

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

22 mei 2006

GEDACHTEWISSELING

**over de evaluatie van het project START-Luchthavenregio,
met de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw,
Zeevisserij en Plattelandsbeleid**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
uitgebracht door de heer Jan Laurys**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Trees Merckx-Van Goey.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, John Vrancken;
de heer Jan Laurys, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heren Koen Van den Heuvel, Eric Van Rompuy;
de heer Louis Bril, mevrouw Annick De Ridder, de heer Jul Van Aperen;
mevrouw Anissa Tamsamani, de heren Joris Vandenbroucke, André Van Nieuwkerke.

Plaatsvervangers:

de heer Thieu Boutsen, mevrouw Katleen Martens, de heren Jan Penris, Stefaan Sintobin, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Carl Decaluwe, mevrouw Kathleen Helsen, de heer Frans Peeters, mevrouw Miet Smet;
mevrouw Patricia Ceysens, de heer Jaak Gabriels, mevrouw Vera Van Der Borgh;
mevrouw Caroline Gennez, de heren Chokri Mahassine, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

mevrouw Vera Dua;
de heer Jan Peumans.

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting door de minister-president.....	4
2. Discussie.....	5

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie organiseerde op 27 april 2006 een gedachtewisseling over de evaluatie van het START-project voor luchthavenregio, met de minister-president, die het project namens de Vlaamse Regering coördineert. Die gedachtewisseling ligt in het verlengde van onder meer het werkbezoek dat de commissie op 24 maart 2006 bracht aan het bedrijf Aviapartner. Bij dat werkbezoek had de commissie reeds de gelegenheid gehad in debat te treden met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven over de toekomst van de luchthaven van Zaventem. De commissie heeft daarna de intentie geformuleerd dit dossier van naderbij op te volgen.

1. Toelichting door de minister-president

Minister-president *Yves Leterme* beperkt zich in zijn toelichting tot een aantal hoofdlijnen en een stand van zaken.

Het START-programma dateert van december 2004, nadat de creatie van randvoorwaarden voor het behoud van de activiteiten van DHL mislukt was. De Vlaamse Regering vond dat de mislukking voor de politiek de aanzet moest vormen om te zorgen voor betere, duurzame ontwikkelingskansen voor de regio waarbij er een goed evenwicht is tussen levenskwaliteit en economische ontwikkeling. Uiteraard wordt de nadruk gelegd op de versterking van het economische draagvlak in en om de regio.

Het START-programma bestaat uit een aantal deelprojecten. De regering heeft beslist een task force op te richten, waarin de verschillende beleidsdomeinen en de belangrijkste instanties van het Vlaamse beleid elkaar zouden ontmoeten. Daarnaast is er een ambtelijke werkgroep onder leiding van de gouverneur van Vlaams-Brabant, de heer Lodewijk De Witte. Die werkgroep volgt de dossiers op. Over elk van de elementen van het programma is er een voortgangsfiche opgesteld. Elke fiche wordt telkens bijgewerkt. Het overleg over de fiches zorgt voor de afstemming van procedures, het preventief signaleren van mogelijke knelpunten in de afhandeling en het vooruitlopen op eventuele problemen in de procedure. Daarnaast is het ook de bedoeling om problemen op te lossen. Activiteiten in en om Zaventem moeten immers rekening houden met heel wat regels.

Een eerste onderdeel is het probleem van de arbeidsmarkt in Zaventem en omgeving, met daaraan gekop-

peld de rol van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest als arbeidsreservoir. Een paar maanden geleden is er tussen VDAB en BGDA een samenwerkingsakkoord gesloten voor een betere doorstroming van arbeidskrachten. Daarnaast heeft minister Vandenbroucke van bij de aanvang van het START-programma, maatregelen genomen voor de opleiding en vorming en voor een specifieke begeleiding van vluchthavengebonden vacatures.

