen naar de luchthaven in het vooruitzicht gesteld, via aftakkingen van de E40 en de E19. Ook door de federale regering, en wel in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is voorzien in de aanleg van die wegen, maar in de gemeenteraad van Zaventem hebben de heer Vermeiren en ikzelf daaraan toegevoegd dat dit de open ruimte niet mag bezwaren, noch hinder voor de woonkernen mag veroorzaken. Ook de toenmalige Vlaamse regering heeft aldus beslist.

Dat betekent echter dat deze aftakkingen bijzonder moeilijk kunnen worden gerealiseerd. De federale regering kondigt aan dat er heel grote parkings zullen komen aan die aftakkingen, vanwaar men met shuttles naar de luchthaven zal kunnen gaan. Hoe ziet de Vlaamse regering die nieuwe toegangswegen en die parkings? Hoe zullen de tracés worden bepaald? Het RSV biedt daarover geen duidelijkheid, behalve dan over het principe. Heeft de Vlaamse regering daarop al een visie?

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer de voorzitter, ik wil niet vervallen in een louter lokale discussie. Ik zit niet in de gemeenteraad van Zaventem.

De heer Eric Van Rompuy : Dit is geen lokale discussie.

De heer Bruno Tobback : De heer Van Rompuy vergeet een punt dat voor mij en voor de SP-fractie zeer belangrijk is. Het zou niet goed zijn een debat te voeren over de ontsluiting via de weg, alvorens we de ontsluiting via het spoor hebben besproken. Voor mij is dit een heel duidelijke voorwaarde. Het is jammer dat we hier worden geconfronteerd met twee verschillende bevoegdheidsniveaus. Het kan voor mij niet dat het Vlaams Gewest initiatieven neemt voor de aanleg van nieuwe toegangswegen zolang de federale overheid, in casu de NMBS, niet een minstens even vergaand en gelijktijdig initiatief neemt voor de ontsluiting via de spoorwegen. Beide discussies moeten aan elkaar worden gekoppeld. Het kan niet dat men een grote verkeersstroom over de weg creëert in afwachting van de totstandkoming van een aansluiting op het binnenlandse net en op het HST-net. Beide discussies horen samen. Ik heb niet graag dat over tracés wordt gediscussieerd vooraleer eender welke regering zich duidelijk heeft geëngageerd.

De heer Eric Van Rompuy : Ik ben het met u eens. Dit is ook het standpunt dat men in de regio inneemt. Eerst moet het huidige aandeel van het openbaar vervoer dat slechts 18 percent bedraagt, worden opgedreven tot ongeveer 40 percent. Pas dan kan over de aanleg van nieuwe wegen worden gesproken.

Er is nog heel veel werk voor het Vlaams Gewest. De federale beslissing moet door de Vlaamse regering worden aangevuld met geluidsnormen. Vlaanderen moet op dit vlak zijn verantwoordelijkheid nemen. De gevolgen voor de ruimtelijke ordening moeten mee worden verrekend. Andere zaken die nog moeten worden ingevuld zijn de onteigeningen in industriële zones en de ontsluiting van Zaventem. Het aanleggen van nieuwe spoorverbindingen zal immers ook beslag leggen op de open ruimte. Er moeten dus nog zeer zware beslissingen worden genomen.

Ik ben ook blij dat er een einde komt aan de jarenlange demagogie en aan opbod van Agalev in de streek. Men heeft de indruk gegeven dat degenen die de ontwikkeling van de luchthaven en de werkgelegenheid verdedigden, de ecologie eigenlijk niet gunstig gezind waren. Heren van Agalev, of het nu gaat over de Isvag-oven, over Deurne, of over dossiers die zich in de toekomst zullen aandienen, beleid voeren betekent een evenwicht zoeken tussen economie, werkgelegenheid en ecologie. U merkt dat elke dag. Op uw slogans en op uw verkiezingsprogramma waarin u dingen naar voren brengt die onhaalbaar zijn, moet u natuurlijk geleidelijkaan terugkomen.

De beslissing in Zaventem moet worden aangevuld met een aantal andere beslissingen, maar ze gaat wel gedeeltelijk de goede richting uit. Ze rekent ook af met een zwart-wittegenstelling in de samenleving, die in de regio een polarisatie tussen de mensen dreigt teweeg te brengen. Ik hoop dat we de volgende jaren zullen bereiken dat de mensen zowel nachtrust als werk hebben. We moeten ermee leren leven dat we hierin nooit voor 100 percent zullen slagen. Beleid voeren is dus iets anders dan slogans hanteren. Slogans maken op termijn elk beleid onmogelijk. (*Applaus bij de CVP en het VB*) (*Opmerkingen*)

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, met uw toestemming zou ik even een krantje willen tonen. Ik zal het enkel tonen en het nadien niet in het publiek werpen,

Vermeiren

zoals sommige andere fracties soms wel eens durven te doen. Ik wil enkel de titel van de krant tonen die vandaag in de regio verschijnt. Ik zou echt niet willen dat dit debat zich toespitst op één gemeente, zoals de heer Tobbacq stelde. Uiteindelijk gaat het om heel het land, om Vlaanderen en om de werkgelegenheid van meer dan 100.000 mensen. Dit is veel belangrijker dan de belangen van enkelen. De titel van dit krantje luidt: "Eindelijk toekomstvisie voor luchthaven". (*De heer Francis Vermeiren laat De Lokale Burgerkrant, editie Zaventem, zien*) (Gelach)

Ik zal u straks een exemplaar laten bezorgen, zodat u zelf kunt vaststellen dat de elementen die daarin staan, aan bod kwamen tijdens de VLD-persconferentie in het Sheraton-hotel in Zaventem op 13 april 1999 – in tempore non suspecto – en vinden in het zeer goede akkoord dat werd bereikt. Ik wil allen die aan dit akkoord hebben meegewerkt, dan ook hartelijk feliciteren.

Eindelijk hebben we regeringen die durven beslissen. Eindelijk is er een toekomstvisie voor de luchthaven van Zaventem en voor onze luchtvaart. Eindelijk weten de mensen die bij onze economie zijn betrokken, waar ze aan toe zijn. Eindelijk beseft men op de verschillende niveaus dat de luchtvaart een bijzonder belangrijke factor van onze economie is. Eindelijk beseft men dat alle betrokken partijen naar het voorbeeld van onze buurlanden belangrijke investeringen moeten doen om zowel de economie als de ecologie te dienen. Eindelijk begrijpt men dat het vernieuwen van economie en ecologie tot zowel welvaart als welzijn zal leiden. Precies omdat onze onderhandelaars deze gelukkige combinatie van deze beide aspecten van onze samenleving onder ogen hebben gehouden, verdienen ze van mij een dikke pluim.

Er werd in het verleden inderdaad veel gepraat en gemanifesteerd. Er werd rond de luchthaven gemanifesteerd door mensen die toen in de regeringsbank zaten en wier namen ik nu niet zal noemen omdat ik ze tot mijn goede vrienden reken. Zowel in de Kamer en in de Senaat als in het Vlaams Parlement heb ik er meermaals op gewezen dat de ministers Coëme, Di Rupo en Daerden geen enkel initiatief namen en de boel maar lieten aanmodderen. Misschien was dat wel met de bedoeling – iets waar ik ook nu nog van overtuigd ben – het cliënteel van die luchthaven aan te zetten om te verhuizen naar de luchthaven van Charleroi of van Luik

waar maatregelen werden genomen die precies tegengesteld waren aan deze die we namen voor de nationale luchthaven. Mijn fractie is dan ook verheugd eindelijk regeringen te zien die beslissingen durven nemen en het dossier niet laten aanmodderen.

Eigenlijk draait alles om het terugdringen van de geluidsoverlast in de wijde omgeving van de luchthaven. Het gaat daarbij niet alleen over het terugdringen van de 70 dB(A) en over onteigeningen. Men gaat veel verder en er worden nu concrete acties genomen, waaronder de bepaling van een quotasysteem inzake geluidshinder, het verbod op de nachtvluchten voor bepaalde toestellen en aanpassingen van de landingsrechten van de meest hinderlijke toestellen.

Neem nu een B727, een klein Chapter II-vliegtuig dat al veertig jaar oud is. Is het dan niet logisch om werk te maken van de vervanging? De maatschappijen krijgen daarvoor twee jaar de tijd. Is het logisch om te beweren dat meer zal worden gevlogen als in het akkoord duidelijk staat dat de quota's moeten worden nageleefd? De maatschappijen kunnen werken volgens hun stramien, cliënteel en belangen, maar moeten zich aan de quota's houden.

Het klopt niet dat niet kan worden gemeten en gecontroleerd. De heer Dehaene heeft 12 jaar geleden al een geluidsmetnet opgericht. Het is wel juist dat het jarenlang niet heeft gefunctioneerd omdat er geen personeel beschikbaar was. Nu werkt het wel en worden de maatschappijen bestraft die niet voldoen aan de quota's en te veel decibels produceren. Het bewijs hiervoor werd reeds geleverd. De Regie der Luchtweegen heeft prachtige statistieken opgesteld waaruit blijkt op welke plaatsen de problemen zich situeren. Dankzij die statistieken weten we ook hoeveel mensen last hebben van het probleem.

We hebben dus niet stilgezeten, integendeel. Ook in het verleden waren er goede initiatieven. De zaak heeft echter een tijd stilgelegen. Nu is er een nieuw besluit dat is gebaseerd op de bestaande initiatieven en voorbereidingen.

Uiteraard blijven we met veel vragen zitten. Er werd een werkgroep opgericht en er werden mensen gehoord. Op het niveau van de federale regering werden zaken vooropgesteld die te maken hebben met ons budget en onze bevoegdheden. Wordt terzake overleg gepleegd? Is er geen nood

Vermeiren

aan meer overleg ? Ik vraag u allen om de zaak niet langer enkel kritisch te bekijken. We moeten oplossingen zoeken. De voorstellen in het akkoord zijn haalbaar maar moeilijk.

De heer Van Rompuy had het over de toegangsweg. De heer Tobback stelde dat die gepaard moet gaan met meer openbaar vervoer. Het klopt dat het openbaar vervoer slechts voor 16 percent in staat. Dit moet worden opgetrokken tot 40 percent. We mogen daarbij echter niet onvermeld laten dat velen zich jarenlang hebben verzet tegen de komst van de HST naar Zaventem. Sommigen beweerden zelfs dat ze zich voor de trein zouden werpen. (*Gelach*)

Velen verzetten zich met hand en tand tegen de x-bocht voor het openbaar vervoer te Nossegem. Gelukkig zijn we het nu eens over deze zaak. We hebben als verlichte geesten ons gezond verstand teruggevonden.

Collega's van Agalev, het is duidelijk dat we elkaar niet moeten verslaan in de koers. We moeten samen de eindmeet bereiken. Het is juist dat er meer treinen moeten komen en dat ook de HST naar de luchthaven moet rijden. We mogen niet dezelfde fout maken als in het verleden. We mogen geen schrik hebben om over de toegangswegen te praten. We moeten de zaak rustig benaderen.

Degenen die dagelijks worden geconfronteerd met de files in de flessenhalzen naar Brussel, en de problemen van de uitwegen voor de KMO-zones van Brussel tot Haasrode kennen, zullen het met me eens zijn dat we iets moeten doen aan de toegangswegen. Op de radio kan men elke dag berichten horen over de fileproblemen te Sterrebeek en Zaventem. We zijn mee verantwoordelijk als parlementsleden. We moeten het infrastructureel probleem onder ogen zien.

De heer Van Rompuy heeft gelijk dat onze gemeenteraad een beetje angst heeft. De vernieuwingen mogen immers niet nog meer schade berokkenen voor de burgers. De burger als dusdanig geeft al zoveel aan de Vlaamse economie en Belgische economie. Het is dus verkeerd om te stellen dat er in het verleden niets is gebeurd. In het gewestplan 1973, dat werd goedgekeurd door de heer Dhoore, wordt immers een plan aangeduid dat door onze gemeente loopt, mijnheer Van Rompuy. U, of uw toenmalige regering heeft in het ontwerp van gewestplan voordien niets gewijzigd. Het is duidelijk dat dit, zoals de zaken er vandaag voorstaan, niet

kan. Men moet dan ook de moed hebben naar oplossingen te zoeken over alle partijgrenzen heen. We moeten dat gezamenlijk benaderen, maar we moeten vooral oplossingen bieden.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback : We mogen die discussie inderdaad niet voeren op basis van verouderde gewestplannen en voorstellen. Ik wilde de heer Vermeiren echter in eerste plaats geruststellen inzake de HST. Zoals de plannen en de voorstellen er momenteel uitzien zal ik iedereen aan wie ik iets te zeggen heb, aanmanen uit de weg te gaan. Ik ben blij dat het spoor errond werd aangelegd in plaats van erover, ook om persoonlijke redenen.

