

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

11 oktober 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de opvolging van de problematiek van de luchthaven van Zaventem

Vraag om uitleg van de heer Etienne Van Vaerenbergh tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de plannen van de hippodroom van Sterrebeek

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 11 oktober 2001

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.15 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Jos Bex tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de opvolging van de problematiek van de luchthaven van Zaventem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bex tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de opvolging van de problematiek van de luchthaven van Zaventem.

De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het leven is alles relatief. Enkele maanden geleden sprak men in Zaventem nog van een probleem om voldoende geschikte arbeidskrachten te vinden, maar vandaag ziet de realiteit er helemaal anders uit. Enkele weken geleden lazen we nog in L'Echo de la Bourse dat het aantal bewegingen op Zaventem fors zou toemen, iets wat we nu enkel als een wensdroom mogen beschouwen. Dit alles mag er ons echter niet van weerhouden de andere problemen van de luchthaven te blijven opvolgen.

De beslissing van de federale regering met betrekking tot de problematiek van de luchthaven van Zaventem dateert inmiddels van 11 februari 2000 en is nu dus bijna 20 maanden oud. Op 17 mei 2001 antwoordde de minister op mijn vraag dat het Vlaams Gewest formeel nog niet betrokken was bij de door de federale regering vooropgestelde initiatieven op het vlak van de verdere uitbouw, de hinderlijkheid en de toegankelijkheid van de luchthaven. Nochtans is het evident dat die initiatieven ge-

deeltelijk of zelfs volledig interfereren met autonome Vlaamse bevoegdheden zoals milieu, openbare werken en ruimtelijke ordening.

Een van de belangrijkste knelpunten is natuurlijk de bepaling van de aanvlieg- en vertrekroutes, een probleem dat bijzonder scherp werd gesteld door de beslissingen van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De minister stelde in zijn antwoord van mei 2001 dat BIAC eerst maar eens duidelijk routes moest bepalen. Dit voorstel zou dan door de minister worden beoordeeld en daarbij zou hij zijn verantwoordelijkheid ook nemen. Pas daarna zou hij de noodzakelijke maatregelen nemen op het vlak van ruimtelijke ordening, meer bepaald de opstelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de luchthaven.

Het gevaar bestaat echter dat we in een verhaal van voldongen feiten komen. Informeel wordt het Vlaams Gewest wel op de hoogte gehouden van de intenties van de federale regering in dit dossier. De minister vermeldde namelijk dat er een informele werkgroep bestaat met vertegenwoordigers van BIAC, Belgocontrol, de afdeling Ruimtelijke Planning van Arohm en de kabinetten van de betrokken federale ministers, van minister Stevaert en van minister Van Mechelen.

Mijn tweede bezorgdheid betreft de timing. We zijn nu al 20 maanden ver en veel is nog onduidelijk. De minister deelde mijn bezorgdheid en kondigde aan dat alle betrokken federale en Vlaamse ministers op 12 juni 2001 zouden bijeenkomen en dat daar – bij wijze van spreken – eindelijk spijkers met koppen geslagen zouden worden. Er was ook een vergadering gepland op 4 juli 2001 met alle partijen en met de betrokken gemeentebesturen om na te gaan hoever men staat met alle knelpunten.

De aanleiding tot het stellen van deze vraag is dat ik door BIAC-medewerkers geïnformeerd werd

Bex

over het feit dat er wel degelijk plannen over de aanvliegroues bestonden en dat de federale minister klaar was met haar werk. Door de perikelen met betrekking tot de luchthaven was men evenwel geneigd de plannen nog wat in de koelkast te houden. Dat die plannen bestaan, is evenwel een feit.

