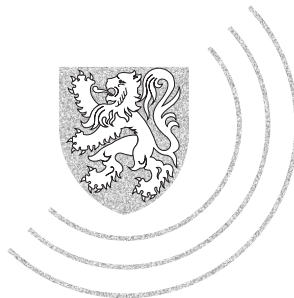


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

3 juli 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heer Johan Malcorps en mevrouw Ria Van Den Heuvel –
betreffende de afbouw van korte-afstandsvluchten in Vlaanderen**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Ludwig Caluwé en Koen Helsen**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Koen Helsen, Patrick Lachaert ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Gracienne Van Nieuwenborgh, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, N... ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Didier Ramoudt, Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones.

Zie :

1492 (2002-2003)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie besprak dit voorstel van resolutie en de twee daaraan gekoppelde verzoekschriften over de sluiting en de reconversie van de Antwerpse luchthaven op dinsdag 3 juni 2003, dinsdag 17 juni 2003 en dinsdag 24 juni 2003.

Het voorstel van resolutie werd verworpen en ook op de desiderata van de verzoekschriften besloot de commissie niet in te gaan.

Het verslag van de behandeling van de verzoekschriften is terug te vinden in *Parl. St.* VI. Parl. 2002-2003, nr. 1762/1.

1. Toelichting door de heer Johan Malcorps

De heer Johan Malcorps verklaart dat zijn voorstel de algemene problematiek behandelt van de vergelijking van enerzijds de korte-afstandsvluchten en de alternatieven via verplaatsing met de trein anderzijds. Zijn fractie wenst hieromtrent een aantal aanbevelingen te formuleren naar de Vlaamse regering om op Europees niveau een aantal bekommernissen aan te kaarten.

Vliegtuigreizen zijn een belasting voor het milieu. In dat verband wordt verwezen naar de waarschuwingen van het IPCC inzake de belangrijke bijdrage van de luchtvaart aan het broeikaseffect. Als men de milieukost vergelijkt – wat in Nederland gebeurde – met name de uitstoot aan CO₂ en NO_x per passagierskilometer, bleek dat deze 3 respectievelijk 5 keer zo hoog ligt bij vliegtuigreizen als bij reizen via HST. Ook de effecten op milieu en gezondheid van de luchtvaart zijn bekend wat niet impliceert dat vlieggreizen steeds te vermijden zijn. Maar als er een alternatief is wat voor korte afstanden het geval is, moet men milieukost en gezondheidskosten in overweging nemen en opteren voor de alternatieven.

Hetzelfde lid stelt vast dat er reeds onderzoek terzake gebeurd is. Hij verwijst naar het Europees SAVE-programma dat via het onderzoeks- en demonstratieproject ARCH (“Alternatives to Short Air Connections through organisational measures”), met name voor de Belgische vervoersmarkt, via bestaande marketinginstrumenten en innovatieve instrumenten voor promotie en verkoop,

bus- trein-, en ferryverbindingen promoot als alternatief voor korte-afstandsvluchten.

Hij stelt vast dat er stilaan een consensus groeit op Europees niveau. Er is de Europese Commissie die in haar Mededeling rond luchtvaart en milieu, “Towards Meeting the Challenges of Sustainable Development” (COM (1999) 640) pleit voor de inzet van economische instrumenten om de heroriëntering van korte-afstandsvluchten naar meer duurzame modi te bevorderen. Er is ook het Witboek van de Europese Commissie waarin men uitgaande van de beperkte expansiemogelijkheden van zowat alle Europese luchthavens, aandringt om vliegtuigverbindingen over korte afstanden, waarvoor alternatieven bestaan via hogesnelheidstreinen, af te bouwen. In eigen land is er het advies van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling en de aanbeveling van de SERV over luchtvaart en luchthavenbeleid. Daarin wordt gepleit voor een beperking van het aantal korte-afstandsvluchten door substitutie naar het spoor.