Als u praat over de ontsluiting van een aantal bedrijvzones in en rond Zaventem, dan mogen we niet de indruk wekken dat dit kan opgelost worden via nieuwe weginfrastructuur. Het grote probleem van die flessenhals is precies dat er geen ontsluiting via het openbaar vervoer is. Een oplossing hiervoor zal voor een groot stuk op basis van dit idee moeten werken, zo niet creëren we nieuwe flessenhalzen en wordt het probleem elke keer 500 meter verschoven. Voor de hedendaagse Brusselse ring zal het waarschijnlijk zelfs maar 100 meter zijn per aantal geïnvesteerde miljarden.

We moeten deze discussie nuchter voeren en vaststellen wat precies het probleem van de zone rond Zaventem is. Daarom dringen we al jaren aan op een betere ontsluiting via het openbaar vervoer van het binnenlandse net, maar ook via de HST. Er is heel veel ontwikkeling geweest in een zone waar quasi geen ontsluiting is via het openbaar vervoer. Ik wil op een nuchtere manier pleiten voor een oplossing, zonder te zeggen dat er geen nieuwe weginfrastuctuur moet komen. Ik wil duidelijke prioriteiten die geen nieuwe problemen creëren.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer Tobback, ik ga helemaal akkoord met u en ook met de heer Van Rompuy die stelde dat men geen wonderen kan doen. We moeten respect hebben voor elkaars ideeën en begrip hebben voor de bestaande problemen. We proberen ze op te lossen door ze gelijktijdig te benaderen. Anders vervallen we opnieuw in een oud spelletje, waarbij niets meer zal worden beslist. We moeten in dit dossier vooruitgaan op een aanvaardbare wijze, en ik denk dat de burger als dusdanig daarmee gediend is.

Vermeiren

Er zijn inderdaad problemen, en er is hinder. Wij moeten die hinder verzachten en verminderen en er tegelijk voor zorgen dat de werkgelegenheid en economie blijven bestaan naast de ecologie. Inzake dat hoofdstuk Zaventem verheugt onze fractie er zich bijzonder over dat er mogelijkheden aangeboden worden tot oplossingen. Louter ideeën op papier zetten biedt geen oplossingen – integendeel.

Het is een aanzet, zelfs een verplichting voor deze meerderheid om wat op papier staat te realiseren. We zouden als meerderheid anders niet beter zijn dan diegenen die er jaren over hebben gesproken, maar er nooit oplossingen voor hebben aangeboden. Wij dragen dus een grote verantwoordelijkheid. Onze regering moet met een waakzaam oog, maar met grote spoed werk maken van dat overleg en de samspraak realiseren.

Ik zou heel kort willen stilstaan bij de luchthaven van Deurne. Ik heb zeer aandachtig geluisterd naar de heer Van Rompuy in verband met de luchthaven van Oostende. In de vrij korte beslissing komen toch vijf belangrijke punten naar voren. In punt 2 staat dat de manager een opdracht, een budget en een target krijgt. Naast het target moet hij rekening houden met een milieuplan. Nadien zal men hem vragen hoe hij zijn opdracht kan optimaliseren en geeft men hem de mogelijkheden om de doelstellingen te bereiken. Ik ben het niet eens met uw bewering dat er in de regeringsbeslissing niets staat. Ik feliciteer de regering omdat ze op een halve bladzijde zoveel elementen heeft samengebracht om werk te maken van de functie van de nieuwe manager.

Wanneer men hetzelfde document, regeringsnota of zelfs een andere nota over de luchthaven van Deurne neemt, dan staat daar opnieuw een opdracht in. Volgens mij zei de heer Malcorps deze morgen iets anders dan wat u ervan maakt. Hij volgt de interpretatie zoals die in de tekst is weergegeven. Daarin staat dat 'er maatregelen zullen worden genomen die toelaten om de bestaande startbaan zo maximaal mogelijk aan te wenden'. De heer Malcorps heeft niets anders gezegd.

Ik verwijs nu opnieuw naar het regeerakkoord. Ik kan moeilijk aannemen dat de heer Malcorps iets anders zou zeggen dan wat de regering heeft gesteld. De regering heeft het in dat verband over: 'tenzij zich andere mogelijkheden terzake voordoen'. Ondergeschikt aan dit eerste onderzoek kan, binnen de grenzen zoals bepaald in punt 5, de

ondertunneling van de Krijgsbaan worden overwogen.

Mijnheer Van Rompuy, u moet die zaak niet uit haar verband trekken. De heer Malcorps geeft me gelijk. Ik zal de heer Malcorps uitnodigen om te zeggen wat ik meen dat hij denkt. U haalt hetgeen hij heeft gezegd constant uit zijn verband. Hij heeft deze morgen gezegd dat de regering gisteren heeft besloten dat er een studie zal worden gemaakt over het maximaal benutten van de startbaan. Indien die studie uitwijst dat binnen de grenzen van het bewuste artikel 5 de ondertunneling moet worden overwogen, dan impliceert dit een aantal zaken (*Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy*)

Neen, die studie zal dit niet tegenspreken omdat we op een loyale manier samenwerken.

De heer Johan Malcorps : Ik hoef hier niets aan toe te voegen. De heer Vermeiren geeft een correcte voorstelling van zaken. (*Rumoer*)

De heer Eric Van Rompuy : Ik kijk met spanning uit naar hetgeen de spreker van Agalev hier zal zeggen. Ik zal heel goed luisteren. Mijnheer Dewinter, ik verwacht een nieuw bochtje. (*Gelach*)

De heer Francis Vermeiren : Ik neem aan dat u bekend bent met het maken van bochten. Dit was echter geen bocht maar een duidelijke bevestiging. U zoekt het negatieve in hetgeen men schrijft en zegt. Wij daarentegen het positieve. Wij vertrouwen mekaar. Tijdens de vorige legislatuur vertrouwde u uw coalitiepartner niet. Dat is het verschil met deze regering. We discussiëren met mekaar en vinden zo een oplossing.

De heer Eric Van Rompuy : Minister Stevaert, ik heb met u anderhalf jaar in de regering gezeten. Was ik onbetrouwbaar? (*Gelach*)

Minister Steve Stevaert : De heer Van Rompuy was absoluut betrouwbaar. (*Gelach*)

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, indien men deel uitmaakt van een regering en, zoals het politieke partijen betaamt, standpunten inneemt waarbij men rekening moet houden met verscheidene elementen die de burger ten goede moeten komen, dan moet men met mekaar praten en streven naar oplossingen en uiteindelijk een consensus.

Er is een consensus totstandgekomen. Dat akkoord moet worden uitgevoerd. Daarvoor dient een par-

Vermeiren

lement. Als er in de schoot van de regering geen akkoorden tot stand kunnen komen, of als men die akkoorden niet kan uitvoeren, dan doe ik niet meer mee. Dat geldt ook voor mijn fractie.

Ik heb echter vertrouwen in de regering. Ik stel vast dat ze vooruitgang boekt. Ik beweer het tegendeel van wat de heer Van Rompuy zegt : deze regering neemt wél beslissingen. We zullen eens een optelsom van alle regeringsbeslissingen maken. Ik twijfel er niet aan dat ik over het resultaat tevreden zal zijn.

Ik heb verder de indruk dat velen niet weten waarover het gaat. Straks zal ik u allemaal een exemplaar van dit krantje geven. (*Applaus bij de VLD, AGALEV, de SP en VU&ID*)

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte ministers en collega's, we weten ondertussen wat de federale regering van plan is met de luchthaven van Zaventem, hoewel er nog veel vragen overblijven.

De problematiek van de luchthaven van Zaventem is niet nieuw, wel integendeel. De vraag naar een geïntegreerd beleidsplan voor Zaventem, met inbegrip van oplossingen voor het nachtlawaai, is veel te lang onbeantwoord gebleven. Nooit zijn de betrokken actoren rond de tafel gaan zitten om een aantal pertinente vragen te beantwoorden. Welke toekomst is er voor de luchthaven weggelegd ? Waar liggen de grenzen van de groei ? Hoe bereikt men een compromis tussen de gigantische economische en tewerkstellingsbelangen enerzijds en de leefbaarheid van de omgeving anderzijds ?

Het uitblijven van dat debat heeft te maken met de versnippering van bevoegdheden. Het is typisch Belgisch dat de beslissingen over de luchthaven van Zaventem op federaal niveau worden genomen, terwijl de gevolgen inzake ruimtelijke ordening, milieu en tewerkstelling tot de bevoegdheden van het Vlaams Gewest behoren. Daarom heeft men veel te lang gewacht om een geïntegreerd plan na te streven. Het oorspronkelijke voorstel van minister Durant om de nachtvluchten tussen 1 en 5 uur te verbieden, getuigde niet echt van veel samenhang. Ik kan wel begrip opbrengen voor de reacties van de omwonenden, die al jaren tevergeefs probeerden met hun meer dan terechte klachten

gehoor te krijgen. Nu hadden ze een minister gevonden die tenminste naar hen luisterde, en ook nog iets wou doen. Het ging echter om een onsaamenhangend voorstel.

Het plan van de federale regering heeft alle kenmerken van de compromissen die we van deze paars-groene coalitie gewoon zijn. Van een verbod op nachtvluchten is geen sprake meer. De geluids-overlast moet met 25 tot 30 percent dalen. De zogenaamde geluidslek moet tegen dan gehalveerd zijn, maar dat is een probleem. De geluidsquota hebben betrekking op gemiddelden, en niet op pieken. Men zal geluidswallen bouwen, spoorontsluitingen aanleggen en ook industrieterreinen als geluidsbuffers aanleggen. De landingsrechten zullen fors verhogen. Men zal isolatiepremies uitkeren en zelfs mensen aansporen om te vragen door de overheid onteigend te worden. Dat laatste is nooit gezien in dit land.

Daartegenover staat wel dat de uitbreiding van de luchthaven volop doorgaat. Vandaag zijn er 317.000 vliegbewegingen per jaar. Men stelt dat daar nog 200.000 bij kunnen. Men wil de capaciteit van de luchthaven uitbreiden door de militaire luchthaven van Melsbroek naar Brustem te verhuizen. Maar is dat allemaal wel uitvoerbaar ? Hoe ziet het kostenplaatje eruit ? We weten op dit ogenblik nog niet of de militaire luchthaven wel degelijk zal verhuizen. De minister van Defensie zegt zelf dat 4 of 5 miljard frank niet binnen de mogelijkheden ligt. Er blijven nog vele vragen onbeantwoord. Deze moeten worden beantwoord voor we de toekomst van de luchthaven van Zaventem kennen.

De heer Francis Vermeiren : Dit is nog een misverstand. Ik heb deze artikels in verband met 5 of 7 miljard frank eveneens gelezen. Ik wens dit onmiddellijk te ontminnen. We kennen de site. Het gaat men name over de tarmac waarop de militaire luchthaven staat. Als men berekent wat deze site waard is voor de luchthaven en rekening houdt met de huurwaarde voor BIAC en de economische waarde van de kazerne, dan gaat het om meer dan 5 of 6 miljard frank. Het gaat om meer dan de bedragen die de generaal en sommige mensen van Defensie naar voren schuiven. De gronden, de tarmac en de rest zijn van het ministerie van Defensie.

Ik denk dat men zich geen zorgen moet maken over de financiële kant van de zaak. Ik wil u hierover een inventaris voorleggen. U zou verwonderd staan over de positieve balans die dat zou opleveren.

De heer Joris Van Hauthem : Ik spreek niet over de financiële balans. Ik zeg enkel dat de militairen en de minister van Defensie zeggen dat ze nog niet over het geld beschikken.