Mijnheer de minister, wat is dus op dit ogenblik de juiste stand van zaken in dit dossier ? Wat was het resultaat van de vergadering met de betrokken minister op 12 juni 2001 ? Heeft de geplande vergadering op 4 juni 2001 plaatsgevonden en wat was het resultaat van die vergadering ? Heeft de minister weet van definitieve voorstellen op federaal niveau, onder meer wat de aanvlieg- en vertrekroues betreft ? Ik heb dienaangaande zelfs vernomen dat men de optie in aanmerking neemt om richting Leuven op te stijgen, wat dus een verlenging van de startbaan impliceert, hoewel dit niet voorzien is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Kunt u verduidelijking geven bij de verschillende voorstellen die geformuleerd werden ? Heeft het Vlaams Gewest zich in dit dossier reeds op een of andere wijze geëngageerd ? Werd voor dit dossier een timing met de federale regering afgesproken en zo ja, welke ? Wordt het niet nodig dat het Vlaams Gewest in dit dossier proactief handelt en zelf een aantal uitgangspunten en een timing vooropstelt, zodat er eindelijk knopen worden doorgehakt ?

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit me heel graag aan bij de vraag van de heer Bex. Het in februari 2000 afgesloten federale akkoord vormde een heel positieve stap, omdat daardoor voor de eerste keer geprobeerd werd een symbiose en totaalvisie tot stand te brengen tussen en op de verdere economische, sociale en ecologische ontwikkelingen. Het is in elk geval meer dan het ooit is geweest.

Aan de andere kant beginnen heel wat omwonenden zich vragen te stellen omdat een aantal van de aangekondigde maatregelen heel traag vorderen. Ze zien de hinder toenemen, maar de maatregelen blijven uit. Het is van belang dat die maatregelen gecoördineerd worden uitgevoerd, omdat er verschillende beleidsniveaus bij betrokken zijn. Dit mag geen alibi zijn voor inertie. De Vlaamse regering moet op een bepaald ogenblik zelf initiatieven durven nemen, als blijkt dat de federale maatregelen te traag verlopen of onvoldoende zijn.

Ik verwijs naar een recente uitspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens. Een aantal omwonenden van de luchthaven van Heathrow had een klacht ingediend omdat de kwaliteit van hun leven ernstig in gevaar werd gebracht. Zij hebben gelijk gekregen van het Hof. De situatie is dus ernstig en sleept nu al lang genoeg aan. We moeten de zaak versnellen, indien mogelijk en liefst samen met de andere beleidsniveaus.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, ondanks de wijzigende economische omstandigheden, zowel mondiaal als nationaal, kunnen we niet ontsnappen aan een langetermijnvisie op de uitbouw van de luchthaven van Zaventem. Zoals u weet is een brede aanpak nodig van verschillende thema's die van belang zijn voor de luchthaven van Zaventem : leefbaarheid, mobiliteitsproblemen, lawaaihinder, economische ontwikkeling, enzovoort. De verschillende betrokken partijen leggen vandaag sterk de nadruk op lawaaihinder. Maatregelen tegen geluidshinder situeren zich grotendeels buiten de ruimtelijke ordening. Resultaten zijn voornamelijk op het vlak van milieunormering, exploitatie en technologische vooruitgang te verwachten.

Maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening zijn ondergeschikt aan een ruimer beleid inzake geluidshinder. In de commissievergadering van 17 mei 2001 heb ik gezegd dat alle te nemen maatregelen steeds afhankelijk zijn van de wil om de vluchtroutes, vooral 's nachts, eenduidig vast te leggen. Noch ikzelf, noch andere leden van de Vlaamse regering houden zich met het project van de vluchtroutes bezig. Op dat vlak kan ik slechts de informatie meedelen die we zelf ontvangen. Voorstellen voor gewijzigde nachtvluchtroutes werden intussen uitgewerkt door de werkgroep Probru, die werd opgericht op initiatief van federaal minister Durant. De voorstellen van de werkgroep werden informeel voorgesteld aan de verschillende deelnemers aan deze rondetafelgesprekken.

Tijdens een vergadering op 12 juni 2001 van de interministeriële conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie onder leiding van federaal minister Durant, kwam de problematiek van de luchthaven van Zaventem slechts zeer zijdelings aan bod. Het opstarten van een ombudsdienst en een overlegforum werd er onder andere besproken. Ook werd gesteld dat het federaal kabinet van Mobiliteit en Vervoer een contract zou afsluiten met consultant A-tech betreffende de normering

Van Mechelen

voor de Belgische luchthavens en aanbevelingen over de maatstaf en het niveau van de toe te passen normen.