Een volgend onderdeel is het vrijmaken van voldoende ruimte voor economische activiteit door extra industrieterreinen en terreinen voor economische activiteiten. Drie dossiers worden van nabij gevolgd. Op de eerste plaats is er het dossier Meise-Westrode met de grootste oppervlakte. Momenteel zit men op schema, de procedures zijn totnogtoe correct gevolgd. Er doen zich geen grote problemen voor. Dat geldt ook voor Vilvoorde-Machelen, hoewel zich daar een probleem zou kunnen voordoen met het masterplan, dat een kleine vertraging oploopt. Normaal zal dat masterplan nog dit jaar aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden waarna er een aantal beslissingen zullen worden genomen. De administratie Economie onderzoekt momenteel de eventuele Seveso-problemen van het kleinere gebied Bessenveld-Loozenberg. De minister-president ziet echter geen onoverkomelijke problemen.

Voor het industriegebied Meise-Westrode is de aansluiting op de A12 nodig. Dat zal in een volgende fase gebeuren. De minister-president wijst op het belang van een goede ontsluiting van de terreinen. Kortom, de zaak loopt. De Vlaamse Regering tracht dreigende problemen van procedurele aard zo snel mogelijk op te merken en op te lossen.

Het mobiliteitsonderdeel valt uiteen in twee delen, enerzijds de openbare werken, de wegenwerken dus, en anderzijds het openbaar vervoer en het woonwerkverkeer. De minister-president licht eerst de openbare werken toe. Voor de ring zone Noord worden momenteel de problemen met de MER onderzocht. Voor het overige is alles op schema. Dat betekent dat de gunningen en aanbestedingen op het juiste moment kunnen plaatsvinden. De deadline is haalbaar.

De offertes voor de noordelijke ontsluiting zijn binnen en worden onderzocht. Normaal, als de klimatologische omstandigheden gunstig zijn, zullen de werken nog dit jaar starten. Voor de ring zone Zaventem is er een probleem in verband met de MER-plicht. De studie over de eventuele ontheffing van de MER-plicht is aanbesteed.

Voor Meise-Westrode is de MER-procedure afgelopen en kan de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de aansluiting starten. De studie voor de werken zelf is aanbested. De minister-president denkt dat het schema ook hier zal worden gehaald.

De vier belangrijke dossiers voor openbare werken zijn dus ring-Noord, de noordelijke ontsluiting, de ring zone Zaventem en Meise-Westrode.

Wat het openbare vervoer betreft heeft de regering op de ministerraad over de budgetcontrole van 31 maart jl. een beslissing genomen die budgettair ingepast is. De organisatie van 13 nieuwe lijnen is goedgekeurd, alsook een verhoogde frequentie op een aantal andere lijnen. De vervoersplanning van het nieuwe aanbod, dat in voege zou gaan in september van dit jaar, is klaar en minister Van Brempt moet er enkel nog over beslissen. De simulatie van de beleidseffecten van het extra aanbod wordt uitgevoerd.

Op 31 maart werd ook over de financiering beslist. In het begin was het de ambitie om de middelen via alternatieve financiering te verzamelen, onder meer door publiek-private samenwerking. De minister-president en zijn medewerkers hebben daar heel wat tijd in gestopt. Behoudens het akkoord met Macquarie Airports over de financiering van de fly-over, is dat voor andere aspecten institutioneel niet zo gemakkelijk.

De minister-president heeft met de idee gespeeld om van de activiteiten van de luchthaven zelf een financiële bijdrage te vragen. Dat bleek zo complex en juridisch onzeker dat de regering beslist heeft dat denkspoor te verlaten en over te gaan tot budgettaire financiering. Op 31 maart heeft de regering een schema goedgekeurd: in 2006 51 miljoen euro extra, in 2007 ongeveer 54 miljoen euro extra; in 2008 57 miljoen euro en in 2009 60 miljoen euro extra. Die middelen komen bovenop de reeds uitgetrokken middelen voor de financiering van START.