De heer Francis Vermeiren : U vermeldt wat de militairen in de krant zeggen.

De heer Joris Van Hauthem : En ik herhaal wat de heer Schouppe in de Kamer heeft gezegd.

De heer Francis Vermeiren : Ik heb alle begrip voor de militairen die daar verblijven en in feite graag worden gezien door de hele bevolking. Maar er is een andere behoefte ontstaan. Ik heb alle begrip voor de militairen die niet graag vertrekken. Maar wanneer het echt nodig is, mag men geen vals beeld creëren. Men mag aan de verhuis geen prijskaartje hangen als men weet dat de prijs van de grond, het verbruik en de huur van de gronden veel hoger liggen.

De heer Joris Van Hauthem : Men mag niet doen alsof alle vragen zijn opgelost en er een oplossing voorhanden is. De heer Schouppe zegt ook dat hij geen geld heeft voor de HST-terminal. Het zal dus ergens vandaan moeten komen. Dit lijkt wel een kenmerk van de paars-groene coalitie. Men ontvouwt grote plannen die weliswaar in de goede richting gaan, maar er wordt geen kostenplaatje opgesteld.

De rol van de Vlaamse regering in dit dossier is beperkt tot een volslagen afwezigheid in dit debat. Sinds de heisa losbrak over het voorstel van minister Durant om nachtvluchten te verbieden, is de Vlaamse regering merkwaardig stil gebleven. Waar was de Vlaamse minister van Werkgelegenheid toen de arbeidsplaatsen op de luchthaven ter sprake kwamen ? Waar was de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening toen de ruimtelijke ordening ter sprake kwam ? Waar was de Vlaamse minister van Mobiliteit toen de ontsluiting van Zaventem ter sprake kwam ? Waar was de Vlaamse minister van Milieu toen de geluidsnormen ter sprake kwamen ? Ik weet wel dat minister Dua ooit heeft geopperd om nachtvluchten in Deurne en Oostende te verbieden. Wat Deurne betreft, is dat niet zo moeilijk aangezien er geen nachtvluchten zijn. Maar over Zaventem liet minister Dua een absolute radiostilte horen.

De heer Eric Van Rompuy : Ik heb het artikel op mijn bureau liggen. U ontkent dat.

Minister Vera Dua : Ik zal dit zeker ontkennen. Ik heb het reeds driemaal ontkend. Mijnheer Van

Rompuy, ik zeg steeds hetzelfde in verband met het uitwerken van geluidsnormen en het nastreven van zoveel mogelijk harmonisatie, op basis van de normen van het Brussels Gewest. Wat heeft men daarvan gemaakt ? Dat ik tegen nachtvluchten zou zijn. Persoonlijk ben ik ook tegen nachtvluchten, maar dit is niet mijn uitgangspunt bij het opstellen van de geluidsnormen. U weet hoe kranten zijn.

De heer Joris Van Hauthem : Natuurlijk, maar niet wat Zaventem betreft.

Ik vraag me dus af, mijnheer Vermeiren, waar heel die Vlaamse regering zat toen de federale regering de werkgroep oprichtte die dit heeft uitgedokterd. Dit treft heel onze regio. Men kan moeilijk volhouden dat men niet bevoegd is voor de luchthaven, want dan speelt men de rol van uitvoerder van federale beslissingen en manifesteert men zich als ondergeschikt bestuur. Werd de Vlaamse regering uitgenodigd om in die werkgroep te zitten ? Zo niet, waarom niet ? Waarom heeft de Vlaamse regering dan zelf geen initiatief genomen tegenover de federale regering ? Ik heb de indruk dat de Vlaamse regering helemaal niet happig was op dit debat.

We hebben de Vlaamse minister van Mobiliteit op 27 januari over de zaak geïnterpelleerd. De werkgroep was toen al gestart en het ministerieel besluit van minister Durant was al bijna een maand oud. Wat heeft de minister toen in de commissie voor Mobiliteit geantwoord ? Niks. Hij was zagezeggd enkel bevoegd voor Oostende en Deurne, en voor de milieukwestie moesten we ons tot minister Dua richten. De Vlaamse regering heeft dus op 27 januari verklaard dat ze geen standpunt had. Ik had toen, en nu nog, de indruk dat u zich van het debat hebt onthouden om elke interne discussie te voorkomen. U wilde toen in elk geval de hete aardappel niet op uw bord.

Misschien krijgen de parlementsleden nu wel inzicht in uw standpunt over het federale compromis. We vragen u naar uw standpunt over de federale beslissing in al haar aspecten. In hoeverre wilt u betrokken worden bij de uitvoering van het federale plan ? Neemt u de stelling van minister Dua in verband met de Brusselse normen over ? Alleen al beleidsmatig gezien is het totaal zinloos om de bevoegdheid over de luchthaven van Zaventem federaal te houden. Elke beslissing in verband met de luchthaven heeft een enorme impact op de leefbaarheid, de ruimtelijke ordening en het milieu van een hele regio, en dat zijn allemaal Vlaamse bevoegdheden.

Van Hauthem

Het wordt tijd, het is tijd, dat de Vlaamse regering de stilte doorbreekt. Ze heeft veel te lang gezweven. Ik hoop dat dit actualiteitsdebat daar verandering in brengt. Men moet niet doen alsof het debat al achter de rug is, want het begint pas. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, dames en heren, ik zou opnieuw een tussenlanding willen maken in Deurne. Mevrouw de minister, mijnheer de minister, vanmorgen heerste er een zekere hoerastemming in Antwerpen. We werden wakker met het bericht dat er eindelijk een beslissing was genomen in een dossier dat al tien jaar of langer aansleept. Die beslissing ging volgens ons dan ook nog in de goede richting. Ze liet alle kansen open voor de verdere ontplooiing en groei van de luchthaven van Deurne. Na de verklaringen van vanmorgen en na lezing van de tekst van de minister moet ik de stemming toch een beetje temperen.

Er is eindelijk een beslissing gevallen, dat is positief. Deurne blijft een luchthaven, en wordt geen park zoals Agalev had gedroomd. Het wordt geen sociale woonwijk zoals de socialisten hadden gedroomd. Het is en blijft een luchthaven. Dat is ook goed nieuws voor de personeelsleden van de luchthaven die de laatste jaren al te veel in onzekerheid zijn gelaten. Het statuut dat ze hadden, kunnen ze dus behouden. Er zou ook een manager worden aangesteld om de luchthaven op een moderne, bedrijfseconomische manier te beheren. Ik hoop dat die manager iets sneller wordt aangeduid dan de havencommissaris op wie we al meer dan een jaar wachten.

Ons optimisme wordt echter getemperd door uw verklaringen van vanmorgen en door de inhoud van uw tekst. De manager zal immers moeten werken binnen enge grenzen. Hij moet een voorstel lanceren inzake het maximum aantal bewegingen. Hij moet zichzelf op voorhand reeds beperkingen opleggen terwijl hij nieuwe klanten moet aantrekken. Ik hoop dan ook dat hij zijn grenzen ruim genoeg mag stellen. Zo niet plaatst u hem op voorhand voor een onmogelijke opdracht.

De heer Francis Vermeiren : Dat is nog maar eens een schoolvoorbeeld van negatief denken. We geven iemand een opdracht met de bedoeling dat die persoon er het beste van maakt. Hij moet daarbij rekening houden met alle economische en eco-

logische elementen en mag iedereen consulteren die hem daarbij kan helpen. Daarna kunnen we samen het resultaat beoordelen. Dat is onze werkwijze. U gaat er echter onmiddellijk vanuit dat dit niet in orde kan komen. U hebt een totaal negatieve ingesteldheid.

De heer Jan Penris : We zullen zien hoe ver die manager zal mogen gaan. Als hij ver genoeg mag gaan, ben ik de eerste om opnieuw optimist te worden.

Het tweede negatieve element in dit dossier zijn de klasseringsplannen van het oude Fort III. Ook hier stel ik weer een paradox vast. Uitgerekend de pacifisten in dit halfroond zijn de grote pleitbezorgers van de klassering van dit stuk oud militair domein, dat bovendien het minst waardevolle is in de hele Antwerpse fortengordel.

Ik was optimistisch over de plannen inzake de ondertunneling van de Krijgsbaan. De studies van de heer Sauwens van 8 jaar geleden hebben aangetoond dat dit een nuttige investering zou zijn. Vanmorgen dacht ik even dat de ondertunneling effectief zou worden gerealiseerd, maar ik ben beginnen twijfelen. Komt die ondertunneling er of komt ze er niet ? Als u bevestigt dat ze er inderdaad komt, dan ben ik weer optimist. Die ondertunneling is immers nodig, al was het maar om verkeerstechnische redenen.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Zoals de heer Vermeiren reeds heeft gezegd, kan men alles op twee manieren uitleggen. Deze regering heeft een zeer consistente beslissing genomen. Daarbij blijft de lengte van 1510 meter behouden. We vragen dus geen verlenging van de startbaan.

Ten tweede is het in 2000 niet meer denkbaar dat een baan waarop 24.400 voertuigen per dag passeren, zou worden gekruist door vliegtuigen die moeten landen en opstijgen. We hebben dan ook beslist een perspectief te creëren voor de exploitatie van de luchthaven door de ondertunneling van de Krijgsbaan.

Ten derde spreekt het voor zich dat een dergelijke belangrijke investeringsbeslissing wordt gekoppeld aan een aantal voorwaarden. Een van de voorwaarden is dat de heer Stevaert een manager zal aanduiden die een studie moet maken over de contouren waarbinnen de luchthaven op een gezonde manier kan worden geëxploiteerd als zakenlucht-

Van Mechelen

haven. Ook de privé-sector moet nu in alle duidelijkheid kleur bekennen. Men weet nu immers binnen welke contouren deze zakenluchthaven zich kan ontwikkelen.

Men zal hier een aantal exploitatienormen op kleven. Vervolgens moet binnen die context worden gesteld welke richting de zakenluchthaven voor Antwerpen en voor de regio kan uitgaan. Ik zie geen redenen om dit negatief te interpreteren.

De heer Jan Penris : Ik wil de minister danken voor zijn bijzonder duidelijk antwoord : er komt blijkbaar wel een tunnel onder de Krijgsbaan.

Ik wil er overigens op wijzen dat het dossier hiermee niet kan worden afgesloten. Deurne beschikt nu over een zakenluchthaven. Dit is een verworven recht waarvoor wij de Vlaamse regering dankbaar zijn. Momenteel wordt echter ook onderzocht in hoeverre het voor Antwerpen wenselijk zou zijn om ook over een vrachtluchthaven te beschikken. Minister Van Mechelen heeft hier trouwens zelf al op gealludeerd.

Het Havenbedrijf laat momenteel de nodige onderzoeken hieromtrent verrichten. Onze fractie wacht de resultaten van die onderzoeken af alvorens zelf een standpunt in te nemen.

De jongeren van uw eigen partij, mijnheer de minister, gaan hierin overigens nog een stap verder. De VLD-jongeren vragen onomwonden om Antwerpen blij en rijk te maken met een vrachtluchthaven.

Waar die vrachtluchthaven nu net moet komen, zal op zich uiteraard weer een eigen debat vormen. Ik kan u evenwel verzekeren dat dit specifieke debat nog niet gesloten is. Integendeel, het zal gedurende de komende maanden in alle hevigheid doorgaan. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, heren ministers, collega's, de heer Voorhamme zal dadelijk een betoog houden over de specifieke beslissing rond Deurne. Mijn eerste opmerking daarentegen geldt zowel voor Zaventem als voor Deurne.

Een luchthaven is een voorbeeld van economische activiteit. Als een economische activiteit hinder

voor de omwonenden met zich meebrengt, dan zijn er drie manieren om daarop te reageren.

De eerste manier is het verbieden van de activiteit. Dit is een tamelijk drastische oplossing die enkel geschikt is in een aantal specifieke gevallen. Het gaat dan om werkelijk gevaarlijke of op langere termijn werkelijk onoplosbare problemen. Onder die voorwaarden is het verbieden zelfs een goede oplossing. Soms moet dit zeker gebeuren, maar dit betekent uiteraard niet dat ik hier dergelijke drastische beslissing voor Deurne of voor Zaventem bepleit.