Op 4 juni is er geen vergadering over Zaventem doorgegaan. Waarschijnlijk wordt er verward met een vergadering die op 4 juli op mijn kabinet heeft plaatsgevonden in aanwezigheid van de kabinetten van de ministers Daems en Stevaert, BIAC, Belgo-control, de Arohm en de administratie Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant. De vergadering had tot doel een aantal hangende dossiers met betrekking tot de luchthaven aan te pakken. De voornaamste onderwerpen die aan bod kwamen waren de parkeerproblematiek, de toegankelijkheid van de luchthaven zowel langs de weg als per spoor, de bouwaanvraag voor een nieuwe controletoren voor BIAC, de inplanting van de loods voor het proefdraaien van motoren en de inplanting van een waterzuiveringsstation, dat nog steeds hangend is. Terzake werd een knelpuntendossier opgesteld en deze dossiers worden door de verschillende administraties verder behandeld met het oog op rapportering.

De resultaten van de werkgroep Probru met betrekking tot de aanvlieg- en vertrekroutes zijn inderdaad voorgesteld aan de centrale werkgroep. Dit gebeurde op 19 september laatstleden. Deze voorstellen van aanvlieg- en vertrekroutes kunnen worden beschouwd als voorstellen van een technische voorbereidende werkgroep en zijn derhalve nog niet definitief. Het kabinet van federaal minister Durant heeft voorgesteld om nog deze maand op een interministeriële bijeenkomst de resultaten te bespreken.

De federale voorstellen voor isolatiemaatregelen voor de omwonenden zijn nog niet klaar. Bij de toelichting van de werkgroep op 19 september werden met betrekking tot dit onderwerp nog geen tussentijdse resultaten voorgelegd. De inhoud van de voorstellen van de werkgroep Probru zijn zeer technisch van aard. Ik kan ze dus moeilijk integraal weergeven. In essentie stelt de werkgroep dat gekozen moet worden tussen een concentratie van de nachtvluchten en dus ook van het geluid, of een verdere verspreiding van nachtvluchten en geluid.

De werkgroep Probru verkiest een concentratie van nachtvluchtroutes, zodat ook de geluidsproblematiek binnen beheersbare geconcentreerde zones kan worden aangepakt. Het spreekt vanzelf dat een concentratiescenario onvermijdelijk zal leiden tot een zwaardere geluidsdruk in bepaalde zones

en sterke vermindering in andere gebieden. Over het geheel zou in elk geval het aantal inwoners binnen de geluidscontour van 55 decibel verkleinen. In technische termen uitgedrukt stelt de commissie Probru drie scenario's voor 2003 voor, waarvan er twee volledig gewijzigde landings- en opstijgprocedures inhouden. In het derde scenario blijven de huidige vluchtprocedures behouden.

U vroeg of het Vlaams Gewest zich in dit dossier reeds heeft geëngageerd. Uit mijn antwoord op de voorgaande vragen kunt u afleiden dat de betrokken kabinetten van Mobiliteit en Infrastructuur van minister Stevaert, Leefmilieu van minister Dua, en Ruimtelijke Ordening, voor zover het om flankerende maatregelen gaat, het dossier op de voet volgen. Met deze stand van zaken zijn engagementen van de Vlaamse overheid nog niet aan de orde. In dit debat zijn engagementen op het vlak van ruimtelijke ordening secundair. Maatregelen op dat vlak zullen het geluid niet terugdringen. Ze kunnen slechts milderend of flankerend zijn. Zo verleen ik bijvoorbeeld bouwvergunningen voor geluidswallen. Primaire engagementen liggen vooral op het vlak van normeringen, exploitatievoorwaarden en opstijg- en landingsprocedures.

In verband met de timing werd door het kabinet van minister Durant voorgesteld om midden oktober een volgende interministeriële conferentie over dit thema te houden. Ik verwacht persoonlijk echter niet dat het daar tot besluitvorming zal komen.

U stelt in uw laatste vraag dat het tijd wordt om proactief te handelen ten aanzien van dit dossier. Elke overheid heeft haar eigen bevoegdheden. We hebben steeds geprobeerd alert te reageren op wat er gebeurt in de centrale werkgroep van het kabinet van minister Durant. Met de laatste grote gewestplanwijziging voor Halle-Vilvoorde-Asse hebben we reeds maatregelen genomen die onder de bevoegdheden van Vlaanderen vallen, onder andere ten aanzien van de bedrijfswereld en voor de wering van grondgeluid. We zullen niet nalaten vanuit onze bevoegdheid van Ruimtelijke Ordening maatregelen te nemen waar dat kan. We zijn echter afhankelijk van externe gegevens en beslissingen.