De minister-president wijst erop dat het de bedoeling is om te zoeken naar rechtszekerheid rond de luchthaven. In dit kader is er onder meer het zogenaamde Ontwikkelingsperspectief Luchthaven 2025. Het studieconsortium heeft vier tot vijf weken geleden de stand van zaken voor het eerst tussentijds toegelicht. Tegen eind mei zou de zogenaamde reality check, waarbij de hypothesen worden getoetst aan de reali-

teit, klaar zijn. De besluitvorming zal wellicht in het najaar kunnen plaatsvinden.

2. Discussie

De heer *Eric Van Rompuy* merkt op dat in de begroting voor START 150 miljoen euro wordt vooropgesteld. De alternatieve financiering hiervoor blijkt nu moeilijk te liggen. De spreker wil weten waarvoor deze middelen specifiek bestemd zijn. Om welke concrete initiatieven gaat het?

De *minister-president* antwoordt dat het gaat om 222,39 miljoen euro. Dit bedrag is de optelsom van 51,5, 54,2, 56,9 en 59,8 miljoen euro. Er werd hiervoor gehoopt op alternatieve financiering. In de plaats daarvan wordt nu voorzien in budgettaire financiering.

Deze middelen worden uitgetrokken voor de periode van 2006 tot en met 2009. Ze zullen bovenop de bestaande middelen worden aangewend.

Voor wat betreft openbaar vervoer, zullen de middelen onder meer gebruikt worden voor dertien rechtstreekse buslijnen naar de luchthaven, voor een frequentieverhoging van streeklijnen en voor lokale bediening in het kader van het GEN.

Voor wat betreft openbare werken gaan de bijkomende middelen naar de werken aan de ring zone Noord in Zellik-Wemmel-Vilvoorde, naar de ontdebelling van de ring in de zone Zaventem, waar de E19 op de E40 aansluit, naar de verbinding van de ring Oost met het Leonardkruispunt en naar de ontsluiting van Meise-Westrode naar de A12. Er zullen ook extra middelen worden uitgetrokken voor doorstroming van bussen. De bijkomende middelen moeten verder toelaten om een aantal projecten op de grote invalswegen naar Brussel vroeger dan gepland uit te voeren. Het gaat met name om de N21 (Haachtsesteenweg), de N2 (Leuvensesteenweg), de N3 (Tervuursesteenweg), de N1 (Mechelen-Brussel) en de N202 (Grimbergen-Brussel). Op deze wegen zijn er congestieproblemen. Het perspectief van realisatie uit het rollend programma kan nu vervroegd worden.

Ook de middelen voor begeleidende maatregelen voor het aantrekken van de langeafstandsverbinding van Hainan Airlines, worden aangerekend op de bedoelde extra financiering. In het totaal gaat het om 1,5 tot 2 miljoen euro voor de eerste twee tot drie

jaar. De middelen zullen voornamelijk worden aangewend voor de opening van het toeristisch kantoor in Bejing en voor een beperkt aantal beurzen voor kaderleden van Hainan aan de Vlerick School of Management. Het pakket werd beloofd om Hainan te doen kiezen voor Zaventem in plaats van Zürich.

De minister-president stelt voor om de tabel die wordt gebruikt in de task force ter beschikking te stellen van de commissie. Uiteraard zijn er altijd wijzigingen mogelijk, maar het geeft wel het meest accurate beeld weer van de huidige situatie.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat minister Peeters op 25 april 2006 in de commissie voor Mobiliteit gewag heeft gemaakt van een investering van 600 miljoen euro. De minister-president verwijst nu naar vier infrastructuurwerken. Oorspronkelijk ging het om veel meer werken. De spreker vraagt verduidelijking.

De *minister-president* antwoordt dat er voor een deel van de projecten die hij net genoemd heeft, reeds middelen waren uitgetrokken.