De heer Johan Malcorps wenst daarom met dit voorstel van resolutie een aantal aanbevelingen te formuleren :

- 1° korte-afstandsvluchten (met name vluchten over een afstand kleiner dan 500 km) vertrekkend van Vlaamse luchthavens te ontraden en daartoe de gepaste economische instrumenten in te zetten ;
- 2° de alternatieven voor korte-afstandsvluchten, meer bepaald reizen per trein, bus of ferry daarentegen aan te moedigen, door het ondersteunen van een bewust marketingbeleid en door het mee financieren van een aantrekkelijk tarievenbeleid zodat de concurrentie met goedkope vliegverplaatsingen reëel mogelijk wordt ;
- 3° bij de Europese Commissie aan te dringen op de snelle afbouw van korte-afstandsvluchten binnen de Unie en de vervanging van deze vluchten door verplaatsingen via milieuvriendelijker modi (bijvoorbeeld via de hogesnelheidslijnen) ;
- 4° in overleg met de federale regering het beleid inzake nationale en regionale luchthavens hierop af te stemmen.

Het lid besluit met de hoop dat op korte termijn korte-afstandsvluchten in Europa vervangen zullen worden door milieuvriendelijker alternatieven.

2. Bespreking

De heer Robert Voorhamme verklaart dat men geen bezwaar kan hebben tegen het algemene principe dat er voor de korte-afstandsvluchten (binnen een range van 500 km) een misallocatie is van transportmodi die bovendien minder milieuvriendelijk zijn. Er zijn inderdaad mogelijke alternatieven en het zou kortzichtig zijn om niet te streven naar zoveel mogelijk milieuvriendelijke alternatieven.

De manier waarop deze visie echter verwoord wordt in de resolutie, vindt hetzelfde lid té absoluut omdat men abstractie maakt van de omstandigheden waarin we verkeren. Voor sommige bestemmingen is er nu een volwaardig kwalitatief alternatief terwijl dat er voor andere bestemmingen vandaag niet is. Als men echter de resolutie uitvoert, impliceert zulks dat de klant daarvan de dupe is. Hij vindt dit geen goede aanpak omdat de klant er niet op achteruit mag gaan. Een maatregel stemmen die erop neer komt dat de klant er duidelijk op achteruit gaat, kan niet. Spreker stelt voor de tekst te amenderen omdat de resolutie té absoluut is geformuleerd. Een ontradingspolitiek is pas goed als er kwalitatief vergelijkbare alternatieven voorhanden zijn.

De heer Carl Decaluwe sluit zich aan bij de visie van de heer Robert Voorhamme. Hij heeft eveneens geen probleem met het geformuleerde principe in de resolutie maar hamert eveneens op de noodzaak aan even waardevolle alternatieven. Als deze bekommernissen ingebracht worden in deze resolutie, kan hij zich daarachter scharen.

De heer Ludwig Caluwé wenst te vernemen van de indiener wat deze bedoelt met “gepaste economische instrumenten om korte afstandvluchten te ontraden”.

De heer Johan Malcorps verduidelijkt dat het grootste deel van de instrumenten zich weliswaar op federaal vlak situeren. In dat verband verwijst hij onder meer naar een mogelijke kerosinetaks. Spreker benadrukt dat men uiteindelijk moet komen tot een Europese aanpak en is zich bewust dat de mogelijkheden op Vlaams niveau zeer beperkt zijn.

Dezelfde spreker verklaart dat het niet de bedoeling is van deze resolutie om dit item zo absoluut te stellen. Hij wenst met deze resolutie vooral een principe te poneren om kwalitatief evenwaardige alternatieven te propageren.