Door de administratie Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant werden opties geformuleerd voor het oplossen van de mobiliteitsproblematiek in de verkeersstructuurschets zone Zaventem, die inmiddels door deze afdeling werd voorbereid. We nemen dus initiatieven op de domeinen waarvoor we bevoegd zijn. Ik verwacht dat de volgende interministeriële conferentie, waar het rapport over

Van Mechelen

de aanvliegroutes moet worden besproken, cruciaal wordt. Er zal wellicht ook contact worden opgenomen met de betrokken gemeentebesturen.

In het bijzonder met betrekking tot de geluidshinder zal het kabinet van Leefmilieu waken over de belangen van het Vlaams Gewest. Als minister van Ruimtelijke Ordening blijf ik beschikbaar om datgene uit te voeren dat een wezenlijke bijdrage kan leveren tot de bestrijding van de geluidsoverlast van de luchthaven van Zaventem.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het staat in elk geval vast dat we dit moeten blijven volgen.

U spreekt van een vastlegging van de routes voor nachtvluchten, maar het zijn niet alleen nachtvluchten die hinderlijk zijn. Ook de dagvluchten moeten worden vastgelegd. U werd informeel op de hoogte gebracht van de voorgestelde routes voor nachtvluchten. Kunnen we kennis krijgen van die voorstellen ?

Het is juist dat de minister van Ruimtelijke Ordening alleen maatregelen in de marge kan nemen. Het is echter ook zo dat bij het vastleggen van de routes bepaalde streken hinder zullen ondervinden. In de hele omgeving worden nog onbeperkt bouwvergunningen afgeleverd voor woningen die ooit wel eens op een van die routes zouden kunnen liggen. Dan zit men weer met het isolatieprobleem. Daarom dringen wij erop aan dat die routes zo snel mogelijk worden vastgelegd via ruimtelijke uitvoeringsbesluiten, dat is toch een Vlaamse bevoegdheid. Zo kan men mensen de zekerheid bieden dat waar nog geen aanvliegroute is, er ook geen komt. Bovendien zullen mensen die grond kopen op een aanvliegroute dan weten welke maatregelen er in hun voordeel kunnen worden genomen.

Ik dring er dus op aan dat men niet gemakshalve zoekt naar routes die het minst aantal mensen zullen storen. Dan zal men die routes immers voortdurend moeten aanpassen. Het zou veel wenselijker zijn dat men de routes definitief vastlegt, met alle bijbehorende gevolgen. Men kan zelfs overgaan tot onteigening van mensen die te grote hinder zullen ondervinden, omdat ze te dicht bij een aanvliegroute wonen.

De voorzitter : Minister van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk van Mechelen : Er zijn inderdaad drie scenario's die we in de interministeriële werkgroep zullen bespreken. Het bureau dat was aangesteld voor de technische voorbereiding, zal de toelichting geven.

Voor zover ik weet, regelt men landings- en opstijgingsprocedures en de keuze van startbanen niet in een ruimtelijk uitvoeringsplan. Bovendien is het vanzelfsprekend dat op dit ogenblik door de administratie van Ruimtelijke Ordening van Vlaams-Brabant bouwvergunningen worden geweigerd omdat de aanvragers geluidshinder zouden kunnen ondervinden van de luchthaven van Zaventem. Men weigert dus bouwvergunningen, ook al gaat het om een aanvraag voor een woning in een centrum. Men kan zich daar vragen bij stellen. Ik heb aan de buitendienst Arohm gevraagd om geen bouwvergunningen te weigeren in een bestaand centrum. Anders kunnen we ineens het hele land stilleggen. Zo werkt het ook niet.