De heer *Eric Van Rompuy* geeft aan dat de uiteenzetting van de minister-president betrekking heeft op wat bovenop het gewone budget komt voor het START-plan. Het gaat om 222,39 miljoen euro over vier jaar. Hiervoor werd aanvankelijk gehoopt op alternatieve financiering. Dit bleek echter niet te lukken.

De *minister-president* legt uit wat hiervoor de redenen zijn. Hij wijst erop dat er ten eerste een probleem is gerezen bij het aanspreken van BIAC in zijn nieuwe aandeelhouderschap. De onderhandelingen bij de overdracht van het aandeelhouderschap bij de privatisering van BIAC werden gevoerd in een sfeer dat men goed wist waar men aan toe was bij het opstellen van een business plan. Het lag zeer moeilijk om in dit kader achteraf nog bijkomende lasten op te leggen. Voor de fly-over is het wel tot een akkoord kunnen komen. Het alternatief was om de luchthavengebruikers een supplement te laten betalen. Dit ligt echter juridisch zeer moeilijk. Onder meer als gevolg van de verschillende bevoegdheden. Daarom werd deze piste verlaten. De minister-president sluit niet uit dat er in de toekomst nog mogelijkheden zouden opduiken.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat de spoorwegen dit wel zullen doen in het kader van Diabolo.

De *minister-president* repliceert dat dit juridisch van belang was, omdat er zo tweemaal eenzelfde taxatie zou worden opgelegd voor eenzelfde gebruik.

De heer *Peumans* concludeert dat alternatieve financiering van openbare werken blijkbaar niet van een leien dakje loopt. Ook de alternatieve financiering van de brug van Temse is te complex gebleken.

De *minister-president* antwoordt dat dat laatste niets te maken had met complexiteit, maar wel met de snelheid van uitvoering en het feit dat er reeds een klassiek lastenboek voorhanden was.

In het kader van de alternatieve financiering is er een aspect PPS, maar ook een aspect debudgettering. Er wordt in dit kader zeer kort op de bal gespeeld, om verrassingen met Europa te vermijden, nadat de werken zijn uitgevoerd. Het is echter evident dat alternatieve financiering geen gemakkelijk verhaal is. Het is geen wondermiddel. Een en ander moet technisch zeer grondig worden bestudeerd vooraleer er een bestek wordt opgesteld.

De heer *John Vrancken* heeft begrepen dat de minister-president werk wil maken van een uitbreiding en ontwikkeling van de industriële gebieden rond Zaventem, in functie van het vrachtvervoer vanop de luchthaven. De heer Vrancken stelt echter vast dat DHL naar Duitsland moet verhuizen. Hoe valt de verdere ontwikkeling van Zaventem met het oog op vrachtvervoer te rijmen met het feit dat het vrachtvervoer in Zaventem wordt afgebouwd?

De heer *Jan Laurys* vraagt of de task force in zijn huidige vorm sterk genoeg is om te blijven functioneren? Zijn er plannen om deze task force onder te brengen in de administratie?

Omdat de economische vooruitzichten voor de komende maanden goed zijn, vreest de spreker dat de politieke druk om het START-programma uit te voeren zal afnemen.

Omdat de regio Halle-Vilvoorde al zwaar belast is, zal het niet meevallen om nog vrije ruimte te vinden. Hij wil de regio Halle-Vilvoorde uitsluitend voor luchthavengebonden en watergebonden activiteiten reserveren. Activiteiten die daar niet onmiddellijk verband mee houden, kunnen zich in de buurt van Tienen-Gripen en Diest vestigen.

De spreker gaat vervolgens in op een idee geopperd tijdens het bezoek aan Aviapartner. Daar werd gesuggereerd om industrieterreinen niet langer volledig te saneren. Men pleitte er voor een gradatie afhankelijk van de bestemming. Moet Cargovil voor de volle 100 procent gesaneerd worden als men er nieuwe indus-

trie wil aantrekken? De spreker wijst erop dat men in Nederland al zo werkt en vindt het idee het onderzoeken waard.

