

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

27 oktober 2004

# HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

ACTUELE VRAGEN

ACTUALITEITSDEBAT

VERZOEKSCHRIFT GEBRUIK VAN TALEN IN BESTUURSZAKEN

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES - STEMMINGEN

# Inhoud

---

Nr. 5

Woensdag 27 oktober 2004

<b>Berichten van verhindering</b>	1
<b>Beleidsnota's</b>	
Indiening en verwijzing	2
<b>Voorstellen van decreet</b>	
Indiening en verwijzing	4
<b>Voorstel van resolutie</b>	
Indiening en verwijzing	4
<b>Voorafbeelding van het Rekenhof</b>	
Indiening en verwijzing	5
<b>Met redenen omklede moties</b>	
Indiening	5
<b>Verslag</b>	
Indiening	5
<b>Verzoekschriften</b>	
Indiening	5
<b>Mededeling van de Vlaamse Regering</b>	
Indiening	5
<b>Arresten van het Arbitragehof</b>	
Indiening	6
<b>Kennisgevingen van het Arbitragehof</b>	
Indiening	6
<b>Actuele vragen (Regl. art. 82)</b>	
Actuele vraag van de heer Jos Bex tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerking tussen Recupel en de gemeenten voor de inzameling van afgedankte apparatuur,	6
Actuele vraag van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de milieugevolgen van het broomongeval in Ekeren	8
Actuele vraag van de heer Filip Dewinter tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de verklaring van de minister betreffende het lichten van de rechtstreekse burgemeesterverkiezing en de decumul uit het gemeentedecreet	10

Actuele vraag van de heer Jan Verfaillie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de rechterlijke uitspraak betreffende de wettigheid van de gemeentebelasting op tweede verblijven en de gevolgen hiervan voor de gemeentefinanciën	12
Actuele vraag van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de problemen in de visserijsector	
Actuele vraag van mevrouw Stern Demeulenaere tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de problemen in de visserijsector	13
Actuele vraag van mevrouw Helga Stevens tot mevrouw Inge Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de vertegenwoordiging van personen met een handicap als gebruiker	16
<b>Samenstelling van een commissie</b>	
Wijziging onder de vaste leden	18
<b>Actualiteitsdebat</b> over de toekomst van de luchthaven van Zaventem en de sociaal-economische situatie van de regio rond Zaventem	18
<b>Motie van aanbeveling</b>	
Aankondiging	44
<b>Verzoekschrift</b> over het gebruik van talen in bestuurszaken – 74 (2004-2005) – Nr. 1	
Verslag	44
<b>Met redenen omklede motie</b> van de heren Filip Dewinter, Johan Deckmyn en Wim Van Dijck en mevrouw Linda Vissers tot besluit van de op 12 oktober 2004 door de heer Filip Dewinter in commissie gehouden interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitspraken van de ministers Fientje Moerman en Frank Vandenbroucke betreffende het opnieuw laten samenvallen van de Vlaamse en de federale verkiezingen – 71 (2004-2005) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	44
Sprekers: de heren Filip Dewinter en Ludwig Caluwé	
<b>Met redenen omklede motie</b> van de dames Marijke Dillen en Gerda Van Steenberge tot besluit van de op 12 oktober 2004 door mevrouw Marijke Dillen in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Inge Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de toekomst van de gesloten jeugdinstituting in Everberg en het advies van de Vlaamse Regering betreffende de hervorming van het jeugdrecht – 75 (2004-2005) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	
Sprekers: de dames Marijke Dillen en Trees Merckx-Van Goey	47

**Met redenen omklede motie** van de heer Werner Marginet, mevrouw Marie-Rose Morel en de heren Jurgen Verstrepen, Erik Arckens en Johan Deckmyn tot besluit van de op 14 oktober 2004 door de heren Jean-Marie Dedecker en Werner Marginet in commissie gehouden interpellaties tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, respectievelijk over een evaluatie van het topsportbeleid na de Olympische Spelen van 2004 in Athene en over de problematiek van de unitaire sportstructuren, het topsportbeleid na Athene 2004 en de mogelijke organisatie van de Olympische Spelen in Vlaanderen – 77 (2004-2005) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

Sprekers: de heren Werner Marginet en André Denys

50

**Regeling van de werkzaamheden**

52

**Rechtzetting**

52

**VOORZITTER: De heer Norbert De Batselier**

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 14.17 uur.*

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

**AANWEZIG**

Erik Arckens, Cathy Berx, Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Hilde Crevits, Rudi Daems, Norbert De Batselier, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Stefaan De Clerck, Tom Dehaene, Kurt De Loor, Mark Demesmaecker, Marnic De Meulemeester, Stern Demeulenaere, Jos De Meyer, André Denys, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Vera Dua, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Jean Geraerts, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jan Loones, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Hugo Philtjens, Sabine Poelyn, Herman Reynders, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Bart Somers, Jos Stassen, Steve Stevaert, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Steven Vanackere, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Dany Vandenbossche, Luc Van den Brande, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Marleen Vanderpoorten, Kris Van Dijk, Wim Van Dijk, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hautem, Greet Van Linter, Gracienne Van Nieuwenborgh, Luk Van Nieuwenhuysen, André

Van Nieuwkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, John Vrancken, Paul Wille, Frans Wymeersch.

**AFWEZIG MET KENNISGEVING**

Miet Smet, Monica Van Kerrebroeck: ambtsverplichtingen.

**AFWEZIG ZONDER KENNISGEVING**

Jean-Marie Dedecker, Margriet Hermans, Patrick Lachaert, Johan Sauwens, Etienne Schouppe.

**BOODSCHAPPEN**

**De voorzitter:** Dames en heren, bij brief van 19 oktober 2004 deelt de voorzitter van het Parlement de la Communauté française mee dat dat parlement zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

Bij brief van 20 oktober 2004 deelt de voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad mee dat die raad ter vergadering van die dag voor wettig en voltallig is verklaard.

Bij brief van 21 oktober 2004 deelt de voorzitter van de Verenigde Vergadering van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie mee dat die vergadering ter vergadering van die dag voor wettig en voltallig is verklaard.

Bij brief van 22 oktober 2004 deelt de voorzitter van de Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie mee dat die raad zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

**Voorzitter**

Bij brief van 22 oktober 2004 deelt de voorzitter van de Assemblée de la Commission communautaire française mee dat die assemblee zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

**BELEIDSNOTA'S****Indiening en verwijzing**

**De voorzitter:** De volgende beleidsnota's werden ingediend:

- Beleidsnota Stedenbeleid 2004-2009, ingediend door de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering  
- 83 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen.
- Beleidsnota Inburgering 2004-2009, ingediend door de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering  
- 84 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen.
- Beleidsnota Energie en Natuurlijke Rijkdommen 2004-2009, ingediend door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur  
- 85 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.
- Beleidsnota Vlaams Woonbeleid 2004-2009, ingediend door de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering  
- 86 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen.
- Beleidsnota Binnenlands Bestuur 2004-2009, ingediend door de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering  
- 87 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie.
- Beleidsnota Buitenlands Beleid en Internationale Samenwerking 2004-2009, ingediend door de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme  
- 88 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme.
- Beleidsnota Bestuurszaken 2004-2009, ingediend door de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme  
- 89 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie.
- Beleidsnota Toerisme 2004-2009, ingediend door de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme  
- 90 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme.
- Beleidsnota Media 2004-2009, ingediend door de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme  
- 91 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media.
- Beleidsnota Ruimtelijke Ordening / Monumenten en Landschappen 2004-2009, ingediend door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening  
- 92 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed.

**Voorzitter**

- Beleidsnota Welzijn, Volksgezondheid en Gezin 2004-2009, ingediend door mevrouw Inge Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin  
- 93 (2004-2004) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin.
- Beleidsnota Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel 2004-2009, ingediend door Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel  
- 94 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissies voor Economie, Werk en Sociale Economie, voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie en voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme.
- Beleidsnota Sociale Economie 2004-2009, ingediend door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen  
- 95 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie.
- Beleidsnota Vlaamse Rand 2004-2009, ingediend door de heer Frank Vandenbroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming  
- 96 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand.
- Beleidsnota Werk 2004-2009, ingediend door de heer Frank Vandenbroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming  
- 97 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie.
- Beleidsnota Gelijke Kansen 2004-2009, ingediend door mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen  
- 98 (2004-2005) – Nr. 1.
- Verwezen naar de Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen.
- Discussienota Onderwijs en Vorming 2004-2009 van de heer Frank Vandenbroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming  
- 99 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie.
- Beleidsnota Cultuur 2004-2009, ingediend door de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand  
- 100 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media.
- Beleidsnota Jeugd 2004-2009, ingediend door de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand  
- 101 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media.
- Beleidsnota Brussel 2004-2009, ingediend door de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand  
- 102 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media.
- Beleidsnota Sport 2004-2009, ingediend door de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand  
- 103 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media.
- Beleidsnota Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid 2004-2009, ingediend door de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid  
- 105 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed.

**Voorzitter**

- Beleidsnota Planning en Statistiek 2004-2009, ingediend door de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid - 106 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.
- Beleidsnota Publiek-private Samenwerking 2004-2009, ingediend door de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid - 107 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.
- Beleidsnota Overheidscommunicatie 2004-2009, ingediend door de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid - 108 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.
- Beleidsnota Duurzame Ontwikkeling 2004-2009, ingediend door de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid - 109 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed.

**VOORSTELLEN VAN DECREET****Indiening en verwijzing**

**De voorzitter:** De volgende voorstellen van decreet werden ingediend:

- Voorstel van decreet van de heren Roland Van Goethem en Felix Strackx houdende wijziging

van het decreet van 30 april 2004 tot uniformisering van de toezichts-, sanctie- en strafbepalingen die zijn opgenomen in de regelgeving van de sociaalrechtelijke aangelegenheden, waarvoor de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest bevoegd zijn

- 78 (2004-2005) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie.

- Voorstel van decreet van mevrouw Vera Dua en de heer Rudi Daems tot wijziging van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake het milieubeleid en tot aanvulling ervan door toevoeging van een titel inzake handhaving en veiligheidsmaatregelen - 80 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed.
- Voorstel van gemeentedecreet van de heren Jan Penrisen Filip Dewinter, mevrouw Linda Vissers, de heer Wim Van Dijck en mevrouw An Michiels - 110 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie.

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE****Indiening en verwijzing**

**De voorzitter:** Het volgend voorstel van resolutie werd ingediend:

- Voorstel van resolutie van de heer Luk Van Nieuwenhuysen en mevrouw Linda Vissers betreffende het verlenen van bijkomende steun aan Vlaamse initiatieven in Voeren - 104 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie.



**VOORAFBEELDING VAN HET REKENHOF****Indiening en verwijzing**

**De voorzitter:** De volgende voorafbeelding van het Rekenhof werd ingediend:

- Voorafbeelding van het Rekenhof van de uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2003 - 22 (2004-2005) – Nr. 1.  
Verwezen naar de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.

**VERSLAG****Indiening**

**De voorzitter:** Het volgend verslag werd ingediend:

- Verslag namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie uitgebracht door mevrouw Marijke Dillen en de heer Jan Laurys over het verzoekschrift over de toekenning van dienstencheques voor kinderopvang - 82 (2004-2005) – Nr. 1.

**MET REDENEN OMKLEDE MOTIES****Indiening**

**De voorzitter:** De volgende met redenen omklede moties werden ingediend:

- Met redenen omklede motie van de heren Filip Dewinter, Jan Penris, Rob Verreycken en Christian Verougstraete en mevrouw Monique Moens tot besluit van de op 18 oktober 2004 door de heer Filip Dewinter in commissie gehouden interpellatie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de resultaten van het inburgeringsbeleid - 79 (2004-2005) – Nr. 1.
- Met redenen omklede motie van de dames An Michiels en Marie-Rose Morel en de heren Werner Marginet, Joris Van Hauthem, Jurgen Verstrepen en Pieter Huybrechts tot besluit van de op 21 oktober 2004 door mevrouw An Michiels in commissie gehouden interpellatie tot de heer Frank Vandenbroucke, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming, over een mogelijk verbod op het dragen van de hoofddoek in Vlaamse scholen - 81 (2004-2005) – Nr. 1.

**VERZOEKSCHRIFTEN****Indiening**

**De voorzitter:** De volgende verzoekschriften werden ingediend:

- Verzoekschrift van de heer Koen David over de publicatie van een boekje rond nieuwjaarsbrieven door het ministerie van Onderwijs - 5 (2004-2005);
- Verzoekschrift van de heer Eric Van As over de regeling voor opvolgers voor politieke mandaten - 6 (2004-2005);
- Verzoekschrift van de heer Marc De Bleser over de aanwezigheid van een gediplomeerd redder in een therapiezwembad; - 7 (2004-2005).

**MEDEDELING VAN DE VLAAMSE REGERING****Indiening**

**De voorzitter:** De volgende mededeling van de Vlaamse Regering werd ingediend:

**Voorzitter**

- Studie “Financiële transfers tussen de Belgische gewesten” (tot stand gekomen onder supervisie van de administratie Budgettering, Accounting en Financieel Management) (DOC 11/2004-2005).

Deze mededeling van de Vlaamse Regering ligt ter inzage op de directie Decreetgeving van het Vlaams Parlement (Decreetgevend Secretariaat).

**ARRESTEN VAN HET ARBITRAGEHOF****Indiening**

**De voorzitter:** De volgende arresten van het Arbitragehof liggen ter inzage op de directie Decreetgeving van het Vlaams Parlement (Decreetgevend Secretariaat):

- Arrest nr. 158 van 20 oktober 2004;
- Arrest nr. 159 van 20 oktober 2004;
- Arrest nr. 160 van 20 oktober 2004;
- Arrest nr. 162 van 20 oktober 2004.

**KENNISGEVINGEN VAN HET ARBITRAGEHOF****Indiening**

**De voorzitter:** De volgende kennisgevingen van het Arbitragehof betreffende beroepen tot vernietiging en prejudiciële vragen liggen ter inzage op de directie Decreetgeving van het Vlaams Parlement (Decreetgevend Secretariaat):

- Rolnummers 3082, 3085, 3086, 3092, 3099, 3104 en 3106 (samengevoegde zaken);
- Rolnummer 3095.

Ik neem aan dat u mij derhalve van voorlezing ervan ontslaat. (*Instemming*)

**ACTUELE VRAGEN** (*Regl. art. 82*)

**Actuele vraag van de heer Jos Bex tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerking tussen Recupel en de gemeenten voor de inzameling van afgedankte apparatuur**

**De voorzitter:** Aan de orde is de actuele vraag van de heer Bex tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de samenwerking tussen Recupel en de gemeenten voor de inzameling van afgedankte apparatuur.

De heer Bex heeft het woord.

**De heer Jos Bex** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, dames en heren ministers, collega's, ik was niet weinig verbaasd toen ik in de briefwisseling van het schepencollege een brief terugvond van de firma Recupel, gericht aan het college van burgemeester en schepenen, waarin werd meegedeeld dat er een akkoord was afgesloten tussen Recupel, de VVSG en Interafval met betrekking tot de vergoeding van de gemeenten voor de inzameling van wat wij gemeenzaam kennen als wit- en bruingoed.

In die brief stond dat er een akkoord was, en er werd ons meegedeeld dat de betoelaging, die de gemeenten zouden krijgen voor het werk dat ze presteren, met één pennentrek zou worden verminderd met 90 percent. Er zou dus nog een tiende overblijven van wat de gemeenten voordien kregen. De vergoeding die de gemeenten krijgen, is in feite de terugstorting van wat de consumenten betalen als ze een koelkast, radio of andere apparaat aankopen. In plaats van een keer te moeten betalen voor het inzamelen van een defect of versleten apparaat, moet de burger nu door één pennentrek een tweede keer betalen. We hebben berekend dat de regeling die Recupel nu wil voor de gemeenten, betekent dat de burger eigenlijk 90 percent extra moet bijleggen voor het verwijderen van zijn afval.

Ik ben de zaak beginnen uitpluizen en ben tot de bevinding gekomen dat er een zware leugen stond in de brief van Recupel. Deze VZW schrijft aan de gemeenten dat er een akkoord is, maar er was helemaal geen akkoord. Ik citeer uit een andere brief, verstuurd door Interafval en gericht aan de OVAM, met een kopie aan het kabinet van de mi-

**Bex**

nister: 'Over de voorgestelde vergoedingen aan de lokale besturen is er geen discussie geweest en er is bijgevolg geen akkoord. De voorgestelde vergoedingen waren als het ware te nemen of te laten.'

Er worden dus niet alleen leugens verteld in die brief, maar bovendien worden de tarieven verdubbeld zonder dat we dat vragen. Ofwel kan de gemeente dit weigeren, ofwel kan ze een retributie vragen aan de burgers om de kosten te dekken. Ik zie de gemeenten echter geen retributie vragen aan de burgers voor de oude koelkasten waar ze al een bijdrage voor hebben betaald. Bovendien worden wij als gemeenten door u, mijnheer de minister, bestraft als wij weigeren die goederen aan te nemen. Waarschijnlijk zult u dan immers een deel van onze subsidies in het kader van de milieubeleids-overeenkomst intrekken. Hoe is het mogelijk dat de VZW Recupel, blijkbaar met de goedkeuring van de OVAM, dus van de overheid, een dergelijke brief aan de gemeenten zendt?

Ik ben gaan uitzoeken waarom de OVAM aan de gemeenten zegt dat ze er maar beter aan doen akkoord te gaan en te tekenen. Ik heb de brief gericht aan Interafval bij waarin de OVAM dat doet. De reden is dat er een impasse is in de onderhandelingen met Recupel. Die slepen al jaren aan. De OVAM vreest dat, indien het akkoord dat ons wordt opgedrongen door Recupel, niet wordt getekend, Recupel niet bereid zal zijn te onderhandelen over een nieuwe milieubeleids-overeenkomst. Dat betekent dus dat de burgers en de gemeenten zullen moeten betalen voor wat de overheid slecht heeft onderhandeld met Recupel.

Volgens bepaalde bronnen heeft Recupel al 3 miljard frank in kas: geld dat deze organisatie heeft ontvangen van de burgers toen die hun wit- en bruingoed aankochten. Bovendien is er geen enkele transparantie bij die organisatie, die weinig betrouwbaar is bij de onderhandelingen. Er moet toch eens worden onderzocht of het geld dat de burgers geven voor het inzamelen van dat wit- en bruingoed niet dient voor de subsidiëring van transporten van afgedankt materiaal naar Afrika en Oost-Europa, terwijl de burgers eigenlijk betalen om dit materiaal te recupereren en te recycleren.

Mijnheer de minister, met wat hier is gebeurd, wordt het beleidsinstrument van de milieube-

leidsovereenkomst volledig ondergraven. Hiermee wordt totaal ingegaan tegen de lijn die werd uitgestippeld door vorige ministers. Zij stelden zeer expliciet dat de gemeenten niet mochten opdraaien voor de activiteiten die ze doen in hun containerparken ten behoeve van dergelijke inzamel-VZW's. Een en ander lijkt me ook in tegenstrijd met het regeerakkoord, dat stelt dat internalisering van de kosten het uitgangspunt zou zijn van het afvalbeleid.

De overheid heeft slecht onderhandeld. De gemeenten staan nu voor een voldongen feit, en de burgers moeten tweemaal betalen. Ik vraag me dan ook af waarmee we bezig zijn. Ik vraag u dan ook of u niet kunt ingrijpen. Indien dit niet mogelijk blijkt, kan het geld dat de gemeenten er nu bij inschieten om dit te betalen, worden gecompenseerd via de begroting Leefmilieu? Voor een gemeente als de mijne komt dit immers toch neer op 12.500 euro of een half miljoen frank. Als we bedenken hoeveel papieren we soms moeten invullen om subsidies ter waarde van dat bedrag te kunnen krijgen, dan lijkt het me wel de moeite om dit in overweging te nemen.

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

**Minister Kris Peeters** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Bex, er is onderhandeld tussen Recupel enerzijds en Interafval en de VVSG anderzijds, met een bemiddelende rol van de OVAM. Ik heb begrepen dat beide partijen tot een akkoord zijn gekomen. Ik heb er dus geen weet van dat dit akkoord opgedrongen zou zijn geweest, en dat het eenzijdig akkoord zou zijn. Ik ga er immers van uit dat beide partijen volwassen en mans genoeg zijn om te weten waarover het gaat als ze een akkoord sluiten. De OVAM was dus geen onderhandelende partij.

Artikel 3.1.1.2, paragraaf 4 van het Vlarea bepaalt dat, wanneer Recupel een beroep doet op inzamelkanalen zoals containerparken, Recupel ook een deel van die kosten moet dragen of in een vergoeding moet voorzien. Over de grootte en de modaliteiten van die vergoeding wordt nog gedebatteerd. Ik ga ervan uit dat dit in de nieuwe milieubeleids-overeenkomst kan worden gefinaliseerd.

Ten slotte is het evident, gezien wat in het parlement over de MBO is gezegd, dat er een evenwicht moet zijn, en dat alle partijen evenwichtig aan bod

**Peeters**

moeten komen. U krijgt de mogelijkheid na te gaan of er met de nieuwe MBO, die met zorg door mij en de Vlaamse overheid wordt voorbereid en hier zal worden voorgelegd, een evenwicht is en of geen van de partijen wordt benadeeld.

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

**De heer Jos Bex:** Mijnheer de minister, ik ben niet echt gelukkig met uw antwoord. Ik heb geciteerd uit de brief die Interafval naar de OVAM heeft gestuurd, en waarvan een kopie werd gestuurd naar de heer Geerts van uw kabinet. De informatie die ik heb voorgelezen, is dus wel degelijk juist. Er is geen akkoord, terwijl in de brief van Interafval staat dat er wel een akkoord is. Bovendien hebt u niet geantwoord op mijn vraag hoe het komt dat de gemeenten plots zonder verwittiging moeten bijleggen bij wat de burgers al betalen voor het inzamelen van wit- en bruingoed.

Ik kan u trouwens ook zeggen waarom Recupel dit vraagt. In een intern document zegt Recupel woordelijk: 'De gemeenten organiseren hun containerparken ondermaats, en dat is de reden waarom wij minder betalen.' Mijn antwoord daarop zou zijn: doe het zelf als u het beter kunt. Dat de burger nu moet bijbetalen, dat begrijp ik niet.

U hebt het over een nieuwe MBO, maar daarover moet nog onderhandeld worden. De OVAM dringt erop aan dat iedereen zwijgt, want ze vreest dat de onderhandelingen niet zullen leiden tot een goede MBO. Ik meen dat we dan een slecht uitgangspunt hebben.

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

---

**Actuele vraag van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de milieugevolgen van het broomongeval in Ekeren**

**De voorzitter:** Aan de orde is de actuele vraag van de heer Daems tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de milieugevolgen van het broomongeval in Ekeren.

De heer Daems heeft het woord.

**De heer Rudi Daems** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 4 maart van dit jaar waren we allemaal getuige van een ernstig ongeval in de haven van Antwerpen, vlakbij de wijk Schoonbroek in Ekeren. De inhoud van een vrachtwagen die daar kantelde, liep zowat volledig uit over het wegdek, en een deel daarvan kwam terecht in de riolering en in het Schijn. Het ging om een kleine 6.000 liter broom.

Fase 3 van het rampenplan werd afgekondigd. Op dat moment hebben de overheden correct gehandeld en kort op de bal gespeeld. Er werden ook voorzorgsmaatregelen genomen, zoals het afdekken van het wegdek met textiel. Er werden neutraliserende stoffen op het broom aangebracht om het milieueffect ter plaatse maximaal te beperken. Het Havenbedrijf heeft meteen een initiatief genomen tot het laten maken van een beschrijvend bodemonderzoek, om na te kunnen gaan hoe ver het broom zich in de omgeving had verspreid.

In een tussentijds verslag van dat beschrijvend bodemonderzoek, dat werd afgerond op 20 september, werd duidelijk – ik citeer uit de conclusies – dat het om een 'vrij ernstige verontreiniging' ging. In het rapport wordt geconcludeerd dat er hoge concentraties van zowel broom als bromide en, in minder mate, bromaat zijn aangetroffen. De Nederlandse streef- en grenswaarden, waaraan de metingen werden getoetst, bleken zeer ver overschreden te zijn.

Er is ook aangetoond dat er een acuut verspreidingsrisico is. Daarnaast gaat er een potentieel humaan-toxicologisch risico uit van het broom, zowel in de bodem als in het grondwater. Ten slotte, aldus het rapport, moeten er voorzorgsmaatregelen worden genomen vooral om het eventueel uitzakken van het broom doorheen de bestaande kleilaag verder tegen te gaan, zodat het broom niet terecht zou komen in de onderliggende watervoerende pakketten.

Volgens onze fractie maken die tussentijdse conclusies dringende maatregelen noodzakelijk om de vervuiling in te dijken en om de besturen en de bevolking accuraat te informeren. Het is jammer dat de resultaten van het rapport, dat ondertussen anderhalve maand oud is, nog niet werden bekendgemaakt aan de besturen.

## Daems

Broom is een vrij gevaarlijk goedje. Het staat op de OESO-lijst van potentieel hormoonverstorende stoffen. Bovendien zijn er via het MIRA-rapport van 2003 enkele belangrijke achtergronddocumenten bekendgemaakt, waaruit blijkt dat broom een actueel probleem is. Er zijn vrij hoge concentraties te vinden in Vlaamse onderwaterbodems en in paling. Internationale studies uit Zweden en de Verenigde Staten tonen ook aan dat er een toename is van broom in moedermelk.

Mijnheer de minister, zijn er voorzorgsmaatregelen genomen sinds de uitslag van het rapport bekend is? Plant u voorzorgsmaatregelen? Welke stappen zult u nemen om de besturen en de bevolking te informeren? Op welke manier zult u bepaalde broomhoudende toepassingen, in hoofdzaak in vlamvertragers, vervangen door alternatieven?

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

**Minister Kris Peeters** (*Op de tribune*): Mijnheer Daems, u hebt op 2 punten gelijk. Het is waar dat op 4 maart een ernstige ramp werd voorkomen in de omgeving van de Antwerpse haven. Broom is inderdaad een heel gevaarlijk product, waar we heel omzichtig mee moeten omspringen. Ik betreur wel de manier waarop u dit probleem aanbrengt. Vier maart 2004 was tijdens de vorige legislatuur. U zegt dat er geen maatregelen werden genomen tegen het in de grond gesijpelde broom. We hebben daarvoor nochtans niet gewacht op het rapport van 20 september.