Ik blijf bij wat ik heb verklaard op 17 mei 2001, namelijk dat ik blij ben dat ik daarover wordt geïnterpelleerd, maar dat deze kwestie niet echt een aan gelegenheid van Ruimtelijke Ordening is. Ruimtelijke Ordening moet wel opvangen en bijstaan waar mogelijk. Ik kan vanuit Ruimtelijke Ordening echter niets zinnigs doen voor die aanvlieg- en opstijgroutes definitief vastliggen. Dat is toch evident.

De betrokken gemeenten zullen in het debat een hartig woordje kunnen meepraten, maar ik wacht tot de routes vastliggen. Dan kunnen we nagaan welke bewarende maatregelen Ruimtelijke Ordening kan nemen om bebouwing op verschillende plaatsen niet langer toe te laten.

De scenario's die voorliggen zijn duidelijk. We kunnen de huidige route handhaven. We kunnen ook een en ander proberen te concentreren. Een derde mogelijkheid is het maken van twee opstijg- en landingsroutes. Die mogelijkheden worden door het Technisch Comité aan het interministerieel comité voorgelegd. Er zal echter meer dan één vergadering nodig zijn om keuzes te maken. Ik hoop dat er zo snel mogelijk een besluit wordt genomen, zodat die oplossing kan worden geïmplementeerd op het ogenblik dat de federale overheid de kwestie van de isolatie oplost. Dan zal de nachtrust van de mensen opnieuw worden gegarandeerd.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, de jongste maanden heb ik zeer vaak vastge-

Vermeiren

steld dat onder invloed van BIAC bouwvergunningen negatief worden geadviseerd en dat de gemachtigde ambtenaar zich laat verleiden om dat advies te volgen. Dat confronteert mensen met zware financiële catastrofes. Ik heb reeds verschillende instanties op deze problematiek attent gemaakt.

Ik heb me trouwens ook doodgeërgerd aan de woorden van de voorzitter van BIAC. Die zei op een gegeven ogenblik dat hij niet begrijpt dat er in de hele regio bouwvergunningen worden afgeleverd. Ik heb gezegd dat dat niet kan. Op het niveau van de administratie moet men schikkingen treffen om de mensen die met een weigering worden geconfronteerd, te vergoeden. De huidige situatie is een rechtstaat onwaardig. Men kan toch niet willekeurig over de eigendom van mensen beschikken door adviezen? De minister en de regering kunnen hier toch voor een oplossing zorgen? Ik ben daar rotsvast van overtuigd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Etienne Van Vaerenbergh tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de plannen van de hippodroom van Sterrebeek

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Vaerenbergh tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de plannen van de hippodroom van Sterrebeek.

De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal drie beelden gebruiken. Het eerste beeld is een beeld dat ik zag op Ring-TV en waarover we twee dagen geleden ook hebben gesproken. Men meldde dat vastgoedmakelaar Chasse des Princes een groot sportcomplex zou oprichten op de hippodroom in Sterrebeek, met daarin een skipiste, een bowlingzaal met 24 banen, een fitnesscentrum, negen tennisbanen, een feestzaal, lokalen voor seminaries, een cafetaria enzovoort. Zo zouden 1000 jobs gecreëerd worden.

Het tweede beeld is het beeld van de heer Vermeiren die het volgende zegt: 'Ik weet dat informeel, maar ik heb geen dossier en ik kan daar dus ook geen antwoord op geven'.

Het derde beeld komt van hetzelfde televisiestation. Het is het beeld van minister Anciaux die zegt 'Geen sprake van, wat mij betreft kadert dit in een totaal groen project voor Halle-Vilvoorde'.

Als men die beelden bekijkt en ook nog eens leest wat erover in de pers verschijnt, vraagt men zich natuurlijk af wat er allemaal van klopt. Is het inderdaad zo dat er nog steeds geen dossier is? Zijn er projecten over deze zaak? Hoe zit het nu eigenlijk met de werkcreatie? Houdt men rekening met de situatie in Zaventem? Hoe ziet men dit in relatie met het Brueghelproject, de plannen van deze regering en van het Vlaams Parlement om de gordel rond Brussel Vlaams en groen te houden?

Mijn vraag is misschien een voorbereidende vraag, omdat er waarschijnlijk nog geen dossier werd ingediend in de gemeente. De vraag zal toch de gemeente beïnvloeden en haar vragen doen stellen.