De tweede manier is het probleem gewoon laten betijen. Waar de problemen zeer klein zijn en er een minimum aan protest en onvrede leeft, kan ook dit een afdoende oplossing zijn. Mijns inziens is dit het spoor dat gedurende de voorbije decennia in Zaventem is gevolgd. Men kan dat spoor echter niet blijven volgen. De aanvaarding van de activiteit wordt in de onmiddellijke omgeving zodanig in vraag gesteld dat dit elk jaar weer voor de nodige problemen en protesten zorgt. Op een dergelijke wijze kan men geen enkele activiteit op termijn blijven uitoefenen.

De derde manier is het zoeken naar een correct evenwicht tussen de aanwezige verzuchtingen. Men moet de aanwezige activiteit een zeker perspectief kunnen bieden. Men moet echter ook een kader creëren om de overlast, de problemen en de risico's voor iedereen binnen aanvaardbare perken te houden.

Wat Zaventem betreft, is in het verleden grosso modo het tweede principe gehuldigd. De luchthaven van Zaventem heeft zich quasi altijd zonder al te veel beperkingen of vragen kunnen ontwikkelen. Die evolutie is heel spontaan en autonoom verlopen. Dit heeft ondertussen voor de nodige problemen gezorgd.

De derde weg wordt slechts sedert enkele jaren bewandeld. Op bestuurlijk vlak is dit overigens pas vorig jaar voor het eerst gebeurd. Ere wie ere toekomt : voormalig minister Kelchtermans heeft toen besloten om de luchthaven als een hinderlijke activiteit te klasseren. Ik verwijs graag naar deze verwezenlijking, want ik wil niet constant en te allen prijze op de vorige regering inhakken. De heer Van Rompuy beseft dit ongetwijfeld.

Dit initiatief van voormalig minister Kelchtermans heeft de luchthaven aan de milieuvergunningplicht onderworpen, met alle gevolgen van dien. Dit heeft het provinciebestuur de gelegenheid ge-

Tobback

boden om de luchthaven in het kader van die milieuvergunning een aantal duidelijke voorwaarden op te leggen. Deze voorwaarden hadden mijns inziens gerust wat verder mogen gaan dan het geval was in de oorspronkelijke milieuvergunning en, met de recente federale beslissing, dat ook doen. Maar men heeft dus gekozen voor die derde weg : het opleggen van een duidelijk kader waarbinnen de ontwikkeling van Zaventem mogelijk is en waarbij een aantal grenzen aan de groei worden opgelegd, want de groei kan in Zaventem onmogelijk onbepaald zijn. Ik ben dus bijzonder gelukkig met deze federale beslissing. Ik ben bijzonder gelukkig met het feit dat ze heel breed gaat wat verschillende aspecten betreft, zoals de verplichtingen van de luchthaven zelf, de beperking van het aantal nachtvluchten, de duidelijke maatregelen die aan de omwonenden zelf een aantal rechten toekennen en hen de mogelijkheid geven om hun woningen te isoleren met een overheidssubsidie of, in het uiterste geval, de mogelijkheid tot onteigening binnen duidelijke grenzen. Wat dit betreft is de federale beslissing evenwichtig en correct.

Uiteraard kan men er kritiek op geven, en uiteraard zal de federale regering voor een aantal elementen de Vlaamse regering nodig hebben voor de uitvoering. Laat de Vlaamse regering dus constructief meewerken aan het realiseren op het terrein van wat ondertussen werd overeengekomen, in het belang van de omwonenden en van de luchthaven zelf. Laten we de nodige stappen zetten in het kader van de ruimtelijke ordening. Laten we daarover overleggen met de federale overheid en alle betrokkenen, maar dan in een duidelijk kader.

Wat mij betreft moet een duidelijke voorwaarde zijn dat, aangezien het gaat om een federale luchthaven, de lasten ook in de eerste plaats zullen moeten worden gevonden bij de federale overheid. Die overheid heeft terzake reeds een initiatief genomen. Het fonds waarin wordt voorzien wordt immers niet gespijsd op kosten van de Vlaamse overheid, maar op kosten van de federale overheid. Dat is correct : wie er de verantwoordelijkheid voor draagt en er aansprakelijk voor is, zal ook de kosten moeten dragen.

Op termijn moeten we nog verder gaan op die ingeslagen weg. De SP heeft vanaf het begin gezegd dat het niet door de beugel kan dat de overheid alle lasten draagt die voortvloeien uit de overlast van de luchthaven. Wie van de lusten geniet, met name de economische actoren op de luchthaven zelf, moet ook een bijdrage leveren wat de lasten

betreft. In de komende jaren moet men zoeken naar een manier opdat dat fonds voor isolatie, onteigening en maatregelen tegen geluidsoverlast mee zou kunnen worden gespijsd door die economische actoren op de luchthaven. De lusten met de lasten voor iedereen : dat lijkt me een gezond principe. Ik hoop dat dit in de praktijk zal worden omgezet, maar het is in de eerste plaats de federale overheid die daar werk van zal moeten maken.

Inzake de mobiliteitsproblematiek werd daarnet reeds duidelijk gezegd dat de beide problemen met elkaar verbonden zijn. Men moet niet doen alsof een aantal beslissingen nu pas zouden zijn genomen. De discussies over de toegangswegen en de ontsluiting van de luchthaven via het spoor zijn al een hele tijd bezig en zullen nog wel een tijdje blijven duren. Maar het eerste wat er vandaag moet gebeuren op de luchthaven is werk maken van een goede integratie van de luchthaven in het spoorwegenet, zowel het HST-net als het binnenlandse spoornet.

Op dat punt schiet de luchthaven op dit ogenblik het meest tekort : daar moet de meeste vooruitgang worden geboekt op het vlak van mobiliteit. Dat komt zowel de mensen die op de luchthaven werken als de omwonenden ten goede. Namens mijn fractie vraag ik dan ook duidelijk aan de Vlaamse regering dat ze de druk op de federale regering om te investeren in openbaarvervoersinfrastructuur maximaal zou aanhouden. Het gaat immers in de eerste plaats om de NMBS. Vlaanderen kan dit probleem niet oplossen door wegen aan te leggen en zo een excuus te bieden aan de NMBS om nog jaren te treuzelen met investeringen en een betere bediening van de luchthaven en om nog jaren te discussiëren over de wijze waarop men nu de HST-verbinding tussen Schaarbeek en de luchthaven van Zaventem moet maken. Die beslissingen moeten op korte termijn worden genomen. Die investeringen moeten er komen. Eerder kan er niet worden gedacht aan het beter en verder ontsluiten van de luchthaven via de weg. Dat is duidelijk in het belang van een goede mobiliteit, en ook in het belang van de omwonenden en van de luchthaven zelf.

De discussie over de nachtvluchten behoort uiteraard niet tot onze rechtstreekse bevoegdheid, behalve dan in de mate dat er met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dient te worden gepraat over de geluidsnormen. Hoe dan ook, die discussie moeten we hier niet voeren. Wat mij betreft, is de beslissing van vandaag – een reductie met 30 procent – ook maar een eerste stap. Ik wil duidelijk zijn. Zelf verkies ik dat de federale overheid initia-

Tobback

tieven zou nemen om op Europees niveau te onderhandelen over een totaalverbod op nachtvluchten. Het is de enige manier om dit in heel Europa zonder concurrentievervalsing te realiseren. Hopelijk wordt dit ooit gerealiseerd.

In afwachting daarvan moeten we in de komende jaren verder gaan dan de huidige beslissing van 30 percent. De overheden in dit land moeten een duidelijke stimulans geven aan de luchtvaartmaatschappijen en de koerierdiensten. Er moeten verplichtingen worden opgelegd. De komende jaren moet er worden geïnvesteerd, zodat als er 's nachts nog wordt gevlogen, dat alleen gebeurt met toestellen die aan de meest strenge normen inzake geluidsproductie beantwoorden. Op die manier wordt de overlast voor de omwonenden tot het striktste minimum beperkt.

Vandaag is dat nog niet het geval. Ook met die 30 percent zal dat nog niet het geval zijn. We moeten opletten geen onrealistische doelen vooruit te schuiven en geen economisch onhaalbare verplichtingen op te leggen. We moeten echter verdere stappen zetten. Er bestaat nu al een betere technologie dan die waar DHL en andere bedrijven nu mee vliegen. Die bedrijven moeten dus blijven investeren. Dit zal nog een heel werk zijn voor de komende jaren.

Het is jammer dat men in Brussel op dit ogenblik meer bezig is met het afleiden van vluchten over het grondgebied van het Vlaams Gewest dan met een werkelijke discussie over milieukwaliteit en milieunormen. Voor zover we ons in Vlaanderen engageren om een aantal dingen te doen, moet dat gebeuren in overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Minister Dua heeft dat trouwens al aangegeven.

Men moet ophouden met elkaar de loef proberen af te steken in de hoop de eigen kiezers en de eigen inwoners te behagen. We moeten werken aan gezamenlijke geluidsnormen, die leiden tot investeringen van de luchtvaartmaatschappijen en de koerierbedrijven. Op die manier kunnen we gezamenlijke initiatieven nemen om de druk zo hoog mogelijk te houden. De beslissing van de federale regering kan daartoe leiden. Voor het eerst in vele jaren zijn er duidelijke engagementen genomen. Ik ben bijzonder verheugd dat er nu een perspectief is op lange termijn. We moeten daar ook vanuit de Vlaamse overheid blijven aan werken.

Er is al heel wat gezegd over de manier waarop deze discussie is begonnen en over de manier waarop federaal minister Durant de knuppel in het hoenderhok heeft gegooid. De beslissingen die de federale overheid vandaag heeft genomen, stemmen voor 90 percent overeen met een voorstel dat ik samen met Kamerlid Hans Bonte drie of vier jaar geleden al heb gedaan. Ook die voorstellen hebben we toen niet zelf uitgevonden. Veel van die zaken werden immers toen ook al jaren gevraagd.

Het spijt me zeer dat in alle vorige regeringen de bevoegde ministers geen oog hebben gehad voor die vragen. Daarom wil ik mijn dank uitspreken aan federaal minister Durant. Het gebeurde misschien wel op een ietwat ongelukkige manier, maar zij is er in ieder geval in geslaagd deze discussie op gang te brengen. Daardoor zijn we nu tot een goed besluit gekomen. Dat is iets waar we vandaag allemaal gelukkig om mogen zijn. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het afgelopen jaar heeft de Vlaamse regering ruimschoots de kans gegeven aan de meest fervente voorstanders van de uitbreiding van de luchthaven van Deurne om te bewijzen dat dit echt zou kunnen leiden tot een rendabele exploitatie ervan. Daar ging het volgens hen immers om. Ondanks de opgeklopte verwachtingen die door sommigen tijdens de vorige regeerperiode werden gecreëerd, werd slechts één dossier ingediend.

Precies in dit dossier wordt aangetoond dat een rendabele exploitatie van een luchthaven zoals die van Deurne niet mogelijk is, ondanks een eventuele verlenging van de startbaan, en zelfs niet na het opdrijven van het aantal vliegbewegingen tot minstens het achtvoudige. Het is dus goed dat de regering eindelijk de knoop in dit dossier heeft doorgehakt. We vinden dat ze dat op een uitstekende manier heeft gedaan, om de volgende vijf redenen.

Ten eerste is nu definitief beslist dat de luchthaven van Deurne blijft bestaan in de vorm waarin de Antwerpse gemeenschap het wenst. Het wordt namelijk geen grootschalig project, maar een strikte zakenluchthaven, die nodig is voor de ondersteuning van de belangrijkste economische pool in Vlaanderen.

Ten tweede wordt met deze beslissing definitief erkend dat de luchthaven door haar ligging niet geschikt is voor een grootschalige exploitatie. Er zal

Voorhamme

geen verlenging van de startbaan komen, nu niet en in de toekomst niet. Antwerpen zal trouwens op middellange termijn per spoor en per sneltrein verbonden zijn met belangrijke grootschalige luchthavens in Europa. De heer Tobback heeft terecht gezegd dat we daarmee niet mogen treuzelen.