Voordien was er al een rapport afgeleverd, waaruit bleek dat er geen acuut gevaar was voor de volksgezondheid, en dat er voorzorgsmaatregelen werden genomen door het Havenbedrijf Antwerpen. Dat stelde vast dat de vervuiling niet verder zou uitbreiden. Als er wel degelijk een gevaar voor de volksgezondheid was geweest, dan had ik dat graag vernomen van de vorige minister, met wie ik alle belangrijke dossiers heb overlopen. Hij heeft daarover geen enkele melding gemaakt. Dat hoefde ook niet omdat er geen gevaar was voor de volksgezondheid en omdat er voorzorgsmaatregelen werden genomen.

OVAM heeft een aantal bijkomende maatregelen genomen en een aanbesteding opgemaakt voor het neutraliseren en verwijderen van broom uit veront-

reinigd grondwater. Om die werken uit te voeren, moet een aannemer worden aangesteld. U gaat er wellicht mee akkoord dat deze werken met de nodige omzichtigheid en voorzichtigheid moeten worden uitgevoerd.

De derde fase, zijnde de sanering en afgraving van de grond, zal ook worden uitgevoerd.

Ik betreur dat u vraagt waarom ik dit niet direct heb gecommuniceerd aan de bevolking. Als er geen onmiddellijk gevaar bestaat voor de volksgezondheid en de voorzorgsmaatregelen zijn genomen, dan moeten we heel voorzichtig communiceren en mogen we het gevaar zeker niet overdrijven. Zowel de maatregelen om verdere verspreiding te voorkomen als de maatregelen voor de definitieve sanering zijn genomen.

U verwijst naar Nederland en andere landen waar broom verboden is. Ik zal het dossier verder bestuderen en uitzoeken of het naar aanleiding van dit ongeval noodzakelijk is om broom te verbieden.

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

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de minister, zoals ik al zei zijn er inderdaad ten tijde van het ongeluk in-situvoorzorgsmaatregelen genomen. Dat was een goede zaak, laat dat duidelijk zijn.

De conclusies van het beschrijvend bodemonderzoek – die mij pas sinds 20 september bekend zijn – spreken elkaar tegen. Enerzijds is er ‘geen enkel gevaar voor mens en milieu’, maar anderzijds wel een ‘potentieel humaan toxicologisch risico’. Het lijkt me aangewezen om niet de klassieke procedure van het bodemsaneringsdecreet en fase 3, namelijk de opmaak van een bodemsaneringsproject, af te wachten, maar om vandaag al voorzorgsmaatregelen te nemen en bovendien de bevolking te informeren.

De alternatieven moeten inderdaad niet uitgebreid aan bod komen bij een actuele vraag. Dat kan gebeuren in de commissie voor Leefmilieu.

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

**Minister Kris Peeters:** Uit dit rapport bleek geen acuut gevaar voor de mens. Dat is uitdrukkelijk vermeld. Via een monitoring kunnen we alles nauwkeurig volgen. We hebben daartoe alle maatregelen genomen.

**Peeters**

We zullen overgaan tot de neutralisatie van het broom in de bodem en het oppompen en reinigen van het vervuilde water. Met deze procedures en maatregelen moeten we de bevolking niet onnodig alarmeren. We hebben de zaak onder controle, er is geen gevaar voor de volksgezondheid.

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

---

**Actuele vraag van de heer Filip Dewinter tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de verklaring van de minister betreffende het lichten van de rechtstreekse burgemeesterverkiezing en de decumul uit het gemeentedecreet**

**De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is de actuele vraag van de heer Dewinter tot de heer Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de verklaring van de minister betreffende het lichten van de rechtstreekse burgemeesterverkiezing en de decumul uit het gemeentedecreet.

De heer Dewinter heeft het woord.

**De heer Filip Dewinter** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, de kogel is door de kerk. De rechtstreekse burgemeesterverkiezingen zijn niet aan de orde in 2006, misschien in 2012, maar zelfs dat is onzeker.

Mijnheer de minister, u hebt al verklaringen afgelegd over het nieuwe gemeentedecreet - we kunnen ons in een aantal zaken best vinden - over het feit dat de burgemeester niet meer de gemeenteraad moet voorzitten, over het koppelen van het OCMW-voorzitterschap aan het ambt van schepenen van Sociale Zaken en dergelijke. Dat zijn interessante en nuttige voorstellen. Waar het echt om draaide, de rechtstreekse burgemeesterverkiezing, is voor u niet aan de orde.

U gaat een Forum voor de Versterking van de Democratie oprichten waarin een aantal onderwerpen zullen worden besproken: de decumulregeling, de rechtstreekse verkiezing van de burgemeester, en zelfs zowaar, de mogelijke koppeling

van de federale aan de Vlaamse verkiezingen. Dat vind ik het toppunt van cynisme. Uitgerekend de Vlaamse Regering die zich zo kant tegen dat soort fora op federaal niveau, gaat nu zelf een doofpotcommissie oprichten waarmee de thema's die de meerderheid niet geregeld krijgt, op de Griekse kalender terecht komen. U zult er wat vrijblijvend discussiëren zonder te weten wie de partners zijn, zonder te weten wat de finaliteit is, zonder te weten wat de agenda is en waar dit allemaal moet toe leiden.

Ik heb daar problemen mee, te meer omdat u als VLD-minister niet alle middelen hebt gebruikt opdat die rechtstreekse burgemeesterverkiezingen het zouden halen. U en ik zouden wat dat betreft objectieve bondgenoten moeten zijn want we zijn allebei voorstander van die rechtstreekse burgemeesterverkiezingen. Er bestaat in dit parlement wellicht een meerderheid voor die rechtstreekse verkiezingen, maar dan misschien niet binnen rooms-paars. Onze fractie zal in elk geval een eigen voorstel van decreet indienen dat hoe dan ook zal moeten worden gekoppeld aan het gemeentedecreet. Daardoor zult u op het moment van de waarheid kleur moeten bekennen.

Iedereen weet waarom die rechtstreekse burgemeesterverkiezingen niet doorgaan. De meerderheid is bang, zit met een gigantisch ei, dat in een aantal steden en gemeenten eventueel een Vlaams Blokker het zou halen van een kandidaat uit de traditionele partijen. Dat is de essentie. Mevrouw Gennez, ik daag u uit. Neem de rechtstreekse burgemeesterverkiezingen op in het gemeentedecreet. U durft die uitdaging niet aan. Daarom moeten die rechtstreekse burgemeesterverkiezingen uit het gemeentedecreet worden geschrapt. We komen terecht in een soort democratie à la carte.

CD&V heeft zich daar vroeger tegen verzet. Denken we maar aan de hertekening van de kieskringen. De N-VA heeft haar ziel verkocht aan CD&V om toch de kiesdrempel te halen. En vandaag zijn het de lang aangekondigde rechtstreekse burgemeesterverkiezingen die moeten sneuvelen. Tegen de meerderheid zich bedreigd voelt in haar electorale positie, wordt de wetgeving terzake aangepast en worden eerder gedane beloftes en voorstellen van de kaart geveegd. Zo werkte dat in het paarse Vlaanderen en zo werkt dat ook nu bij rooms-paars. CD&V doet nu precies hetzelfde als wat paars in het verleden heeft gedaan.

## Dewinter

Mijnheer de minister, hoe ziet dat fameuze forum eruit? Wordt het zoals het forum van premier Verhofstadt, een vergeetputcommissie, een doofpotcommissie? Wanneer komt dat forum voor het eerst bijeen? Wie zal daarvoor uitgenodigd worden? Wat is de finaliteit van een dergelijk forum? En dan de hamvraag, waarom hebben wij in hemelsnaam een forum nodig? Dit parlement is immers het enige democratische forum waar dit soort zaken moet worden besproken. Het enige echte forum in een democratie is het parlement. Wij zijn verkozen en aangeduid door de kiezer om dat soort zaken hier te bespreken en niet in een of andere doofpotcommissie.

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

**Minister Marino Keulen** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb aangekondigd dat ik dringend werk wil maken van het gemeentedecreet. In het regeerakkoord staat daarvoor als vervaldatum juli 2005. Er is dus geen tijd te verliezen. Die datum is zo scherp gesteld omdat er het jaar nadien, in oktober 2006, gemeenteraadsverkiezingen zijn. Het is belangrijk dat de kandidaten weten onder welke spelregels de verkiezingen worden georganiseerd en hoe de werking van de gemeente wordt georganiseerd.

Ik zal niet bij de pakken blijven zitten. Ik heb dat ook aangekondigd. Op 6 november 2004 zal ik een aantal ervaren burgemeesters, voorzitters van het OCMW en vertegenwoordigers van de VVSG uitnodigen om na te gaan wat er in het te bespreken gemeentedecreet moet worden opgenomen en wat er moet gebeuren om in de toekomst te zorgen voor slagkrachtige, sterke en autonome lokale gemeentebesturen. We praten met mensen uit de praktijk.

Mijnheer Dewinter, het punt van de rechtstreekse verkiezing van de burgemeester is daar niet in opgenomen. U weet dat de meningen daarover niet gelijklopend zijn. De VLD is voorstander, andere partijen denken daar anders over. Dit onderwerp kan worden besproken in het forum ter versterking van de democratie. De argumentatie voor die keuze haal ik uit het regeerakkoord. Daarin staat op bladzijde 11: 'De geloofwaardigheid van het politieke bestel is essentieel voor het goed functioneren van de democratie. Het democratisch gehalte van onze instellingen moet worden versterkt, evenals

de consistentie en transparantie van hun werking. Daarom zullen de Vlaamse regeringspartijen zich ten gronde bezinnen en op korte termijn daaromtrent concrete en evenwichtige voorstellen uitwerken.'

Het gaat hier dus niet om een doofpotoperatie. Er zijn nog geen stappen gezet of praktische modaliteiten afgesproken. Dat zal later gebeuren. Er kan een en ander worden besproken, zoals bijvoorbeeld het samenbrengen van de verschillende verkiezingsdata voor de parlementen en de rechtstreekse verkiezing van de burgemeester.

Mijnheer Dewinter, angst is in deze absoluut geen goede raadgever. Ik heb zelf in de media vernomen dat iemand van een andere partij dan de mijne, met name de heer Janssens, bereid is de handschoen op te nemen. (*Opmerkingen*)

Wat dat betreft, trekt u voorbarige conclusies. Allezins zijn uw gevolgtrekkingen niet de mijne.

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

**De heer Filip Dewinter:** Mijnheer de minister, ik zal beginnen met uw laatste opmerking. De heer Janssens is altijd bereid om de handschoen op te nemen, zeker als hij weet dat hij in de praktijk de uitdaging nooit zal moeten aangaan. Dit zijn gratuite beweringen van iemand die perfect weet wat de agenda van de meerderheid is. De agenda is duidelijk: de rechtstreekse verkiezingen van de burgemeester komen er niet.

Mijnheer de minister, dat is vooral pijnlijk voor de liberalen. Wat blijft er nog over van die idee van de directe democratie? Hoe zit het met de referenda en met de rechtstreekse verkiezing van de burgemeester? Hoe zit het met de rechtstreekse verkiezing van de minister-president? Toen uw partij nog in de oppositie zat, schreef de heer Verhofstadt in de Burgermanifesten dat daar werk van zou worden gemaakt zodra de VLD deel zou uitmaken van de regering. Dat is echter lang geleden, zo lang zelfs dat u het zich misschien niet meer herinnert.

Het is een pijnlijke buiklanding geworden voor de VLD. Het paradepaardje van de directe democratie wordt geslachtofferd op het altaar van de politieke macht om toch maar deel te kunnen uitmaken van deze regering, en dit na de verkiezingsnederlaag die u hebt geleden op 13 juni 2004.

**Dewinter**

Mag ik er u aan herinneren dat niet langer dan vandaag in een onverdachte krant, namelijk De Morgen, een studie wordt gepubliceerd – een referendum, zo u wilt – waaruit blijkt dat 71 percent van de Vlamingen gewonnen zijn voor de rechtstreekse verkiezing van de burgemeester en zelfs bijna 80 percent voor de rechtstreekse verkiezing van de minister-president. Mijnheer de minister-president, dat moet u als muziek in de oren klinken, of juist niet.

Ik hoop dat u voor één keer uw oor te luisteren zult leggen bij de bevolking, in plaats van de eigen partijpolitieke belangen te laten primeren op de democratie en de belangen van de democratie.

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

**Minister Marino Keulen:** Mijnheer Dewinter, de conclusies die u trekt, zijn niet de mijne. Ze zijn alleszins voorbarig. Ik treed dan ook uw analyse en conclusie niet bij.

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

---

**Actuele vraag van de heer Jan Verfaillie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de rechterlijke uitspraak betreffende de wettigheid van de gemeentebelasting op tweede verblijven en de gevolgen hiervan voor de gemeentefinanciën**

**De voorzitter:** Aan de orde is de actuele vraag van de heer Verfaillie tot de heer Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de rechterlijke uitspraak betreffende de wettigheid van de gemeentebelasting op tweede verblijven en de gevolgen hiervan voor de gemeentefinanciën.

De heer Verfaillie heeft het woord.

**De heer Jan Verfaillie (Op de tribune):** Mijnheer de voorzitter, leden van de regering, dames en heren, gemeentefinanciën zijn een stokpaardje van me. De gemeenten hebben de voorbije jaren heel wat tegenslagen gekend in hun financiën. Er zijn diverse niet echt correcte financieringen gebeurd van het gemeentebeleid.

Sinds december 2003 is er een uitspraak van de rechtbank van Brugge die stelt dat de belasting op tweede verblijven die werd ingesteld door Middelkerke en 185 andere gemeenten, onwettig is. Als reden wordt daarvoor aangehaald dat de betrokken persoon al belastingen zou hebben betaald op de huuropbrengsten. Het is mijn visie en die van vele collega's dat mensen die over een tweede verblijf beschikken, moeten bijdragen tot de basisfinanciering van de gemeenten, tot de sport- en toeristische infrastructuur en dergelijke meer. Het vonnis verontrust me dan ook.

Uit cijfers blijkt dat gemeenten gemiddeld 1,2 percent van hun ontvangsten halen uit de belasting op tweede verblijven. Dat betekent ongeveer 36 miljoen euro. Het vonnis heeft de grootste gevolgen voor de kustgemeenten. Middelkerke bijvoorbeeld haalt een derde van zijn inkomsten uit de belasting op tweede verblijven.

Mijnheer de minister, het vonnis dateert van december 2003. Was u ervan op de hoogte? Hebt u de mogelijke gevolgen ervan laten onderzoeken? Hoe moeten de gemeenten hierop reageren?

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

**Minister Marino Keulen (Op de tribune):** Mijnheer de voorzitter, dames en heren, noch ikzelf noch mijn administratie waren op de hoogte van dit vonnis. Ik ben er samen met u van op de hoogte gebracht via de media. We hebben de administratie meteen de opdracht gegeven om het vonnis op te vragen en grondig te bestuderen.

In de media verschijnen vergelijkingen tussen de casus Middelkerke en de casus Lanaken. In Lanaken ging het over de vernietiging door de verenigde kamers van de Raad van State van een volledig belastingreglement dat het KI als heffingsgrond had. Dat arrest gold 'erga omnes' of anders gezegd 'voor iedereen'. We hebben de gemeenten er meteen van op de hoogte gebracht zodat ze er zich aan konden conformeren.

In de casus Middelkerke gaat het over een procedure voor een burgerlijke rechtbank waarbij een belastingplichtige betrokken partij is. Het is een technische aangelegenheid, maar de rechter heeft er een vrij uitzonderlijke interpretatie aan gegeven. De gemeentebelasting op de tweede verblijven definieert hij als een soort van inkomstenbelasting.



## Keulen

Dat is voordien nooit het geval geweest. Er bestaat een lange traditie wat dat betreft. Ook uit de omzendbrieven blijkt duidelijk dat deze belasting moet worden gezien als een forfaitaire of gebruiksbelasting. Door gebruik te maken van een tweede verblijf, wordt de gemeente aangezet tot het maken van kosten zoals het ophalen en verzamelen van afval. Die mensen maken ook gebruik van de toeristische infrastructuur en er zijn kosten voor openbare ordehandhaving. Het vonnis is dan ook uitzonderlijk. De gemeente is ondertussen in beroep gegaan en het heeft dan ook geen zin om nu al op te treden. We volgen de zaak in elk geval op de voet.

De rechter is soeverein. We moeten ons neerleggen bij de scheiding der machten. Ik stel wel vast dat het om een interpretatie gaat die ook ons erg vreemd voorkomt.

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

**De heer Jan Verfaillie:** Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik wil hem vragen de zaak te blijven opvolgen en de gemeenten op de hoogte te brengen als hij nieuws heeft. Veel gemeentebestuurders zullen hierover onrustige nachten tegemoet gaan.

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

---

**Actuele vraag van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de problemen in de zeevisserijsector**

**Actuele vraag van mevrouw Stern Demeulenaere tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de problemen in de zeevisserijsector**

**De voorzitter:** Aan de orde zijn de samengevoegde actuele vragen van de heer Sintobin en van mevrouw Demeulenaere tot de heer Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Land-

bouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de problemen in de zeevisserijsector.

De heer Sintobin heeft het woord.

**De heer Stefaan Sintobin** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte collega's, ik dank mevrouw Demeulenaere voor haar vraag, want dat stelt me in staat om hier voor het eerst het woord te nemen. De minister-president zal het met me eens zijn als ik stel dat de huidige toestand van de Vlaamse zeevisserijsector uiterst kritiek is. Als de Vlaamse overheid niet op korte termijn maatregelen treft, zullen veel reders failliet gaan. Naast structurele problemen dreigen vooral de hoge stookolieprijzen en de bestaande visquota de reders de das om te doen. In Zeebrugge is er bovendien nog een bijkomend probleem: daar klagen reders over oneerlijke concurrentie uit Oostende. Ik kom daar nog op terug.

De stookolieprijzen doen de kosten te sterk stijgen. Ze leiden tot de inkrimping van de winsten. Gisteren is in de subcommissie voor Landbouw een gelijkaardige discussie gevoerd over investeringen in nieuwe technologieën voor de aanmaak van biodiesel. In Oostende is men van plan verschillende productie-eenheden voor biodiesel uit te bouwen. Wat de bestaande visquota betreft, zijn ook de vissers en reders ervan overtuigd dat er een gezond evenwicht moet zijn tussen ecologie en economie. Ze merken terecht op dat de jongste tijd de balans dreigt door te slaan naar de ecologische belangen. De Vlaamse overheid moet er bij de Europese Commissie op aandringen om de bestaande visquota grondig te onderzoeken, opnieuw te beoordelen en eventueel te herzien.

Ik weet wel dat het beleid inzake zeevisserij grotendeels een Europese aangelegenheid is. Vlaanderen bezit voor deze sector wel de restbevoegdheden. Vlaanderen heeft de plicht om onze visserijvloot in stand te houden. Naar aanleiding van het bezoek van de minister-president aan Zeebrugge wil ik hem toch graag enkele vragen voorleggen. We hebben een en ander in de pers kunnen lezen. Hij merkt echter zelf terecht op dat we niet altijd moeten geloven wat er in de kranten verschijnt. Ik heb dus enkele concrete vragen in verband met de toekomst van de zeevisserijsector uitgewerkt.

Ten eerste: kan de minister-president zijn bezoek aan de sector toelichten? Heeft hij daar bepaalde

## Sintobin

toegevingen of toezeggingen gedaan? Ten tweede: wat kan hij op Europees vlak doen? Ik heb gelezen dat hij binnenkort een werkbezoek plant aan de Europese commissaris voor Zeevisserij. Ik ben benieuwd wat hij daar wil vertellen en hoe hij de belangen van de Vlaamse zeevisserijsector zal verdedigen. Het gaat om de toekomst van een hele sector. Soms heb ik de indruk dat men die sector gewoon wil opgeven. Om die reden wenste ik van de minister-president en de Vlaamse Regering te weten te komen welke toekomst de visserijsector is toebedeeld en welke maatregelen op korte termijn genomen zullen worden om de visserijsector te ondersteunen.

Ik verwees al naar de oneerlijke concurrentie die volgens Zeebrugge door Oostende wordt gevoerd. De minister-president heeft afgelopen weekend in Zeebrugge een oproep gelanceerd om tot samenwerking te komen tussen Zeebrugge en Oostende. Vandaag vernemen wij uit de kranten dat Oostende daar niet om staat te springen. Ik citeer schepen Yves Miroir uit Oostende: 'We hebben nu een marktaandeel van 40 procent en gaan daarom niet in op de oproep van minister-president Leterme tot samenwerking. Wij praten wel, maar de oproep van Leterme is aan ons niet besteed.'

Is de minister-president nog van plan om initiatieven te nemen? Welke initiatieven komen dan nog in aanmerking om een samenwerking te stimuleren?

**De voorzitter:** Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

**Mevrouw Stern Demeulenaere** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, wij hebben naar het betoog van de heer Sintobin geluisterd. Er zaten heel wat waarheden in. De noodkreet van de visserijsector is vandaag luid te horen. Het gaat niet alleen om de hoge stookolieprijzen, maar ook om de visprijzen die nu uiterst laag liggen. De visprijs is immers voor de vijfde keer op rij gedaald. Dat is een bijkomend probleem. De hoge stookolieprijzen zijn er niet alleen voor de Belgen, maar ook voor de Franse zeevissers.

In Frankrijk is men naar aanleiding van deze problematiek tot een oplossing gekomen en heeft men een fonds in het leven geroepen. Dat fonds wordt

waarschijnlijk met bijkomende middelen gespijsd om de brandstofprijs te kunnen plafonneren tot 27 eurocent per liter. Bij ons bedraagt de prijs op dit ogenblik 36 eurocent per liter. Voor een zeevisser betekenen duizend liter niets, de optelsom is dus gauw gemaakt.

Het kan van belang zijn het voorbeeld van onze Franse burens te volgen. Misschien is het goed om te onderzoeken waarom het daar wel mogelijk is de visquota niet naar omlaag te halen, maar op peil te houden. Misschien moet hun hele regeling van nabij worden onderzocht. Ik weet niet of onze vissers zo opgetogen zijn met het beleid dat u voor hen in petto heeft.

**De voorzitter:** Minister-president Leterme heeft het woord.

**Minister-president Yves Leterme** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik dank de twee vraagstellers. Vorige week zaterdag ben ik op uitnodiging van het Brugse stadsbestuur met burgemeester Moenaert naar Zeebrugge gegaan om de dialoog met de vertegenwoordigers van de visserijsector aan te gaan. De economische impact van de zeevisserij mag zeker niet worden onderschat. Ik geef de vraagstellers hierin gelijk. Wij beschikken over een vloot van 120 vaartuigen. Men gaat ervan uit dat één job als visser staat voor 5 tot 8 onrechtstreekse arbeidsplaatsen aan wal. Globaal staat de sector dus voor een drieduizend arbeidsplaatsen, wat niet zomaar te verwaarlozen is.

Ik zou in mijn antwoord een onderscheid willen maken tussen een aantal structurele problemen en de brandstofcrisis, als ik de huidige situatie zo mag omschrijven.

Het spreekt voor zich dat de stijging van de brandstofprijzen voor alle sectoren een economische handicap betekent. Dit geldt trouwens ook voor onze gezinnen. De visserijsector wordt hierdoor zwaar getroffen. Per vaardag hebben onze vissers vaak duizenden liters brandstof nodig om hun visgebieden te bereiken.

Hoewel het hier in hoofdzaak om een federale materie gaat, wil ik mijn eigen verantwoordelijkheden niet ontlopen. De in de visserij gebruikte brandstof is momenteel reeds gedetaxeerd. Op deze brandstof worden geen belastingen geheven. De overheid beschikt dan ook over beperkte moge-

## Leterme

lijkheden om in te grijpen. Eigenlijk kan de overheid enkel ingrijpen ten aanzien van de werkelijke brandstofprijzen.

Mevrouw Demeulenaere en de heer Sintobin hebben verwezen naar de aankondigingen van de bevoegde minister van de Franse regering. Ik wil hier benadrukken dat het tot op heden enkel om aankondigingen gaat.

Vorige week heb ik, tijdens de ministerraad in Luxemburg, een verslag van de reële stand van zaken gekregen. Volgens de Franse ministers bevoegd voor landbouw en voor visserij en volgens de bevoegde diensten van de Europese Commissie zijn de Franse uitlatingen over het vormen van een fonds tot nu toe niet meer dan aankondigingen. Ik heb deze ochtend de in het Franse parlement neergelegde stukken nagekeken. Met betrekking tot dit aangekondigde fonds is er tot nu toe geen wet begeleidende de begroting, wat wij in Vlaanderen een programmawet zouden noemen, neergelegd. Tijdens de ministerraad in Luxemburg heeft Europees commissaris Fischler, bevoegd voor zeevisserij en landbouw, verklaard dat een rechtstreekse of een onrechtstreekse ingreep in de brandstofprijzen volgens hem niet mogelijk is. Uit de informatie die ik van onze landbouwvertegenwoordiger te Parijs en rechtstreeks van de Franse administratie heb ontvangen, blijkt dat de door de vraagstellers aangehaalde aankondiging gedeeltelijk bedoeld is om druk op de Europese Commissie uit te oefenen. Conform de bestaande regelgeving inzake het visserijbeleid en de taakverdeling binnen de Europese eenheidsmarkt is de Europese Commissie met betrekking tot dit dossier de bevoegde instantie.

We volgen de evolutie van dit dossier bijzonder nauwgezet op. De Franse Regering beperkt zich vaak tot aankondigingen. Ik verwijs in dit verband onder meer naar de tuinbouwcrisis van afgelopen zomer. Indien de Franse regering ditmaal werkelijk initiatieven zou nemen, zal de Vlaamse Regering de Europese Commissie verzoeken in actie te treden en tevens overwegen zelf de nodige stappen te zetten. De recente, van begin oktober 2004 daterende, de minimis-regel zou ons van pas kunnen komen om iets voor de visserijsector te ondernemen.

De zeevisserij kampt eveneens met drie tot vier structurele problemen die op korte termijn een belangrijke invloed uitoefenen.

Zoals ondertussen een traditie is geworden, zullen in december 2004 de Europese visquota, de zogenaamde TAC's of totally allowed catches, worden bepaald. Bij de aanvang van deze onderhandelingen zal de Vlaamse Regering zich niet in een comfortabele positie bevinden.