De heer Carl Decaluwe is van oordeel dat de voorliggende resolutie een dubbele bodem heeft. Als men deze resolutie koppelt aan wat Agalev in de pers verklaart, ondergraaft die partij concreet voor de luchthaven van Deurne de positie van deze luchthaven. Dat is de onderliggende bedoeling van Agalev en dit staat natuurlijk haaks op wat er in de regering afgesproken is, met name dat er een ondertunneling van de Krijgsbaan komt. Afspraken moeten gehonoreerd worden. Hij stelt vast dat Agalev andermaal twee gezichten vertoont : enerzijds een zeer groen gezicht en anderzijds toch loyaal aan het regeerakkoord.

De heer Carl Decaluwe wenst volgestrekte duidelijkheid van Agalev over de vraag of deze fractie nog steeds de regeringsbeslissing inzake de ondertunneling ondersteunt. Hij is gekant tegen een resolutie die onder het mom van een algemeen principe een regionaal probleem misbruikt : hij ziet nog altijd een toekomst voor de luchthaven van Deurne.

De heer Jul Van Aperen sluit zich aan bij de visie van de heer Carl Decaluwe en verklaart dat het vooropgestelde principe in de resolutie nobel is maar dat er een afspraak op regeringsniveau is over de luchthaven van Deurne. Ofwel volgt men deze regeringsbeslissing die met unanimité genomen werd, ofwel doet men dat niet, maar hij aanvaardt niet dat men als parlements lid koud blaast en in de regering warm.

Dit voorstel van resolutie brengt de regering in een moeilijk parket omdat het parlement door de goedkeuring van dergelijke resolutie het signaal geeft dat het parlement niet achter de regeringsbeslissing in verband met de luchthaven van Deurne staat.

Hetzelfde lid is er zich van bewust dat er via een hogesnelheidslijn een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en London City op een milieuvriendelijke manier kan gerealiseerd worden. Maar dat impliceert dat alle andere economische activiteiten op de luchthaven gehypothekeerd worden. Het hart van de economische bedrijvigheid van de luchthaven wordt immers weggenomen. Maar voor de andere bestemmingen waarop vanuit Deurne wordt gevlogen, is er geen enkel volwaardig alternatief.

Hij concludeert dat zijn fractie onder geen enkel beding met dit voorstel van resolutie kan instemmen omdat het onvolledig is en oplossingen legt op andere niveaus (federaal en Europa). Hij heeft bovendien ernstige vragen bij de rendabiliteit en de kost van hogesnelheidslijnen. Een volwaardig al-

ternatief moet betaalbaar blijven. Men moet zorgen voor een gezond evenwicht, wat met deze resolutie niet het geval is.

De heer Carl Decaluwe herhaalt zijn vraag naar duidelijkheid vanwege de meerderheidspartij Agalev omtrent de ondertunneling van de Krijgsbaan. Hij wil niet dat Agalev deze resolutie zal misbruiken om opnieuw de situatie van de luchthaven van Deurne te ondergraven.

Hetzelfde lid is het eens met de visie van de heer Robert Voorhamme. De goedkeuring van deze resolutie is ook een signaal naar de Oostendse luchthaven waar (duurzame) alternatieven voorhanden zijn (ferryverbindingen, treinverbindingen...). Dit zou dus kunnen gebruikt worden door tegenstanders omdat hetgeen Ryanair in Oostende doet, haaks staat wat in deze resolutie beoogd wordt. De Vlaamse overheid is bovendien rechtstreeks betrokken omdat ze budgettaire kortingen toestaat in Oostende.

Hij dringt aan op verfijningen in deze resolutie om misverstanden te vermijden.

Het lid vraagt naar een stand van zaken met betrekking tot het concrete dossier van de ondertunneling van de Krijgsbaan.

De heer Robert Voorhamme stelt vast dat iedereen het eens is dat men slechts van een ontrading kan spreken als er kwalitatief goede alternatieven zijn. Op Vlaams niveau zijn er weinig instrumenten om iets te doen. Vooral op federaal en Europees niveau ligt de sleutel. Hij vraagt zich af wat de zin en meerwaarde is van een resolutie in het Vlaams Parlement om aan de Vlaamse regering te vragen dat ze aan de federale regering verzoekt iets te doen en dat er initiatieven naar de EU worden genomen alhoewel we die bevoegdheid niet hebben.