Ten derde worden er garanties ingebouwd voor de exploitatie van de luchthaven, die te maken hebben met de draagkracht van de omgeving en het milieu in de buurt. Ik stel voor aan de minister die verantwoordelijk zal zijn voor het afsluiten van het beheerscontract met het nieuwe management van de luchthaven, daarbij nauwgezet rekening te houden met de resolutie die we hierover destijds in dit parlement met een ruime meerderheid hebben goedgekeurd.

Ten vierde, eens een beslissing is genomen om een beperkte zakenluchthaven te realiseren, zonder verlenging van de startbaan, is het duidelijk dat we ook onze verantwoordelijkheid moeten opnemen inzake de veiligheidsnormen die op dit dossier wegen. Tot op vandaag is deze luchthaven in overtreding met de federale veiligheidsnormen voor het aan- en afvliegen van luchthavens. Als daarvoor een ondertunneling van de Krijgsbaan nodig is, dan hebben we daar geen problemen mee. We hebben dit al eerder gesteld.

Een aantal actiecomités en wijzelf hadden destijds argwaan, omdat werd gevreesd dat een ondertunneling deel zou uitmaken van een sluipende besluitvorming om toch nog een verlenging van de startbaan door te drukken. Alles in de voorliggende beslissing bewijst dat dit een mythe was. We maken daar dan ook komaf mee. Als er een ondertunneling komt, dan is dat uitsluitend om te kunnen beantwoorden aan de veiligheidsnormen, en zal dit niet leiden tot een latere verlenging van de startbaan. De paars-groene regering heeft hierover een akkoord bereikt. Dit is een belangrijke stap voorwaarts en een belangrijk signaal voor een aantal mensen die destijds misschien terecht vreesden voor sluipende besluitvorming.

Ten slotte vind ik het belangrijk dat de eventuele investeringskosten die hieruit zullen voortvloeien, uitdrukkelijk niet ten laste komen van de begroting Openbare Werken. Als Antwerpenaar benadruk ik dat omwille van de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen voldoende prioritaire dossiers moeten worden ingediend, behandeld en snel uitgevoerd ten laste van de begroting Openbare Werken. Het is trouwens niet de eerste keer dat ik dit

zeg. De huidige en toekomstige beschikbare middelen moeten ten volle kunnen worden gebruikt om te beantwoorden aan die mobiliteitsproblemen die vandaag meer prioritair zijn dan de luchthaven van Antwerpen. (*Applaus bij de VLD, de SP, AGALEV, VU&ID en het VB*)

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel (*Op de tribune*) : Er komt geen verlenging van de startbaan in Deurne. Deze beslissing is definitief en wordt ingeschreven. Dit is een overwinning voor alle buurtbewoners en actiegroepen van de gemeenten Borsbeek, Mortsel, Boechout, Vremde en alle andere omliggende gemeenten. Nochtans stond deze verlenging er tot voor kort nog aan te komen. Nu worden duidelijk beperkende grenzen vastgelegd. Het Structuurplan Vlaanderen en het Gewestplan Antwerpen werden bevestigd. Bovendien komen er bewarende maatregelen om de grenzen vast te leggen. De al zo lang gevraagde en beijverde klassering van het domein en de omgeving van Fort III zet letterlijk en figuurlijk een stop op de groei. Zo kunnen het gemeentebestuur en de tientallen verenigingen van Borsbeek die er een onderkomen vinden, eindelijk beginnen met de noodzakelijke investeringen en ontwikkeling van projecten.

Het veiligheidsprobleem waarmee Deurne kampt is reëel. Niemand van ons mag dat ontkennen of hier vlug overheen gaan. We gaan dan ook akkoord met de afspraak dat moet worden onderzocht op welke wijze de huidige startbaan van 1500 meter veilig kan worden gebruikt. De manager die zal worden aangesteld, heeft trouwens de opdracht te onderzoeken hoe de luchthaven veilig kan worden. Zoals de tekst in het akkoord aangeeft, is de ondertunneling een van de andere mogelijkheden. Wanneer de manager kan aantonen dat de ondertunneling de enige realiseerbare oplossing is om de rentabiliteit en leefbaarheid van deze kleine regionale zakenluchthaven te waarborgen, zal hij ook moeten aantonen dat ook privé-investeerders willen meehelpen aan de realisatie van de tunnel. Momenteel is de tunnel een mogelijkheid die nog moet worden bevestigd in een verslag van de manager die zal worden aangesteld.

De heer Eric Van Rompuy : Uw interpretatie is dus dat tot die ondertunneling nog niet is beslist. U zegt gewoon dat de manager moet onderzoeken hoe het veiliger kan worden en een ondertunneling kan daarbij als één van de mogelijkheden naar voren worden geschoven.

Van Rompuy

U zegt ook dat de privé-sector die ondertunneling, als die er komt, zal moeten financieren. Heb ik u goed begrepen ? Dit is volgens mij een totaal ander verhaal dan dat van de regering, die zegt dat deze ondertunneling moet worden gefinancierd buiten de begroting van openbare werken. Minister Stevaert heeft zelfs gezegd dat de privé-sector daar geen middelen aan wil besteden. Het wordt voor ons met het uur onduidelijker.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Uw concentratie noopt mij tot een duidelijk antwoord. De manager die zal worden aangesteld, heeft als opdracht te komen tot een aantal afdwingbare afspraken inzake het type van toestellen, het aantal bewegingen en andere zaken in het licht van een goede exploitatievisie.

Met betrekking tot de uitbating van de luchthaven krijgt hij ook de opdracht tot responsabilisering en optimalisering. Hij moet de luchthaven rendabel maken en daartoe dient hij private partners te zoeken die kunnen toetreden tot de exploitatie. In dat geval zal de Vlaamse regering de beheersovereenkomst aanpassen. Het is dus de duidelijke bedoeling de privé-sector te betrekken bij de exploitatie van de luchthaven.

Er werd afgesproken dat de financiering van de ondertunneling van de Krijgsbaan niet zou gebeuren vanuit de normale en vastgelegde begroting openbare werken, maar dat daartoe zou worden voorzien in een bijkomende financiering. De Vlaamse regering zal dan ook vanuit de algemene middelen haar verantwoordelijkheid opnemen.

De heer Eric Van Rompuy : Dit is dus een andere taal dan deze die we van mevrouw Van Den Heuvel te horen kregen.

Minister Dirk Van Mechelen : U mag haar dat niet kwalijk nemen, want zij zit niet in de regering.

De heer Eric Van Rompuy : Zij spreekt toch namens een regeringspartij ?

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik spreek namens mijn fractie.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik herhaal nogmaals dat de Vlaamse overheid dit project zal financie-

ren, maar niet met middelen uit de recurrente begroting openbare werken.

De heer Eric Van Rompuy : Dit betekent dus met publieke middelen, wat in tegenspraak is met wat mevrouw Van Den Heuvel heeft verklaard.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Dit is een belangrijke correctie.

Minister Steve Stevaert : De financiering gebeurt niet uit de begroting openbare werken, maar uit de publieke middelen via alternatieve financiering.

De heer Eric Van Rompuy : Waar is toch die trendbreuk van deze coalitie die een klare en heldere besluitvorming aankondigde ? De ene zegt publiek, de andere zegt privé en nog een andere zegt gemengd. De ene zegt dat de ondertunneling er komt, de andere dat ze er niet komt en nog een andere koppelt er voorwaarden aan. Misschien zijn we niet slim genoeg om deze regering te begrijpen. *(Gelach)*

Minister Steve Stevaert : We hadden een christendemocratische inspiratiebron, namelijk mevrouw Demeester.

De heer Eric Van Rompuy : U mag mevrouw Demeester niet verwijten dat ze niet tot een klare besluitvorming kon komen.

Minister Steve Stevaert : Het was geen verwijt, maar een woord van lof.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Minister Stevaert heeft zonet gezegd dat er verschillende financieringsmogelijkheden open staan. We zullen hem helpen bij zijn zoektocht naar de best mogelijke.

Ik heb het verslag van de manager aangehaald om te verduidelijken dat dit één van de mogelijkheden is.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : We hebben niet alleen minister Stevaert, maar ook minister Van Mechelen gehoord. Die laatste heeft duidelijk gezegd dat de ondertunneling zal worden gefinancierd met middelen van het Vlaams Gewest en niet uit de begroting openbare werken. Dat is klaar en duidelijk. We moeten niet langer interpreteren.

Mevrouw Van Den Heuvel, u mag niet proberen om andere antwoorden te geven, want daardoor zaait u onnodig verwarring.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Het is absoluut niet mijn bedoeling om verwarring te zaaien.

De heer Voorhamme heeft het reeds gehad over de motie die door bijna alle fracties werd goedgekeurd. In de motie wordt bepaald dat er geen charter- noch vrachtluchten mogen komen en dat de nachtsluiting onverminderd van kracht blijft. De motie zal de grenzen blijven bepalen van wat kan en niet kan in Deurne. (*Applaus bij AGALEV, de VLD, de SP en VU&ID*)

De heer Eric Van Rompuy : Er wordt gezegd dat de ondertunneling slechts een mogelijkheid is en dat de financiering door de privé-sector kan gebeuren. Ik zou graag duidelijkheid krijgen. Is er al een beslissing genomen? Wat wordt overwogen? (*Opmerkingen van de heer Ludo Sannen*)

De heer Filip Dewinter : Mijnheer Van Rompuy, ik begrijp de onrust en paniek bij Agalev omwille van de duidelijke uitspraken van minister Van Mechelen. Hij zegt uitdrukkelijk dat de ondertunneling van de Krijgsbaan er komt. Iedereen weet heel goed dat deze ondertunneling de eerste en belangrijkste voorwaarde is voor een verlenging van de startbaan. Door de tunnel wordt de verlenging mogelijk, misschien na het einde van deze regering.

De oude eis voor ondertunneling wordt nu ingewilligd door een regering waarvan ook Agalev deel uitmaakt. Mevrouw Van Den Heuvel, u moet dit niet voorstellen als een overwinning van de milieu-groepen en u mag evenmin beweren dat er geen verlenging komt. Integendeel, de eerste aanzet voor de verlenging is gegeven. Wij zijn tevreden dat deze aanzet wordt gegeven, en dan nog wel mede door Agalev. Proficiat en dank u, Agalev.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer Dewinter, we zijn heel fier op dit akkoord. Het wijkt niet af van de uitgangspunten die we altijd hebben gehanteerd. U kunt proberen om een ander verhaal te vertellen, maar het is duidelijk dat u weigert om het akkoord te lezen.

De voorzitter : De heer Geysels heeft het woord.

De heer Jos Geysels : Mijnheer de voorzitter, als reactie op de uitspraak van minister Van Mechelen, kan ik enkel voorlezen uit het akkoord. Onder punt 6 staat : 'De eventuele ondertunneling van de Krijgsbaan zal worden gefinancierd buiten de beschikbare budgettaire middelen van de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer.' Daaraan wordt niets toegevoegd. Tot nader

order is de minister van Openbare Werken en Vervoer bevoegd voor wegen en tunnels.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer Geysels, ik heb deelgenomen aan de beraadslagingen van de Vlaamse regering over dit punt. Ik weet wat ik heb gezegd en ik trek geen enkel woord in. (*Applaus van de VLD en het VB*)

De heer Filip Dewinter : Eindelijk bezit de regering een Antwerpse minister met haar op zijn tanden.

De heer Eric Van Rompuy : Het is heel duidelijk dat er een verschil van interpretatie bestaat zowel over de zaak ten gronde als over de financiering, tussen de Agalev-fractie en de regering. Er is opnieuw geen sprake van besluitvorming. Deze regering is niet in staat om beslissingen te nemen over dergelijke dossiers. (*Applaus bij de CVP*)

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux (*Op de tribune*) : Geachte leden van de regering, beste collega's, de overheid heeft het luchtvaartdossier jarenlang voor zich uitgeschoven. Na vele jaren van talmen, waarbij er van beleid geen sprake was, tenzij men het op zijn beloop laten van de feiten een beleid noemt, heeft minister Durant met haar initiatief de koe uiteindelijk bij de horens gevat. Jarenlang werd beloofd de geluidshinder terug te dringen, zoals de reeds in 1994 aangekondigde proefdraaihal of de geluidswallen rond de luchthaven. Jarenlang werd elke inspraak van de burgers genegeerd. Cruciale informatie over de geluidsmetingen werd achtergehouden. Jarenlang heeft men het verkeer rond de luchthaven laten dichtslibben. Jarenlang heerste er onduidelijkheid over welke activiteiten in welke mate al dan niet op de luchthaven thuishoren : passagiers, cargo, general aviation, militaire toestellen.