Bij het opstellen van de quota baseert de Europese Commissie zich op de adviezen van het ICES, een bureau dat op basis van wetenschappelijk onderzoek voorstellen met betrekking tot de toe te laten quota formuleert. Het ICES stelt voor de vangst van tong in het gebied 7 sterk te beperken. Aangezien het ICES een sterke daling van dit quotum voorstaat, vertrekken wij niet vanuit een goede onderhandelingspositie. Indien de Europese Commissie het advies van het ICES zou volgen, zou dit voor een aantal vissers aan onze Noordzeekust een ramp kunnen betekenen. Aangezien de vangst van tong een belangrijk gedeelte van onze vissersactiviteiten betekent, hoop ik dat het quotum niet te zeer zal worden beperkt en dat de Europese Commissie het advies van het ICES niet volledig zal volgen.

De Vlaamse vissers hebben heel wat zogenaamde historische visrechten in gebieden die eigenlijk vrij ver van onze eigen kust zijn gelegen. Ik denk hierbij onder meer aan de Golf van Gascogne, de Ierse Zee of de Golf van Bristol. Dat hierbij geen onderscheid tussen vaar- en visdagen wordt gemaakt, betekent voor onze zeevisserij een concurrentiële handicap. Ik beloof dat ik dit dossier tijdens de komende onderhandelingen ook ter sprake zal brengen. Of ik daar veel mee zal binnenhalen, weet ik echter niet. Ons land neemt wat dat betreft namelijk een uitzonderingspositie in. Landen als Nederland en Frankrijk kennen dat probleem niet omdat vissers die daar uitvaren onmiddellijk in wateren terecht komen waar ze ook mogen vissen, terwijl dat voor Vlaanderen als gevolg van die historische rechten minder het geval is.

Een ander belangrijk element is het structurele probleem van de vlootvernieuwing. Op dat vlak is er positief nieuws, omdat de referentiehoeveelheid inzake vissersvaartuigen onderschreden wordt dankzij vier sloopdossiers uit de jaren 2003-2004. Vanaf 2005 zal dus opnieuw steun kunnen worden verleend voor het investeren in vlootvernieuwing.

Er is echter een probleem, waarover de heer Dedecker gisteren reeds een vraag om uitleg heeft gesteld

**Leterme**

in de Subcommissie voor Landbouw. In het decreet van 2001 met betrekking tot de hervorming van de expansiesteun is eigenlijk helemaal niets specifiek voorzien voor de visserijsector, terwijl dat vroeger wel behoorlijk geregeld was. Omwille van een actie van de Europese Commissie heeft men eigenlijk de visserij afgezonderd en bestaat er niet langer een decretale basis om vanuit ons land steun te verlenen in het kader van de expansiesteun. We zullen de komende maanden echter het nodige doen om hieraan iets te verhelpen en de lacune die is ontstaan in de vorige legislatuur weg te werken.

Tot slot wil ik uw bezorgdheid voor de visserijsector onderschrijven. We mogen ons echter niet focussen op de crisis van vandaag maar we moeten komen tot een algemeen actieplan, waarin ook zaken als onderwijs en onderzoek aan bod kunnen komen. Het visserijonderwijs bevindt zich namelijk ook in een crisis. Ik veronderstel dat we de komende weken en maanden nog wel de gelegenheid zullen krijgen om hierover onder collega's een gesprek te voeren.

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord

**De heer Stefaan Sintobin:** Ik dank de minister-president voor zijn antwoord. Toch zijn er nog een paar vraagjes waarop ik geen antwoord heb gekregen. Ik heb het dan voornamelijk over uw oproep tot samenwerking tussen Zeebrugge en Oostende en uw reactie op het feit dat Oostende dit eigenlijk totaal afwijst. Welke initiatieven kunt of zult u nog nemen op dat vlak?

**Minister-president Yves Leterme:** Ik wil hier het volgende op zeggen. Er zijn dingen waarop men reageert en er zijn dingen waarop men niet reageert. De uitspraken die u hebt geciteerd, zijn dingen waarop ik niet wil reageren. Ik ga voor een samenwerking, voor een goede samenwerking tussen de verschillende veilingen en de verschillende actoren in de zeevisserij in Vlaanderen. Als we er niet in slagen om samen te werken, dan zullen we in de toekomst alleszins niets bereiken op Europees vlak.

**De voorzitter:** Mevrouw Demeulenaere heeft het woord.

**Mevrouw Stern Demeulenaere:** Mijnheer de minister-president, ik wil u alvast bedanken voor uw

antwoord. Ik reken erop dat u de moeilijkheden binnen deze sector heel nauwgezet zult opvolgen. Ik hoop ook dat u overweegt om de andere problemen die ik aanhaalde in verband met uw toekomstvisie nog eens specifiek te herbekijken. Ik heb het dan onder andere over het koppelen van het motorvermogen aan de visquota, want ik weet dat de vissers daar helemaal niet opgetogen mee zijn. Dat kan in de toekomst nieuwe problemen in de hand werken en ik hoop dan ook dat u daar oog voor zult hebben.

**Minister-president Yves Leterme:** Ik wil mevrouw Demeulenaere doorverwijzen naar onze beleidsnota, waarin we een aantal beleidsopties nemen. Ik zal hierover heel graag met haar discussiëren met het oog op eventuele verbetering en bijstelling, indien dit echt effectief toegevoegde waarde oplevert voor het beleid de komende 5 jaren.

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

---

**Actuele vraag van mevrouw Helga Stevens tot mevrouw Inge Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de vertegenwoordiging van personen met een handicap als gebruiker**

**De voorzitter:** Aan de orde is de actuele vraag van mevrouw Stevens tot mevrouw Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de vertegenwoordiging van personen met een handicap als gebruiker.

Mevrouw Stevens heeft het woord.

**Mevrouw Helga Stevens (Op de tribune):** Mijnheer de voorzitter, leden van de regering, collega's, de reden van mijn actuele vraag van vandaag is een persmededeling die vorige maandag werd verspreid door het Vlaams gebruikersoverleg voor personen met een handicap.

De titel van deze persmededeling luidt als volgt: 'Mensen met een handicap terug naar af?'

Ik wil eerst graag een beetje achtergrondinformatie verstrekken. Personen met een handicap willen heel graag op een objectieve manier en met een onafhankelijke persoon keuzes kunnen maken voor zorg, onafhankelijk van de buitenwereld, van instellingen of diensten. De zorg in Vlaanderen

## Stevens

wordt op dit ogenblik nog steeds aangeboden door verbonden diensten en instellingen. Er wordt te weinig rekening gehouden met de noden en vragen van personen met een handicap. Er is een verschil tussen de aangeboden en de gevraagde zorg: het zorgaanbod in Vlaanderen is heel rigide en weinig flexibel.

Personen met een handicap moeten meer zelfstandig kunnen beslissen, op basis van hun eigen leven. Een persoon met een handicap wil graag zelf beslissen waar hij kan wonen, waar hij wil werken en welke zorg hij wil krijgen. Dit streven past binnen de toenemende individualisering van onze maatschappij.

De vorige Vlaamse Regering heeft dit probleem onderkend, en heeft enkele projecten op poten gezet. Personen met een handicap kunnen als gebruikersverenigingen deelnemen aan het regionaal overlegorgaan. Een ROG volgt de lijsten op en neemt beslissingen over de zorgplanning en -afstemming. In mei 2004 heeft de vorige Vlaamse Regering met twee besluiten de vertegenwoordigers van personen met een handicap opgenomen in de ROG's en personen met een handicap erkend als deskundigen voor hun traject.

Op 23 september 2004 vertrok een brief van de minister van Welzijn naar het Vlaams Fonds voor de Sociale Integratie van Personen met een Handicap, waarin staat dat de twee besluiten worden opgeschort. In de brief staat: 'Deze beslissing betekent geenszins dat ik het doel van beide besluiten niet erken, en betekent evenmin dat ik de nood zou in twijfel trekken voor trajectbegeleiding, vooral voor die personen met een handicap die momenteel thuis opgevangen worden en voor wie geen passende opvang of zorg kan worden gevonden. Ik heb de intentie snel werk te maken van de herziening van beide besluiten.'

Mijns inziens zijn deze besluiten heel belangrijk voor personen met een handicap. Mevrouw de minister, worden deze besluiten in de doofpot gestopt?

Er is zeker geen gebrek aan middelen, want ze zijn in de begroting ingeschreven. Kunnen die middelen worden gebruikt voor meer zorg op maat, of zullen ze zoals vroeger naar de instellingen gaan?

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van de klachten van de ROG's en het VFSIPH? Zult u de ingeslagen weg, om de plaats van de gebruikers binnen de zorg te versterken, verder volgen? Gelooft u nog in zorg op maat? Anders gaan personen met een handicap terug naar af! (*Applaus*)

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

**Minister Inge Vervotte** (*Op de tribune*): Geachte mevrouw Stevens, ik dank u voor uw vraag. Uiteraard blijf ik deze principes verder onderschrijven. U hebt terecht gewezen op het schrijven dat ik heb gericht aan het Vlaams Fonds. Ik heb in september overleg gehad met het platform. Toen heb ik duidelijk gemaakt wat de bedoeling was van die opschorting, en wat niet de bedoeling was. Het is niet de bedoeling om de besluiten in de doofpot te steken of om de ingeslagen weg niet verder te bewandelen. Uiteraard blijf ik het belangrijk vinden dat die zorgtrajectbegeleiding, of zorgregie, of zorg op maat, kan worden voortgezet. Wat wel de bedoeling was van de opschorting van deze twee besluiten was dat er, althans voor mij, enige onduidelijkheid was welke partners welke verantwoordelijkheid zouden opnemen in die zorgtrajectbegeleiding, alsook een concreet implementatieplan. Dat is de reden van opschorting.

Ik heb dit bevestigd in een schrijven aan de raad van bestuur van het Vlaams Fonds. Ik heb daar ook een zeer duidelijke timing in gezet, namelijk eind november. Ik zal de oorspronkelijke besluiten blijven behouden, ik voeg er alleen twee elementen aan toe: de beslissingsboom alsook het implementatieplan zullen worden toegevoegd tegen eind november van dit jaar.

**De voorzitter:** Mevrouw Stevens heeft het woord.

**Mevrouw Helga Stevens:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop alleen dat uitstel geen afstel is en dat het principe van het besluit zal worden gerespecteerd want het is echt cruciaal voor personen met een handicap. Instellingen hebben in de tijd altijd bepaald welke zorgen werden verleend aan personen met een handicap. We hopen dat de principes die de vorige regering heeft onderschreven, namelijk dat de persoon met een handicap zelf kan kiezen welke zorg hij nodig heeft, zal worden gerespecteerd.

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

## SAMENSTELLING VAN EEN COMMISSIE

### Wijziging onder de vaste leden

**De voorzitter:** Dames en heren, voor de VLD-Vivant-fractie is in de Commissie voor Reglement en Samenwerking mevrouw Ceysens als vast lid vervangen door de heer Denys.

## ACTUALITEITSDEBAT

### Actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem en de sociaal-economische situatie van de regio rond Zaventem

**De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem en de sociaal-economische situatie van de regio rond Zaventem.

Het debat is geopend.

De heer Vermeiren heeft het woord.

**De heer Francis Vermeiren** (*Op de tribune*): Mijnheer de minister-president, ik wil naar u toe, als vertegenwoordiger van de overheid, naar uw collega's en naar de werkgevers en -nemers mijn dank uitspreken voor de inzet die u de laatste weken en maanden hebt betoond. Hieruit blijkt duidelijk dat de inspanningen die zijn geleverd, de vaste bedoeling hebben om tot resultaten te leiden. Ik heb gezien hoeveel moed en doorzettingsvermogen er aanwezig is bij deze mensen. Ik zou deze energie willen kanaliseren in de positieve zin om alles in de goede richting te leiden. Daarom doe ik een oproep aan alle betrokkenen om de tegenslag, zoals wij het tenminste hebben ervaren, te gebruiken om een kantelmoment te realiseren om met het echte werk te beginnen. Naar mijn bescheiden mening moet de duurzame uitbouw van een internationale luchthaven in Vlaanderen op een zucht van de Europese hoofdstad mogelijk zijn.

Ik zou verschillende rubrieken willen aanhalen, waarbij ik om te beginnen wil aantonen dat de internationale luchthaven van Zaventem een unieke troef is voor Vlaanderen, Brussel en België omdat

we hiermee beschikken over een economische troef in ons land, die best de vergelijking met de haven van Antwerpen kan doorstaan. Studies van onder meer de GOM Vlaams-Brabant en de SERV bewijzen dit. Ze bevestigen dat de luchthaven als vestigingsfactor voor bedrijven een economische motor is voor deze regio. Alleen al in deze regio zouden 58.000 tot 72.000 jobs afhankelijk zijn van het bestaan van de luchthaven. De luchthaven is eigenlijk de belangrijkste vestigingsfactor in de regio. Ik zal trachten dit te illustreren met cijfergegevens.

Dan is er ook de impactregio van de luchthaven. Dan hebben we het niet alleen over de onmiddellijke omgeving, de impactregio is veel ruimer dan de in dit onderzoek gedefinieerde geografische perimeter. Al te vaak wordt de fout gemaakt dit niet in rekening te brengen. Als men het over de luchthaven heeft, dan bekijkt men alleen de betrokkenheid van die gemeenten, maar er wordt over het hoofd gezien dat het gaat over de grootste economische groeipool in ons land, en eigenlijk de tweede haven van ons land. Als men besluiten trekt over de impact op werkgelegenheid, gaat het inzake toekomstperspectieven over veel meer dan over de DHL-problematiek.

Bedrijven in de regio vinden de aanwezigheid van deze luchthaven cruciaal voor hun bedrijfsvoering. In vergelijking met een gemiddeld Vlaams bedrijf is de verhouding tot de luchthaven 6 maal groter. De bedrijven vertegenwoordigen trouwens 64,7 percent van de werkgelegenheid in het gebied. De luchthaven is voor een groot deel van die bedrijven een onmisbare vestigingsfactor. Dat bewijzen de cijfers.

Er is dus dringend nood aan een coherente en duurzame totaalvisie en een consequent beleid dat zowel rekening houdt met de aanzienlijke werkgelegenheid als met de sociaal-economische dimensie van het transport, de distributie en de logistiek, waarin Vlaanderen uiteraard een centrale rol speelt en in de toekomst ook moet blijven spelen.

De luchthaven van Zaventem is inderdaad een bron van werkgelegenheid. Voor de bedrijven is de aanwezigheid ervan cruciaal. Meer dan de helft van de werkgelegenheid in de privé-sector in de luchthavenregio is afhankelijk van deze aanwezigheid. Als we dit ruimer bekijken en ook de bedrijven mee in overweging nemen waarvoor de luchthaven belangrijk is – denken we maar aan de

## Vermeiren

dienstenbedrijven -, dan loopt het percentage op tot twee derde van de totale werkgelegenheid in de privé-sector in dit gebied. Als we ons baseren op de GOM-studie en de SERV-studie, kunnen we ervan uitgaan dat hier in de luchthavenregio 57.830 tot 72.000 jobs van afhangen. De hoofdbrok daarvan wordt gevormd door de diensten die gerelateerd zijn aan die luchthaven.

Door die geografisch zeer ruime impact zijn Vlaanderen en Brussel eigenlijk partners. Dat werd vaak vergeten in de discussie van de voorbije weken en maanden. In Brussel heeft men te weinig oog voor die band, ook op economisch vlak. Trouwens, die impactregio reikt over heel oostelijk Brussel en de ruime noordelijke en oostelijke schil in de Brusselse Rand. Alle delen van die schil die Brussel omgeeft, hangen samen, en houden elkaar in leven. De vermelde cijfers over de impact op de werkgelegenheid – het gaat zoals gezegd om 57.000 tot 72.000 jobs – mogen dan ook als minima worden beschouwd.

De rol van Brussel mag dus niet worden onderschat. Het is goed dat we dat weten, en dat de boodschap van deze tribune komt. Het is goed dat ze dit in Brussel horen. Het wordt ook duidelijk door de bewezen klantenrelaties tussen bedrijven uit de luchthavenregio en bedrijven elders. Voor quasi alle sectoren wordt een grote Brusselse betrokkenheid genoteerd bij de bedrijven in de luchthavenregio. Mijn tijd is er te beperkt voor, maar ik zou u kunnen spreken over de hotels, het toerisme, de catering, en alles wat er komt bij kijken. De aandacht moet voortdurend gevestigd worden op het feit dat er een wisselwerking is, die in leven moet worden gehouden, maar ook moet worden gekoesterd.

De bedrijven in de luchthavenregio hechten ook meer belang aan het imago van de regio, dat onder meer door de aanwezigheid van Brussel wordt bepaald. We moeten elkaar liefhebben, wij en Brussel, de hoofdstad van Europa en van het Europees gebeuren als dusdanig. Dat moeten we verkopen, en het moet bij het overleg aan bod komen.

We moeten het dan ook hebben over de gemiddelde Vlaamse bedrijven, die immers genieten van die uitstraling van Brussel, niet alleen omwille van de vestigingsfactor, maar ook omwille van de invloed

op de regio. We mogen gerust stellen dat heel het land, niet alleen Vlaanderen maar ook Wallonië, betrokken is bij deze problematiek, bij deze groei van de economie, en de mogelijkheden die deze groeipool biedt.

De Brusselse betrokkenheid is een essentieel perspectief, en de Brusselse politici hebben dus nood aan meer realiteitszin. De voorbije weken hebben ze die niet aan de dag gelegd. Het zou nochtans een andere benadering zijn van de uitdaging van het samenleven en de wisselwerking. Wisselwerking is voor wie het wil begrijpen, meer dan evident, op economisch gebied, op relationeel gebied, en op cultureel gebied. Brussel moet begrijpen dat het de vruchten kan plukken van de luchthaven van Zaventem. De Brusselaars weten dat ook, maar ze vergeten het soms.

Dertig jaar geleden hadden ze het over hun corridor, hun opening naar de luchthaven, die ze wilden verdedigen. Het Brussels Gewest dacht vanuit het zuiden de luchthaven te kunnen incorporeren: ze moest uit Vlaanderen weg. Intussen is er echter een andere corridor ontstaan, een die niet alleen positieve elementen met zich meebrengt. Ook dat moeten de Brusselaars begrijpen. Ik heb gesproken over economische belangen en de goede aspecten, maar ze moeten begrijpen, met de vele klanten die de luchthaven met zich meebrengt, dat de wisselwerking ook een andere richting inhoudt, en dat ze behalve voor de vruchten die ze plukken, ook oog moeten hebben voor de lasten.

De Brusselse politici moeten dan ook af van de zeer starre houding die ze soms aannemen, want ze schaden er misschien nog het meest zichzelf mee. Iedereen mag trouwens genieten van de vruchten van de luchthaven, maar iedereen moet ook weten dat daar inspanningen voor nodig zijn. Ik heb het over het dragen van de lasten. Om oplossingen te vinden is verzoening essentieel. Ze is bovendien ook mogelijk.

Mijnheer de minister-president, in de voorbije discussies hebben naar mijn mening te veel belangengroepen geprobeerd hun slag thuis te halen. Zonder iemand in het bijzonder te willen kwetsen, meen ik dat ze zich soms op amateuristische wijze hebben gedragen als tafelspringers. Als er te veel tafelspringers zijn, dan breken de poten en valt iedereen op z'n gezicht. Ik wil de zaak positief benaderen. De luchthaven is en blijft een belangrijke

## Vermeiren

groeipool. Wij stellen voor om een rondetafelgesprek te houden met een duidelijke agenda, waarin de verschillende economische en ecologische belangengroepen uit Vlaanderen, Wallonië en Brussel, de gemeentebesturen, de VOKA's, de Kamers van Koophandel, BIAC, enzovoort, moeten samenwerken om de geldende geluids- en milieunormen en de werkgelegenheidskansen te bespreken in een open dialoog. Onze ambitie is om de violen op elkaar af te stemmen.

Het voorstel van resolutie van 18 maart 1999 was een voorbode en is vandaag brandend actueel. Daarin staan alle punten die vorige week door de regering werden behandeld. Het Vlaams Parlement heeft in die resolutie het belang van de luchthaven vastgelegd. Daarin wordt een eenheid van aanpak voorgesteld. Dat betekent dat er een behoefte is aan strategische coördinatie van de verschillende beleidsniveaus, waarbij de geografische en functionele specialiteiten moeten overleggen om tot een effectief beleid te komen. Er moeten initiatieven komen om aandacht te schenken aan de ontwikkeling van een gerichte en gecoördineerde actie binnen de door de Grondwet voorgeschreven bevoegdheden om bij te dragen tot de uitbouw van de luchthaven. Die moet een speerpunt zijn van een dynamische economie voor heel ons land.

Mijnheer de minister-president, ik heb gelezen dat u de betrokkenen hebt gehoord en hebt verwezen naar de initiatieven van gouverneur De Witte om snel verslag uit te brengen over de huidige toestand van de GOM en het streekpact. Het zou goed zijn als we dat verslag konden horen. Het zou nuttig zijn voor Vlaanderen om een participatie te nemen in het bestuur van BIAC om als volwaardig partner te kunnen deelnemen aan de gesprekken. In de PMV is een bedrag gepland van 20 miljoen euro. Dat gebeurde in de tijd van het sociaal drama Sabena. Er was toen discussie over de vraag of we aan SN Brussels zouden participeren of niet. Zou het niet interessant zijn om te onderzoeken of we die 20 miljoen euro kunnen gebruiken om mee in de cockpit van BIAC te zitten? Het zou erg zijn als Vlaanderen op een bepaald moment niet meer mee kan sturen.

Ik stelde in 1999 dat: 'De beheerders van de luchthaven, thans BIAC, er alle belang bij hebben de evolutie op de voet te volgen en een langetermijn-

visie te ontwikkelen die de reeds in het Europese en internationale transatlantische luchtverkeer verworven positie veilig moeten blijven stellen.'

Ik herinner er u aan - voorzover dat nodig is - dat we de 'best spot in Europe zijn' en dat we de beste hub hebben voor de continentale en de intercontinentale vluchten. We moeten die positie bestendigen, vrijwaren en versterken. Het zou goed zijn om werk te maken van geluidzones en ze af te bakenen. Het zou goed zijn om aan tafel te gaan zitten en samen initiatieven te nemen, samen met onze Europese collega's en over de ideologische grenzen heen. Dialoog over de geluidsnormen is essentieel vandaag. We mogen niet wachten tot er problemen zijn.

Ik zou het willen hebben over de ruimtelijke aspecten. De luchthaven en haar onmiddellijke omgeving werden op het gewestplan Halle-Vilvoorde ingekleurd, volgens het KB van 7 maart 1977. Daar was sprake van een buffer. Wat is een efficiënte buffer? De bufferzone is een bruine zone, meer is niet duidelijk. Ik herinner me een minister van Verkeerswezen die het toen al had over groene en andere buffers. Het ging toen over de militaire luchthaven. De overheid overwoog een bufferzone bestaande uit industriële en/of luchthavengebouwen. Dat hoeft geen handicap te zijn voor het milieu, integendeel, het is een bescherming. Het is een natuurlijke buffer. Ik wil het eens niet hebben over nacht- of daglawaaï, maar over het bestendig lawaai dat daar heerst. In de grondzone kan daar veel aan worden gedaan.

Mijnheer de minister-president, ik vraag u om zo snel mogelijk een gesprek te hebben met de minister van Ruimtelijke Ordening. We moeten komaf maken met de rechtsonzekerheid in de omgeving van de luchthaven. We zijn afhankelijk van de adviezen van de gemachtigde ambtenaren, van Belgocontrol, van BIAC en van de Regie der Luchtwezen. We krijgen het ene negatieve advies na het andere. De ministers van Ruimtelijke Ordening volgen elkaar in snel tempo op. Een van hen beweerde ooit dat de verre toekomst zal bewijzen dat de vliegtuigen zonder piloten kunnen landen. Eigenlijk doen ze dat al lang.

In de regio rond de luchthaven krijgen de mensen vaak een negatief advies als ze een dakgoot - ik overdrijf echt niet - moeten vervangen. Die rechtsonzekerheid moet dringend worden opgeheven. Ik doe een dringende oproep tot u.



## Vermeiren

Er wordt vaak gezegd: mensen moeten niet meer bouwen in die regio. Zelfs leden van mijn fractie in de Kamer beweren dat. Wij zijn de verdedigers van het eigendomsrecht. Wie A zegt, moet B durven zeggen. We moeten durven denken aan planschade, aan moedige beslissingen. We moeten initiatieven nemen.

We hebben het hier vaak over de mobiliteit rond de luchthaven. Ik vraag aan de Vlaamse Regering om met de federale en de Brusselse regering maatregelen te onderzoeken die de bereikbaarheid van de luchthaven kunnen verhogen. Dit omvat een toekomststrategie en bijbehorende actieplannen. Zaventem wordt de mainport genoemd. Er is de toegang tot de E40, de E19 en de gewestelijke expresweg. We spreken daar nu al 25 jaar over.

Ik ga af en toe eens naar de kust en heb vastgesteld dat daar veel veranderd is. Er zijn heel wat initiatieven genomen om de kuststreek aantrekkelijker te maken. Er zijn ook heel zware en nuttige inspanningen gedaan voor de uitbouw van de haven van Antwerpen. Ik juich dat toe. We hebben dat trouwens in dit parlement met veel enthousiasme goedgekeurd.

Mijnheer de minister-president, nu is het de beurt aan de luchthaven. Er moeten kredieten worden uitgetrokken voor de verbetering van de mobiliteit rond de luchthaven, zowel ter bestrijding van de fileproblematiek, als om nieuwe industriële vestigingen aan te trekken. Het nut daarvan voor de omwonenden is reeds aangetoond.

De Zaventemse regio is 'the best spot in Europe' Ik zou willen dat dat zo blijft. De huidige DHL-tegenslag is een kans op een nieuwe start waarbij echter doordacht moet worden gehandeld. De herstructurering van DHL zal rond zijn in 2008. We hebben dus nog ruim de tijd om nieuwe duurzame werkgelegenheidsmogelijkheden te ontwikkelen. Ik wil de doemdenkers niet volgen, ik zou wel eens willen weten of al die Vlaamse en andere know-how zomaar zou verhuizen naar Leipzig. Ik geloof alleszins niet in dat scenario.

Ik wil ook even wijzen op de poortfunctie van de Zaventemse luchthaven voor Europa. Ik heb onlangs gelezen hoeveel extra werkplaatsen Europa met zich meebrengt. Op dit moment worden er in

de regio wekelijks zes à zeven internationale firma's geopend. De secundaire en tertiaire tewerkstelling, de zogenaamde spin-off economy, moeten worden gevrijwaard.

Mijnheer de minister-president, welke stappen zult u ondernemen opdat de gewesten hun geluids- en milieunormering op elkaar zouden afstemmen zodat de dialoog in de toekomst op een eenduidige basis kan verlopen? Ik beseef dat dit een zeer moeilijke opgave is, maar het moet gebeuren. Welke initiatieven zullen worden genomen om een rondetafelconferentie te organiseren met de betrokkenen?