Afsluitend gaat de spreker in op het idee van een nieuwe verbinding tussen E19 en E40 om de Brusselse Ring te ontlasten. Er zijn een aantal technische bezwaren omdat men geen nieuw verkeer wil creëren. De spreker vergelijkt een eventuele verbinding met de luchthaven en van de luchthaven met de E19 met een tweede ring die zowel E19 als E40 zou ontlasten.

Voor de heer *Koen Van den Heuvel* is de luchthaven van Zaventem samen met de Antwerpse haven Vlaanderen internationale poort. In en rond Zaventem wil men tientallen hectare bijkomende industrieterreinen aanleggen. Omdat Vlaams-Brabant en Waals-Brabant de snelst groeiende economische regio's in België zijn, droogt de arbeidsreserve er stilaan op. De spreker vraagt daar terdege rekening mee te houden. De heer Van den Heuvel vraagt hoe concreet het akkoord tussen VDAB en BGDA al is. Dit akkoord zal steeds belangrijker worden om spanningen te vermijden op de Vlaams-Brabantse arbeidsmarkt. Hij vreest vooral voor onwil bij de Brusselse regering.

Vervolgens benadrukt de heer Van den Heuvel het belang van langeafstandsvluchten voor Zaventem. Investeerders uit het Verre Oosten verliezen Vlaanderen uit het oog omdat ze steeds een tussenstop moeten maken in Amsterdam of Londen om in Brussel te geraken. Hij vraagt wat de Vlaamse Regering kan doen om meer rechtstreekse vluchten te organiseren tussen Zaventem en de Aziatische groeilanden.

De heer *Jan Peumans* vraagt hoe het ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025 zich verhoudt tot START. In welke mate zal rekening gehouden worden met de resultaten van die studie? Vervolgens wil de heer Peumans weten of men nog gelooft in het Gewestelijk Expresnet. Ten slotte stelt hij de vraag hoe de relatie is tussen Zaventem en de regionale luchthavens in Vlaanderen en Wallonië.

Minister-president *Yves Leterme* gaat ervan uit dat de geplande industrieterreinen zo veel mogelijk gebruikt zullen worden voor luchthavengebonden activiteiten. Voor het overige moeten de nieuwe terreinen ook tegemoetkomen aan de sterke vraag naar nieuwe industrieterreinen. De minister-president begrijpt het pleidooi van de heer Laurys voor gebundelde deconcentratie in Tienen en Diest, maar wijst erop dat de overheid dergelijke processen onmogelijk volledig kan sturen.

De minister-president bevestigt dat een voortgangstabel wordt opgesteld.

Hij zegt dat de structuur van de task force performant genoeg is om de doelstellingen te bereiken. Van zodra de structuur niet meer volstaat, zal de overheid ingrijpen. Hij benadrukt echter dat vooral de output belangrijk is. Door de flexibele structuur kan de task force zelfs op informele wijze werken. Hij is terughoudend tegenover een nieuwe logge structuur.

Vervolgens gaat de minister-president in op de vraag of er nog voldoende politieke druk zal zijn om het START-programma te realiseren eenmaal de economische situatie verbetert. Hij stelt dat een aantal schikkingen zijn getroffen in de meerjarenbegroting. In de planning van De Lijn zijn al een aantal beslissingen genomen. De strategische visie 2025 is niet besteld om ze achteraf onder de mat te vegen. Ten slotte benadrukt de minister-president dat de Vlaamse Regering het START-programma absoluut wil realiseren. De Vlaamse Regering mag op dat punt later afgerekend worden.

In plaats van een bypass tussen E19 en E40 is gekozen voor parallelwegen langs de aansluiting van de E19 op de E40. De werken starten in 2007. Indien deze optie onvoldoende blijkt te zijn, zal het idee van een bypass wellicht opnieuw de kop opsteken.