Na al die jaren van aanmodderen heeft de huidige federale regering eindelijk een visie ontwikkeld over de krijtlijnen voor een algemeen luchtvaartbeleid in ons land. Voor het eerst zullen er daadwerkelijk maatregelen worden ontwikkeld en generaliseerd voor het terugdringen van de geluidshinder. Hoe onvolmaakt deze maatregelen ook zijn, ze zijn talrijker en indringender dan in het verleden. Voor het eerst ook zullen de tienduizenden burgers in de Vlaamse Rand permanent inzage krijgen in alle gegevens en zullen ze bij een klachtenbank terecht kunnen. Het opheffen van de onaanvaardba-

Glorieux

re belangenvermenging tussen regulerende, controlerende en commerciële bevoegdheden zal er voor garant staan dat hun klachten in de toekomst ernstig worden genomen. Voor het eerst is er ook een visie op welk soort luchtverkeer men in Zaventem wil, namelijk het passagiersvervoer.

Beste collega's, voor Agalev had dit gerust meer mogen zijn. Vooral met betrekking tot het terugdringen van de nachtelijke lawaaihinder hadden wij op indringender maatregelen gehoopt. Toch zien wij het federale akkoord na jaren van non-beleid als een belangrijke eerste stap. Wij zullen dan ook toezien op de optimale realisatie van deze aanzetten.

Het is zonder meer positief dat er, eveneens voor de allereerste keer, wordt gestreefd naar een uniform en coherent luchthavenbeleid voor het hele land. Hoewel de federale logica een verschillende aanpak tussen de regio's mogelijk maakt, wordt de noodzaak erkend om in heel België dezelfde regels uit te vaardigen. Dit is nodig om de rust van onze inwoners te garanderen en een eventueel concurrentie-opbod tussen de verschillende luchthavens te vermijden. Hiertoe zal volgens het akkoord snel een interministeriële conferentie worden belegd.

Dit brengt ons dan meteen bij de opdracht van het Vlaams Parlement om belangrijke elementen uit het federale akkoord te verfijnen binnen de toegemeten bevoegdheden.

De groene fractie in het Vlaams Parlement zal zich concreet inzetten voor onder meer de verwezenlijking van de volgende zes punten.

Ten eerste moeten de federale maatregelen om de geluidshinder van de luchthaven terug te dringen via uniforme geluidsnormen versterkt worden. Vlaanderen, zoals reeds vermeld, is momenteel de enige regio die nog geen geluidsnormen tegen het vliegtuiglawaai afkondigde. Terecht stelt het federale akkoord dat men naar uniforme normen voor heel België moet streven omdat het opbod tussen de gewesten enkel in het nadeel van de burgers speelt.

Agalev vraagt dan ook dat de Vlaamse regering een initiatief neemt om binnen de interministeriële conferentie of bij een ander overleg tussen de gewesten actief te ijveren voor de totstandkoming van een gelijkvormig normenstelsel. Als aanvulling op de maatregelen die in het federale akkoord zijn opgenomen, kan men zo de geluidsoverlast van de

luchtvaart verder terugdringen. Indien er geen overeenstemming tussen de gewesten mogelijk is, moet Vlaanderen zijn verantwoordelijkheid opnemen en zelf normen afkondigen.

Men moet ook een absolute prioriteit geven aan de ontsluiting van de luchthaven via het openbaar vervoer. In het federale akkoord staan verscheidene maatregelen die de ontsluiting van de luchthaven via het spoor en bussen regelen. De bevoegdheid daarvoor ligt gedeeltelijk bij het Vlaams Gewest. Zo is er sprake van een betere afstemming van de uurregeling van de bussen van De Lijn op de werkdagen van het luchthavenpersoneel en van de realisatie van de spooraansluiting in de richting van Antwerpen en Leuven. Hierdoor wordt de luchthaven direct toegankelijk vanuit Limburg, Luik en Antwerpen.

De Agalev-fractie vraagt aan de Vlaamse regering alles in het werk te stellen om de ontsluiting van de luchthaven via het openbaar vervoer prioritair te verwezenlijken. De aanleg van nieuwe megaparkings en nieuwe betonnen toegangswegen om de luchthaven te verbinden met de E40 en de E19, zien we niet zitten. Welk nut heeft het eerst de automobiliteit te bevorderen om nadien de automobilisten op de trein of in de bus te krijgen ?

De heer Eric Van Rompuy : Die wegen en parkings staan wel letterlijk in het federaal regeerakkoord.

De heer Eloi Glorieux : Die staan erin vermeld als een van de opties. De groene fractie vraagt dat de Vlaamse regering haar verantwoordelijkheid neemt om prioritair werk te maken van de realisatie van de ontsluiting via het openbaar vervoer.

In het verlengde van het vorige punt lijkt het ons evident dat de luchthaven een HST-stopplaats krijgt. Daarbij moet men ernaar streven om zoveel mogelijk passagiers uit het vliegtuig op de trein te krijgen. Ook het vrachtvervoer per spoor zal hierdoor meer kansen krijgen

We moeten ervoor zorgen dat we Zaventem niet overindustrialiseren. We vragen dan ook dat men omzichtig zou omspringen met het omturnen van onteigende of opgekochte woonhuizen tot extra industriële gebouwen. Het kan niet de bedoeling zijn om van Zaventem één grote industriezone te maken. Wanneer bepaalde zones te lawaaiërig zijn om er kwaliteitsvol te wonen, dan zijn ze dit ook om er kwaliteitsvol te werken. Daarenboven mogen de overlast en de hinder van bijkomende industriële activiteiten niet nog eens een meerlast

Glorieux

worden voor de mensen die er uiteindelijk blijven wonen.

Voor ons is het ook duidelijk dat er geen sprake kan zijn van een wijziging van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met het oog op de verlenging van de startbaan 25L. Volgens het federale akkoord zal een groep deskundigen voorstellen formuleren over hoe maatregelen, zoals geconcentreerd en alternerend gebruik van de pistes, een rol kunnen spelen in het terugdringen van de lawaaihinder. De verlenging van 25L werd in het verleden meermaals genoemd als voorwaarde om dit te verwezenlijken. De extra overlast die deze verlenging met zich zou meebrengen, overtreft echter ieder vermeend voordeel op het vlak van de spreiding van de geluidshinder.

We plaatsen eveneens vraagtekens bij het oprichten van een nieuwe cargoluchthaven in Vlaanderen. Met het oog op het afstoten van de cargo-activiteiten van de luchthaven van Zaventem tegen 2010, zou men op zoek gaan naar een nieuwe nachtelijke cargoluchthaven. Wij stellen ons ernstig de vraag waar er in het dichtbevolkte Vlaanderen plaats is voor een dergelijke hinderlijke instelling. Het aantal vluchten laten toenemen en vervolgens een extra luchthaven moeten bouwen, is het probleem enkel verleggen. Wij pleiten dan ook in eerste instantie voor het bevorderen van het vrachtvervoer per spoor en per schip.

Geachte ministers, beste collega's, dit zijn enkele standpunten van de groene fractie met betrekking tot de Vlaamse invulling van het federale akkoord over de problematiek van de luchthaven van Zaventem.

Om af te sluiten wil ik graag nog even reageren op wat de heer Van Rompuy hier over Agalev heeft gezegd. Hij heeft op een tamelijk demagogische wijze verwezen naar de buurtcomités : Wakker Teruren en Sterrebeek 2000. *(Opmerkingen van de heren Eric Van Rompuy en Jos Geysels)*

Als het resultaat volgens die buurtcomités onvoldoende is, dan buig ik het hoofd. Ze zijn de enigen die met ons hebben gestreden. Maar de CVP mag zoiets niet zeggen. Ze heeft immers nooit iets ondernomen om de zaak op te lossen. Het feit dat de heer Van Rompuy al zo lang lid is van die vereniging, maar nooit voor de rechten van die mensen is opgekomen, is zeer erg. Maar er is meer. U hebt zelfs nooit de intentie gehad om iets te onderne-

men. Ik heb hier een exemplaar van de Visietekst met het CVP-standpunt over de luchthaven van Zaventem. Die tekst is een jaar oud. Daarin staat nergens een maatregel die verder gaat dan wat in het akkoord is bedongen. U bent dus bijzonder slecht geplaast om ons te verwijten dat het huidige akkoord niet ver genoeg gaat. Als u enkele jaren geleden maatregelen had genomen, zoals het vastleggen van een einddatum voor het gebruik van de Boeing 727, dan zouden dergelijke toestellen vandaag al niet meer vliegen. Dankzij de groenen is de zaak op de politieke agenda geplaast, en dankzij deze regering zal er nu iets ten goede veranderen. U kunt dat aan uw kiezers in Zaventem mededelen. *(Applaus bij AGALEV, de SP, de VLD en VU&ID)*

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijnheer de minister, geachte collega's, de discussie over de nachtvluchten bracht het debat over de gezondheids- en ecologische aspecten voor het voetlicht. Meteen werden argumenten van zuiver economische aard, met de nadruk op de werkgelegenheid, op tafel gelegd. Het federale regeringsvoorstel, dat eigenlijk in grote mate een replica is van de daags voordien door de provincie Vlaams-Brabant afgeleverde milieuvergunning, bracht de manke werking van het federale bestel aan het licht. Om de leefbaarheid en de expansie van de luchthaven te vrijwaren, zijn maatregelen vereist die onder de bevoegdheden vallen van de gewesten. De eerste vereiste om een duurzaam beleid te realiseren, is dat beleid aan één verantwoordelijke overheid toe te vertrouwen. In dit geval moet dat het Vlaams Gewest zijn.

De luchthaven van Zaventem is voor de provincie Vlaams-Brabant, Brussel, Vlaanderen en de gehele federatie een uiterst belangrijke economische troef. Toen we stelden dat de regeling inzake de geluidshinder niet ver genoeg ging, hadden we wel degelijk oog voor de toekomst van de luchthaven, voor de bedrijven die er zijn gevestigd en voor de mensen die er werken. De toekomst van Zaventem is volgens ons veel meer gehypothekeerd door een reeks beslissingen die niets te maken hebben met het probleem van de nachtvluchten als dusdanig. Ik wil dat hier verduidelijken.

De luchthaven barst uit haar voegen. Aan het management kan nog wat worden gesleuteld. Straks wordt de luchthaven volkomen onbereikbaar. En het niet op mekaar afstemmen van diverse ver voermodi veroorzaakt concurrentie waarvan de luchthaven op termijn de gevolgen zal dragen. Za-

Bex

ventem verliest op dit ogenblik terrein voor intercontinentale vluchten.

De heer Francis Vermeiren : Ik weet niet waar u uw cijfers vandaan haalt, maar ik weet wel dat ze niet juist zijn. Ik geef toe dat er een probleem is van bereikbaarheid. Maar de passagiersaantallen – ook deze van de intercontinentale vluchten – zijn de voorbije drie jaren gestegen met 3.850.000 eenheden, tot 21 miljoen vandaag. U bent begaan met de economische aspecten. Ik heb eerbied voor uw uitgangspunt maar de positieve gegevens mag men niet als negatief voorstellen. Ik zal u vandaag nog de exacte cijfers bezorgen.

De heer Jos Bex : Ik heb deze cijfers ook, mijnheer Vermeiren. Ik denk dat er de laatste twee jaar een trendbreuk is. In het algemene pakket neemt de inbreng van intercontinentale vluchten af. De hubfunctie van de luchthaven weegt teveel door. U kunt dit niet ontkennen. Teveel vliegtuigen stijgen op of dalen met onvoldoende passagiers of vracht aan boord. De bezettingsgraad bedraagt 60 procent. Dit zou tot 80 of 90 procent moeten stijgen.