Als ik zeg dat er initiatieven moeten worden genomen ten aanzien van Europa, dan denk ik aan de vogel van Sabena. Ik verwijs daarbij naar een schitterend boek uit 1969 van Maya Angelou. Daarin zegt ze dat een vogel niet zingt omdat hij een antwoord heeft, hij zingt omdat hij een lied heeft. Ik denk dat de vogel van Sabena, de vogel van de luchthaven, de vogel die de luchtvaart vertegenwoordigt, een lied zal zingen als we ons goed organiseren. Als dat gebeurt, zal er een concert worden gespeeld.

Mijnheer de minister-president, om af te sluiten, heb ik nog een citaat van uw goede vriendin, mevrouw D'Hondt. Ze zei ooit: 'Politici zouden voortrekkers moeten zijn in plaats van nalopers.' Ik hoop dat we voortrekkers zullen zijn. (*Applaus bij de meerderheid*)

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

**De heer Joris Van Hauthem** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, leden van de regering, geachte collega's, dit is een belangrijk dossier. Mijnheer de minister-president, na de beslissing van DHL om op Zaventem niet uit te breiden, hebt u op 21 oktober 2004 in *Gazet van Antwerpen* gezegd: 'België stort niet in na het vertrek van DHL. Alleen al door de unieke ligging van Zaventem zal er altijd belangstelling zijn voor de luchthaven. We moeten misschien van de nood een deugd maken.'

Het siert de Vlaamse Regering, en minister Peeters in het bijzonder, dat ze niet wil wachten tot 2008, het jaar dat er effectief 1.700 rechtstreekse jobs bij DHL verloren zullen gaan en nog eens zoveel indirecte jobs op de tocht staan, om er nu al voor te zorgen dat van de regio van Zaventem een

**Van Hauthem**

blijvende economische groeipool wordt gemaakt. Bij de afwikkeling van de DHL-affaire hebben we meermaals mogen horen en lezen dat het qua tewerkstelling allemaal niet zo erg is. Er werd verwezen naar de andere debacles, zoals de sluiting van Renault Vilvoorde, het faillissement van Sabena. Toen werd er wel een tewerkstellingscel in het leven geroepen. Ze is erin geslaagd om, tenminste wat Halle-Vilvoorde betreft, het gros van de ontslagen werknemers weer aan een baan te helpen. Daaruit werd afgeleid dat deze regio een zeer flexibele, dynamische regio is, die een aantal tegenslagen kan opvangen.

Dat is in het verleden ook gebeurd. Ik vraag me echter af of er naar aanleiding van het DHL-debacle niet te vlug dezelfde redenering wordt gevolgd. Hoeveel debacles kan onze regio nog verdragen en opvangen? Op de duur raakt de rek er ook daar uit. Het was de Vlaams-Brabantse gouverneur, de heer De Witte, die vorige week op de radio de stelling dat onze regio zowat alles kan opvangen, op de helling zette. Hij zei dat de werkgelegenheidsgraad in Halle-Vilvoorde nog steeds een van de hoogste in Vlaanderen is. Dat is altijd zo geweest. De afgelopen jaren is de werkloosheid er echter gemiddeld sterker gestegen dan in de rest van Vlaanderen. Dit moet toch stilaan een oranje knipperlicht doen branden.

We mogen dus niet automatisch zeggen dat er geen probleem is. Bij Renault is het, bij wijze van spreken, min of meer in orde gekomen. Bij Sabena misschien iets minder. Het is een flexibele regio die het een en ander kan verdragen. Dit betekent echter niet dat ze debacle na debacle zomaar kan opvangen.

Mijnheer de minister-president, ik weet dat u op het einde van het debat zult antwoorden. Ik stel de vragen echter ook aan minister Peeters. Hij heeft een aanzet gegeven voor een luchthavenbeleid. Ik wil het debat over DHL hier niet overdoen. Toch heb ik een aantal vragen.

Heeft de Vlaamse Regering al zicht op het totale verlies aan jobs ingevolge de inkrimping van DHL? Voor DHL weten we dat waarschijnlijk wel. Hebben we echter ook zicht op het soort bedrijven dat zijn activiteiten zal verplaatsen omwille van de inkrimping? Heeft de Vlaamse Regering al zicht

op een plan om mensen die hun job zullen verliezen, individueel te begeleiden naar een nieuwe job, eventueel na omscholing?

De luchthaven is niet alleen voor onze regio, maar voor de hele Vlaamse economie van kapitaal belang. Dat is overbekend. In zijn studie van september 2003 schat professor Sleuwaegen de totale werkgelegenheid - direct, indirect, afgeleid en als gevolg van katalyserende factoren - op meer dan 60.000 en de toegevoegde waarde op meer dan 3,8 miljard euro. Het is dan ook de hoogste tijd dat ervoor wordt gezorgd dat de luchthaven in de toekomst een groeipool blijft.

Minister Peeters, u zei zaterdag in De Morgen: 'Vlaanderen heeft Zaventem te veel verwaarloosd. Vlaanderen heeft geen visie over Zaventem. Elke langetermijnvisie ontbreekt'. U hebt daarin gelijk, en het is niet de eerste keer dat u dat zegt. Ik heb gisteren nog een aanbeveling over luchtvaart en luchthavenbeleid gevonden van de SERV dat dateert van 10 mei 2000. U speelde toen nog een belangrijke rol in de SERV. De aanbeveling sloeg op de luchthavens van Deurne, Oostende én Zaventem. In dat document wordt herhaaldelijk gezegd dat er nooit een geïntegreerde aanpak is geweest voor de luchthavens van Zaventem. Ik lees: 'Er is nooit een link geweest tussen het beleid inzake ruimtelijke ordening enerzijds en het luchtvaartbeleid anderzijds'. Er kon ook nooit een link zijn omdat de bevoegdheden versnipperd zijn. In het document staat verder: 'De strategische visie in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is niet vertaald in concrete strategische maatregelen'.

Mijnheer de minister-president, minister Peeters, u wilt daar iets aan doen. U wilt een geïntegreerde aanpak en investeerders aantrekken door bestaande bedrijventerreinen gebruiksklaar te maken of andere terreinen om te vormen tot bedrijfsterreinen. In de loop der jaren is een ware versnippering opgetreden, waardoor een geïntegreerde aanpak bijzonder moeilijk blijft. Om uw plannen te realiseren, zijn uitrustingsplannen en bestemmingswijzigingen nodig. Wat is het streefdoel van de Vlaamse Regering ter zake? Over hoeveel hectaren grond gaat het? Hoeveel hectaren beschikbare grond wilt u tegen wanneer klaar hebben? Welk soort bedrijven wilt u precies aantrekken?

Een ander aspect is de mobiliteit rond de luchthavens en meer bepaald de ontsluiting van de lucht-

### Van Hauthem

haven, hetzij via de weg, hetzij via het spoor. De voorbije jaren is de ontsluiting via de weg al verbeterd. Hebt u nog plannen op dat vlak omdat dat tenslotte tot onze bevoegdheden behoort? Het grote probleem is natuurlijk de ontsluiting via het spoor. De spoorwegen zijn geen Vlaamse bevoegdheid. In het voorjaar zijn in het Vlaams Parlement enkele hoorzittingen georganiseerd over de economische impact van de luchthaven van Zaventem. Toen heeft de GOM van Vlaams-Brabant gesteld dat er inzake de mobiliteit van en naar de luchthaven en de ontsluiting ervan van enige coördinatie absoluut geen sprake is. Er is natuurlijk geen coördinatie, want de bevoegdheden zijn versnipperd.

**De voorzitter:** Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen:** Ter verduidelijking wil ik twee zaken vermelden. Vooreerst wil ik verwijzen naar de zeer belangrijke en grootschalige gewestplanwijziging van 17 juli 2000 over lucht-havengebonden bedrijventerreinen. Toen is een eerste grote stap gezet naar een tegemoetkoming aan de behoeften. Verder loopt er vandaag het Diaboloproject in verband met de tracékeuze die de Vlaamse Regering heeft gemaakt voor de noordelijke ontsluiting. Er is voorzien in de mogelijkheid van aanpassingen van de infrastructuur via een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Op de plenaire vergadering van 12 juli is daarover vergaderd. Dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zal nog voor het eind van het jaar worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering, zodat de procedure inzake ruimtelijke ordening kan starten en de minister van Openbare Werken aan de slag kan.

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

**De heer Joris Van Hauthem:** Ik dank de minister voor zijn toelichting. Ik stond net op het punt om het te hebben over Diabolo. Dankzij de prefinanciering van het Vlaamse Gewest is de zaak in beweging gekomen. Ik blijf het echter onbegrijpelijk vinden dat het zo lang moest duren vooraleer een luchthaven als Zaventem vanuit Antwerpen en Leuven rechtstreeks bereikbaar is. Dat is onvoorstelbaar, en dat heeft te maken met de versnippering van de bevoegdheden en met het feit dat we inzake het spoorwegbeleid niets of weinig te vertellen hebben.

De HST-terminal zal er wellicht niet komen. Die komt hoogstwaarschijnlijk in Schaarbeek. Die is nochtans uitermate belangrijk voor de ontsluiting van de luchthaven. Misschien komt er een stopplaats in Zaventem, maar daarover bestaat nog geen duidelijkheid. De Vlaamse Regering heeft bij monde van de minister-president en van minister Peeters al wel gepleit voor een integrale en strategische aanpak van de luchthaven van Zaventem en omgeving, maar dat zal zeer moeilijk worden ten gevolge van de versnippering van de bevoegdheden.

Minister Peeters heeft gewag gemaakt van de oprichting van een luchtvaartcommissie. Die moet ervoor zorgen dat het beleid inzake de luchthaven zo coherent mogelijk wordt gevoerd. Wat betekent dat? In het document van de SERV van 10 mei 2004 staat de aanbeveling om een 'Zaventem area development company' op te richten waarin BIAC, de provincie, het gewest, de gemeenten, de GOM en privé-partners zouden moeten participeren om de ontwikkeling gestalte te geven. Bedoelt u dat als u het hebt over de oprichting van een luchtvaartcommissie? De GOM van Vlaams-Brabant heeft in september 2004 voorgesteld om zo'n platform met die partners op te richten. De GOM vraagt geld om dat te ontwikkelen.

Ten slotte wil ik het hebben over de kern van de zaak: de luchtvaartactiviteiten zelf. Ik weet ook wel dat niet alle economische activiteiten in en rond Zaventem daar gebeuren omdat er een luchthaven is. Het blijft wel de kern van de zaak. De luchthavenactiviteiten zelf zijn evident afhankelijk van het bestaan van de luchthaven zelf. Het beheer en de bevoegdheid over de luchthaven van Zaventem liggen nog altijd op het federale niveau. Ik heb daarbij twee bedenkingen.

Ten eerste, hoe schat u zelf de ontwikkeling van de luchthavenactiviteiten in? Zal men zich alleen maar concentreren op passagiers of wil men ook cargovluchten? De SERV heeft destijds gesteld dat op beide activiteiten moest worden gefocust.

Wat de luchtvaartactiviteiten betreft, zal het debat over de nachtvluchten ook na het debacle van DHL aanhouden. Het is niet achter de rug. Integendeel, we worden geconfronteerd met een Brusselse Regering die nog altijd, los van DHL, zal weigeren om een deel van de lasten op zich te nemen. We mogen niet vergeten dat op 17 augustus, in volle

## Van Hauthem

DHL-onderhandeling, de Brusselse Regering naar de rechtbank is gestapt om een klacht in te dienen tegen het spreidingsplan van voormalig federaal minister Anciaux. U blijft met een hinderpaal voor toekomstige luchthavenactiviteiten zitten. Hoe gaat u daarmee om?

Ten tweede, is er het probleem van de participatie in BIAC. Ik begrijp de heer Peeters als hij stelt een vinger in de pap te willen hebben en wenst mee te praten over de wijze waarop de luchthaven zich ontwikkelt. Hij kan nu niet meepraten omdat de materie afhangt van de federale regering. We lezen dat de Vlaamse Regering overweegt om de mogelijkheid te laten onderzoeken een participatie van 20 miljoen euro in BIAC te nemen.

De Vlaamse Regering heeft geen participatie genomen in de opvolger van het failliete Sabena, namelijk in DAT en nu Brussels Airlines. Dat leek ons toen een verstandige beslissing. Het is immers niet aan de overheid om zelf luchtvaartmaatschappijen uit te baten.

Nu staan we voor het feit dat zowel het Waals als het Brussels Gewest dat voor een bedrag van 20 miljoen euro wel hebben gedaan en zij nu in het kader van de privatisering van BIAC de aandelen van Brussels Airlines kunnen omzetten in aandelen van BIAC. De Vlaamse Regering overweegt nu om ook een participatie te nemen.

Ik begrijp dat men medezeggenschap wenst. Op dit ogenblik heeft de Vlaamse Regering er geen omdat zij niet bevoegd is. Tot nu toe ligt de bevoegdheid nog altijd op het federale niveau. Zoekt u een omweg om vooralsnog enige medezeggenschap te bekomen?

Als het klopt dat na de privatisering van BIAC 70 percent van de aandelen in privé-handen terecht komen en 30 percent in handen van de verschillende overheden, dan vraag ik welk aandeel het Vlaamse Gewest in deze constructie zal hebben? Dan is het wel aandeelhouder, maar brengt dat wel medezeggenschap mee?

Als het de bedoeling is om werkelijke medezeggenschap te bekomen over de wijze waarop luchtvaartactiviteiten zich op Zaventem in de toekomst zullen ontwikkelen, heb ik heel wat vragen bij de

weg die u bewandelt. We kennen de conclusie nu al. Wij moeten als Vlaamse Gewest zelf bevoegd worden over de luchthaven van Zaventem, wat de luchtvaartactiviteiten betreft. Zolang dat het geval niet is, kunnen we mooie theorieën over een integrale strategische aanpak, over de luchthavenactiviteiten, over de ruimtelijke ordening, over de mobiliteit, over de economische impact of over de toekomst van de luchthaven blijven opzetten. Zolang we niet over de volle bevoegdheid beschikken, zullen we die integrale aanpak nooit kunnen realiseren.

Mijnheer de minister-president, ik wil me hier niet polemisch opstellen. Ik stel gewoon enkele vragen. Indien u in BIAC participeert, wat zal dan uw zeggenschap over het luchthavenbeleid zijn? Ik vrees dat die zeggenschap bijzonder klein zal zijn.

Ik heb hier een aantal bedenkingen geuit bij de door minister Peeters gelanceerde denksporen om tot een integraal beleid te komen. Ik heb op het bestaan van een aantal hindernissen gewezen. Ik zit met een aantal fundamentele bedenkingen en met bijzonder veel vragen. Het feit dat nu eindelijk een langetermijnstrategie en –visie met betrekking tot de luchthaven van Zaventem wordt aangevat, kan evenwel enkel positief zijn. (*Applaus bij het Vlaams Blok*)

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

**De heer Eric Van Rompuy** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, zeker gezien de omstandigheden van de laatste weken en de werkgelegenheidssituatie op de luchthaven, is mijn fractie ook zeer blij dat dit debat plaatsvindt. Het verheugt ons tevens dat de Vlaamse Regering haast integraal aan dit debat deelneemt. Dit toont aan dat er heel wat op het spel staat.

De heer Vermeiren heeft daarnet al naar het belang van de luchthaven inzake werkgelegenheid verwezen. Bij wijze van inleiding zou ik hierop nog iets dieper willen ingaan.

Tien jaar geleden heeft professor Sleuwaegen een studie over dit onderwerp gepubliceerd. Zijn resultaten, die naderhand door de Nationale Bank van België zijn bevestigd, vormden destijds nieuws. Aangezien de gegevens nooit macro-economisch waren getotaliseerd, wist eigenlijk niemand dat de

## Van Rompuy

luchthaven van Zaventem in 1995 een toegevoegde waarde van 83 miljard frank creëerde en rechtstreeks 24.000 mensen en onrechtstreeks 15.000 mensen tewerkstelde. In totaal werkten daar toen zowat 40.000 mensen. Geen enkele activiteit in Vlaanderen heeft voor een sterkere werkgelegenheidsgroei gezorgd.

De nieuwe studie van professor Sleuwaegen heeft deze statistische gegevens bevestigd. Tussen 1993 en 2002 is de werkgelegenheid in Vlaanderen met 12,8 percent en in de regio rond de luchthaven van Zaventem met 32 percent gestegen. Het faillissement van Sabena is in deze gegevens reeds ingecalculeerd. De enorme stijging van de werkgelegenheid op en rond de luchthaven is fenomenaal.

Sinds 1995 is de luchthaven van Zaventem met twee belangrijke handicaps geconfronteerd. Oorspronkelijk was het de bedoeling Sabena als een home carrier en een Europese hub te ontwikkelen. Volgens de eerste studie van professor Sleuwaegen zou het aantal passagiers in de daaropvolgende tien jaar worden verdubbeld, namelijk van 13 miljoen naar 25 miljoen passagiers. Ondertussen is Sabena failliet verklaard en is een van de groeipolen van de luchthaven weggevallen. Het aantal transferpassagiers is sindsdien met meer dan tweederde teruggevallen.

Verder vind ik het ook wel heel merkwaardig dat er in de studies van professor Sleuwaegen en de Nationale Bank geen woord terug te vinden is over de geluidshinder rond de luchthaven. Men ging dus voor de volgende jaren wel uit van groeiscenario's, zowel qua passagiers als qua cargo, maar men veronderstelde dat er op het vlak van geluidsoverlast geen probleem was.

Als we in de toekomst spreken over de werkgelegenheid op de luchthaven, moeten we alleszins een van de lessen die we de voorbije weken hebben kunnen leren, voor ogen houden. Het heeft namelijk geen enkele zin om, zoals ik sommige ministers zag doen, naar de onderhandelingen te gaan met een houding van 'ik ga resoluut voor jobs, jobs zijn de absolute topprioriteit'. Jobs zijn natuurlijk een prioriteit, maar het is een illusie te denken dat men in de toekomst over de werkgelegenheid en economie in Zaventem kan praten zonder rekening te houden met de kwaliteit van de omgeving. Het maakt niet uit of we dat graag hebben of niet.

Er is een hele discussie geweest over het concentratiemodel van mevrouw Durant, waar minister Anciaux correcties probeerde in aan te brengen. Het maatschappelijk draagvlak van de luchthaven is aangetast. Als we in de toekomst discussiëren over Zaventem, dan moeten we dus rekening houden met zowel de economische als de ecologische aspecten. Het is een illusie te denken dat we zonder meer voor jobs kunnen gaan, zonder rekening te houden met de rest. Als men die twee zaken tegen elkaar blijft uitspelen, dan is de discussie tot mislukken gedoemd. Dat is eigenlijk de voornaamste reden waarom het debat over DHL is mislukt.

Ik heb hier een krant bij van 17 januari 2004, met daarin de titel 'DHL moet blijven, desnoods in een weide'. Dat wast toen de verklaring van enkele prominente ministers. Eigenlijk zeiden ze: 'Wij brengen dat wel in orde, die milieuproblemen worden wel van tafel geveegd, we gaan resoluut voor werkgelegenheid'. Zo werkt het echter niet. Dat is toch een belangrijke les, waarover ik dadelijk nog wat meer zal zeggen.

Zoals de heer Vermeiren reeds zei, zijn de activiteiten in de luchthaven natuurlijk niet alleen luchthavengebonden. Het stemt me optimistisch inzake Zaventem dat er een aantal activiteiten zijn die te maken hebben met de luchthaven, maar nog veel meer met de vestiging in het hart van Europa, dichtbij Brussel. Daardoor zijn daar heel wat nieuwe bedrijven ontstaan in de kennissector, in de elektronica, in het transport, in ICT, in dienstverlening, enzovoort. Die luchthaven creëert een toegevoegde waarde van bijna 160 miljard Belgische frank of bijna 4 miljard euro. Die toegevoegde waarde ligt veel hoger dan elders, want elke job op de luchthaven creëert ook twee echte jobs daarbuiten.

De geactualiseerde studie van professor Sleuwaegen is absoluut niet zo pessimistisch. Zelfs als hij het failliet van Sabena incalculeert, voorspelt hij dat de werkgelegenheid op de luchthaven de volgende jaren nog zal toenemen. Zelfs al wordt DHL geen Europese draaischijf, dan nog voorspelt hij dat de werkgelegenheid op de luchthaven de volgende jaren zal toenemen. Hij plakt daar zelfs cijfers op: hij verwacht een stijging van de 19.000 werknemers in 2002 naar 25.000 werknemers in 2010. Er is dus nog groeimogelijkheid naast DHL, want DHL is wel belangrijk voor de luchthaven, maar de werkgelegenheidsmogelijkheden liggen ook elders.

## Van Rompuy

Ik ben het volledig eens met wat de heer Vermeiren hier zonet zei, dat er nood is aan een strategisch plan en aan een visie. Uw resolutie, mijnheer Vermeiren, was inderdaad een belangrijke resolutie, maar daar is spijtig genoeg niets mee gebeurd. Ik zal dadelijk nog enkele voorbeelden geven van dingen die naar voren zijn geschoven maar waar uiteindelijk geen enkele operationele invulling aan is gegeven.

We moeten komen tot een synthese, en we moeten een hefboom creëren om initiatieven te nemen inzake mobiliteit, de ontwikkeling van industrieterreinen en de uitwerking van een strategische visie op de luchthaven.

Op dit ogenblik is er geen enkele duidelijke actor. De Vlaamse Regering opereert met verschillende vakministers, BIAC is meer een federale instantie en ook de spoorwegen zijn betrokken. Gouverneur De Witte heeft een poging ondernomen om duidelijkheid te brengen, maar zonder resultaat.

Moeten we niet, zoals voor de haven van Antwerpen, komen tot een havencommissie? We hebben nood aan een structuur die werkt. Een rondetafelconferentie is interessant, maar alle elementen die hier zullen worden behandeld, zijn al aanwezig. Op mijn bank liggen nota's en studies waarmee we een bibliotheek kunnen vullen. Iedereen weet wat er moet gebeuren op die terreinen, maar het is de vraag wie het uiteindelijk zal doen. Mijnheer de minister-president, onze fractie vraagt dat u duidelijk maakt wie het initiatief zal nemen om het overleg tussen de verschillende activiteiten te organiseren.

De Vlaamse Regering moet een consistent regelgevend kader ontwikkelen. Het moet gedaan zijn met de 'stop and go' rond de luchthaven. Als we een stabiele omgeving willen creëren, moet er een regelgevend kader aanwezig zijn.

Persoonlijk heb ik bedenkingen bij de participatie in BIAC. 70 percent van de aandelen van BIAC wordt mogelijk aangeboden aan één partner, misschien zelfs een buitenlandse. 30 percent van de aandelen is in handen van de overheid. Op dit moment is 30 tot 35 percent in handen van de privé-sector. Als BIAC voor 70 percent in handen komt van een buitenlandse speler, rijst de vraag wat diens visie

zal zijn op de ontwikkeling van de luchthaven. Er kunnen allianties worden aangegaan met Schiphol of een andere luchthaven. Het is mogelijk dat de privé-aandeelhouder niet de ambitie heeft om Zaventem te ontwikkelen tot een Europese hub op een of ander gebied.

De waarde van BIAC bedraagt 500 miljoen euro. 25 miljoen euro staat vast bij de Participatiemaatschappij Vlaanderen. De federale overheid wil 25 percent van de aandelen behouden. Het Waals en Brussels Gewest willen tot BIAC toetreden door de omwisseling van hun aandelen van SN Brussels Airlines. De Vlaamse Regering zal maximum 25 miljoen euro kunnen inbrengen. Is de Vlaamse Regering van mening dat het in die omstandigheden opportuun is te participeren? Wat is de meerwaarde en de bedoeling van het zomaar participeren in BIAC?

Ik persoonlijk denk dat privaat-publieke samenwerking in luchtvaartactiviteiten niet altijd de beste manier is om een consistente strategie te ontwikkelen. Privé-partners hebben meer directe winstogmerken. Zij zullen activiteiten promoten die directe winst opleveren. Voor de overheid is het aspect werkgelegenheid dikwijls belangrijker, wat andere soorten activiteiten noodzakelijk kan maken. Mijnheer de minister-president, wat is de houding van de Vlaamse Regering?

De heer Dehaene zal nader ingaan op de problematiek van de mobiliteit, de bedrijventerreinen en het ruimtelijk beleid. Op dat vlak moeten we beslissingen nemen. In Vlaams-Brabant werd 1000 hectare aangeduid om te ontwikkelen als industrieterrein. De voorbije jaren is niets gebeurd met de industriële zones rondom de luchthaven. In Meise en Melsbroek bijvoorbeeld werden activiteiten aangekondigd, ook inzake mobiliteit en weginfrastructuur. Iedereen weet waarover het gaat, maar de beslissingen worden niet genomen. Dat heeft te maken met het feit dat de ruimte schaars is in de regio Zaventem. Niet alleen in de lucht zijn er problemen, maar ook op het terrein. Men moet durven kiezen en de gemaakte keuzes consequent doorvoeren. (*Applaus bij de meerderheid*)

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

**De heer Jos Bex** (*op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, dames en heren ministers, collega's, als vierde spreker heb

## Bex

ik al een aantal delen uit mijn voorbereide tekst gehoord. Ik wilde beginnen met wat ik zou besluiten, namelijk dat we dringend werk moeten maken van een allesomvattend strategisch plan voor de luchthaven en de Vlaams-Brabantse regio. Er hebben al enkele leden deze oproep gedaan, en we hebben hem in het verleden ook al verschillende malen gedaan. Misschien moet er nu eens echt werk van worden gemaakt.

Ik zal enkele positieve en enkele negatieve punten over de luchthaven naar voren brengen, namelijk de punten die de luchthaven sterk maken en de punten die haar kwetsbaar maken. Het is onmiskenbaar een groot voordeel dat de luchthaven op enkele kilometers is gelegen van onze hoofdstad, het kloppend hart van het uitgebreide Europa. Het feit dat Zaventem de luchthaven van een dynamische regio is, met vensters naar onder meer de haven van Antwerpen en het kenniscentrum van de Leuvense universiteit en een beroep kan doen op een groot scala aan gemotiveerde arbeidskrachten, zowel laag- als hooggeschoolden, is een belangrijk pluspunt.