Het akkoord tussen VDAB en BDGA is heel recent. De minister-president stelt voor om vragen hieromtrent aan minister Vandenbroucke te stellen. Uit het verslag van minister Vandenbroucke aan de Vlaamse Regering herinnert de minister-president zich het enthousiasme van de Vlaamse minister van Werk over de politieke wil aan de kant van Brussels minister Benoît Cerexhe.

Het aantrekken van langeafstandsvluchten is volgens de minister-president in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van BIAC. Hij hoopt dat het samenwerkingsakkoord met Hainan Airlines nog maar het begin is. De Vlaamse Regering heeft wel inspanningen geleverd om in te gaan op de vraag van de Chinese luchtvaartmaatschappij naar begeleidende maatregelen. De toezeggingen van de Brusselse en de federale regering zijn nog niet geconcretiseerd. De minister-president betreurt dat, gezien het nationale belang van de luchthaven.

De Brusselse en de federale regering hebben alleen mondelinge toezeggingen gedaan. De Vlaamse Regering is de enige die uiteindelijk zwart op wit verbin-tenissen heeft onderschreven, in de financiering heeft

voorzien en de contracten heeft getekend. Dat vindt de minister-president jammer: Zaventem is toch een luchthaven met een nationale betekenis.

De Vlaamse Regering heeft afgesproken om met concrete beslissingen over de regionale luchthavens te wachten tot de studie van minister Peeters over de visieontwikkeling is opgeleverd. Dat gebeurt einde mei 2006. Daarna zal beslist worden wie wat betaalt. De minister-president verwijst bijvoorbeeld naar het dossier van de verhoogde vereisten inzake brandveiligheid en brandweerpermanentie en de daarmee samenhangende kosten. Naar aanleiding van de bespreking van deze studie zal ook de discussie kunnen worden gevoerd over de plaats van de regionale luchthavens ten aanzien van (het gebrek aan capaciteit op) de luchthaven van Zaventem.

De beslissing tot de opmaak van het Ontwikkelingsperspectief 2025 maakt deel uit van het START-programma. Uit de eerste tussentijdse rapportering van Idea Consult is gebleken dat START volledig correct moet worden uitgevoerd om te komen tot de duurzame haalbaarheid van het businessplan van Macquarie Airports. Bij een eerste toetsing van het tussentijdse rapport van Idea Consult op 30 maart heeft het kabinet van minister Van Brempt Idea Consult gevraagd op het vlak van de 'modal shift' nog eens goed na te gaan wat er moet gebeuren om de ambitie van de 40 procent te realiseren, gegeven het businessplan van Macquarie.

Op de vraag van de heer Peumans of men dan uitgaat van een perspectief van een volume van 35 miljoen passagiers en een vrachtvolume van 1,2 miljoen ton, antwoordt de minister-president bevestigend. De heer Peumans concludeert hieruit dat duidelijke uitgangspunten in het businessplan gebruikt worden als referentiekader voor alle uit te voeren projecten. Ook dat wordt door de minister-president bevestigd. Zij gelden bijvoorbeeld ook als referentiekader op het vlak van de geluidshinder.

De heer Karel Joos, raadgever van de minister-president, zegt dat er een businessplan, een ontwikkelingsplan en een strategisch plan bestaan voor Cargovil, Novovil, Watersite. PMV gaat momenteel na hoe een maximale synergie met het hele START-project mogelijk is. Er wordt ook nagegaan hoe de bestaande financieringsbronnen, onder andere voor brownfield-sanering, het meest efficiënt kunnen worden gebruikt. De planning is om dat zo snel mogelijk rond te krijgen en daar dan ook mee naar de regering te gaan. Dat staat ook op de agenda van de task force.