Zaventem scoort bovendien slecht met betrekking tot de stiptheid van de vertrekuren. Dit werd recent gepubliceerd. Het feit dat de bedrijven rond de luchthaven niet per se gebonden zijn aan de luchthaven vormt eveneens een probleem.

Vanuit Brussel-Zuid kan men, met wat tegenslag, vier uur tijd verliezen bij het overstappen. De wegen rond Zaventem zitten vol. We houden hier geen pleidooi tegen de HST-terminal in Schaarbeek zoals hij is gepland. Ik vrees dat dit een vastgoedproject is dat voor mobiliteitsproblemen zal zorgen. Dit debat zal waarschijnlijk elders en op een ander moment worden gevoerd. Wij pleiten wel voor een volwaardig HST-station in Zaventem. De aanleg van een dergelijk station zal een grote investering vragen, maar de toekomst van de luchthaven is er in belangrijke mate van afhankelijk. Bovendien zijn goede IC/IR-aansluitingen vereist vanuit Antwerpen en Leuven, wil men de 40/60-verhouding realiseren die het federale plan vooropstelde.

Tegen 2010 zou het aantal passagiers ten opzichte van vandaag toenemen met 11,8 miljoen. Vandaag maken 3,5 miljoen personen gebruik van het openbaar vervoer. In 2010 moeten er dat volgens het federale plan 12,7 miljoen zijn. Dit wil bijgevolg zeggen dat het openbaar vervoer met factor 3,5 moet groeien tegen 2010. Het verkeer op de weg zal vol-

gens dezelfde prognose evolueren van 15,6 miljoen eenheden naar 19 miljoen. Het is voor iedereen duidelijk dat zelfs indien men morgen met de aanleg van de zogenaamde diablo- of X-ontsluiting en de aanleg van een HST-station begint, de vooropgestelde doelstellingen nooit zal halen.

Indien Zaventem geen HST-station krijgt, zal voor intercontinentale vluchten de voorkeur steeds meer gaan naar Schiphol of Parijs, met de HST vlug bereikbaar vanuit Schaarbeek/Europa. Voor de kortere afstanden – voor sommigen zijn dat trajecten tot 500 kilometer, volgens anderen trajecten tot 800 kilometer – zal de HST steeds meer in aanmerking komen. Anders gezegd zal men met de HST vanuit Schaarbeek/Europa in elke belangrijke luchthaven kunnen overstappen van de trein op het vliegtuig.

Wie in Zaventem wil opstijgen, zal het moeten stellen met een people-mover, een veredelde versie van het huidige blauwe treintje. De hierboven gevraagde treinverbindingen naar Zaventem moeten vanuit economisch standpunt absolute voorrang krijgen. Daar zijn belangrijkere economische argumenten voor te vinden dan deze die werden gebruikt tijdens de discussie rond de afschaffing van de nachtvluchten. Tegen 2010 voorziet de federale regering in 40.000 directe banen op Zaventem tegen 25.000 nu. Men kon het werkgelegenheidsprobleem alleen maar tijdelijk en gemakkelijk opvangbaar noemen indien tengevolge van de afschaffing van de nachtvluchten een of meer klanten op termijn voor een andere locatie zouden hebben gekozen.

Een eerste conclusie is de volgende. Als Zaventem wil standhouden als belangrijke luchthaven, is een volwaardig HST-station onontbeerlijk en moeten er meer IC/IR-verbindingen komen om de luchthaven te ontsluiten. Het afbuigen van enkele HST-ritten waarin nu is voorzien, is naar onze mening duidelijk onvoldoende.

In het aanbod van de federale regering staan belangrijke doelstellingen om de geluidsoverlast voor de omwonenden draaglijker te maken. De meest radicale lijkt de onteigening op aanvraag. De tweede is de betoelaging van isolatiewerken. Zelfs indien de onteigeningen worden vergoed, laat de opbrengst van de eventuele omzetting van woongebied naar industriegebied dit niet toe en zal er voor de isolatiewerken onvoldoende geld beschikbaar zijn.

Normaal gesproken zou de betoelaging van deze isolatiewerken moeten gebeuren in de vorm van

Bex

een prefinanciering en niet nadat de mensen de uitgevoerde werken uit eigen zak hebben voorschoten. Dit zou zo moeten zijn voor 100 percent van de werken.

De heer Francis Vermeiren : De spreker heeft gelijk, maar hij heeft ongelijk dit voor te stellen alsof het niet zo zou zijn. Het akkoord bepaalt inderdaad dat onder meer wordt vooropgesteld dat men bij de bouwvergunningen normen zou opleggen.

De studie gemaakt in opdracht van BIAC en uitgevoerd door professor Thoen van de KUL stelt zeer duidelijk dat de isolatiekostprijs, die niet alleen slaat op de geluids- maar ook op warmte-isolatie, 1,5 % bedraagt van de totale kostprijs van de nieuwbouw. Een exact percentage bepalen is moeilijk, dat verschilt van geval tot geval. Men gaat verder dan in het verleden, en dat staat duidelijk in het akkoord. Men zal in samenspraak met gemeenten en gewesten overwegen om normen in te bouwen. Men zou uiteraard ook in premies moeten voorzien om aan die normen tegemoet te komen.

De heer Jos Bex : Mijnheer Vermeiren, volgens het akkoord wil men inderdaad de isolatiewerken subsidiëren, dat zou echter gradueel gebeuren en niet voor de volle som. Bij nieuwbouw zou men voor 100 percent betoelagen. We stellen ons echter de vraag of we nog ongebreideld nieuwbouw moeten toelaten in zones die worden getroffen door de geluidshinder.

De heer Francis Vermeiren : Ik had het over warmte-, koude- en geluidsisolatie. Er bestaat ook nog zoiets als een energieprobleem waarvoor we oog moeten hebben. Misschien kan een andere minister, met een andere bevoegdheid initiatieven op dat vlak nemen.

Hoe men de zaak ook benadert, vanuit welke hoek of ideologie ook, laten we nuchter blijven. We weten ongeveer welke middelen er beschikbaar zijn. We eisen een grote inbreng van de 'boosdoeners', degenen die de quota niet naleven en beboet worden. De federale overheid moet in fondsen voorzien. Aan de andere kant kunnen we aan de burger niet beloven dat we alles zullen betalen. Daar hebben we het geld niet voor. We mogen de mensen niet in de waan laten dat alles kan. Maar wat nodig is, is gepland.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Er is inderdaad niet voldoende geld om alle beloftes na te komen. De isolatiepremies zoals de federale regering ze voorstelt, stellen ons voor een ander probleem. Moeten we nog overal volop laten bouwen zoals vroeger ? Men heeft woningen laten bouwen in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven. Ik kom daar straks op terug.

De heer Francis Vermeiren : Ik wil daar even bij stilstaan. Mag ik even uit de biecht spreken ? Tijdens de werkgroep bij de premier ontmoette ik gouverneur De Witte die in dit dossier prachtig werk heeft geleverd.

De heer Jos Bex : In zijn boek 'Druk op de luchthaven' zegt hij uitdrukkelijk dat er geen goed ruimtelijk beleid is gevoerd in de omgeving van de luchthaven. Ik baseer me op zijn tekst om mijn betoog te staven, anders zou ik dat hier niet durven zeggen.

De heer Francis Vermeiren : Ik betwist dat niet. Dat boek maakt daar gewag van.

De heer Jos Bex : Het staat er zelfs uitdrukkelijk in. Hij wijdt er een heel hoofdstuk aan.

De heer Francis Vermeiren : Wat gebeurt er de laatste jaren ? Telkens wanneer iemand een bouwvergunning aanvraagt in de streek rond de luchthaven, adviseert de Regie der Luchtwegen hoe dan ook negatief. De gemachtigde ambtenaar kan zich door dat advies laten beïnvloeden en doet dat meestal. Hebt u er al eens over nagedacht wat dat betekent voor de kandidaat-bouwers ? Ze kopen een stuk bouwgrond, vragen een financiering aan en krijgen een negatief antwoord. En dat zijn er honderden. Die mensen zouden u niet graag bezighoren. Er zijn nu eenmaal mensen die daar werken en daar willen bouwen. Het is verkeerd te denken dat iedereen in die streek wakker ligt van het feit dat hij daar woont. Negentig percent van de mensen is daar gelukkig.

Ik keer terug naar de federale werkgroep. Iemand zei verwonderd te zijn dat men daar nog bouwt. Ik ben opgestaan en ik heb gevraagd of ik nog als normaal kon worden beschouwd omdat ik er überhaupt nog aan denk om in Zaventem te wonen. Wilt u daar ook eens rekening mee houden ? De mensen wensen niet altijd die inmenging die men hier vooropstelt. Er zijn nog zeer veel mensen die op de door hun gewenste plaatsen willen bouwen en wonen, waarbij rekening moet worden gehouden met alle effecten die daar zijn. Ze verwachten

Vermeiren

weliswaar dat men die in de beste omstandigheden naar voren brengt.

De heer Jos Bex : Mijnheer Vermeiren, u zult in het verdere verloop van mijn betoog horen dat ik rekening heb gehouden met wat u zegt. Er is echter ook nog zoiets als de kwaliteit van het leven. In mijn gemeente wordt er bijvoorbeeld veel onteigend voor de HST. De ene burger krijgt geld om zijn huis te verlaten, terwijl dit huis onmiddellijk door dezelfde maatschappij verkocht wordt aan een andere burger die er wél wil komen wonen. Dit is volgens mij geen beleid, want men houdt geen rekening met de kwaliteit van het leven en men heeft die mensen in een op termijn onleefbare onevenwichtige situatie laten geraken, iets wat men had kunnen voorzien.

Ik stel dus vast dat er geen geld is voor de vooropgestelde isolatiepremies, wat me normaal lijkt als men de volle 100 percent van de werken betaalt. Trouwens, in welke zones zullen de bewoners in aanmerking komen voor onteigening en isolatiepremies ? De voorziene uitbreiding van het aantal vluchten van 300.000 naar 400.000 in een reeds verzadigd luchtruim en de eenzijdige maatregel van het Brussels Gewest met betrekking tot de geluidsbeperkingen – een maatregel die we niet als zodanig afkeuren -, zullen in eerste instantie een vergroting van het aantal met geluidshinder getroffen woningen tot gevolg hebben. Door verschuivingen en door een gelijkmatige verspreiding van de lasten over de hele omgeving van Zaventem, zullen nieuwe gebieden worden aangetast, die tot dusver geen of weinig problemen hadden, zonder dat er in de reeds getroffen gebieden een werkelijke verbetering zal optreden.

Uiteraard – en dat hebben de jongste jaren ook bewezen – zal de techniek, onder druk van de vraag naar geluidsarme toestellen, op termijn een gunstig effect hebben. Er zal dus alleszins een goede ruimtelijke afbakening nodig zijn om vast te stellen waar er compenseerbare hinder aanwezig is. Dat is in feite een antwoord op de vraag die u daarstraks stelde, mijnheer Vermeiren. Op basis van de voetafdruk van de minst rumoerige vliegtuigen, van de huidige infrastructuur voor landen en opstijgen en van de definitieve afbakening van corridors die de toegang verschaffen tot de luchthaven, moeten alle woningen die in de 70 decibel-zone zijn gelegen in aanmerking kunnen komen voor onteigening, aan de prijs van een evenwaardige vervanging. Ter vergelijking : in Amerika is de norm voor onteigening 60 decibel, dus we gaan daar zeker niet te ver in.

De isolatiepremie in de zone tussen 55 decibel en 70 decibel moet volledig de gemaakte kosten dekken.

Er moeten dringend – en dat is ook een antwoord op wat u daarstraks opmerkte – stedenbouwkundige maatregelen worden genomen zodat er geen bijkomende bebouwing komt binnen de geluidscontouren die hinderlijk zijn voor waardige bewoning. We moeten regels opstellen om deze contouren te bepalen. De eigenaars van bouwgronden waarvan aldus de bestemming wijzigt, hebben recht op een billijke vergoeding die uitzicht geeft op het verwerven van een bouwgrond met identieke bouw mogelijkheden.

