

C81 – ECO11

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2008-2009

11 december 2008

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, WERK EN SOCIALE ECONOMIE

## INHOUD

Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitvoering van het START-programma voor Zaventem	1
Met redenen omklede moties	9

**Voorzitter: de heer Eric Van Rompuy**

**Interpellatie van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de uitvoering van het START-programma voor Zaventem**

**De heer Eric Van Rompuy:** Mijnheer de minister-president, geachte collega's, in 2005 ging het Vlaams actieplan voor de luchthaven – het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio (START) – van start. Op 4 jaar tijd zou 220 miljoen euro worden geïnvesteerd in de luchthavenregio.

De minister-president heeft ooit gezegd dat we hem hierop mochten afrekenen in 2009. Het is nu december 2008, en dus is de tijd gekomen om eens een balans op te maken.

Op het vlak van mobiliteit is er heel wat gerealiseerd: de buslijnen van De Lijn, de noordelijke ontsluiting naar de E19, het Diabolo-project. Deze projecten zijn in uitvoering. Iedereen kan vaststellen dat de Vlaamse Regering de voorbije jaren heel actief is opgetreden in de regio.

Op het vlak van de arbeidsmarkt zijn er de jobbeurzen in de luchthaven geweest, met Voka, met de VDAB, met ACTIRIS. Er zijn heel wat inspanningen geleverd om de vacatures op de luchthaven en de mensen uit het Brussels die een job zoeken, beter op elkaar af te stemmen. Er zijn ook concrete resultaten geboekt.

Ook inzake leefkwaliteit is er een duidelijke vermindering van de geluidshinder en de beperking van het aantal nachtvluchten tot 16.000 per jaar. Dit is een positief resultaat. Iedereen die rond de luchthaven woont, weet dat er minder nachtvluchten zijn. Mijnheer de minister-president, ik slaap beter. Ik ben rustiger geworden. Hebt u dat nog niet gemerkt?

**Minister-president Kris Peeters:** Ja, ja, ik merk dat.

**De heer Eric Van Rompuy:** Door beter te slapen, kan ik heel wat spanningen van mij afschudden waardoor ik ook in de politiek wat rustiger ben geworden.

Op het colloquium over twee jaar START, op 19 maart 2007, werden een aantal zaken in verband met nieuwe werkgelegenheid naar voren gebracht, onder andere door de gouverneur van Vlaams-Brabant. Men sprak toen over 23.500 nieuwe arbeidsplaatsen: 1500 in Meise-Westrode, 4000 voor het masterplan Machelen-Vilvoorde, 9800 in

Airport Village, 6000 in Bessenveld in Machelen en Lozenberg in Sint-Stevens-Woluwe. Het is duidelijk dat er vertraging is. In Meise-Westrode is de ontwikkeling afgeremd door de Raad van State.

Er werd ook aangekondigd dat de Vlaamse Regering een langetermijnkader voor de luchthaven zou ontwikkelen als 'mainport' voor België en Vlaanderen op basis van de studie 'Ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025'. Men sprak over de structurele bestuurlijke verankering van het luchthavenbeleid. Is die gerealiseerd? Waarom is tot op heden amper de helft van die 220 miljoen euro geïnvesteerd? Men spreekt over 100 tot 110 miljoen euro van het START-programma die tot nu toe is geïnvesteerd.

We hebben in de regio ook een discussie gevoerd over de ontwikkeling van industrieterreinen. Ook het START-programma heeft het hierover. De Vlaamse Regering vindt het industrieterrein van Nossegem-Delle een geschikte locatie voor meer industrie. Wij zien dat niet zitten.

Om het industrieterrein te bereiken, moet er een nieuwe aftakking komen van de autosnelweg, moet er een nieuwe weg komen over de Leuvensesteenweg en over of onder de Toyota-site. De kostprijs bedraagt 150 miljoen euro. Voor ons wegen de baten niet op tegen de kosten. De gemeente Zaventem neemt dit dus niet meer in overweging.

Een aantal voorstellen uit START zijn dus niet gerealiseerd omwille van een aantal aspecten die toen niet voldoende bekeken werden, zoals mobiliteit en ecologie.

Men spreekt nog altijd over een verdubbeling van het aantal banen in de luchthavenregio van 70.000 tot 150.000 tegen 2025. Persoonlijk denk ik dat dit niet haalbaar is. Er zijn zodanige mobiliteitsproblemen in de regio dat dit soort ontwikkeling vanuit mobiliteitsstandpunt niet haalbaar is. Het gaat ook de ecologische draagkracht van de regio te boven.

De bedoeling is eigenlijk een balans op te maken. We zijn nu eind 2008. Wat is er gerealiseerd, en wat staat er nog in de steigers voor de regio Zaventem? Ik heb vernomen dat minister Schouppe klaar is met een nieuw vliegplan. Wat dat betreft, is het ook bang afwachten. We weten niet of het plan zal leiden tot meer of minder hinder.

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer Van Rompuy, ik sluit me met bijzonder veel genoegen aan bij deze

interpellatie. U hebt een aantal zeer pertinente zaken naar voren geschoven. Ik zou er nog enkele aan willen toevoegen.

Mijnheer de minister-president, over de achterliggende visie van het START-plan om van de luchthavenregio de tweede grote logistieke poort van Vlaanderen te maken – naast die van Antwerpen – stel ik me toch wel wat vragen. We verschillen daarover van mening. Als we iets verder naar de toekomst kijken, is de vraag of dat dé economische ontwikkeling is die we in Vlaanderen moeten nastreven. Betekent onze centrale ligging inderdaad dat we een grote meerwaarde kunnen ontwikkelen?