De heer Jan Laurys vraagt of men een afzwakking van de normen voor sanering overweegt. Voor gronden die een woonbestemming krijgen, kan men geen toegeving doen: die moeten volledig gesaneerd worden. Maar vijftien jaar geleden had men de bedoeling om van Cargovil een soort distributiezone te maken. Kan dat gebied dan niet met een minimumsanering bruikbaar gemaakt worden voor de industrie?

Volgens de heer Joos blijkt dat niet uit de presentatie die hijzelf en het kabinet-Peeters van het hele plan gekregen hebben.

De heer Laurys meent dat dit principe in de toekomst voor de sanering van oude bedrijfszones in het algemeen zou kunnen worden gebruikt. Die worden vaak niet gesaneerd omdat de kostprijs daarvan heel hoog oploopt, waardoor een herbestemming bijna uitgesloten wordt. Moet men daar niet wat pragmatischer in zijn? Dat kan in andere landen toch ook?

De minister-president neemt akte van die opmerking en zal nagaan wat de houding van OVAM daarover is. Hij wil daar nu nog geen uitspraak over doen. Het is inderdaad een probleem dat bij verschillende projecten aan bod komt. De minister-president heeft zelf recent nog deelgenomen aan een bespreking over een parkeergebouw op een zwaar vervuilde bodem van de vroegere Leie: ook daar werd de vraag gesteld naar de toegevoegde waarde van een volledige sanering.

De heer Joos vervolgt dat ook voor het GEN wordt gestreefd naar een maximale synergie met START. Maar de GEN-kredieten zijn Infrabel-kredieten. De plannen binnen START voor het openbaar vervoer spelen daar op in en houden daar rekening mee.

Volgens de heer Peumans komt dat er op neer dat er bijna niets gebeurt. Het samenwerkingsakkoord bevat immers een aantal plannen die door de NMBS gewoonweg niet worden uitgevoerd. Voor de ontsluiting van Zaventem en de 'mobiliteitsontvetting' van Brussel is de multimodale aanpak fundamenteel. De spoorwegen spelen daarbij een zeer belangrijke rol.

De minister-president wijst er op dat ook de houding van de Brusselse autoriteiten hierin een rol speelt, die het GEN van twee kanten bekijken: een verhoogde bereikbaarheid van Brussel betekent immers ook dat mensen vlugger geneigd zullen zijn om buiten Brussel te gaan wonen.

De heer Eric Van Rompuy is blij dat de Vlaamse Regering nauwgezet de uitwerking van het START-

plan opvolgt. Maar hij betreurt dat VOKA systematisch negatieve berichtgeving over de luchthaven van Zaventem verspreidt. Zo worden bijvoorbeeld de resultaten van een enquête bekend gemaakt, waaruit moet blijken dat 50 percent van de bedrijven denkt dat er een ernstig effect is op de investeringen en dat 60 percent van de trafiek naar buitenlandse luchthavens dreigt te gaan. BIAC daarentegen stelt dat het vrachtvolume en het aantal passagiers met eindbestemming Brussel nooit groter zijn geweest. De heer Van Rompuy citeert BIAC: “We houden onze doelstelling: 20 miljoen passagiers in 2010 en tegen 2020 28 tot 34 miljoen passagiers.” Zaventem heeft een prijs gekregen als een van de beste luchthavens van Europa. De vorm van onzekerheid die er inderdaad heerst heeft eerder te maken met de crisis in de internationale luchtvaart in het algemeen. VOKA stelt: “Vlaanderen en zijn hoofdstad staan op dit moment niet op de shortlist als locatie van belangrijke buitenlandse investeringen in biotech, farma, RMD enzovoort.” Volgens de heer Van Rompuy kan dat ook te maken hebben met andere factoren dan alleen het luchthavengegeven. Hij denkt aan de loonkost of het feit dat grote internationale bedrijven andere strategieën hebben. Zaventem is de vierde zakenluchthaven van Europa, met bijna tweeduizend buitenlandse firma's. Misschien stralen de discussies over het spreidingsplan wat negatief af op het bedrijfsklimaat maar ze hebben nog geen enkel vliegtuig belet om op te stijgen: er zijn vorig jaar meer dan 270.000 vluchten geweest en iedereen gaat er van uit dat er binnen vijf jaar 400.000 vluchten per jaar zullen zijn. VOKA stelt nog: “De Zaventemse luchthaven groeit niet zoals de FLAP-zone. Dit is 4 percent per jaar. Daardoor gaat een miljoen passagiers verloren en zullen er op termijn duizend jobs niet gecreëerd worden.”