De heer Eric Van Rompuy : Ik treed de heer Vermeiren bij. Ik woon in een van de eerste wijken die met de nachtvluchten geconfronteerd zijn. De grondprijs is daar 7000 frank per vierkante meter, ondanks de hinder die men daar ondervindt. Het gaat dan niet over bouwgrond in een villawijk, het gaat over een zeer modaal huis. De mensen kopen nog steeds huizen en gronden, ondanks de problemen waarover ze horen. Het is in Sterrebeek praktisch onmogelijk om grond te kopen. Er komt in Zaventem trouwens vlakbij de startbaan een nieuwe verkaveling.

De heer Francis Vermeiren : Die verkaveling bevindt zich op anderhalve kilometer van de startbaan.

De heer Eric Van Rompuy : De mensen gedragen zich wat dit betreft toch wel eigenaardig.

De heer Jos Bex : Ik vind die onderbrekingen hier wel plezant. Vaak stellen mensen vragen waarop het antwoord in het oorspronkelijk betoog al was voorzien. Dit geldt ook voor deze vraag. Ik ben me maar al te goed bewust van dit probleem.

We moeten contouren tot stand brengen die gebaseerd zijn op de minst rumoerige vliegtuigen, op de huidige infrastructuur en op afgebakende corridors. Men mag daarmee niet wachten op een nieuwe infrastructuur.

Ik kan uit de discussie over onteigeningen en isolatievergoedingen slechts één logische conclusie trekken. Het moet stukken stiller worden op en rond de Zaventemse luchthaven. Indien de luchthaven niet stiller wordt en de federale regering tegelijkertijd haar beloften inzake onteigeningen en isolatiepremies wil nakomen, dan zal deze operatie miljarden franken opsloppen. Dat is mijn antwoord op uw vraag. Indien de luchthaven stiller wordt,

Bex

moet men minder geld besteden aan onteigeningen en isolatiepremies. (*Opmerkingen van de heer Francis Vermeiren*)

De heer Francis Vermeiren : Een zware, intercontinentale vlucht uit de Verenigde Staten bereikt maar liefst drie pieken. Deze wekken de heer Van Rompuy en een heleboel andere mensen. Men moet dit feit erkennen. Ik concludeer hieruit dat men die toestellen door andere, minder lawaaijige moet vervangen.

Het lawaai overdag op de luchthaven van Zaventem dat afkomstig is van Sabenavliegtuigen, is in 1998 met 77 percent en in 1999 zelfs met 80 percent gedaald. Dit zijn rigoureuze exacte cijfers, die werden meegedeeld op de conferentie van de luchthavengemeenschap. Deze dalingen zijn het gevolg van de vervanging van vliegtuigen bij Sabena. Deze cijfers bewijzen dat het wel mogelijk is om minder lawaai te maken op de luchthaven.

De heer Jos Bex : Ik heb het tegendeel nooit beweerd. (*Opmerkingen van de heer Francis Vermeiren*)

Ik heb gezegd dat de vraag naar geluidsarme toestellen de techniek onder druk zou zetten en dat dit op termijn een gunstig effect zou hebben. Het boek van de gouverneur stelt inderdaad dat de totale geluidsoverlast van de luchthaven niet is toegenomen omdat de techniek voor minder lawaaijige vliegtuigen heeft gezorgd. Dat het totale volume niet is toegenomen, neemt echter niet weg dat de piekvluchten nog steeds bestaan.

De gerichte verhoging van boetes, landings- en opstijgingsrechten moet ons inziens vanuit vijf principes vertrekken. Het eerste principe is dat men niet de gemiddelde geluidswaarden maar de piekwaarden in rekening moet brengen. Het tweede principe is dat men de meest rumoerige vliegtuigen als basisreferentie moet nemen. Voor het derde principe volg ik de redenering van de federale regering, maar dan wel in de omgekeerde richting. Indien de nachtvluchten behouden blijven, moeten ze met een factor tien worden vermenigvuldigd. Het federale plan stelt dat men één Boeing 727 eventueel door twee B757's kan vervangen omdat die laatste slechts half zoveel lawaai maken als die eersten. (*Opmerkingen van de heer Francis Vermeiren*)

De heer Francis Vermeiren : Dat klopt niet. De B727 is een klein vliegtuig, de B757 een groot.

De heer Jos Bex : Het gaat niet over de grootte van het vliegtuig maar over de lawaaihinder.

De heer Francis Vermeiren : De B727 mag niet meer vliegen 's nachts.

De heer Jos Bex : Die toestellen mogen al een tijd niet meer vliegen, maar ze vliegen toch nog.

De heer Francis Vermeiren : De B727 mag 's nachts niet meer vliegen tenzij met geluidsdempers. Als men dus vliegtuigen vervangt, moet men ze niet vervangen door een groter toestel. Integendeel, de grotere moet men vervangen door kleinere, uiteraard geen B727-toestellen, en dan zullen de pieken verdwijnen. Dat is de bedoeling van het akkoord.

De heer Jos Bex : Het gaat hier niet om de grootte van het vliegtuig, maar om het lawaai dat het produceert. Ik had het hier over de geluidshinder die wordt veroorzaakt door een B727 en een B757, waarbij de ene de helft van het geluid van de andere produceert. Wie de tekst van het federale akkoord leest, kan eruit opmaken dat één B727 qua geluidsnormen kan worden vervangen door twee vluchten van een B757 of een toestel dat daaraan gelijk is. Waar haal ik nu mijn factor 10 ? Ik volg gewoon de omgekeerde redenering : een B727 produceert tienmaal meer lawaai dan een A320. Dat is dan de beste versie voor vervanging.

Een vierde voorwaarde waaraan de boetes en landings- en opstijg rechten moeten voldoen zijn de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Bovendien moeten de metingen gebeuren op basis van publiek gemaakte, wetenschappelijk onderbouwde waarnemingen. Aan die voorwaarden wordt niet voldaan door tot op heden uitgevoerde metingen, hoewel sommigen de indruk hebben gegeven dat dit wel het geval was.

Wanneer ik het voorstel van de federale regering overloop, blijven er nog veel vragen open. In welke mate zal de luchthavenexploitant de in de milieuvergunning opgelegde verplichtingen met betrekking tot de geluidswallen en de proefdraaiplaats stipt nakomen ? Welke overheid zal optreden indien de vooropgestelde data andermaal niet worden gehaald ? Daarnet werd hier gezegd dat indien in augustus op Schiphol de quota worden overtreden, die luchthaven voor de rest van het jaar niet zal worden gesloten. Eigenlijk stel ik hier nu dezelfde vraag.

De verhuis van Melsbroek zal volgens sommige ramingen 5 tot 8 miljard frank kosten. Zal de belas-

Bex

tingbetaler hiervoor opdraaien of de luchthavenexploitant? Mijnheer Vermeiren, ik heb uw redenering daarnet gevolgd, maar de vraag blijft wie dit uiteindelijk zal moeten betalen. De militairen zullen hun job inderdaad niet verliezen, maar de menselijke en sociale impact van deze verhuis is zeker even ingrijpend als het vermeende banenverlies waarvan sprake was bij de discussie inzake de nachtvluchten.

De heer Francis Vermeiren : Ik wijs u erop dat uw partijgenoten in de betrokken gemeenteraad een motie hebben goedgekeurd waarin wordt gevraagd dat die verhuis zou plaatsvinden.

De heer Jos Bex : Ik maak slechts de vergelijking tussen wat men heeft gezegd over het probleem van banenverlies bij het schrappen van de nachtvluchten en de problemen die nu rijzen, in dit geval. Daarover wordt blijkbaar minder heisa gemaakt.

De aanleg van nieuwe autowegen naar Zaventem zal de omgevingsdruk doen toenemen en geen oplossing brengen voor de congestie van de wegen.

In welke mate werd nagegaan of Deurne en vooral Oostende, bepaalde functies van Zaventem kunnen overnemen? Minister Stevaert heeft ons vanmorgen terzake een duidelijk standpunt gegeven. Dat komt erop neer dat de rol van Deurne en Oostende in dit totaalproject veeleer beperkt is. Wel wil ik nog opmerken dat de opdracht die men geeft aan de manager van Deurne twee punten bevat, terwijl er bij Oostende een derde punt staat. Dat maakt me ongelukkig. Ook vind ik het overleg dat wordt aangekondigd inzake Deurne niet terug in de tekst over Oostende. Maar ik neem aan dat het de bedoeling is dat dit op een soortgelijke manier wordt georganiseerd. De mensen van Oostende zouden er wel heel blij mee zijn als men zou proberen om een einde te maken aan de nutteloze vluchten op Oostende. Er zijn heel wat vliegtuigen die voor het halen van de nodige vliegreuen een 'touch-and-go' uitvoeren. Dat is heel hinderlijk voor de buurt. Ik wil ervoor pleiten dat daar een einde aan wordt gemaakt.

De heer Francis Vermeiren : Een 'touch-and-go' is wettelijk verboden. Een piloot die een 'touch-and-go' uitvoert, is zijn licentie kwijt.

De heer Jos Bex : In Oostende gebeurt dat nochtans. Ik zou het bijvoorbeeld ook nog kunnen hebben over vluchten waarbij men van de ene regiona-

le luchthaven naar de andere vliegt om prominente op te halen. Dat gebeurde wel nog niet tijdens deze regeerperiode.

De verlenging van de baan 25L moet absoluut worden uitgesloten. Ik vind dit van fundamenteel belang, want anders verlegt men gewoon het probleem. Nu is er geluidsoverlast boven Zaventem en de Brusselse Rand. Bij een verlenging zal er gewoon een verschuiving komen met geluidsoverlast voor de Leuvense rand.

Er rust een grote verantwoordelijkheid op de Vlaamse regering. Zonder doeltreffend optreden van die Vlaamse regering komt het hele project van de federale overheid, dat betrekking heeft op de leefomstandigheden rond de luchthaven, in het gedrang. Het wordt hooguit op de lange baan geschoven. Sporadisch overleg zal onvoldoende zijn. Vlaanderen moet zijn volledige verantwoordelijkheid kunnen nemen. Daartoe moet het de bevoegdheden en de middelen opeisen. Indien Vlaanderen onvoldoende kan wegen op de te nemen beslissingen – en zo ziet het er wel naar uit –, dan moeten de bevoegdheden voor het spoor en de luchthaven naar het gewest worden overgedragen.

In ieder geval zal de verdere ontwikkeling van Zaventem belangrijke investeringen vereisen, zowel in functie van de economische belangrijkheid als met het oog op de nog steeds achterop hinkende ecologische verbeteringen qua geluid en uitstoot. Dat laatste aspect is onvoldoende aan bod gekomen in het debat. Toch moet er in de toekomst rekening mee worden gehouden.

De heer Francis Vermeiren : Er verscheen recent een belangrijke studie in verband met de uitstoot.

De heer Jos Bex : Er is natuurlijk een verschil tussen een studie en een beleid. Er zijn al heel wat studies geweest, maar daar moet dan wel nog uitvoering aan worden gegeven in het beleid.

Ongeacht de bevoegdheidsvraag is er dringend nood aan strengere geluidsnormen. Minister Dua heeft al gezegd in welke richting zij aan het werken is. We willen haar vragen om in overleg met het Brussels Gewest tot gelijkopgaande maatregelen te komen. Brussel moet voor de economische haalbaarheid misschien even gas terugnemen, zodat er voor de beide gewesten gelijklopende maatregelen kunnen worden genomen. Het gesprek kan dan nadien worden verruimd, zodat dezelfde normen gelden voor het volledige grondgebied.

Bex

Er is in Vlaanderen dringend behoefte aan een globaal transportbeleid waarin de verschillende vervoersmodi niet tegen of naast elkaar staan, maar deel uitmaken van een geïntegreerd geheel, zowel voor personen als voor vrachtvervoer. Dit project moet een duurzaam project zijn, waarbij de milieuzorg meer aandacht verdient dan tot op heden het geval was. (*Applaus*)

Moties van aanbeveling

De voorzitter : Door de heer Vermeiren en door de heer Penris werden tot besluit van dit actualiteitsdebat moties van aanbeveling aangekondigd. Ze moeten uiterlijk vrijdag 25 februari 2000 om 17 uur zijn ingediend.

De bespreking is gesloten.

Wij zullen op woensdag 15 maart 2000 om 16 uur de hoofdelijke stemmingen over de moties houden.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, hiermee zijn we aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14.30 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 13.32 uur.*