Ik haal de plus- en minpunten aan omdat ik meen dat we moeten komen tot een realistische besluitvorming. De ligging van de luchthaven nabij Brussel is een probleem, want Zaventem is qua inplanting fout gelegen ten opzichte van Brussel. Uitspraken vanuit diverse Brusselse kringen verraden op zijn minst een haat-liefdeverhouding ten overstaan van de luchthaven. Ik citeer drie uitspraken die me ter zake het meest troffen. Een eerste citaat: 'Verplaats het zwaartepunt van de luchthaven naar de grens van Erps-Kwerps.' In de tekst stond 'dans le blet'. Een tweede citaat: 'Laat ons de delokalisatie van Zaventem voorbereiden, want Vlaanderen zal de overlast vlugger beu zijn dan Brussel.' Derde citaat: 'Als Vlaanderen Zaventem dan toch zo belangrijk acht, laat dan alle vliegtuigen opstijgen richting Leuven.' De eerste uitspraak gaat uit van een actiecomité, de tweede van een hoogleraar met de opdracht de delokalisatiemogelijkheden te onderzoeken, de derde van een gewezen federaal minister.

De ligging van Zaventem ten opzichte van Brussel is een blijvende zwaktefactor voor de luchthaven. Deze zwakte zal nog versterken in de mate dat Brussel behalve de baten ook zijn deel van de las-

ten toebedeeld zal krijgen. Welke Brusselse minister zal zijn nek willen breken op een versoepeling van de geluidsnormen? Of we dat nu willen of niet, het simpele feit van de inplanting van de luchthaven ten opzichte van Brussel is een blijvende handicap.

Zaventem is in het RSV geselecteerd als uiterst belangrijke economische poort voor Vlaanderen. De mate waarin Vlaanderen deze selectie ook waargemaakt heeft, is dan ook bepalend voor de mate waarmee Zaventem de beoogde groeipool kon worden binnen de Vlaamse ruit. In plaats van ruimte te creëren voor de luchthaven hebben we naarstig verkaveld en gebouwd tot onder de vleugels van de opstijgende en landende vliegtuigen. Tot op vandaag is de winstneming op nog een verkochte kavel voor sommigen nog altijd belangrijker dan nadenken en handelen met een termijnvisie. De algemeen geldende gedachte dat het hier gaat om spotgoedkope bouwgronden klopt niet: er is goed verdiend geweest bij de verkoop van die gronden.

In tegenstelling tot de Antwerpse haven, waarvoor dorpen moesten verdwijnen, hebben we rond Zaventem op identieke strategische plaatsen nieuwe wijken uit de grond gestampt. De wijze waarop we zijn omgegaan met het invullen van de ruimte rond en in de nabijheid van de luchthaven, is een blijvende handicap. Daarom hebben we ooit zelf voorgesteld om het RUP voor de luchthaven te enten op de geluidscontouren. Via herbestemming en grondruil had misschien voor weinig of relatief weinig geld veel kunnen worden voorkomen.

Zowat alle vorige sprekers hebben de nota's en studies van de GOM en de SERV goed gelezen en gebruikt voor hun betoog. Ik heb ze uiteraard ook gelezen, maar ik trek er nog een andere conclusie uit. Met betrekking tot de noodzaak om versneld bestaande terreinreserves te realiseren en de mobiliteitsknoop te ontwarren, verwijs ik naar het betoog straks van mevrouw De Wachter.

De voornoemde studies brengen evenwel nog andere problemen aan het licht. De verhuisbewegingen van de bedrijven rond de luchthaven zijn uitzonderlijk hoog. Er wordt verwezen naar externe factoren zoals toegenomen congestie, hoge grondprijzen, geografische verschuivingen in het marktgebied, zonevreemde locatie enzovoort, als reden van het verhuizen. Er vertrekken blijkbaar geen bedrijven omdat ze overstappen van luchtha-

**Bex**

vengerelateerde naar niet-luchthavengerelateerde activiteiten. In de studie van SERV en GOM van september 2004 zegt men het zo: 'Mogelijk spelen hier nadelen, waardoor vermoedelijk bedrijven die een locatie zeer dicht bij de luchthaven niet echt nodig hebben, de regio verlaten.' Het belang van de luchthaven als vestigingsfactor staat op de vijftiende plaats en is voor 37,3 percent van de bedrijven cruciaal en belangrijk. Deze 37,3 percent van de bedrijven vertegenwoordigen dan weer 64,7 percent van de tewerkstelling.

Hieruit trek ik een andere conclusie dan degene die de meeste sprekers hier al naar voren hebben gebracht, namelijk dat circa 60 percent van de rond Zaventem gevestigde bedrijven, goed voor een tewerkstelling van 40.000 tot 60.000 mensen, niet-luchthavengerelateerde activiteiten uitoefenen. Met andere woorden kunnen we stellen dat, mits beschikbare bedrijvzones elders, er rond de luchthaven potentieel ruimte kan zijn voor meer luchthavengerelateerde tewerkstelling, met een echte bonus voor de luchthaven. Het zou de moeite lonen om de effecten op mobiliteit en de nood aan beschikbare bedrijvzones bij een partiële delocalisatie van niet-luchthavengebonden tewerkstelling te onderzoeken. Het is alleszins een handicap voor de luchthaven dat de ruimte, voor te behouden voor luchthavengebonden activiteiten, anders werd ingevuld.

Essentieel voor de luchthaven is het maatschappelijke draagvlak. De heer Van Rompuy had het hier tot nu toe als enige over. Ik vind dit ook heel belangrijk. Wat zich afspeelde rond DHL is, op zijn zachtst gezegd, niet bevorderlijk voor het ontwikkelen van zo'n draagvlak. Het zet mensen tegen elkaar op en zorgt voor vaak irrelevante en dus overbodige discussies. Het brengt ons zeker niet dichterbij een duurzaam toekomstperspectief voor de luchthaven.

En de zwartepiet waarover men het de jongste tijd zo dikwijls heeft? Die komt toe aan diegenen die hun conclusies niet trekken en geen medewerking verlenen aan dit toekomstperspectief. Groei is inderdaad een nobel doel, maar leefbaarheid is essentieel voor een duurzame groei. Er is geen evenwicht tussen economie en ecologie door te zeggen dat dit evenwicht er moet zijn. We moeten ervoor zorgen dat er ook een evenwicht is. Het is een handicap

voor het bedrijf en de luchthaven dat de groeicon-touren niet vastgelegd zijn, groeicon-touren die ook rekening houden met een leefbare omgeving.

Voor ons heeft Zaventem, gekneld tussen Schiphol, Heathrow, Frankfurt en Parijs als passagiers-dagluchthaven met als niche Europese vluchten vanaf 800 kilometer, een zekere toekomst. Meer passagiers dus die Brussel als bestemming hebben, die hier een koffie drinken en een broodje meepikken, voor wiens bagage een kruier klaarstaat, een taxi, een hotelkamer; het is voorwaar gegarandeerd ook werk voor zowel hoog- als laaggeschoolden. Passagiers behoeven infrastructuur voor hun verblijf, uitstappen, congressen en zakencontacten. Werk dus.

Laten we ons dan ook toeleggen op een haalbare kaart met een bonus voor de luchthaven, de regio en de mensen die werk zoeken. De keuze voor een dagluchthaven met Europa als niche sluit geen intercontinentaal verkeer uit. Maar intercontinentaal verkeer kan, gezien onze strategische nadelen, geen prioriteit zijn. Wat we intercontinentaal binnenhalen moet een bonus bovenop de bonus zijn. We moeten in eerste instantie een goede dagluchthaven naar Europese maat realiseren, en dan kunnen we proberen er nog wat bij te krijgen.

Het was de laatste weken te doen om de logistiek. Zou het geen winstpunt zijn te concluderen dat wat we vandaag niet kunnen toezeggen aan DHL, we morgen ook niet aan andere bedrijven kunnen beloven? Willen we echt dat logistiek een vooraanstaande rol blijft spelen in en om Zaventem? Als we pakjes die toekomen meteen weer op een ander vliegtuig stouwen, is de meerwaarde, zelfs met enkele honderden extra tewerkgestelden, veeleer beperkt. Wat we nodig hebben, is logistiek met toegevoegde waarde: verpakken, assemblage, stockbeheer, transport naar het hinterland.

Dan moeten we ons echter ook de vraag durven stellen of er daar ruimte en een draagvlak voor is op Zaventem. Of moeten we naar een aan Zaventem perifere multimodale logistieke draaischijf? We hebben in het verleden al zulke voorstellen gedaan. Ik weet niet of dat terecht was, en of die voorstellen haalbaar waren, maar laten we tenminste een ernstige denkoefening maken. Het alternatief waaraan we denken, hoeft geen mammoetproject te zijn. We hebben ooit Chièvres voorgesteld, waar cargo, mits beperkte aanpassingen, gemakkelijk



**Bex**

kan landen, laden en lossen, en van waaruit een dagelijkse bevoorrading mogelijk is voor een extra bevrachting van de passagiersvluchten vanuit Zaventem. Dat is een meerwaarde voor die vluchten.

We pinnen ons echter niet vast op een bepaalde locatie. We vragen alleen maar dat de verantwoordelijken de oefening zouden maken en zich hiervoor zouden laten assisteren door deskundigen. We stellen vast dat die in het overleg met DHL niet altijd aanwezig waren.

Zaventem ligt in Vlaanderen. Voor Vlaanderen is het belangrijk dat we de logistiek in de buurt houden, eventueel over de gewestgrens. Vetry en Leipzig zijn niet in de buurt. Liever iets in de buurt, dan helemaal niets. Maar over Zaventem moet Vlaanderen alle bevoegdheden krijgen en met die bevoegdheid moeten we, alle handicaps ten spijt, de luchthaven koesteren als een economische groeipool, waar en in de buurt waarvan het goed is om te wonen en te werken. (*Applaus bij de meerderheid*)

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

**De heer Eloi Glorieux** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, dames en heren leden van de regering, collega's, vorige week is dan uiteindelijk voor iedereen duidelijk geworden dat de uitbreiding van DHL in Zaventem niet zal doorgaan. Dat inzicht had al veel vroeger kunnen komen, en dat had niet alleen de omwonenden, maar ook veel werknemers en politici veel kostbare tijd en slapeloze nachten bespaard. Paars wilde echter het begin van de onderhandelingen uitstellen tot na de Vlaamse verkiezingen, want zonder de groenen zou de zaak snel en efficiënt kunnen worden geregeld.

Een en ander blijkt echter net iets moeilijker te liggen. Dit scenario was te voorspellen. DHL stelt zich al veel jaren heel onverzettelijk op en is niet tot een compromis bereid. Een ondubbelzinnige communicatie naar DHL, dat 25.000 nachtvluchten een absoluut maximum is voor het vrijwaren van de gezondheid en het welzijn van de burgers, had reeds veel vroeger duidelijkheid in dit dossier kunnen verschaffen. Er hadden veel vroeger maatregelen kunnen worden genomen om in die regio kwalitatieve jobs te creëren. Nachtrust is niet al-

leen voorbehouden voor de omwonenden, maar ook voor de werknemers.

De DHL-saga wordt vaak verkeerdelijk voorgesteld als een spanningsveld tussen enerzijds milieu en gezondheid, en anderzijds tewerkstelling. Het is evenwel niet dit vermeende spanningsveld dat onoplosbaar is, maar wel het spanningsveld tussen de globalisering en de grenzen van het ecologisch en sociaal maatschappelijk draagvlak. De beste garantie om de luchthaven, de economische activiteit en de tewerkstelling te vrijwaren is het herstellen van dit ecologisch en maatschappelijk draagvlak.

De pot van bijna 25 miljoen euro die de Vlaamse Regering na het faillissement van Sabena heeft opzijgezet, zou best worden aangewend voor bijvoorbeeld de aanleg van de al zo lang beloofde geluidswallen, de proefdraaihal, enzovoort. Dat zijn de buffers waar de heer Vermeiren over sprak. Daarnaast zijn er nog vele tientallen miljoenen euro overheidsgeld, die beschikbaar werden gesteld voor investeringen in infrastructuurwerken, die DHL nodig had voor de uitbreiding.

Uit het compromisscenario van premier Verhofstadt van 21 september leren we dat de overheidsinvesteringen voor het offsite-project worden geraamd op 40 miljoen euro. Dat geld dient voor de aankoop van onroerende goederen, noodzakelijke grondwerken en toegangswegen naar het luchthaventerrein. Dat zijn Vlaamse bevoegdheden.

Daarnaast zou BIAC 125 miljoen euro moeten investeren in technische uitrusting, wegenwerken op de site, enzovoort. De onteigening van 100 hectare grond loopt waarschijnlijk ook in de miljoenen euro. De isolatiekosten werden niet berekend, maar in 2002 - toen het concentratiemodel nog van kracht was - werden de kosten voor de geluidsisolatie van 12.770 woningen geraamd op 126 miljoen euro. Dit is ongeveer 10.000 euro per huis.

Ondertussen werd gelukkig afgestapt van het concentratiemodel, maar dat betekent wel dat er meerdere woningen worden overvlogen, dat er meerdere woningen moeten worden geïsoleerd. Samen met het gebruik van de MD11-toestellen maakt dit dat die uitbreiding meer dan 126 miljoen euro aan isolatiekosten zou vergen. Het gaat over vele honderden miljoenen euro die beschikbaar waren voor investering in infrastructuurwerken voor DHL.

## Glorieux

Dit geld komt nu beschikbaar voor het creëren van duurzame jobs in de regio rond Zaventem.

Koerierdiensten zullen ongetwijfeld een aantal afgeleide banen creëren, maar dat doen andere economische activiteiten evenzeer. Is het dan verstandig om in de regio rond Zaventem of elders in Vlaanderen per se de kaart te trekken van de transport-, distributie- en logistieke sector? De rationele ontwikkeling van de logistieke sector in Zaventem, of elders in Vlaanderen, volledig afwijzen, is niet realistisch. Daar ben ik me absoluut van bewust en daar doe ik niet aan mee. Wel moeten we erkennen dat er door het gebrek aan ruimte en door onze bevolkingsdichtheid grenzen zijn aan de mateloze ontwikkeling van 'Vlaanderen distributieland', waardoor extra transporten een exponentiële toename van de hinder dreigen te veroorzaken.

De recent in de media gepubliceerde satellietbeelden van de NO<sub>x</sub>-vervuiling boven Vlaanderen geven overduidelijk aan dat de milieugrenzen overschreden zijn. Ongebreidelde groei is een fabel: er zijn limieten. Er is een limiet aan de toename van het vliegverkeer, niet alleen 's nachts, maar ook overdag. Er is een limiet aan het aantal containers dat kan worden aangevoerd via onze havens, rekening houdend met de grenzen van de maritieme toegankelijkheid én rekening houdend met de grenzen van een sterke uitbreiding van het hinterlandverkeer door gebrek aan ruimte. Er is een limiet aan de toename van het vrachtverkeer. Het erkennen van deze grenzen en het ontwikkelen van een langetermijnbeleid dat hiermee rekening houdt, biedt de beste garanties op duurzame tewerkstelling.

De tewerkstellingseffecten van investeringen in logistiek zijn niet noodzakelijk groter dan in andere sectoren. Als de overheid via een voorwaarden-scheppend beleid investeringen en tewerkstelling rond Zaventem of elders wil aanmoedigen, is het kiezen voor logistiek-investeringen dus niet evident, zeker als dit betekent dat honderden miljoenen aan overheidsgeld moeten worden geïnvesteerd in infrastructuur die voornamelijk één bedrijf ten goede komt.

In het geval van DHL werd bovendien aangetoond dat de externe gezondheidseconomische kosten ruim de directe én indirecte baten van een uitbrei-

ding tenietdoen. Vanaf 2012 zouden deze kosten oplopen tot een jaarlijks bedrag van 400 miljoen euro. Is het realistisch om zo'n ontwikkeling na te streven?

We kunnen ons dus veel beter afvragen waar we in Vlaanderen nu precies goed in zijn en in welke sectoren we de volgende 25 jaar kunnen scoren. Dan komen we vanzelf terecht in de dienstensector, de universiteiten, de duurzame industrie en de social profit. Wat dit laatste betreft, is iedereen het erover eens dat er in de volgende twee decennia ruim 25.000 extra zorgverleners nodig zullen zijn. Laat ons daarin investeren. Extra verzorgingsinstellingen, bejaardentehuizen, ziekenhuizen en kinderopvangcentra zullen hard nodig zijn, creëren duurzame tewerkstelling, respecteren het ecologisch draagvlak, belichamen de solidariteit en dreigen er niet mee om van vandaag op morgen met de noorderzon naar Leipzig te verhuizen.

Investeren in kennissectoren en innovatie, gericht op duurzame ontwikkeling, ook daar kan Vlaanderen nog heel wat in groeien. In het Duitse Ruhrgebied, na het sluiten van de steenkoolmijnen, werd die kaart getrokken. Als gevolg daarvan werken nu 40 tot 50.000 mensen in de innovatieve hoogtechnologische milieusector. Daar ligt onze toekomst.

Een dergelijk toekomstgericht beleid, dat het louter kortetermijndenken overstijgt, zal naast het creëren van hooggeschoolde functies ook heel wat indirecte jobs voor laaggeschoolden genereren. Laat ons het dividend van de niet-uitbreiding van DHL, waardoor dus enkele honderden miljoenen euro overheidsgeld beschikbaar worden, investeren in dit soort lokale kleine en middelgrote ondernemingen. Zoals minister Peeters destijds als voorzitter van de Unizo aangaf, zijn het precies dit soort KMO's die voor jobs zorgen. Indien we het dividend, dat vrijkomt door de niet-uitbreiding van DHL, in dit soort duurzame sectoren investeren, zal iedereen er op termijn beter van worden, niet enkel in de regio rond Zaventem, maar in heel Vlaanderen. Ik onderschrijf dan ook eens te meer de uitspraak van de heer Vermeiren om van het debacle van DHL een nieuwe start te maken voor een duurzame ontwikkeling van de luchthavenregio.

Afsluitend wil ik toch nog benadrukken dat het doek misschien gevallen is over de uitbreiding van DHL, maar niet over de geluidsoverlast die door het huidige aantal nachtvluchten van zo'n klei-

## Glorieux

ne 21.000 per jaar gecreëerd wordt en als gevolg waarvan er vandaag al tienduizenden mensen in Vlaams-Brabant en Brussel letterlijk en figuurlijk wakker liggen. Ook zonder de uitbreiding wordt de gezondheidseconomische kost door het onderzoeksteam van professor Annemans op minimaal 150 miljoen euro per jaar becijferd. Door de niet-uitbreiding van DHL is het probleem van de geluidshinder van de luchthaven dus niet opgelost. Daarom pleiten we ervoor om de 25 miljoen euro die de regering had uitgetrokken voor de uitbreiding van de luchthaven aan te wenden om het ecologisch draagvlak van de luchthaven te versterken of te herstellen. Dat is de voorwaarde voor een toekomstige duurzame ontwikkeling van onze luchthaven en de beste garantie op termijn voor het behoud van de tewerkstelling in de regio rond Zaventem. (*Applaus bij Groen!*)

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

**De heer Jan Peumans** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, dames en heren van de regering, collega's, tot nu toe waren het allemaal omwonenden van Zaventem die het woord tot u hebben gericht. Het is misschien dan ook een verademing dat een Limburger zijn visie geeft op dit verhaal.

De beslissingen die te maken hebben met de ont-plooiingskansen van een luchthaven gaan hand in hand met de knelpunten en uitdagingen in een aantal aanpalende domeinen zoals ontsluiting, economie, tewerkstelling, ecologie, veiligheid en ruimtelijke ordening.

De luchthavencapaciteit is een schaars goed. Rekening houdend met het failliet van Sabena en de beslissing van DHL om vanaf 2008 terug te vallen op een beperkte Benelux-hub, is en blijft de vraag of zich nieuwe uitdagingen en uitgangspunten zullen aandienen. Welke keuzes zullen er worden gemaakt voor de toekomst van deze luchthaven? Professor Sleuwaegen heeft in zijn meest recente studie 'Naar een nieuwe balans tussen economie en ecologie' die hij in opdracht van BIAC heeft gemaakt, een aantal zeer behartenswaardige zaken vermeld, waarbij hij vooral rekening houdt met de recente ontwikkelingen die zich afspelen in de luchtvaart. Zo ontwikkelt hij meerdere scenario's waarin zelfs bij een lagere activiteit van SN Brussels en DHL, een groei van de directe tewerkstel-

ling kan worden gerealiseerd tot 25.000 personen in 2020. Op dit moment bedraagt die tewerkstelling 19.905 mensen.

Professor Sleuwaegen berekent voor het personenvervoer in de lucht een jaarlijkse groei van 4 percent en in de goederensector een groei van 5,5 percent. De kansen voor een middelgrote luchthaven als Zaventem liggen op specifieke niches zoals de low cost carriers. Een alternatief is eventueel een rol als secundaire hub binnen het grote net van Europese luchtvaartmaatschappijen die steeds meer worden geconcentreerd met toenemende congressie op hun nationale luchthavens. Ik verwijs in dat verband naar de overeenkomst tussen Bierset en de luchthavens van Parijs. Bierset dient als uitwijkvluchthaven als de luchthavens van Parijs verzadigd zijn. Dat is een mogelijk scenario waarop Zaventem zich in de toekomst zou kunnen concentreren.

DHL is verantwoordelijk voor ongeveer 75 percent van de nachtvluchten. Het wegvallen daarvan zorgt voor een enorme opdoffer inzake tewerkstelling. We moeten ons dan ook afvragen of het wel goed is zich zo eenzijdig op bepaalde bedrijven te oriënteren.

Over de sociaal-economische betekenis van Zaventem zullen we het nu niet hebben. Samen met Antwerpen en Gent staat Zaventem zowel door de directe als de indirecte toegevoegde waarde heel duidelijk aan de top in Vlaanderen. Studies zijn er bij de vleet. Er is ontzettend veel gepubliceerd over Zaventem. Toch blijven er problemen bestaan.

De vorige sprekers zijn al ingegaan op het probleem van het geluid en de geluidsoverlast. De stelling van een aantal sprekers vond ik wel merkwaardig. Voor hen is daglawaai hetzelfde als nachtlawaai. Er is echter een fundamenteel verschil tussen beide. Mijnheer Vermeiren, u had het daar ook over. Ondanks het vertrek van DHL en het vooruitzicht dat in 2008 het aantal jobs in belangrijke mate zal worden afgebouwd, blijft het nachtlawaai bestaan.

Sommige mensen hebben naar aanleiding van het DHL-verhaal een aantal Belgische oprispingen gekregen. Zo werd gezegd dat bevoegdheden opnieuw naar de federale overheid moesten overgeheveld. Als we de structuur bekijken van de drie gewesten, dan is het juist dat moet worden getracht zich te enten op de Europese normen. De vraag bij de geluidsnormen in de luchtvaart is immers in

## Peumans

hoeverre Europese normen in de toekomst regulerend en richtinggevend zullen werken zodat ze op elkaar afgestemd worden. Mijn fractievoorzitter heeft ooit in een krant gezegd dat het op dit moment veel te veel 'Bruxelles National' is en 'Zaventem Vlaams'. We moeten een ander imago opbouwen. De federale logica bestaat nu eenmaal. We moeten er het beste van maken. Europa zal daarin een heel belangrijke rol spelen.

Door het vertrek van DHL moet er een duidelijke keuze worden gemaakt of er verder wordt geopereerd voor nachtvluchten. Hoe we het ook draaien of keren, of het nu Schiphol is, of waar dan ook, nachtvluchten zullen voor problemen blijven zorgen.

Mijnheer de minister-president, wat zijn de opties inzake het HST-doorgangstation? Zullen die werken al dan niet gebeuren en zo ja, wanneer? We horen enerzijds dat Zaventem daar een rol in zal spelen. Anderzijds zou worden gekozen voor Schaarbeek.

Over de uitbouw van het spoor is het regeerakkoord zeer duidelijk. De heer Van Hauthem zegt dat de spoorwegen moeten worden geregionaliseerd. Wij staan daar volledig achter. Er bestaat een regionet Brabant-Brussel, een GEN-project. De federale regering heeft echter beslist de kredieten van 2005 voor het GEN van 150 miljoen terug te brengen naar 50 miljoen euro. Dit betekent dat er weer een stap achteruit wordt gezet bij de ontwikkeling van het GEN. Iedereen is het erover eens dat de draagkracht van Brussel en Zaventem inzake mobiliteit niet meer kan worden opgelost door nog meer wegen aan te leggen. Wie die illusie koestert, heeft het verkeerd voor. De oplossing ligt bij het GEN en het regioproject Brabant-Brussel. De Vlaamse Regering moet een duidelijke keuze maken tussen het beide. We hebben er alle belang bij dat dit gebeurt.

We weten allemaal dat luchthavens logistieke knooppunten zijn en dat de ontsluiting ervan belangrijk is. We moeten ons echter ook de vraag durven te stellen of de draagkracht die nu nog bestaat in de omgeving van Zaventem, nog langer houdbaar is. Als de luchthaven van Zaventem niet meer bereikbaar is, zou dit zich tegen ons kunnen keren.

In het actieplan van de GOM van Vlaams-Brabant staan de verwijten aan de administratie Ruimtelijke Ordening omdat ze veel te lang heeft getalmd om met een degelijke visie uit te pakken, en dit ondanks de bestaande studies en de consensus die er bestaat over de belangrijkste ingrepen die moeten gebeuren.

Er is gezegd dat er een strategisch ontwikkelingsplan moet worden ontwikkeld en dat de spoorontsluiting prioritair is. Dit parlement heeft een decreet goedgekeurd waarbij een samenwerkingsakkoord is afgesloten tussen de federale staat, het Vlaams, Waals en Brussels Gewest met betrekking tot de meerjarige investeringsplannen van de NMBS, met name voor 2001-2012. Ik ben ook van oordeel dat we moeten afstappen van de 60/40-verdeling. De studiediensten van het ABVV hebben in een nota over de toekomst van het Vlaams luchtvaartbeleid gesteld dat die verdeling een hypothek blijft leggen op investeringen in de spoorwegen. Ik verwijs ook naar de vierde resolutie van het Vlaams Parlement van 3 maart 1999 waarin staat dat Vlaanderen moet ijveren voor de overheveling van de spoorinfrastructuur en exploitatie. Er zijn genoeg voorbeelden die aantonen dat wat we zelf doen, we beter doen. Ik verwijs naar de prestaties van De Lijn.

Mijnheer de minister-president, er is hier al heel veel gezegd en we weten wat we willen, maar we weten blijkbaar niet hoe we dat moeten realiseren. In de kranten wordt weer van alles gezegd over de toekomst van Zaventem. Het is duidelijk dat dit een eenduidige aanpak vereist van de Vlaamse Regering. Alle ministers hebben hier op de een of andere manier mee te maken. In opvolging van de havencommissie moeten we denken aan een luchthavencommissie.