De heer Van Rompuy stelt daarentegen vast dat er na het verlies van Sabena opnieuw een inhaalbeweging aan de gang is en dat er opnieuw een netto-stijging is, niet alleen direct op de luchthaven, maar ook in de gebieden daarrond. De economische ontwikkeling van de luchthavenregio heeft niet alleen te maken met bedrijven die daar komen wegens het logistieke element van de luchthaven maar ook met de nabijheid van de hoofdstad, de aanwezigheid van gekwalificeerd personeel en de ligging. Daar zal de mobiliteit een grote rol in spelen: hoe mobieler de regio is, hoe meer bedrijven men kan aantrekken. Maar daarin is de luchthaven slechts één element.

De heer Van Rompuy besluit: het Vlaams Parlement steunt het START-plan en moet VOKA oproepen om het negatieve beeld van Zaventem, dat ook internationaal begint te circuleren, bij te stellen. De spreker wijst er nogmaals op dat BIAC het heeft over een uitstekende bestaande infrastructuur, uitmuntend kwaliteitswerk, structureel herstel van het Europese netwerk, begin van het herstel van het ICT-netwerk, enzovoort. Investerings hangen vaak ook af van vertrouwen. Als BIAC zelf dat vertrouwen uitstraalt, waarom verwijt VOKA Vlaanderen dan steevast een gebrek aan visie?

De heer *Laurys* wijst erop dat de vraagstelling in de bevraging van VOKA van 17 januari 2006 over de luchthaven van Zaventem zodanig sturend was dat de resultaten voorspelbaar waren.

Een investeringslocatie hangt natuurlijk niet af van één enkele factor, merkt de heer *Van Den Heuvel* op. Hoe dan ook mag de poort van Zaventem niet onderschat worden. Zij wordt steeds belangrijker naarmate de economie meer globaliseert. Het is daarom nodig dat de Vlaamse Regering dit engagement aangaat. De bal ligt nu in het kamp van BIAC, dat de lange vluchten aantrekkelijk moet maken, zoals naar het Verre Oosten. De economische groei zit immers niet in Afrika.

De heer *Roland Van Goethem* ziet de opmerkingen van VOKA eerder als een waarschuwing dan als doemdenken. Scenario's als die waar VOKA voor waarschuwt, zijn denkbaar. Kijk maar naar DHL, zegt het lid. Dat zou opnieuw kunnen, als men naar het huidige getouwtrek rond de vliegroutes ziet. Een duidelijke toestand is snel nodig.

De heer *Peumans* merkt op dat een luchthaven niet altijd een hallelujaverhaal is. Duitsland deed vijftien jaar over de beslissing om in Berlijn een nieuwe luchthaven te bouwen. Belangrijk is dat daar tussen 23 uur en 05.00 uur niet mag gevlogen worden. Overal in Europa waar luchthavens zich bij grote agglomeraties bevinden, zijn er moeilijkheden. Lawaaioverlast is nu eenmaal niet aangenaam.

Het viel de heer *Van Rompuy* op dat ook Schiphol problemen heeft met zijn uitbreiding. Die discussies zijn inherent aan de ontwikkeling van luchthavens. Het bedrijfsleven mag evenmin de zaak opblazen door over de naderende sluiting van de luchthaven

te spreken. Werken aan een gunstig bedrijfsklimaat is ook een verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan
LAURYS

Trees
MERCKX-VAN GOEY