De voorzitter : De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex : Ik wil me aansluiten bij het betoog van de heer Van Vaerenbergh. Ik heb ondertussen de hand kunnen leggen op een reeds bestaand document. Het gaat om een startnota voor een MER voor dit gebied van 17 hectare. Uit dit startdocument leer ik dat de ontwerpers verwachten niet echt grote problemen te hebben met de bestemming of met de natuurfuncties. Het project dat nu voorligt, zou niet echt in tegenstelling zijn met het RSV.

Wat ik er ook uit leer, is dat er behalve de zaken die de heer Van Vaerenbergh al noemde ook nog restaurants en tien bioscoopzalen zullen komen. Men verwacht er ongeveer 1000 voertuigen per dag en men zal dus een belangrijke bijkomende verkeersstroom krijgen op de Hippodroomlaan, de N227 en de N226. Wat mij vooral bezighoudt, is de problematiek van de mobiliteit die gecreëerd zal worden door dit megaproject.

Ik vind ook dat de suggestie van de heer Van Vaerenbergh om dit project niet op zichzelf te bekijken maar het te plaatsen in een algemene visie op de ontwikkeling van de Rand en eventueel in te schakelen in het Brueghelproject, een veel betere verantwoording is dan de verantwoording die nu in het ontwerp-MER staat. In de startnota van het ontwerp lees ik dat men dit project enkel wil reali-

Bex

seren omdat de hippodroom zoals die er nu bijligt, niet meer rendabel is. De exploitanten zijn gewoon op zoek naar een rendabele uitbating van deze renbaan. Er is dus niet echt gekeken naar een behoefte. Men heeft zich niet afgevraagd welke recreatieve accommodatie de streek nodig heeft. Het voorstel om daar een megacomplex te bouwen werd enkel en alleen uitgewerkt vanuit economisch en financieel oogpunt.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Als de milieuambtenaar een ontwerp van MER heeft gekregen, dan zal het wel meer zijn dan het oplaten van een ballonnetje, alhoewel het nog steeds niet officieel is. Dit maakt niet alleen mij maar heel veel inwoners van Sterrebeek, Nossegem en Wezenbeek-Oppem ongerust. Dat zijn mensen die als gevolg van de luchthaven en de industrieparken al heel wat overlast hebben. De leefbaarheid van hun woonwijken is al aangetast. Ook mobiliteit is er een probleem. Het laatste wat we daar volgens mij nodig hebben, is een dergelijk groot complex. Daarom herhaal ik graag het voorstel dat ik enkele dagen geleden ook deed in een andere commissie naar aanleiding van het debat over de wedrennen in Vlaanderen. Ik pleit ervoor om die renbaan – als de wedrennen dan toch niet rendabel blijken te zijn – te integreren in het Brueghelproject van de Vlaamse regering en op die manier een bijdrage te leveren aan het Vlaams en groen karakter van de Rand.

Dat kan gebeuren door de renbaan deels te herbebossen of door deels zachte recreatie in te richten, bijvoorbeeld door het aanleggen van wandelpaden, mountainbikepaden of zelfs ruiterspaden. Dit is dus weer een pleidooi voor de integratie van dit project in het breder kader van het Brueghelproject.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Politiek is een vies beest, als we het dan toch over dieren hebben. Eigenlijk ben ik een beetje verwonderd. Het dossier is namelijk in de pers aangekaart door het Vlaams Blok. Het Vlaams Blok zwijgt hier echter en zwijgt ook in de gemeente. Dit is allemaal uitgepraat in de gemeenteraad van Zaventem. De Volksunie heeft ook gezwegen in de gemeenteraad. Er was een vraag van de CVP, of moet ik CD&V zeggen. Daarop werd geantwoord. Ik wil dat heel kort nog eens herhalen, want ik heb echt niet de pretentie

om mij in de plaats van de minister te stellen. Ik wil gewoon alles correct weergeven.

Er is een hippodroom in Sterrebeek. De hippodromen in ons land stellen het niet zo goed. De heer Denys heeft daar onlangs nog een interpellatie over gehouden. We moeten daar in deze commissie en ook in de commissie voor Economie oog voor hebben. Hippodromen, en alles wat daarmee samenhangt, zijn immers belangrijker dan velen vermoeden. Er is de paardenfokkerij en er is het onderhoud. Er zijn in dit land veel meer paarden-sportliefhebbers dan men vaak denkt.