Mijnheer de minister-president, komt er nu uiteindelijk een strategische ontwikkelingsvisie voor de luchthaven? Zult u de bestemde economische ruimte ontwikkelen? Wat zult u doen met de mobiliteit rond de luchthaven? Openbaar vervoer is een belangrijk alternatief. Komt er een betere afstemming van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt? Zult u dringend werk maken van afdwingbare geluidsnormen? Hoe zit het met de participatie van BIAC? Sommigen zijn ervoor, anderen niet. Mij lijkt het beter een voet tussen de deur te hebben, dan voor een gesloten deur te staan. Welke maatregelen zal de Vlaamse Regering nemen inzake de

**Peumans**

herstructurering van DHL? (*Applaus bij de meerderheid*)

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

**De heer Tom Dehaene** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, leden van de regering, dames en heren, ik dank de minister-president en minister Peeters omdat ze dit onderwerp op de politieke agenda hebben gezet. Dit is een belangrijk dossier, en het is de hoogste tijd om een aantal knopen door te hakken. Ik zal proberen niet in herhaling te vallen.

Ik onderstreef dat uit de studie blijkt dat de regio eigenlijk niet mag klagen op het vlak van tewerkstelling. Er zijn vier jobs op vijf inwoners in de luchthavenregio. In Zaventem zelf zijn er zelfs meer jobs dan inwoners. Dat zijn troeven die kunnen tellen. Toch is de regio kwetsbaar, zo blijkt uit signalen, want in vergelijking met Vlaanderen in zijn geheel was de werkgelegenheidsgroei in de regio in 2001 en 2002 minder groot. Er zijn ook bedrijven die wegtrekken, vooral ten gevolge van hun grotere mobiliteit. Het debat moet worden verruimd, en ook de te bestuderen regio moet iets ruimer worden opgevat. De studie van de SERV en de GOM richt zich op de gemeenten die grenzen aan de luchthaven. Daarin wordt toch herhaaldelijk gewezen op de gevolgen voor gemeenten die verder liggen.

Ik wil in het bijzonder aandacht vragen voor het knelpunt van de mobiliteit. De verkeersknoop is een van de belangrijkste knelpunten voor de luchthavenregio in het bijzonder en voor Vlaams-Brabant in het algemeen. We moeten werk maken van een synthese van alle beschikbare studies, alsook van een aantal beslissingen zoals het GEN. Ik pleit daarom voor een mobiliteitsmanagement, naar analogie met wat er gebeurt in Antwerpen. Misschien kunnen we daartoe de middelen gebruiken die opzij werden gelegd voor Zaventem. Ik pleit ook voor het creatief gebruik van de bestaande infrastructuur. Ik verwijs graag naar het experiment met wisselende rijstroken in Vilvoorde. Er zijn in Vlaams-Brabant nog andere wegen waar dat mogelijk moet zijn.

Het tweede punt waarover ik het wil hebben, is de uitbreiding van het aantal bedrijventerreinen. Er zijn er al heel wat. Eén dossier vraagt toch de aandacht van de gehele regering in het algemeen,

en van de afwezige minister van Ruimtelijke Ordening in het bijzonder. Het betreft het dossier van Meise-Westrode. Het dossier ligt al sinds 1976, dus al 28 jaar, op tafel, maar is nu wel al 3 jaar klaar. Het ligt echter, samen met alle nodige documenten, op het bureau van de minister. Het wordt tijd dat er knopen worden doorgehakt.

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

**De heer Francis Vermeiren:** Gelieve mij te verontschuldigen voor deze onderbreking, maar wat de heer Dehaene zegt over de minister van Ruimtelijke Ordening die tot 5 minuten geleden hier aanwezig was, wil ik enigszins rechtzetten.

De heer Dehaene heeft het over een dossier dat enkele decennia geleden is ontstaan. Nadat de infrastructuur was aangelegd en de intercommunale Haviland investeringen ten belope van 500 miljoen had gedaan, is een minister van zijn partij samen met een minister uit een andere partij gaan dwarsliggen. 15 jaar lang heeft zijn partij, samen met anderen, de zaak geblokkeerd. Vandaag vraagt hij aan de minister van Ruimtelijke Ordening om de zaak te deblokken, want het dossier is al drie keer op zijn bureau beland. De waarheid heeft wel haar rechten.

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

**De heer Tom Dehaene:** Ik heb niet gezegd dat het dossier al drie keer op zijn bureau is gelegd, maar wel dat het er al 3 jaar ligt. Laat ons vooruit kijken. Het allerbelangrijkste is wel dat er een beslissing wordt genomen. Ik hoop dat dit nog voor het eind van het jaar gebeurt.

Het derde punt waarover ik het wil hebben, zijn de terreinreserves en de brownfields. In de provincie, vooral in de streek van de luchthaven, zijn er momenteel ongeveer 4.800 hectare bedrijvenszones. Dat is vrij veel. Jammer genoeg is een vijfde van deze oppervlakte momenteel niet ingenomen door bedrijven en evenmin beschikbaar op de markt. Meestal gaat het om uitbreidingszones. Ik kan daar volledig inkomen. De speculanten die de gronden zo lang mogelijk trachten vast te houden om de prijs kunstmatig op te drijven, storen mij meer. Ik ben voorstander van een instrumentarium om die speculatieve gronden los te weken. Ik hoop dat de regeringen voorstellen zullen formuleren, want ik ben ervan overtuigd dat zij goede suggesties kunnen doen.

**Dehaene**

De regio Machelen-Vilvoorde, en zeker ook Zaventem, kent heel wat vervuilde terreinen, de zogenaamde brownfields. Een aantal proefprojecten worden door de Vlaamse Gemeenschap gesteund. Er wordt zeker goed werk geleverd, maar zulke projecten zijn zeer tijdrovend en geldverslindend. Ik vrees dat de financiële lasten voor de sanering van de gronden niet door de gemeenten apart kunnen worden gedragen. Misschien kan worden overwogen financiële steun toe te kennen voor de sanering van die gronden.

Tot slot vraag ik dat de Vlaamse Regering zou ingaan op het aanbod van de GOM Vlaams-Brabant om in samenwerking met BIAC en de provincie een strategisch ontwikkelingsplan op te stellen voor Vlaams-Brabant in het algemeen en voor de regio in het bijzonder.

*(Applaus bij de meerderheid)*

**De voorzitter:** Mevrouw De Wachter heeft het woord.

**Mevrouw Else De Wachter** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ministers, collega's, we moeten eerlijk zijn: de politiek heeft de voorbije weken met het DHL-dossier geen sterke beurt gemaakt. Het onbegrip bij de mensen is zeer groot. Ik zwijg nog over de ontgoocheling bij de werknemers van DHL en aanverwante bedrijven. Zij zijn immers het slachtoffer van het hele DHL-debacle.

De voorbije weken kwam de tegenstelling tussen de gewesten overduidelijk aan het licht. Economie en ecologie zijn in deze regio soms nog water en vuur, en ze zijn bijna onverzoenbaar gebleken. Niemand kon in dit dossier nog met enige geloofwaardigheid spreken, laat staan onderhandelen. De woede en het onbegrip van de vele werknemers en hun families, alsook van iedereen die hier vroeg of laat het slachtoffer dreigt van te worden, valt goed te begrijpen. Ik sta hier echter niet om troostende woorden uit te spreken.

Als nieuw parlementslid is het mijn taak om oplossingen aan te reiken en te vechten voor werkgelegenheid in onze regio. Die regio is na de sluiting van Renault en het faillissement van Sabena nog altijd zeer zwaar aangeslagen. De economische groei rond de luchthaven daalt sneller dan de groei

elders in Vlaanderen, en meteen stijgt de werkloosheid ook sneller dan in de rest van Vlaanderen. Het is dus niet vijf voor twaalf, maar vijf na twaalf. De laatste gong is allang afgegaan. Het vertrouwen moet nu op structurele en geloofwaardige manier worden hersteld. Ik wil vandaag zeker niet de held uithangen, de omstandigheden zijn er trouwens niet naar.

Er zijn echter efficiënte initiatieven mogelijk om op korte termijn ingrijpende maatregelen te nemen. Ik heb het dan niet over een nieuw overlegorgaan of een zoveelste conclaaf, we hebben evenmin behoefte aan een nieuwe stuurgroep. Het moet om concrete daden en acties gaan op basis van de aandachtspunten die voor de sociaal-economische ontwikkeling van Vlaams-Brabant al voldoende zijn gekend.

Tussen de verschillende actoren is trouwens een consensus gegroeid over het merendeel van de ingrepen die voor de verdere ontwikkeling van onze regio nodig zijn. Twee van deze ingrepen zijn een verhoging van de vestigingsmogelijkheden voor bedrijven en een betere bereikbaarheid van de luchthavenregio voor werknemers, passagiers en goederentransporteurs.

De bedrijven moeten meer vestigingsmogelijkheden krijgen. De vraag is problematisch groot geworden. Het tekort aan deze mogelijkheden valt eenvoudig te verklaren. Een echte uitvoering van het RSV blijft uit. In het RSV wordt de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen op ongeveer 1.350 hectare geschat. Dit betekent dat werk moet worden gemaakt van de reconversie en sanering van verouderde bedrijvenzones en van de deblokering van bestemde bedrijvenzones.

In dit verband zou ik even de aandacht op het project Wolvertem-Westrode willen vestigen. De betrokken terreinen zijn eigendom van de intercommunale Haviland en zijn sedert 1976 op het gewestplan als bedrijvenzone ingekleurd. In het RSV worden deze terreinen evenwel anders benaderd. Aangezien Meise-Wolvertem deel van het buitengebied uitmaakt, zou een bedrijvenzone hier niet passen. Hierbij wordt vaak vergeten dat de betrokken zone in de zogenaamde Vlaamse Ruit is gelegen en aan het bijzonder economisch knooppunt Londerzeel grenst. Op deze plaats moet een bedrijvenzone wel degelijk tot de mogelijkheden behoren. We hebben voor het project Wolvertem-

## De Wachter

Westrode een nieuw concept uitgewerkt. Hierbij zijn we uitgegaan van een betere verwerking van ecologische en economische elementen.

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

**De heer Eric Van Rompuy:** Mevrouw De Wachter, ik ben zeer blij met het standpunt dat u hier inneemt. Ik hoop dat ik uw woorden goed heb begrepen.

Ik heb zelf een tijdlang in de Vlaamse Regering gezeten. Ik herinner me levendig dat toenmalig minister Baldewijns de ontwikkeling van deze bedrijvzone destijds om allerhande redenen systematisch heeft tegengehouden. Ook de huidige kabinetschef van minister Vandenbroucke, de eeuwige kabinetschef die bij sp·a al jaren de dienst uitmaakt, heeft dit project jarenlang tegengehouden.

Is sp·a nu bereid om aan de ontwikkeling van deze 80 hectare aan goed gelegen gronden mee te werken? Ik wil er trouwens op wijzen dat Vlaanderen in de loop der jaren al bijna 500 miljoen frank in deze terreinen heeft geïnvesteerd. Indien u hier het standpunt van uw fractie vertolkt, betekent dit een echte doorbraak. Is het echt de bedoeling die 80 hectare aan vlakbij de luchthaven gelegen gronden te ontwikkelen? Spreekt u namens uw fractie?

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

**De heer Francis Vermeiren:** Mevrouw De Wachter, ik ben het eens met heer Van Rompuy. Ik wil er enkel aan toevoegen dat de investeringen, onder meer ten gevolge van de financieringslast, ondertussen reeds bijna 700 miljoen frank bedragen. Indien u hier het standpunt van sp·a vertolkt, ben ik zeer verheugd. Ik zou u willen feliciteren met deze koerswijziging. (*Rumoer*)

**Mevrouw Else De Wachter:** Ik heb van mijn fractie de toestemming gekregen om tijdens dit debat een toespraak te houden. Ik ben zelf uit de betrokken regio afkomstig. Ik wil hier ook mijn eigen bezorgdheden uiten. Zoals ik daarnet al heb gezegd, ben ik een nieuw parlementslid en ben ik van plan ervoor te gaan. (*Applaus bij sp·a-spirit, CD&V en de VLD*)

Op basis van het nieuwe evenwicht vind ik dat de Vlaamse Regering het bedrijventerrein nu toch wel moet kunnen realiseren. De burgemeesters van de KLM-zone Kappelle-op-den-Bos-Londerzeel-Meise hebben dat trouwens ook uitdrukkelijk gevraagd.

Daarnaast zijn er ook verouderde sites, zoals die van het Broek in Vilvoorde, die via bodemsanering en reconversie opnieuw kunnen worden ingeschakeld om nieuwe bedrijven aan te trekken. Hier zal de Vlaamse Regering evenwel, naast de gewone subsidies voor infrastructuur, nieuwe mechanismen op gang moeten brengen voor de haalbaarheid ervan.

Een tweede belangrijk punt is de betere bereikbaarheid van de luchthavenregio voor werknemers-, passagiers- en goederentransport. De toegankelijkheid van de luchthaven van Zaventem met het openbaar vervoer moet worden verbeterd, onder andere door de aansluiting van de luchthaven op het HST-net via het Diabolo-project en door de aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen de luchthaven en een aantal steden.

Ook moet er werk worden gemaakt van de realisatie van het regionet Brabant-Brussel, zodat iedereen met snel en lokaal busvervoer niet alleen naar Brussel, maar ook naar de belangrijkste aantrekkingspolen in Vlaams-Brabant kan reizen. Op die manier kan het woon-werkverkeer zeer sterk worden georiënteerd naar bus- en treinvervoer. Dit betel echter niet dat er ook aandacht moet worden besteed aan een betere aansluiting van het luchthavengebied op het autosnelwegennet, noordelijk op de E19, centraal op de R0 en zuidelijk op de E40. Ook moet er een adequate infrastructuur worden uitgebouwd om het goederentransport te optimaliseren.

Dames en heren, we beschikken over genoeg instrumenten om onze regio meer zuurstof te geven. Laten we er nu voor eens en altijd werk van maken, met de nadruk op werk, werk en nog eens werk. Daarom hoop ik uit de grond van mijn hart dat er een massale respons komt op de positieve oproep van de vakbonden voor de betoging van volgende vrijdag. Het gaat namelijk niet om een mars tegen de politiek, maar om een mars voor werk, voor het behoud van de bestaande activiteiten van DHL, voor de werknemers van DHL en alle aanverwante bedrijven en voor alle laaggeschoolden in onze re-

## De Wachter

gio, die maximale kansen op tewerkstelling moeten krijgen. Ik denk dat de voorgestelde initiatieven geen utopie zijn. Ik wil geloven dat het kan, want voor mij is angst voor de toekomst een zeer, zeer slechte raadgever. (*Applaus bij de meerderheid*)

**De voorzitter:** Minister-president Letermé heeft het woord.

**Minister-president Yves Letermé** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst en vooral alle sprekers bedanken die hun zegje hebben gedaan in dit debat. Ik denk dat deze inbreng toelaat om het werk dat reeds enige tijd geleden is ingezet door de Vlaamse Regering, verder te stofferen.

Omdat dit de eerste keer is dat we dit dossier behandelen na de beslissing die DHL vorige week heeft genomen, zou ik eerst uitdrukkelijk willen zeggen dat de Vlaamse Regering betreurt dat we het uitbreidingscenario niet hebben kunnen verwezenlijken. We zijn er niet in geslaagd een goed evenwicht te vinden tussen de economische expansie enerzijds en de leefbaarheid voor de mensen in Brussel en de omgeving van Brussel anderzijds. De Vlaamse Regering betreurt dat de uitbreiding, niet in het minst van de rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling, niet tot stand is kunnen komen.

We moeten het DHL-dossier in een ruimer kader plaatsen, zoals reeds door enkele vorige sprekers is aangehaald. De rol van Zaventem is van groter belang dan alleen maar voor de regio, ze is van cruciaal belang voor heel de Vlaamse economie.

Vooraleer ter zake te komen wat de toekomst betreft, wil ik eerst even een paar kanttekeningen maken bij de economische toestand en de economische potentie van de regio. Ik zal daarbij proberen zo weinig mogelijk in herhaling te vallen ten opzichte van de inzichten die hier al naar voren werden gebracht. Als we vandaag de groeicijfers van het bruto regionaal product van Vlaanderen vergelijken met de cijfers voor de regio Zaventem, stellen we vast dat de groeivertraging in deze regio groter is dan in andere delen van Vlaanderen. Als we de evolutie van de werkloosheidsgraad bekijken, zien we dat die sinds 2002 anders evolueert in de ruime regio rond Zaventem dan in de rest van Vlaanderen. Ook de verhuismobiliteit van bedrijven – de frequentie waarmee bedrijven

zich vestigen en delokaliseren – is groter in de regio rond de luchthaven dan in andere regio's van Vlaanderen.

Een aantal studies tonen eenduidig aan dat de luchthaven een sterke groeipool is en dat het economisch weefsel rond Zaventem belangrijke ontwikkelingsmogelijkheden heeft, maar dat het gaat om een zeer gevoelige en kwetsbare groeipool, die sterk reageert op conjunctuurschommelingen en omgevingsfactoren die een negatieve invloed uitoefenen.

De Vlaamse Regering ontwikkelt een aantal acties en wil op middellange termijn nog meer acties uitwerken. Het is belangrijk dat het parlement deze acties mee uitwerkt. Ik wil een onderscheid maken tussen een aantal beschouwingen over de korte termijn, en een aantal structurele aspecten op iets langere termijn. Ik zal een algemeen overzicht geven. Aangezien de hele Vlaamse Regering dit dossier ter harte neemt, zullen een aantal ministers voor hun domein verder toelichting geven.

Ook al plaatsen we het dossier DHL in een bredere context, het is belangrijk dat onze aandacht op de eerste plaats gaat naar de werknemers van het bedrijf. Zij leven vandaag – ook al verwachten we pas tegen 2008 ontwikkelingen – in de onzekerheid over hun job, en zijn van plan te strijden voor maximale werkgelegenheid. De Vlaamse Regering wil een partner zijn om zo veel mogelijk jobs zo lang mogelijk te behouden bij DHL. Ook na 2008 willen we meewerken aan oplossingen om dit te bewerkstelligen.

Naast het sociaal overleg, dat de eerstvolgende dagen en weken binnen het bedrijf zal plaatsvinden, beschikt de Vlaamse Regering over een flankerend beleid. Het is voorbarig daarover nu reeds initiatieven te ontwikkelen. Eerst moeten het sociaal overleg en de acties van de werknemers hun beslag krijgen.

In het kader van de zorg voor de indirecte impact van de negatieve ontwikkelingen in het DHL-dossier, heb ik contact opgenomen met een aantal verantwoordelijken, zoals de curatele van Sabena Technics. De komende dagen zal ik met de curator blijven overleggen om te zoeken naar de beste oplossing voor de continuïteit van Sabena Technics, die in belangrijke mate samenhangt met het onderhoud van de vloot van DHL.



## Leterme

Naar aanleiding van bezwaarschriften werd beroep ingediend tegen de beslissing van de bestendige deputatie om een milieuvergunning te verlenen aan BIAC. We zullen de beroepsprocedure, waarvoor minister Peeters bevoegd is, met zeer veel zorg doorlopen. Minister Peeters heeft zich ervoor geëngageerd dat de termijn, die loopt tot 2 januari als ik me niet vergis, niet wordt uitgeput zodat zo snel mogelijk aan BIAC het juiste kader kan worden geboden voor de activiteiten. Dat kader moet stabiel zijn en toelaten dat de activiteiten van DHL en andere bedrijven de eerstvolgende jaren zich normaal kunnen ontwikkelen.

Er is ondertussen ook overleg opgestart, weze het in een eerste fase informeel en discreet, met de Brusselse verantwoordelijken. Het is inderdaad juist dat op het vlak van de emissie- en immisienormen en van de globale milieunormering, we alle mogelijke inspanningen moeten doen om te komen tot een samenwerkingsakkoord voor een harmonisering van de emissie- en immisienormen. Zelfs binnen geharmoniseerde normen zal het altijd mogelijk blijven om rekening te houden met een bevolkingsdichtheid of een lokale gesteldheid. We hebben in elk geval contact met de Brusselse verantwoordelijken en we zullen in een eerste fase informeel en discreet nagaan op welke wijze we het snelst en het efficiëntst tot een resultaat kunnen komen.

Een vierde element op de korte termijn is dat we de afgelopen dagen contacten hebben gehad met BIAC, een hoofdrolspeler in de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem. De contacten handelen over de noden van BIAC in zijn toekomstige ontwikkeling. Ik denk bijvoorbeeld aan de noodzaak om de portefeuille aan vluchten die afgewikkeld worden in Zaventem, uit te breiden. Zo zijn de langeafstandsvluchten op het Verre Oosten heel cruciaal. Er zitten nog andere elementen in het dossier, zoals de toekomst van de gronden die thans worden gebruikt door Defensie op Melsbroek.

Bij die gelegenheid is ook de gedachtegang opgestart omtrent de opportuniteit van een participatie van het Vlaamse Gewest in het kapitaal van BIAC dat in beweging is. Ik ben niet ongevoelig voor het argument van degenen die zeggen dat het niet de bedoeling kan zijn om een aandeelhouder-schap binnen BIAC, dat wordt geprivatiseerd, op

te nemen dat geen voldoende omvang zou hebben om een impact te hebben op de besluitvorming bij BIAC. Wanneer we het alleen vanuit dit oogmerk benaderen, namelijk meedoen in het kapitaal om een impact te hebben op de besluitvorming, dan zijn de geciteerde verhoudingen, zowel in reële cijfers als in verhoudingen, niet van die aard om onmiddellijk een actie vanuit het Vlaamse Gewest te wettigen.

De vier dossiers die we op korte termijn van zeer nabij opvolgen, zijn dus de volgende. Ten eerste willen we de evolutie van het sociaal overleg en de actie van de werknemers volle kansen geven en moeten we zicht blijven hebben op de onrechtstreekse gevolgen voor de toeleveringsbedrijven. Ten tweede moeten we zo snel en adequaat mogelijk de beroepsprocedures afhandelen inzake de aflevering van de milieuvergunning naar aanleiding van de bezwaren tegen de beslissing van de bestendige deputatie terzake. Ten derde moet er overleg met Brussel zijn over het komen tot harmonisering van de normen en als het even kan ook een samenwerkingsakkoord dat een stabiel kader levert onder meer voor investeerders in BIAC. Ten vierde moet er een nauwgezet contact zijn met BIAC inzake de noden voor de expansie van de luchthaven.

Ik kom tot de lange termijn. Wanneer we alle studies bekijken en alle beleidsdocumenten doornemen, en dat zijn er heel wat, zien we drie grote assen waarrond de komende weken en maanden een actie ter versterking van het economisch potentieel van Zaventem en zijn omgeving zou moeten draaien.

Een eerste as is de rol van de luchthaven als internationale economische groeipoort. Die rol is aan Zaventem toebedeeld in het kader van de opmaak van het RSV, maar die rol is nooit ingevuld. In tegenstelling tot bij de rol van de Antwerpse haven, Zeebrugge, Oostende en de Gentse haven was er de laatste jaren geen visie op de invulling van de noties 'internationale poort' en 'economische poort' voor de luchthaven. Het is voor de Vlaamse Regering een absolute prioriteit om de komende dagen het overleg op gang te brengen met de partners die terzake een rol kunnen spelen, een positieve bijdrage kunnen leveren en vaak bogen op heel wat terreinkennis terzake, en te komen tot de invulling van die rol van de luchthaven van Zaventem. Die rol kan niet worden overschat.

## Leterme

Wie zijn daartoe onze partners? Wij zijn dat nog aan het inschatten, maar we zullen terzake vrij snel besluiten trekken. We hebben de provinciegouverneur uitgenodigd om ons vrijdag verslag uit te brengen over de toestand en ons zijn inzichten en die van de GOM Vlaams-Brabant en andere instanties te geven over welke precies de toekomsttroeven zijn en welke acties moeten gebeuren. Dat is zeer relevant wanneer het gaat over de vraag wie de actoren kunnen zijn om die rol van economische poort en internationale poort die het RSV toebedeelt aan Zaventem, in te vullen.

Een tweede as waaraan we moeten werken en waarop heel wat leden zijn ingegaan, is die van de ontvangstinfrastructuur voor bedrijven: bedrijventerreinen en industriezones. Het is niet productief om terzake te trachten verantwoordelijk aan te duiden. Het klopt inderdaad dat een aantal dossiers inzake het ontsluiten van industrieterreinen her en der rond Zaventem op stapel staan en de komende weken en maanden het stadium van besluitvorming kunnen bereiken. Minister Van Mechelen kan terzake bijkomende informatie leveren.

Er is verwezen naar Meise-Westrode. Daar gaat het over ongeveer 75 hectare, gelegen op de as Brussel-Antwerpen. Dit dossier is rijp voor een beslissing. De Vlaamse Regering en minister Van Mechelen zijn van plan om vrij snel die beslissing in te leiden.

Er is het probleem van Watersite Vilvoorde. Daar gaat het over 100 hectare. Dit dossier is zeer gevorderd. Voor twee van de drie zones in kwestie is een integraal ontwikkelingsplan opgesteld, of minstens een haalbaarheidsstudie. Het derde deel wordt momenteel in eigendom genomen door de GOM en door Novovil. Er blijven structurele problemen om deze zone te ontwikkelen en, vooral, op de markt te brengen, maar we denken dat we op vrij korte termijn beslissingen kunnen nemen terzake.

Er is ook nood aan een algemeen masterplan voor het geheel van de bedrijventzones in de regio Mechelen-Vilvoorde. Er zijn een aantal voorstellen ingediend om te komen tot dat masterplan. De opstelling daarvan heeft zijn prijs. Maar ook in dit dossier kan er een beslissing vallen.

Er is ook het dossier Lozenberg-Bessenveld in de luchthavenregio. Daar zijn er nog een aantal knelpunten. Het voornaamste knelpunt is dat van de mobiliteitsafwikkeling. Ook daar bereiken we stilaan de fase waarin we beslissingen kunnen nemen.

De tweede reeks acties voor de Vlaamse Regering de komende weken en maanden zal er dus in bestaan de potentie van de regio maximaal kansen te geven door het ter beschikking stellen, op korte termijn, van een bijkomende oppervlakte aan bedrijfsinfrastructuur, meer bepaald aan industriezones.