Dit soort van cascaderesoluties vindt het lid niet gepast. Hij wenst een verduidelijking omtrent het vierde beschikkende gedeelte van de resolutie waar sprake is van "in overleg met de federale regering het beleid inzake nationale en regionale luchthavens hierop af te stemmen".

De heer Johan Malcorps verklaart dat er over de luchthaven van Deurne inderdaad een akkoord is binnen de Vlaamse regering dat zijn fractie onverkort zal uitvoeren evenwel met alle clausules die bepaald zijn in dat akkoord. Als er aan alle gestelde voorwaarden voldaan is, komt er inderdaad een ondertunneling van de Krijgsbaan. Maar dat vergt dus wel dat aan alle voorwaarden voldaan is. Dat is

op dit ogenblik nog onduidelijk. Als echter conform de voorwaarden gehandeld is, zal dit akkoord worden uitgevoerd.

Het moet echter over een werkelijke publiek-private samenwerking gaan – dat is ook al benadrukt door minister Bossuyt – met werkelijke privépartners. Er is een discussie over het gegeven of het Antwerpse havenbedrijf als een privépartner kan beschouwd worden. Ook de effectieve rendabiliteit van de luchthaven moet aangetoond worden, dat is ook één van de voorwaarden. Nadat deze voorwaarden geëvalueerd zijn, zal het regeerakkoord uitgevoerd worden.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat het dossier luchthaven Deurne al een jaar op de regeringstafel ligt en dat er daarover een akkoord is : een PPS-constructie met een aantal klare en duidelijke voorwaarden. Draait de discussie nu over de kwalificatie van de inbreng van het havenbedrijf : is dit een publieke inbreng of mag dit beschouwd worden als een privébedrijf ? Hij heeft de indruk dat Agalev niet akkoord gaat met de PPS als de participatie van het Havenbedrijf onder de noemer van privaat beschouwd wordt en zodanig veel voorwaarden stelt dat men altijd wel iets zal vinden om het akkoord niet uit te voeren.

De heer Johan Malcorps benadrukt dat de voorwaarden vervat zitten in het zomerregeerakkoord : alle meerderheidspartijen zullen gezamenlijk evalueren en beslissen.

De heer Koen Helsen vermeldt dat er inderdaad afspraken omtrent de luchthaven van Deurne zijn binnen de Vlaamse regering. Hij vindt dat men moet wachten op de concrete beslissingen, eerder dan nu te interveniëren door resoluties te stemmen.

De heer Jul Van Aperen herhaalt dat deze resolutie niet de goedkeuring krijgt van zijn fractie en benadrukt dat er een zeer duidelijk kader afgesproken is binnen de Vlaamse regering : op dat niveau zal duidelijk bepaald worden wat onder publieke en wat onder private inbreng verstaan wordt.

De heer Robert Voorhamme vraagt zich af waarom er hier een resolutie zou gestemd worden waarin staat dat het beleid van de regionale luchthavens moet gewijzigd worden ?

De heer Johan Malcorps beaamt dat de fiscale instrumenten zich vooral op federaal vlak en Europees niveau stellen. Er zijn echter wel een aantal eigen instrumenten (op Vlaams niveau) : in dat ver-

band denkt het lid aan een heffing op lege zitjes in vliegtuigen, zoals een heffing op vliegtuigemissies.

Wat de milieuvriendelijke alternatieven betreft, benadrukt hetzelfde lid dat in het kader van het transeuropees netwerk er thans wel hogesnelheidslijnen zijn die een alternatief zijn voor korte afstandsvluchten. Daarvoor is wel een zeer zware prijs betaald : de lijnen kwamen er ten koste van het binnenlandse treinnet.

Nu kan het mobiliteitsbeleid afgestemd worden op deze nieuwe situatie.