Mijnheer de voorzitter, dit specifieke dossier is niet geïntroduceerd bij de gemeenten. Ik word dus op verschillende niveaus geconfronteerd met diverse projecten. Ik antwoord op elk niveau hetzelfde. Hier hoef ik me niet te verantwoorden. Ik zeg dit alleen maar voor de collega's van de Volksunie, het Vlaams Blok en Agalev, die mij in de gemeenteraad niets gevraagd hebben, en die het veel gemakkelijker zouden kunnen hebben.

Ik heb me ook verwonderd over het feit dat minister Anciaux, zonder dat er een dossier geïntroduceerd is en zonder enige kennis, maar waarschijnlijk in zijn hevigheid om te reageren op het Vlaams Blok, heeft menen te moeten zeggen dat hij tegen zou stemmen indien dit dossier in de regering ter tafel zou komen. Ik heb daarnet allusie gemaakt op het feit dat we in een rechtsstaat leven. Ik zeg niet dat ik voor of dat ik tegen ben. Het is immers verkeerd om te zeggen of men voor dan wel tegen is alvorens te weten waarover het gaat.

Met andere woorden, als bestuurders en als politici moeten we proberen de dossiers naar waarde te schatten en dan de beslissingen te nemen die zich opdringen. Het is zeker en vast correct dat men bij dergelijke dossiers met argusogen moet kijken naar mobiliteitsplannen, milieu-effectenrapporten en dergelijke zaken meer.

In het kader van een verantwoord bestuur is het echter zeker en vast ook een verplichting om dossiers te onderzoeken en na te gaan waarover het gaat. Ik wil niet in detail treden omdat ik niet over dat dossier beschik. In bepaalde televisieprogramma's is er allusie gemaakt op de tewerkstelling. Men had het over 1.000 plaatsen. Dat zou inderdaad belangrijk kunnen zijn. De desbetreffende regio kent een goede tewerkstelling, maar er is momenteel toch een zware deining inzake het mogelijke verdwijnen van vele duizenden werkplaatsen. Ik hoop uit de grond van mijn hart dat dit niet zal ge-

Vermeiren

beuren, maar we moeten er wel rekening mee houden.

Ik wil van dit alles geen 'cocktail' maken. Ik zeg alleen dat dit onderwerp vandaag als dusdanig voorbarig is. De meest aangewezen plaats om hierover te discussiëren is voor mij nog altijd de gemeenteraad van Zaventem. Ik nodig dan ook de eminente commissieleden die vandaag het woord voeren, uit om hun lokale mandatarissen ertoe aan te zetten in de toekomst hun mond open te doen in de gemeenteraad van Zaventem.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, ik wil u nadrukkelijk vragen om u te beraden over de ontvankelijkheid van dergelijke vragen. Ik dacht dat we hadden afgesproken dat ik als minister niet zou worden geïnterpelleerd over lopende dossiers. Het spreekt voor zich dat het parlement controlerecht heeft, maar als men mij voortdurend gaat interpellieren over lopende procedures in een vergunningsprocedure, dan staan mij hier nog 'mooie' tijden te wachten.

In dit dossier is het nog erger. Er is namelijk geen formeel dossier.

De voorzitter : Uit de vraagstelling kon ik dat niet opmaken.

Minister Dirk Van Mechelen : In dit dossier zijn we dus op zoek moeten gaan naar informatie. Uit de gegevens blijkt dat er inderdaad plannen bestaan om aansluitend bij de hippodroom in Sterrebeek een grootschalig recreatiecentrum in te planten. Dit gegeven kan worden afgeleid uit het feit dat mijn administratie, in casu de afdeling Ruimtelijke Planning van Arohm, op 20 juli van dit jaar van de MER-cel van de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid ten informatieven titel een schrijven ontving, waarin gestipuleerd werd dat op 22 augustus een vergadering zou plaatsvinden over de startnota van het MER-rapport dat inzake de desbetreffende projectrealisatie noodzakelijk is.