De derde reeks acties betreft de mobiliteitsproblemen. Die zijn niet te onderschatten. Er is een studie verricht naar de voornaamste verkeersknelpunten in Vlaanderen. De administratie heeft een top-25 opgesteld van de Vlaamse locaties met de grootste verkeerscongestieproblemen. Daaruit blijkt dat maar liefst 19 van de 25 punten die het meest aanleiding geven tot filevorming, gelegen zijn in Vlaams-Brabant, waarvan de eerste in Strombeek-Bever. Daar is er een fileduur van gemiddeld 4 uur en 42 minuten.

Daarnaast zijn er nog zulke punten in Wemmel, Vilvoorde, Sterrebeek en Tervuren. Uit onderzoek bij bedrijven blijkt dat die verkeerscongestie een van de dingen is die erg negatief worden gepercipieerd. Voor heel wat bedrijven zijn de verkeersproblematiek en de bereikbaarheid van het bedrijf zelf, ook voor het personeel, aspecten die aanleiding geven tot delokaliseren.

Het is belangrijk dat we sneller werk maken van de dossiers op het vlak van de weginfrastructuur, zoals de aansluiting van Brucargo op de E19 en andere. Daarnaast is het van cruciaal belang dat we bijkomende inspanningen doen om oplossingen te vinden voor de tekorten op het vlak van openbaar vervoer. Het RegioNet Brabant-Brussel, een initiatief van De Lijn, Biac, VOKA en een privé-studiebureau, biedt een goede basis voor ontwikkeling. Verder zijn er het Pegasusplan en Horizon 2010 van De Lijn. Er zijn dus plannen gemaakt, die we nu moeten realiseren, zodat we tot een betere ontsluiting komen, ook voor het personeel van de cruciale economische punten in de streek.

Op het vlak van het spoorvervoer is er Diabolo, een dossier dat in de gunstige zin evolueert. De

## Leterme

realisatie is gepland voor 2010. Dit moet toelaten veel vervoer af te wikkelen via het spoor, zodat het wegenvervoer wordt ontlast. Er is ook het dossier van het Gewestelijk Expresnet, dat voor Vlaams Brabant van heel groot belang is. De Vlaamse Regering wil in samenspraak met de federale regering versneld helpen realiseren wat mogelijk is. Minister Peeters heeft in zijn beleidsnota een aantal indicaties gegeven over het wegvervoer.

Dit zijn de drie assen van de actie die de Vlaamse Regering de komende weken en maanden wil ondernemen. Ten eerste willen we dat er een visie wordt ontwikkeld over de notie internationale economische poort, die in het RSV is opgenomen. Die visie moet dat begrip invullen, wat totnogtoe niet is gebeurd, in tegenstelling tot de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent, en de luchthaven en haven van Oostende. De tweede as is een snellere aanpak van de dossiers over het aansnijden of ontwikkelen van extra industrieterreinen.

Ten slotte is er de as van de mobiliteit, die niet het minst belangrijke is. We moeten zorgen dat de voorhanden zijnde plannen worden aangepakt, zoals bijvoorbeeld voor het RegioNet, de delen van het Pegasusplan van De Lijn die van toepassing zijn op het gebied, het Diabolodossier en het GEN-dossier. Aanvullend moeten er ook inspanningen worden gedaan op het vlak van wegeninfrastructuur.

Er werd opgemerkt dat het aan een visie ontbreekt, maar we willen overleggen en een visie ontwikkelen met de mensen op het terrein over de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven en haar regio. We zullen echter niet wachten tot die visie af is. We willen de concrete dossiers vlugger realiseren. Dat zou trouwens ook zonder DHL moeten gebeuren, maar door het DHL-dossier laat de nood zich in alle scherpste voelen.

Vrijdag plegen we overleg met de gouverneur. Er zal verslag worden uitgebracht over de stand van zaken, de dingen die in het verleden zijn gebeurd en de voorbereidende werkzaamheden. We zullen al die rapporten inventariseren. Daarnaast willen we van de gouverneur vernemen wat de visie is van de GOM Vlaams-Brabant, en wat de visie is van andere instanties, zoals het Vesoc, op de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem en haar omgeving.

We zijn het de Vlaamse economie verschuldigd te werken aan een visie, maar intussen moeten we ook de dossiers een voor een aanpakken. Ik maak met u een afspraak voor de komende weken. De Vlaamse Regering is bereid u van nabij te betrekken bij de stappen die we zullen zetten.

We hebben in elk geval een perspectief voor Zaventem, maar dat doet niets af aan het feit dat we ten zeerste betreuren dat het uitbreidingsscenario van DHL niet is kunnen doorgaan. Mijn collega-ministers zullen ingaan op een aantal deelaspecten van het dossier. (*Applaus bij de meerderheid*)

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

**Minister Frank Vandenbroucke** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, collega's, ingaand op de uitnodiging van minister-president Leterme wil ik een korte toelichting geven inzake het werkgelegenheidsbeleid, en antwoorden op de vraag van de heer Van Rompuy. Ik beklemtoon dat de werkgelegenheid gebaat is bij een totale aanpak inzake bedrijventerreinen, een visie op de ontwikkeling van de luchthaven, mobiliteit en openbare werken. Dat zal uiteindelijk het verschil maken.

Natuurlijk is er ook een specifiek werkgelegenheidsbeleid te voeren met specifieke acties. We mogen echter niet vooruitlopen op de resultaten van het sociaal overleg dat, jammer genoeg, wordt gevoerd door DHL zelf. In functie van het sociaal overleg hebben we instrumenten ter beschikking om uitwegen te zoeken voor de mensen. Dat wil niet zeggen dat we vandaag niet reeds bepaalde specifieke acties kunnen aankondigen, onder andere inzake knelpuntvacatures, dat een bijzonder probleem is in Halle-Vilvoorde.

Vanuit de nieuw op te richten structuren van lokaal sociaal-economisch overleg, de erkende Resoc's, kunnen we bijzondere acties ontwikkelen ten voordele van de mensen van DHL. We zullen werken aan een streekpact, om van daaruit specifieke acties te ontwikkelen. Er zijn voorbeelden in andere regio's waar dat al gebeurd is. Er dringt zich ook een goede samenwerking op met Brussel. Ik heb me voorgenomen om snel rond de tafel te gaan zitten met de Brusselse minister van Werkgelegenheid.

Mijnheer Van Rompuy, u vraagt naar mijn standpunt over de interventie van mevrouw De Wachter.

**Vandenbroucke**

Ik respecteer de interventie van mevrouw De Wachter en sta daar ook achter. Ik leef niet op bij debatten uit het verleden. Voormalig minister Baldewijns was destijds verantwoordelijk voor Ruimtelijke Ordening en Openbare Werken. Er was weerstand tegen de ontwikkeling van de 80 hectare. Het was bijzonder duur om die te ontsluiten. Inzake mobiliteit was het ook niet zo evident. Het verzet was niet principieel maar pragmatisch.

In het hoofdstuk over de bedrijvzones in de nota van de GOM wordt uitgelegd hoe het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een contradictorische indicatie geeft inzake de 80 hectare. Enerzijds is het strijdig met het RSV, want het ligt in het buitengebied. Anderzijds kunnen we uit het RSV argumenten halen om die toch te ontwikkelen. Ik citeer: 'Een nieuw ontwikkelingsconcept werd uitgewerkt door GOM, provincie en Haviland om tegemoet te komen aan de randvoorwaarden opgelegd door het RSV. Op 1 december 2003 werd hierover overeenstemming bereikt en werd vervolgens een ministeriële opdracht gegeven aan Arohm om een principiële beslissing tot ontwikkeling van het gebied voor te bereiden.'

We wachten nu op een principiële beslissing van de Vlaamse Regering. Ik heb daarmee geen enkel principieel probleem. We kunnen overigens nog veel tijd besteden aan de analyse van alles wat in het verleden niet beslist werd en wel had moeten worden beslist, en omgekeerd van wat wel beslist werd en niet had moeten worden beslist. Ik zou liever vooruit kijken en samen proberen een toekomst op te bouwen voor de regio. (*Applaus bij de meerderheid*)

**De voorzitter:** Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, collega's, aansluitend op het antwoord van de minister-president geef ik u enkele verduidelijkingen vanuit het beleidsveld Ruimtelijke Ordening. We leven nog altijd met de erfenis van de gewestplannen van de jaren zeventig waarin de woonzones en bedrijventerreinen werden aangeduid. Dit is absoluut aan een actualisering toe.

We moeten het planningsproces voor deze regio versnellen. Met het oog daarop werd recent –14 dagen geleden – beslist om de gunning te doen van het gebiedsgericht en geïntegreerd overlegproces voor de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel in uitvoering van het RSV. In mensentaal wil dit zeggen dat het laatste planningsproces voor de afbakening van stedelijke gebieden wordt opgestart. U weet dat de eerste afgerond zijn: Aalst is klaar, Gent is brijdag jongstleden beslist, Antwerpen is in volle uitvoering, Kortrijk is bijna klaar. Nu wordt Brussel opgestart.

Met dit plan willen we niet zozeer uitspraken doen over het luchthavendomein maar over de ontwikkeling van bedrijventerreinen, over woonontwikkeling, stedelijk groen, bufferzones en dergelijke. Enkel een dergelijk integraal planningsproces kan het antwoord bieden op de uitdagingen. Ik kan u geruststellen, mijnheer Vermeiren, we plegen overleg met de gemachtigde ambtenaren van Arohm Vlaams Brabant om na te gaan waar we bewarende maatregelen moeten nemen en waar we verkavelingsvergunningen tijdelijk 'on hold' kunnen zetten. Dat gebeurt, maar dit kan niet betekenen dat er rechtsonzekerheid wordt gecreëerd voor de bouw-aanvragen in deze regio. We proberen enerzijds op een pragmatische manier te zorgen dat we geen hypothek leggen op de toekomstige ruimtelijke ordening. Anderzijds wegen we even pragmatisch af welke bouwaanvragen de ruimtelijke draagkracht niet overschrijden en, bijvoorbeeld, te maken hebben met renovatie, met het plaatsen van dakkapellen en dergelijke. Dat proces zal 2 tot 3 jaar in beslag nemen. We zullen uiteindelijk ook de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen die in opmaak zijn, daarin inschakelen. Dat geldt onder meer voor de gemeente Zaventem die reeds een structureel overleg heeft gehad met de drie niveaus.

De vraag naar economische ontwikkelingen zou ik willen opdelen in drie domeinen: de ontwikkeling op de luchthaven zelf, de economische activiteit in de regio en de meer algemene ontwikkeling van bedrijventerreinen. Wat dat eerste betreft, heeft BIAC een project ingediend onder de titel Airport Village. We zullen dit onderzoeken in het kader van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat vandaag wordt voorbereid in functie van de noordelijke ontsluiting. Daarmee lossen we niet alleen de mobiliteitsproblemen op, maar beantwoorden we ook een aantal vragen van de luchthaven zelf.

## Van Mechelen

Wat de economische activiteiten in de regio betreft, is de gewestplanwijziging van 17 juli 2000 in volle implementatie. Zoals de minister-president zei, is er de reconversie van de Watersite in Vilvoorde. Het gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplan daartoe is voorlopig aanvaard door de gemeenteraad. Het openbaar onderzoek loopt tot 2 december zodat dit project dan kan worden gerealiseerd.

Wat de reconversie van de oude terreinen van Machelen en Vilvoorde betreft, zijn er een aantal BPA's van de gemeente Machelen goedgekeurd. De provincie Vlaams-Brabant heeft bij de administratie Economie een project ingediend voor de opmaak van een masterplan in verband met de subsidiëring van de herinrichtingsprojecten van bedrijventerreinen.

Wat de zone Meise betreft, lijkt er een contradictie met de bepaling van het RSV. Daarover is in de vorige legislatuur een IKW samengeroepen die een beslissing van de Vlaamse Regering heeft voorbereid. Het is de bedoeling om deze beslissing binnenkort op de agenda te plaatsen zodat de knoop inzake Meise kan worden doorgehakt. Er is nog een bijkomend probleem met het ontsluitingscomplex dat nodig is voor dit bedrijventerrein. Minister Peeters zal in dit verband de nodige initiatieven nemen.

Er zijn ook een aantal initiatieven genomen rond mobiliteit en bereikbaarheid van de luchthaven, zowel wat het openbaar vervoer als het goederenvervoer en het wegverkeer betreft. Voor het openbaar vervoer is er het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan noordelijke ontsluiting van de luchthaven. Er is echter nog een probleem. De tracékeuze die we in 2002 hebben gemaakt, leidt tot een ontsluiting via de middenberm van de E19. Dat betekent dat we moeten voorzien in een compensatie voor het Witte-Kinderbos dat daar ingeplant is.

Wat het goederenvervoer betreft, moet in het goederenstation worden gewerkt aan de cargozone waarvoor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet in een reservatiestrook.

Wat het wegverkeer betreft, heeft ditzelfde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een aantal reservatiestroken opgenomen, bijvoorbeeld, voor de

vervollediging van het klaverblad van de E19 en de N211 en voor een aantal andere belangrijke werken die daar moeten worden uitgevoerd.

We zijn ervan overtuigd dat plannen in de ruimtelijke ordening meer dan noodzakelijk is. Dit vraagt natuurlijk tijd maar er wordt wel degelijk werk van gemaakt. (*Applaus bij de meerderheid*)

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

**Minister Kris Peeters** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, collega's, we moeten op korte termijn antwoorden op de bezwaarschriften die zijn ingediend tegen de vergunning van de bestendige deputatie Vlaams-Brabant. Daarover zal voor het einde van dit jaar een beslissing worden genomen. De ultieme datum is 2 januari 2005.

Wat de problematiek van een rondetafel of een permanente commissie betreft, wil ik erop wijzen dat zo'n commissie verschillende invalshoeken moet omvatten: economie, energie, mobiliteit en infrastructuur. Het is ook belangrijk dat die commissie een permanent en duurzaam karakter krijgt. Er moet ook worden gewaakt over de ontwikkeling van een langetermijnvisie. Tot slot moet die commissie een platform zijn waarbij alle actoren betrokken zijn.

Ik heb het voorbeeld gegeven van de Vlaamse Havencommissie die deze uitgangspunten belichaamt en al jaren op die manier werkt.

Voor de verschillende infrastructuurwerken is er een lijst opgemaakt voor zowel het spoor, de weg als de bus. Wat het spoor betreft, is er de bocht van Nossegem, het Diaboloproject en de problematiek van het gewestelijk expresnet.

Er werd ook gesproken over een volwaardige HST-stopplaats. Wat de weg betreft, zijn er vragen over de noordelijke wegontsluiting van de E19, de Brucargo-zone. Er liggen ook nog andere elementen op tafel. Ten slotte zijn er ook nog vragen over De Lijn. We moeten al die opmerkingen in kaart brengen en nagaan wat budgettair haalbaar is binnen een bepaalde periode.

Mijnheer Peumans, u had vragen over de geluidsnormen. Het klopt dat we niet alleen op Europees niveau, maar ook internationaal binnen bepaalde kaders moeten werken. Zo is er een verdrag in-

**Peeters**

zake de internationale burgerluchtvaart dat het geluidsniveau regelt en ook de ondertussen be-roemde en beruchte QC organiseert. Er zijn ook een aantal richtlijnen, zoals die van 26 maart 2002, maar vooral die van 25 juni 2002. Daarin wordt gesproken over de evaluatie en beheersing van de omgevingsgeluiden en het omgevingslawaai. Zoals alle andere lidstaten moeten we een geluidsbelastingkaart opmaken, die niet alleen slaat op grote agglomeraties, maar ook op belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens. Er is afgesproken dat we die kaarten tegen 2008 moeten kunnen voorleggen en de lawaai-uitstoot en -effecten moeten beheersen. In het kader van deze richtlijn zullen we de volgende weken en maanden de nodige stappen zetten. (*Applaus bij de meerderheid*)

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

**De heer Francis Vermeiren** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer kort zijn. Het verheugt me dat dit debat heeft kunnen plaatsvinden, en ik ben blij met de wijze waarop het heeft plaatsgehad.

De heer Dehaene heeft zich bij het begin van zijn toespraak gericht tot twee ministers. Minister-president Leterme heeft echter duidelijk gezegd dat het een zaak is van de hele regering. Het feit dat vier ministers het woord hebben genomen, toont dit ook aan. In al die jaren dat ik in het politiek bedrijf zit, heb ik zelden meegemaakt dat zoveel ministers het debat volgden, dat ze repliceerden. Het is een eer voor alle sprekers en een goede zaak voor het parlement. Dit bewijst dat degenen die bij de start van deze regering zeiden dat ze niet zou kunnen functioneren, ongelijk hebben. Wel moet worden uitgevoerd wat hier werd gezegd. Ik reken daarop.

Minister-president Leterme heeft terecht gezegd dat het dossier Sabena Technics met grote omzichtigheid moet worden behandeld. Mijnheer de minister-president, ik zal u wat dit betreft niets kwalijk nemen. Ook de federale regering moet het dossier van nabij volgen. We zullen nog te maken krijgen met dit moeilijk probleem.

De regering is ook ingegaan op het probleem van de militaire luchthaven. Dat is een goede zaak. Toen ik het had over de bufferzones, heb ik de aan-

dacht gevestigd op het feit dat er bij het invullen van de bruine zones kan worden gesproken over twee pluspunten. In de eerste plaats gaat het om het afschermen van de grondlawaaihinder. Daarnaast worden er meer mogelijkheden voor de luchthaven gecreëerd, zonder dat er een ingreep is op de ruimtelijke ordening. De militaire luchthaven biedt wat dat betreft een opportuniteit. Ik hoop dat tijdens de gesprekken met de minister van Landsverdediging vooruitgang wordt geboekt.

Er werd door de regering ook gewezen op de congestie- en de fileproblematiek en op de 19/25-verhouding. Minister Peeters heeft hier herhaald wat hij deze week heeft gezegd. Hij heeft zich geëngageerd om extra inspanningen te leveren en de infrastructuurwerken sneller vooruit te laten gaan. Ook minister Van Mechelen had het over versnellen. Na het negatieve verhaal rond DHL moet de energie worden gekanaliseerd. Uit de antwoorden van de ministers blijkt dat de regering ingaat op de verschillende suggesties die hier vandaag zijn gedaan. Dit is niet het dossier van één minister, maar van verschillende regeringen en parlementen en in hoge mate ook van de mensen.

Het kan inderdaad een concert worden als we verdergaan op de manier zoals we bezig zijn. Ik feliciteer de regering en betuig mijn dank voor de wijze waarop dit debat heeft kunnen plaatsvinden.

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

**De heer Eric Van Rompuy:** Ik sluit me aan bij de heer Vermeiren. Ik wil nog een persoonlijke bedanking maken. De sturing van BIAC zal tijdens de volgende jaren cruciaal zijn voor welke soort activiteiten er zich op de luchthaven zullen ontwikkelen. In het internationale luchtvaartgebeuren zijn er allerhande allianties, niet alleen tussen luchtvaartmaatschappijen, maar ook tussen verschillende luchthavens.

Uit onze resoluties blijkt dat het Vlaams Parlement streeft naar de regionalisering van de luchthaven. We vinden dat Zaventem een Vlaamse luchthaven moet worden. Als de privatisering van BIAC echter doorgaat zoals gepland, dan komen we in de problemen. De overheid zou nog 30 percent overhouden en de privé-sector 70 percent. Die 70 percent kan in handen zijn van één partner. Als dat dan nog een buitenlandse speler is, dan wordt het

### Van Rompuy

erg moeilijk om BIAC te gebruiken als instrument voor economische en werkgelegenheidsontwikkeling.

Ik voer hiermee geen ideologisch debat, wat sommigen ook mogen denken. Ook bij de GIMV is er eenzelfde scenario voor privatisering. De Vlaamse Regering redeneert daar echter dat er eigen instrumenten moeten worden ontwikkeld, zoals de PMV.

De minister-president heeft in zijn antwoord een en ander genuanceerd en ik dank hem daarvoor. 25 miljoen euro op een kapitaal van 500 miljoen euro betekent slechts een aandeel van 2 of 3 procent. Wat zult u daarin te zeggen hebben?

Anderzijds wilt u 70 percent aan de privé-sector verkopen. Het gaat om een actor die dan de ontwikkeling van de luchthaven kan sturen in de richting die hem goed uitkomt. Ik vrees dat de doelstellingen van die internationale groep niet de toegevoegde economische waarde of de werkgelegenheid zijn, maar de complementariteit met andere luchthavens, de winstmaximalisatie, enzovoorts. Zo zouden we een belangrijk sturingsinstrument uit handen geven.

Het is de bekommernis van iedereen om actoren op en rond de luchthaven alle kansen te geven, maar dat moet toch gebeuren met de garantie dat er een vorm van verankering komt – om eens een woord te gebruiken dat is voorbijgestreefd. We moeten vermijden dat we mooie resoluties stemmen waarin wordt geëist dat Zaventem een Vlaamse luchthaven wordt, maar ondertussen die luchthaven wel wordt verkocht. Het Vlaams belang moet toch voor ogen worden gehouden. (*Applaus bij CD&V en de N-VA*)

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

**De heer Joris Van Hauthem:** Mijnheer de voorzitter, dit actualiteitsdebat is er gekomen op vraag van de heer Vermeiren, en niet op onze vraag. Toch zou ik een coherenter antwoord willen krijgen op enkele vragen die we hier hebben gesteld. In de pers vernamen we wat minister Peeters en de Vlaamse Regering willen ondernemen om van Zaventem de groeipool te laten blijven die ze nu is.

We vroegen welk toekomstperspectief er is, en met welke resultaatsverbintenissen men werkt, onder meer inzake bedrijventerreinen. We kregen daarop geen antwoord. Minister Peeters gaf een aanzet toen hij stelde dat er inzake Zaventem nooit een geïntegreerde aanpak is ontwikkeld. Wij vragen geen gedetailleerd plan. Alle antwoorden die we hier aanhoorden, leiden immers tot de 'saucisserie' van de zaak, zodat we niet tot de kern kunnen doordringen. De kern van de zaak zijn de luchtvaartactiviteiten zelf en de bevoegdheidsverdeling die een hinderpaal is voor een integrale benadering zoals minister Peeters die heeft voorgesteld inzake mobiliteit en de luchtvaartactiviteiten zelf.

We hebben gevraagd of de kostprijs van de optie van de Vlaamse Regering om te participeren in BIAC wel opweegt tegen de medezeggenschap die zo hoopt te verkrijgen. Het is toch de bedoeling van de Vlaamse Regering om het luchtvaartbeleid inzake Zaventem mee te bepalen? De minister-president heeft daar niet op geantwoord. Hij zei dat de regering dat zal bekijken. Ik leid daaruit af dat hij nog niet zeker weet of dat wel de goede aanpak is. Hij is nog niet zeker dat dit er niet zal toe leiden dat hij in de raad van bestuur op een keukenstoel aan de rand van de tafel zal mogen toekijken naar heren die in fauteuils zitten.

De vraag over de bevoegdheidsverdeling bent u uit de weg gegaan. Dat is nochtans de kern van de zaak. Een integrale benadering vergt homogene bevoegdheidspakketten. U hebt deze boodschap hier niet uitgesproken.

Ik heb u evenmin horen zeggen dat het geen slechte zaak zou zijn als de luchthaven van Zaventem naar Vlaanderen wordt overgeheveld. Het zou u nochtans veel kopzorgen besparen. Ik denk bijvoorbeeld aan een eventuele participatie in BIAC. Dat zijn essentiële vragen die u hebt vermeden. In die zin is dit actualiteitsdebat misschien wat te vroeg gekomen. (*Applaus bij het Vlaams Blok*)

**De voorzitter:** Vraagt nog iemand het woord? (*Neen*)

Het debat is gesloten.

**MOTIE VAN AANBEVELING**

**De voorzitter:** Door mevrouw Ceysens werd tot besluit van dit actualiteitsdebat een motie van aanbeveling aangekondigd. Ze moet uiterlijk vrijdag om 17 uur zijn ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

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

Het incident is gesloten.

---



---

**VERZOEKSCHRIFT over het gebruik van talen in bestuurszaken**

– 74 (2004-2005) – Nr. 1

**Verslag**

**De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetsevaluatie over het verzoekschrift over het gebruik van talen in bestuurszaken.

De heer De Meulemeester, verslaggever, en de heer Van Dijck, verslaggever, verwijzen naar het schriftelijk verslag.

Is het Parlement het eens met de conclusies van de commissie? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

**MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Filip Dewinter, Johan Deckmyn en Wim Van Dijck en mevrouw Linda Vissers tot besluit van de op 12 oktober 2004 door de heer Filip Dewinter in commissie gehouden interpellatie tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitspraken van de ministers Fientje Moerman en Frank Vandenbroucke betreffende het opnieuw laten samenvallen van de Vlaamse en de federale verkiezingen**  
– 71 (2004-2005) – Nr. 1

**Hoofdelijke stemming**

**De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heren Dewinter, Deckmyn en Van Dijck en mevrouw Vissers tot besluit van de op 12 oktober 2004 door de heer Dewinter in commissie gehouden interpellatie tot de heer Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitspraken van de ministers Moerman en Vandenbroucke betreffende het opnieuw laten samenvallen van de Vlaamse en de federale verkiezingen.

De heer Dewinter heeft het woord.

**De heer Filip Dewinter** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, iedereen zal zich nog de zomerperiode herinneren toen mevrouw Moerman en de heer Vandenbroucke uitspraken hebben gedaan over het laten samenvallen van de Vlaamse en de federale verkiezingen. Het waren hun eerste beleidsdaden en uitspraken als Vlaams minister.

Ik vond het nuttig en wenselijk om hierover ook de minister-president te ondervragen. Ik denk dan vooral aan wat zijn fractie hierover in het verleden heeft gezegd en aan de wijze waarop zijn fractie hierover in dit parlement heeft gestemd. Ik heb toen een motie ingediend die luidt als volgt: ‘Overwegende dat afzonderlijke verkiezingen voor het Vlaams Parlement essentieel zijn voor de democratische legitimiteit van de eigen Vlaamse instellingen en een belangrijke Vlaamse verworvenheid waren van de staatsvorming van 1993, vraagt de Vlaamse Regering: ten eerste vast te houden aan de afzonderlijke verkiezingen voor het Vlaams Parlement;



**Dewinter**

ten tweede te streven naar een regeling waarin bepaald wordt dat wie zich kandidaat stelt voor een ander beleidsniveau, in geval van verkiezing ook daadwerkelijk dat mandaat op het andere beleidsniveau moet opnemen en alleen op dat niveau in aanmerking kan komen voor een mogelijk uitvoerend mandaat.' Deze motie werd ingediend op 13 oktober 2004.