Wat het goederenvervoer betreft, is gebleken uit een analyse dat er heel wat “feeder” is : vracht die binnen een range van 500 km van de ene naar de andere luchthaven wordt vervoerd. Hier zou treinvervoer ook een reëel alternatief zijn voor een deel van de nachtvluchten. De resolutie handelt dus niet uitsluitend over de regionale luchthavens maar ook over de nationale luchthaven.

Het beleid van de nationale en regionale luchthavens moet dus op mekaar worden afgestemd als men een principiële keuze maakt om de korte afstandsvluchten te beperken en te ontraden.

Hetzelfde lid besluit dat hij de resolutie aanhoudt maar openstaat voor eventuele amendering, maar het lid benadrukt dat als de meerderheid niet achter de principes van deze resolutie staat, ze deze resolutie maar moet wegstemmen.

De heer Carl Decaluwe stelt voor dat de heer Johan Malcorps zijn resolutie tijdelijk terugtrekt in afwachting van de concrete regeringsbeslissing over de luchthaven van Deurne. Nadien kan gezocht worden naar een resolutie met algemene principes, los van het politiek geladen dossier van de luchthaven van Deurne.

De huidige voorliggende resolutie wenst de CD&V niet goed te keuren omdat deze politiek kan misbruikt worden.

De heer Robert Voorhamme schaaft zich achter het voorstel van de heer Carl Decaluwe. Hij ziet immers op dit ogenblik geen echt alternatieve tekst voor de voorliggende resolutie.

De heer Johan Malcorps dringt aan op een stemming over zijn resolutie.

De minister erkent de inspanningen van de heer Johan Malcorps. Er worden in de betrokken regio maximale inspanningen geleverd rond mobiliteit. Hij verklaart dat de verschillende transportmodi met mekaar moeten vergeleken worden. Men kan de HST perfect inschakelen om korte afstandsvluchten te vermijden – dat gebeurt meer en meer in Frankrijk – maar dit zal niet gebeuren zonder volwaardige alternatieven.

Er is weliswaar in Oostende een akkoord met Ryanair omdat er voldoende vraag is ; er is nog één passagierslijn in Antwerpen maar het is zeer de vraag of dat nog lang zal duren. Er zijn nu ook luchtvaartmaatschappijen die samenwerken met het spoor. Daarmee moet ook rekening worden gehouden. Zo is er een akkoord tussen Air France en de Thalys en een akkoord tussen KLM en de Thalys. De minister vindt dit de goede werkwijze voor de toekomst.

De heer Carl Decaluwe dringt aan dat deze Commissie een debat zou voeren over het regionaal luchthavenbeleid. Hij herinnert eraan dat er nog steeds geen beleidsbrief daaromtrent werd ingediend. Welke plaats geeft men aan de Vlaamse regionale luchthavens in Europees perspectief ?

De minister repliceert dat de oppositie zomaar niet kan stellen dat er geen beleid wordt gevoerd rond regionale luchthavens maar moet erkennen dat ze niet akkoord is met het gevoerde beleid. Er is wel degelijk veel in beweging. Wat de luchthaven van Deurne betreft, neemt de overheid zijn verantwoordelijkheid. Als er vraag is van de privésector en gestaafd door de nodige middelen, wil de regering praten over dit dossier. De Oostendse luchthaven kan een perfecte uitwijkhaven zijn voor de nationale luchthaven van Zaventem.

De heer Carl Decaluwe herhaalt nogmaals zijn verzoek om een debat te houden over het beleid van de regionale luchthavens op basis van een beleidsbrief van de minister.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie van de heer Johan Malcorps en mevrouw Ria Van Den Heuvel betreffende de afbouw van korte-afstandsvluchten in Vlaanderen wordt met 7 stemmen, bij 2 onthoudingen tegen 1 verworpen.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Ludwig
CALUWE

Wivina
DEMEESTER – DE MEYER

Koen HELSEN