Uit de bij dat schrijven bijgevoegde documenten kon door mijn administratie worden opgemaakt dat op de desbetreffende locatie de geviseerde projectrealisatie een multifunctioneel recreatiegebouw betreft waarin de volgende zaken worden ondergebracht : een overdekte skipiste van 200 meter lang en 65 meter breed, een cinemacomplex met tien

zalen, vijftien tennispleinen, squashzalen, zwembaden, sauna's, diverse bars en restaurants, een 24-banenbowling, sport- en gezondheidsgerelateerde winkels, enzovoort. Uit de bij het desbetreffende schrijven bijgevoegde plannen kon door mijn administratie tevens worden opgemaakt dat de opdrachtgever inderdaad de Immobilière Chasse des Princes is.

In antwoord op dat schrijven heeft de afdeling Ruimtelijke Planning van mijn administratie onder handtekening van het afdelingshoofd, de heer Liekens, op 9 augustus een schrijven gericht aan de MER-cel van de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid. Daarbij werd onder meer het volgende gestipuleerd. 'Het project situeert zich ruimtelijk aan de rand van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, vermoedelijk gelegen in de groene gordel. Aansluitend op de bestaande renbaan, is het project in feite midden in de open ruimte gelegen, op een moeilijk bereikbare plek. Omwille van de locatie in de groene gordel, met inname van open ruimte, en het mobiliteitsgenererend karakter kan worden betwijfeld dat het project verenigbaar is met de opties van de Vlaamse regering voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en de groene gordel. Tevens dient vanuit de ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en de groene gordel fundamenteel de vraag gesteld in hoeverre het hoogdynamische project de ruimtelijke draagkracht in dit gebied overschrijdt.' Uiteraard heeft Ruimtelijke Planning hierop onmiddellijk een aantal reacties geformuleerd.

Op uw tweede vraag of een megalomane commerciële activiteit in een recreatiegebied ingeplant kan worden, kan ik u enkel antwoorden dat de normale procedure nu haar weg moet kunnen gaan. Aan de administratie van Algemeen Milieu en Natuurbeleid werd een startnota voorgelegd. Er zal daarbij geëvalueerd moeten worden in welke mate deze bestemming met het betrokken gebied verenigbaar is. Uiteraard zal het debat over de mobiliteit hierin cruciaal zijn, zeker als de trafiek op verschillende tientallen duizenden wordt geraamd. De aansluiting op de E40 gebeurt immers uitgerekend op de plaats waar er reeds oververzadiging is door het verkeer van de KMO-zone Zaventem-Zuid waar zich onder meer de verkeersaantrekkende Ikea-vestiging bevindt.

Het dossier zal dus eerst door de MER-cel worden onderzocht. Vervolgens kan ten gepasten tijde worden bekeken of er een vergunningsaanvraag wordt ingediend. Uiteraard zal men ook bij het lokale bestuur aankloppen om te horen wat daar de op- en aanmerkingen zijn.

Van Mechelen

Wat de verenigbaarheid met een recreatiegebied betreft, mag men niet uit het oog verliezen dat ruimtelijke planning een dynamisch proces is. Voor alle duidelijkheid : het is niet omdat het een recreatiegebied was, dat men er een renbaan heeft ingeplant. Het is net het omgekeerde : het is als recreatiegebied ingekleurd omdat er een renbaan lag. Als men de recreatieve functie wijzigt, zal dit met een zekere afweging dienen te gebeuren.

Bij mijn weten zijn een aantal van de aangevraagde inplantingen in ieder geval niet verenigbaar met de bestemming van recreatiegebied.

De voorzitter : De heer Van Vaerenbergh heeft het woord.

De heer Etienne Van Vaerenbergh : Ik dank de minister voor zijn duidelijk antwoord waaruit in ieder geval blijkt dat de vraag pertinent was. Ik heb toch nog enkele bedenkingen : ten eerste betrof het een politiek probleem dat in de streek sterk leeft, ten tweede was de administratieve aanzet reeds gegeven en ten derde heeft een bepaalde minister daarover een uitspraak gedaan, wat dus wil zeggen dat er ook een politiek feit was. Als men in een landelijke streek een gebouw van 70 meter gaat oprichten, dan kunnen bepaalde problemen nu eenmaal niet uitblijven.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15 uur.*