Ik geef ook graag lezing van een motie die op 9 januari 2002 is ingediend door de heren Van den Brande, Sauwens, Caluwé en Van Rompuy en mevrouw Grouwels en mevrouw Van Hecke. 'Het Vlaams Parlement, overwegende dat de afzonderlijke verkiezingen voor het Vlaams Parlement essentieel zijn voor de democratische legitimiteit van de eigen Vlaamse instellingen en een belangrijke Vlaamse verworvenheid waren voor de staatshervorming van 1993, vraagt de Vlaamse Regering vast te houden aan de afzonderlijke verkiezingen van het Vlaams Parlement.' (*Opmerkingen van de heer Ludwig Caluwé*)

Iedereen heeft allicht al begrepen dat de tekst van onze motie woordelijk dezelfde is als de motie die de heer Van den Brande destijds mee heeft ingediend. Ik herinner me trouwens dat de heer Van den Brande bij die gelegenheid toenmalig minister-president Dewael over deze problematiek heeft geïnterpreteerd. Les actes nous suivent. Verba volant, scripta manent. Wat staat geschreven, staat geschreven.

Ik kan me niet voorstellen dat CD&V, momenteel een meerderheidspartij, er nu een andere mening op zou nahouden dan ze als oppositiepartij heeft neergeschreven. Het lijkt me evident dat CD&V nu onmogelijk kan verloochenen wat ze amper twee jaar geleden heeft aanbeden.

Voor CD&V is dit de lakmoesproef. Hoe consequent CD&V is, zullen we zo dadelijk te weten komen. Ik twijfel er evenwel niet aan dat de hele CD&V-fractie, aangevuld met haar partners uit de N-VA, deze motie met enthousiasme zal helpen goedkeuren. (*Applaus bij het Vlaams Blok*)

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

**De heer Ludwig Caluwé:** Mijnheer de voorzitter, de heer Dewinter heeft een uitstekende tekst inge-

diend. Ik wil hem feliciteren met zijn papegaaienwerk. Zelf hebben we evenwel ook eens wat vroegere teksten gelezen. We zullen dan ook niet voor deze motie stemmen omdat ze nu eenmaal door de verkeerde persoon is ingediend.

Mijnheer Dewinter, u bent bijzonder slecht geplaatst om over deze aangelegenheid moties in te dienen. Een van de redenen waarom veel burgers vragen om de Vlaamse en de federale verkiezingen opnieuw samen te voegen, is dat ze bij alle verkiezingen dezelfde kandidaten zien terugkomen. Om dit tegen te gaan, hebben de heren Dewinter en Van Nieuwenhuysen in januari 2002, gelijktijdig met de reeds aangehaalde motie van de heer Van den Brande, een motie ingediend waarin te lezen staat dat wie in een parlementaire assemblee wordt verkozen effectief zijn mandaat moet opnemen. In mei 2003 is de heer Dewinter voor de Senaat opgekomen. Alhoewel hij was verkozen, heeft hij zijn mandaat niet opgenomen. Hij is dan ook uiterst slecht geplaatst om over dit onderwerp moties in te dienen. CD&V zal niet voor deze motie stemmen.

**De voorzitter:** Begin van de stemming.

Heeft iedereen gestemd? (*Ja*)

Einde van de stemverrichtingen.

Ziehier het resultaat:

104 leden hebben aan de stemming deelgenomen;  
31 leden hebben ja geantwoord;  
5 leden hebben zich onthouden;  
68 leden hebben neen geantwoord.

JA hebben geantwoord:

Arckens Erik  
Boutsen Mathieu  
Bruyninckx Agnes  
De Reuse Herman  
Deckmyn Johan  
Dewinter Filip  
Dillen Marijke  
Geraerts Jean  
Huybrechts Pieter  
Marginet Werner  
Michiels An  
Moens Monique  
Morel Marie-Rose  
Penris Jan

**Voorzitter**

Sintobin Stefaan  
 Strackx Felix  
 Tack Erik  
 Van den Eynde Marleen  
 Van Dijck Wim  
 Van Gaever Freddy  
 Van Goethem Roland  
 Van Hauthem Joris  
 Van Linter Greet  
 Van Overmeire Karim  
 Van Steenberge Gerda  
 Verougstraete Christian  
 Verreycken Rob  
 Verstrepen Jurgen  
 Vissers Linda  
 Vrancken John  
 Wymeersch Frans

NEEN hebben geantwoord:

Berx Cathy  
 Bex Jos  
 Bossuyt Gilbert  
 Bril Louis  
 Brouns Hubert  
 Callens Karlos  
 Caluwé Ludwig  
 Caron Bart  
 Ceysens Patricia  
 Cordeel Marc  
 Crevits Hilde  
 De Batselier Norbert  
 De Loor Kurt  
 De Meulemeester Marnic  
 De Meyer Jos  
 De Ridder Annick  
 De Wachter Else  
 Dehaene Tom  
 Demeulenaere Stern  
 Denys André  
 Gabriels Jaak  
 Gatz Sven  
 Gennez Caroline  
 Guns Dominique  
 Heeren Veerle  
 Helsen Kathleen  
 Hoebeke Anne Marie  
 Hostekint Michèle  
 Jans Vera  
 Janssens Patrick  
 Laurys Jan

Lauwers Herman  
 Logist Marcel  
 Loones Jan  
 Maes Jacky  
 Martens Bart  
 Matthijs Erik  
 Merckx-Van Goey Trees  
 Peeters Frans  
 Peumans Jan  
 Philtjens Hugo  
 Reynders Herman  
 Roex Elke  
 Rombouts Tinne  
 Sannen Ludo  
 Schauvliege Joke  
 Schueremans Herman  
 Somers Bart  
 Stevens Helga  
 Temsamani Anissa  
 Van Aperen Jul  
 Van Baelen Gilbert  
 van den Abeelen Marc  
 Van den Brande Luc  
 Van den Heuvel Koen  
 Van Dijck Kris  
 Van Eyken Christian  
 Van Nieuwenborgh Gracienne  
 Van Nieuwkerke André  
 Van Rompuy Eric  
 Vanackere Steven  
 Vandenbossche Dany  
 Vanderpoorten Marleen  
 Verfaillie Jan  
 Vermeiren Francis  
 Verstreken Johan  
 Voorhamme Robert  
 Wille Paul

Zich ONTHOUDEN hebben:

Daems Rudi  
 Dua Vera  
 Glorieux Eloi  
 Stassen Jos  
 Tavernier Jef

Dientengevolge neemt het Parlement de motie niet aan.

**MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de dames Marijke Dillen en Gerda Van Steenberge tot besluit van de op 12 oktober 2004 door mevrouw Marijke Dillen in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Inge Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de toekomst van de gesloten jeugdinstelling in Everberg en het advies van de Vlaamse Regering betreffende de hervorming van het jeugdrecht – 75 (2004-2005) – Nr. 1**

### Hoofdelijke stemming

**De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de dames Dillen en Van Steenberge tot besluit van de op 12 oktober 2004 door mevrouw Dillen in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de toekomst van de gesloten jeugdinstelling in Everberg en het advies van de Vlaamse Regering betreffende de hervorming van het jeugdrecht.

Mevrouw Dillen heeft het woord.

**Mevrouw Marijke Dillen** (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, het evaluatierapport heeft de discussie over Everberg weer in de actualiteit geplaatst. Uit dit rapport blijkt duidelijk dat de samenwerking tussen de Vlaamse en de Franse Gemeenschap moeilijk verloopt en dat er heel wat ernstige problemen zijn. Een aantal van deze problemen zijn communautair getint en draaien rond gebrekkige communicatie.

We hebben in de commissie een nuttige discussie over dit onderwerp kunnen voeren. Het rapport bevat een aantal aanbevelingen. De minister heeft beloofd snel initiatief te nemen.

Verder blijkt echter ook dat de federale regering nog steeds haar verplichtingen niet nakomt, onder meer betreffende de infrastructuur, zodat het ook Vlaanderen heel moeilijk wordt gemaakt om zijn verplichtingen inzake pedagogische begeleiding uit te bouwen. Mijn fractie dringt dan ook aan op een snelle oplossing. De Vlaamse Regering moet de federale regering zeer dringend op het hart drukken dat ze alle verplichtingen inzake Everberg onmiddellijk uitvoert.

Onze fractie dringt erop aan dat u ook verder gaat, mijnheer de minister-president. Niet alleen Everberg staat of stond in de actualiteit naar aanleiding van het evaluatierapport. Ook de hervorming van het jeugdrecht staat – eindelijk – opnieuw in de actualiteit. Ik moet echter zeggen dat de Vlaamse Regering terzake niet meteen een schitterend figuur slaat, integendeel. We weten allemaal dat het voortbestaan van Everberg gekoppeld is aan de hervorming van het jeugdrecht. Vlaanderen heeft aanvankelijk aan de federale regering de tijd gegeven tot uiterlijk 31 augustus 2004 om een federale wet te schrijven die een antwoord biedt op delinquent gedrag gepleegd door jongeren. Deze termijn is door het decreet van de voorzitter, dat door het vorige Vlaams Parlement werd goedgekeurd, verlengd tot 1 februari 2005 omwille van de verkiezingen. Die datum van 1 februari 2005 dient dan echter ook de uiterste limiet te zijn.

Vandaag blijkt dat er in het federale parlement een wetsontwerp over de hervorming van het jeugdrecht werd ingediend. De commissie voor Justitie kan dus met de besprekingen beginnen. Helaas, mijnheer de minister-president, moet dat gebeuren zonder het advies van de Vlaamse Regering. Ook al hebben we er in dit Vlaams Parlement, ook in het verleden, op aangedrongen dat de Vlaamse Regering een duidelijk advies zou geven aangaande haar standpunt in dit dossier, waarover in Vlaanderen toch wel een vrij grote eensgezindheid bestaat. Toch heeft de Vlaamse Regering hieraan blijkbaar geen absolute prioriteit gegeven. Van immobilisme van deze Vlaamse Regering gesproken!

Vlaanderen is al lang, zeer lang vragende partij voor een degelijke hervorming van de wet van 1965 over de jeugdbescherming. Vlaanderen is al lang voorstander van een degelijk jeugdsanctierecht, gebaseerd op heldere uitgangspunten die noodzakelijke antwoorden bieden op de huidige maatschappelijke vragen met betrekking tot de aanpak van jeugddelinquentie.

Het Vlaams Parlement legde een deadline op aan de federale minister van Justitie, met als dreiging – volledig terecht – het samenwerkingsakkoord inzake Everberg op te zeggen. Vandaag blijkt dan dat de Vlaamse Regering in gebreke is gebleven wanneer het erom gaat zelf het noodzakelijke advies te formuleren, waarin wij onze visie op de her-

**Dillen**

vormingen duidelijk uiteenzetten. Ik betreur dit ten zeerste. We weten nochtans allemaal dat we in dit dossier bijzonder waakzaam moeten zijn. We weten dat er in Wallonië weinig animo bestaat om het jeugdrecht te hervormen. De Franstaligen zijn hiervoor nooit vragende partij geweest. Vooral de Waalse PS heeft dit dossier gedurende de vorige jaren geblokkeerd.

Mijnheer de voorzitter, ik wil me nu zeer specifiek tot u richten. Ik betreur het dat we in dit Vlaams Parlement, ook al is er verschillende keren op aangedrongen, nooit de gelegenheid hebben gekregen om een ernstig debat te voeren over de manier waarop Vlaanderen klemtonen wil leggen en over hoe volgens ons het nieuwe jeugdrecht moet worden ingevuld. Nochtans had u, mijnheer de voorzitter, in uw toelichting bij uw decreet de verlenging van de datum naar 31 januari 2005 gemotiveerd met de belofte 'dat dit Vlaams Parlement zo de kans kreeg om het federale initiatief inzake de hervorming van het jeugdrecht naar waarde te schatten'. Deze kans heeft dit Vlaams Parlement echter niet gekregen.

Ik betreur het vooral dat de werkzaamheden in het federale parlement moeten beginnen zonder het toch wel zeer belangrijke advies van de Vlaamse Regering. Vlaanderen en Wallonië hebben andere prioriteiten wat de pedagogische aanpak van delinquente jongeren betreft. Het was dan ook de plicht van de Vlaamse Regering de prioriteiten vanuit Vlaanderen duidelijk mee te delen.

Collega's, met het oog op volledige homogene bevoegdheidspakketten en noodzakelijke hefboomen voor een beter bestuur, blijft onze fractie niet alleen pleiten voor de overdracht van het jeugdsanctierecht maar ook voor de overheveling van Justitie naar Vlaanderen. (*Applaus bij het VB*)

**De voorzitter:** Mevrouw Merckx heeft het woord.

**Mevrouw Trees Merckx-Van Goey:** Mijnheer de voorzitter, onze fractie zal tegen de motie van het Blok stemmen.

Het dossier van het jeugdsanctierecht wordt niet vooruitgeholpen door de overheveling van Justitie te vragen. In de motie van mevrouw Dillen kunnen

we niet lezen welke krachtlijnen of adviezen de indieners voorstellen.

Erop aandringen dat de federale overheid alle beslissingen omtrent Everberg onmiddellijk uitvoert, is niets meer dan het intrappen van een open deur. Collega's, het is veeleer nodig dat alle Vlaamse parlementsleden zich scharen achter de vijf gekende krachtlijnen voor een nieuw herstelgericht jeugdsanctierecht. (*Applaus bij CD&V*)

**De voorzitter:** Begin van de stemming.

Heeft iedereen gestemd? (*Ja*)

Einde van de stemverrichtingen.

Ziehier het resultaat:

106 leden hebben aan de stemming deelgenomen;  
32 leden hebben ja geantwoord;  
5 leden hebben zich onthouden;  
69 leden hebben neen geantwoord.

JA hebben geantwoord:

Arckens Erik  
Boutsen Mathieu  
Bruyninckx Agnes  
De Reuse Herman  
Deckmyn Johan  
Dewinter Filip  
Dillen Marijke  
Geraerts Jean  
Huybrechts Pieter  
Marginet Werner  
Michiels An  
Moens Monique  
Morel Marie-Rose  
Penris Jan  
Sintobin Stefaan  
Strackx Felix  
Tack Erik  
Van den Eynde Marleen  
Van Dijck Wim  
Van Gaever Freddy  
Van Goethem Roland  
Van Hauthem Joris  
Van Linter Greet  
Van Nieuwenhuysen Luk  
Van Overmeire Karim  
Van Steenberge Gerda

**Voorzitter**

Verougstraete Christian  
 Verreycken Rob  
 Verstrepen Jurgen  
 Vissers Linda  
 Vrancken John  
 Wymeersch Frans

NEEN hebben geantwoord:

Berx Cathy  
 Bex Jos  
 Bossuyt Gilbert  
 Bril Louis  
 Brouns Hubert  
 Callens Karlos  
 Caluwé Ludwig  
 Ceysens Patricia  
 Cordeel Marc  
 Crevits Hilde  
 Daems Rudi  
 De Batselier Norbert  
 De Loor Kurt  
 De Meulemeester Marnic  
 De Meyer Jos  
 De Ridder Annick  
 De Wachter Else  
 Dehaene Tom  
 Demeulenaere Stern  
 Denys André  
 Gabriels Jaak  
 Gatz Sven  
 Gennez Caroline  
 Guns Dominique  
 Heeren Veerle  
 Helsen Kathleen  
 Hoebeke Anne Marie  
 Hostekint Michèle  
 Jans Vera  
 Janssens Patrick  
 Laurys Jan  
 Lauwers Herman  
 Logist Marcel  
 Loones Jan  
 Maes Jacky  
 Mahassine Chokri  
 Matthijs Erik  
 Merckx-Van Goey Trees  
 Peeters Frans  
 Peumans Jan  
 Philtjens Hugo  
 Reynders Herman

Roegiers Jan  
 Roex Elke  
 Rombouts Tinne  
 Sannen Ludo  
 Schauvliege Joke  
 Schueremans Herman  
 Somers Bart  
 Stevens Helga  
 Tamsamani Anissa  
 Van Aperen Jul  
 Van Baelen Gilbert  
 van den Abeelen Marc  
 Van den Brande Luc  
 Van den Heuvel Koen  
 Van Dijck Kris  
 Van Eyken Christian  
 Van Nieuwenborgh Gracienne  
 Van Nieuwkerke André  
 Van Rompuy Eric  
 Vanackere Steven  
 Vandenbossche Dany  
 Vanderpoorten Marleen  
 Verfaillie Jan  
 Vermeiren Francis  
 Verstrecken Johan  
 Voorhamme Robert  
 Wille Paul

Zich ONTHOUDEN hebben:

Dua Vera  
 Glorieux Eloi  
 Stassen Jos  
 Tavernier Jef  
 Vogels Mieke

Dientengevolge neemt het Parlement de motie niet aan.

**MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heer Werner Marginet, mevrouw Marie-Rose Morel en de heren Jurgen Verstrepen, Erik Arckens en Johan Deckmyn tot besluit van de op 14 oktober 2004 door de heren Jean-Marie Dedecker en Werner Marginet in commissie gehouden interpellaties tot de heer Bert Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, respectievelijk over een evaluatie van het topsportbeleid na de Olympische Spelen van 2004 in Athene en over de problematiek van de unitaire sportstructuren, het topsportbeleid na Athene 2004 en de mogelijke organisatie van de Olympische Spelen in Vlaanderen – 77 (2004-2005) – Nr. 1**

### Hoofdelijke stemming

**De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie van de heer Marginet, mevrouw Morel en de heren Verstrepen, Arckens en Deckmyn tot besluit van de op 14 oktober 2004 door de heren Dedecker en Marginet in commissie gehouden interpellaties tot de heer Anciaux, Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel, respectievelijk over een evaluatie van het topsportbeleid na de Olympische Spelen van 2004 in Athene en over de problematiek van de unitaire sportstructuren, het topsportbeleid na Athene 2004 en de mogelijke organisatie van de Olympische Spelen in Vlaanderen.

De heer Marginet heeft het woord.

**De heer Werner Marginet:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, naar aanleiding van de interpellatie in commissie van de heer Dedecker en mezelf op 14 oktober 2004, werd de bezorgdheid duidelijk over het sportbeleid in dit land.

Tijdens de jongste Olympische Spelen in Athene hadden de Vlamingen weinig reden tot juichen. Ondanks het feit dat 45 van de 51 door het BOIC geselecteerde atleten Vlaming zijn, werden ze aan de wereld voorgesteld als Belgische atleten. Terwijl Estse, Letse, Litouwse, Tsjechische, Slowaakse en andere delegaties – landen die trouwens veelal minder inwoners tellen dan Vlaanderen – fier achter de eigen vlag konden lopen, moesten de Vlaamse atleten noodgedwongen de Belgische vlag volgen. De recuperatie van Vlaanderen door de Belgische staat blijft in de sport een constant gegeven. Vlaan-

deren zorgt voor 80 percent van onze nationale export, en kan een Vlaamse olympische uitstraling dus best gebruiken.

Mijnheer de minister, in commissie werd gevraagd of u bereid bent de mogelijkheid te onderzoeken om bij de Olympische Spelen van 2008 met een eigen Vlaamse ploeg aan te treden. Ik wilde ook vernemen of u bereid bent het bestaan van de paritair samengestelde nationale sportstructuren en -delegaties, die het Vlaamse sportbeleid in belangrijke mate mee bepalen, kritisch te bevragen, en het initiatief wilt nemen om dit binnen de Vlaamse Regering en het Overlegcomité te bespreken. Mijnheer de minister, u zegt dat, aangezien de internationale sportfederaties slechts één federatie per land erkennen, de nationale koepel vooralsnog noodzakelijk blijft.

Voor ons is het belangrijk dat een extra signaal wordt gegeven, en de resterende unitaire sportfederaties duidelijk wordt gemaakt dat het sportbeleid in dit land een Vlaamse bevoegdheid is. In het eerste punt van onze motie vragen we werk te maken van de regionalisering van de nog resterende unitair georganiseerde sportfederaties, inclusief het BOIC.

Het huidige sportbeleid is een grote bekommernis, niet alleen van het Vlaams Blok, maar van zowat de voltallige commissie. Het gevoerde topsportbeleid werd niet vertaald in het behalen van medailles op de Olympische Spelen. De bekommernis voor topsport van de commissie voor Sport was zo groot, dat zelfs werd gediscussieerd over het houden van een aparte vergadering over dit thema. Mijnheer de minister, uit uw antwoord in de commissie blijkt duidelijk dat topsport voor u een prioriteit is. Maar hieruit blijkt ook dat u de ingeslagen weg verder wilt volgen en de zaak wilt afhandelen door ongeveer 2.000.000 euro extra middelen in te schrijven voor topsport.

Het Vlaams Blok vindt het nuttig om een degelijke evaluatie te maken van het topsportbeleid, en dit als basis te gebruiken voor een herstructurering. In het tweede punt van onze motie stellen we voor een evaluatie te maken van het huidige topsportbeleid en over te gaan tot een herstructurering van de bestaande topsportscholen. We willen één school per provincie, die onafhankelijk is van de verschillende federaties en meer sportdisciplines kan opnemen.

**Marginet**

Na de commissie rees enige onduidelijkheid vanwege minister Anciaux inzake het al dan niet naar Vlaanderen halen van de Olympische Spelen. In de commissie heeft de minister duidelijk laten weten dat hoe langer hij in Athene rondliep, hoe meer hij begon te beseffen dat de Olympische Spelen in Vlaanderen een droom zijn en zullen blijven. Verwarring alom, zowel bij diegenen die voor voormalig minister-president Somers een haalbaarheidsstudie uitvoerden als bij minister Keulen, die het daar blijkbaar hoorde donderen.

Eerlijkheidshalve moeten we de mening van minister Anciaux bijtreden dat de organisatie van de Olympische Spelen in Vlaanderen niet realistisch of haalbaar is, te meer omdat we er voorlopig niet in zijn geslaagd om met het huidig topsportbeleid de nodige topsporters klaar te stomen voor het grote werk. Daarom is er het derde en laatste punt van onze motie, namelijk het voorstel om geen nieuwe haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren. (*Applaus bij het Vlaams Blok*)

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

**De heer André Denys:** Mijnheer de voorzitter, ik ben verrast en ontgoocheld over het feit dat het Vlaams Blok een motie heeft ingediend naar aanleiding van het debat. Er was met name afgesproken in de commissie dat we geen partijpolitieke spelletjes zouden spelen over sport. We hebben gezegd dat sport geen kleur heeft. We hebben een goed debat gehouden, verschillende leden hebben een betoog gehouden en de afspraak was gemaakt tussen alle fracties om de beleidsnota van de minister af te wachten en op basis daarvan het debat voort te zetten. Mij lijkt wat hier gebeurt, een partijpolitiek spelletje. De minister heeft duidelijk gezegd dat we antwoorden zullen krijgen op het totale sportbeleid in zijn beleidsnota. Wij hebben daar het volledige vertrouwen in.

**De voorzitter:** Begin van de stemming.

Heeft iedereen gestemd? (*Ja*)

Einde van de stemverrichtingen.

Ziehier het resultaat:

106 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

31 leden hebben ja geantwoord;  
75 leden hebben neen geantwoord.

JA hebben geantwoord:

Arckens Erik  
Boutsen Mathieu  
Bruyninckx Agnes  
De Reuse Herman  
Deckmyn Johan  
Dewinter Filip  
Dillen Marijke  
Geraerts Jean  
Huybrechts Pieter  
Marginet Werner  
Michiels An  
Moens Monique  
Morel Marie-Rose  
Penris Jan  
Sintobin Stefaan  
Strackx Felix  
Tack Erik  
Van den Eynde Marleen  
Van Dijck Wim  
Van Gaever Freddy  
Van Goethem Roland  
Van Hauthem Joris  
Van Linter Greet  
Van Nieuwenhuysen Luk  
Van Steenberge Gerda  
Verougstraete Christian  
Verreycken Rob  
Verstrepen Jurgen  
Vissers Linda  
Vrancken John  
Wymeersch Frans

NEEN hebben geantwoord:

Berx Cathy  
Bex Jos  
Bossuyt Gilbert  
Bril Louis  
Brouns Hubert  
Callens Karlos  
Caluwé Ludwig  
Caron Bart  
Ceysens Patricia  
Cordeel Marc  
Crevits Hilde  
Daems Rudi  
De Loor Kurt  
De Meulemeester Marnic

**Voorzitter**

De Meyer Jos  
 De Ridder Annick  
 De Wachter Else  
 Dehaene Tom  
 Demeulenaere Stern  
 Denys André  
 Dua Vera  
 Gabriels Jaak  
 Gatz Sven  
 Gennez Caroline  
 Glorieux Eloi  
 Guns Dominique  
 Heeren Veerle  
 Helsen Kathleen  
 Hoebeke Anne Marie  
 Hostekint Michèle  
 Jans Vera  
 Janssens Patrick  
 Laurys Jan  
 Lauwers Herman  
 Logist Marcel  
 Loones Jan  
 Maes Jacky  
 Mahassine Chokri  
 Martens Bart  
 Matthijs Erik  
 Merckx-Van Goey Trees  
 Peeters Frans  
 Peumans Jan  
 Philtjens Hugo  
 Reynders Herman  
 Roegiers Jan  
 Roex Elke  
 Rombouts Tinne  
 Sannen Ludo  
 Schauvliege Joke  
 Schueremans Herman  
 Somers Bart  
 Stassen Jos  
 Stevens Helga  
 Tavernier Jef  
 Temsamani Anissa  
 Van Aperen Jul  
 Van Baelen Gilbert  
 van den Abeelen Marc  
 Van den Brande Luc  
 Van den Heuvel Koen  
 Van Dijck Kris  
 Van Eyken Christian  
 Van Nieuwenborgh Gracienne  
 Van Nieuwerkerke André

Van Rompuy Eric  
 Vanackere Steven  
 Vandenbossche Dany  
 Vanderpoorten Marleen  
 Verfaillie Jan  
 Vermeiren Francis  
 Verstreken Johan  
 Vogels Mieke  
 Voorhamme Robert  
 Wille Paul

Dientengevolge neemt het Parlement de motie niet aan.

**REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN**

**De voorzitter:** Dames en heren, hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

Wij komen opnieuw bijeen op woensdag 10 november 2004 om 14 uur.

Geen bezwaar? (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

- *De vergadering wordt gesloten om 18.39 uur.*

**RECHTZETTING**

**Middagvergadering 3 van woensdag 13 oktober 2004.**

Op bladzijde 33, in de tweede kolom, werd voor het Vlaams Blok mevrouw Marie-Rose Morel verkeerdelijk vermeld als lid van de raad van bestuur van het VIWTA in plaats van de heer Erik Tack.