Daarnaast moeten we ons ook afvragen of die meerwaarde niet meer negatieve effecten met zich meebrengt, waardoor we in een neerwaartse spiraal terechtkomen. Ik verwijs naar de verklaring van de heer Noels, die tijdens de hoorzitting van een paar maanden geleden over duurzame logistiek grote twijfels heeft geuit over de richting die de Vlaamse Regering uitgaat door radicaal de kaart van de logistieke sector in Vlaanderen te trekken. Hij had het onder andere over het 'crowding out'-effect. Hij zei dat als onze wegen nog voller zouden zitten met vrachtwagens die gewoon containers verplaatsen, de bedrijven die, in tegenstelling tot de logistieke sector, wel zorgen voor een grote economische meerwaarde, zullen delokaliseren om de goede reden dat ze onbereikbaar zijn geworden.

De keuze is echter gemaakt. Het START-plan is in werking getreden om de twee logistieke poorten in Vlaanderen gestalte te geven via vier concrete projecten, die ook in de langetermijnvisie van de luchthaven, die in opdracht van de Vlaamse Regering is uitgetekend, zijn geformuleerd. Wat is eigenlijk het statuut van die langetermijnvisie? Telkens als ik daarover vragen stel aan de ministers, antwoorden ze me dat het maar om een studie gaat die in opdracht van de regering is uitgevoerd. Ze hebben daar enkel akte van genomen, zo voegen ze er dan aan toe. Ondertussen merk ik wel dat heel wat concrete zaken uit die visie wel in de praktijk worden omgezet. Eergisteren is dat ook gebleken tijdens de hoorzitting over de verbreding van de ring. De Administratie Wegen en Verkeer (AWV) van Vlaams-Brabant baseerde zich duidelijk op die langetermijnvisie om te verantwoorden wat ze aan het doen was.

Mijnheer de minister-president, kunt u enige verduidelijking geven over het specifieke statuut van die visie? Staat de Vlaamse Regering daar achter? Het is de bedoeling om, via de vier strategische doelstellingen, het luchtvaartverkeer op Zaventem uit te breiden, waarbij ernaar gestreefd wordt om tegen 2025 het aantal vervoerde passagiers te verhogen van de huidige 15 miljoen per jaar naar 30 miljoen per jaar en het vrachtvervoer vanuit Zaventem te doen toenemen van 700.000 ton naar 1,2 miljoen ton in 2025. In beide gevallen is dat bijna een verdubbeling.

Staat de Vlaamse Regering daar achter en streeft ze ernaar? Ik heb de indruk van wel als ik kijk naar de haast waarmee ze naar de federale regering is gevlogen om daar te bepleiten dat de vliegtaks niet zou worden doorgevoerd, omdat we anders onze doelstellingen niet zouden realiseren. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Er wordt ook verder gewerkt aan de lowcostterminal. De maatregelen om die visie in de praktijk om te zetten, worden effectief genomen.

Een andere strategische doelstelling gaat niet enkel om de luchtvaartactiviteiten. Men wil de hele regio rond de luchthaven omvormen tot een Flanders Airport Region, met 325 hectare nieuwe logistieke bedrijventerreinen voor transport en distributie. Dat houdt in dat de schaarser wordende open ruimte in de groene rand rond Brussel steeds meer onder druk zal staan doordat bedrijven duizenden extra vrachtwagens door de regio zullen sturen.

Als men dat wil realiseren, beseft men natuurlijk ook dat er mobiliteitsproblemen zullen ontstaan. Men wil dan ook de bereikbaarheid verbeteren. Er zijn goede, positieve projecten. Ik denk dan aan de dertien nieuwe busverbindingen van De Lijn naar de luchthaven, die enorm succesvol zijn. Die werden ook in het kader van het START-plan ingevoerd. Toch zijn ze niet meer dan dertien duurzame zandkorrels in een woestijn van onduurzaamheid.

Met de laatste strategische doelstelling wil men de leefbaarheid in de regio verbeteren. Ik moet zeggen dat ik, wat dat betreft, toch op mijn honger blijf. In tegenstelling tot de drie andere doelstellingen, waarvoor wel concrete projecten bestaan, merk ik dat er heel weinig is met betrekking tot de leefbaarheid.

De heer Van Rompuy heeft verwezen naar een verbetering op het vlak van de lawaaihinder die wordt veroorzaakt door de vliegtuigen. Ik weet niet of dat echt zo is. Ik merk dat er vandaag ongeveer 20 actiecomités actief zijn. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering inzake die 16.000 nachtvluchten die de provincie Vlaams-Brabant heeft opgelegd? Staat de Vlaamse Regering daar achter? In de langetermijnvisie voor de luchthaven, die in opdracht van de Vlaamse Regering werd gemaakt, staat wel dat wordt gerekend op minstens 18.000 vluchten. Dat is heel optimistisch als ik kijk naar de uitbreiding van de luchthaven die men nastreeft. Hoe zal men dat kunnen doen met 'slechts' 18.000 vluchten?

De provincie Vlaams-Brabant houdt het op 16.000 vluchten. De Brussels Airport Company is daartegen in verzet gegaan. Minister Crevits heeft me gezegd dat ze me niet kan antwoorden op de vraag wat het standpunt van de Vlaamse Regering is zolang de juridische zaak

niet volledig is uitgeklaard. Toch wil ik peilen naar het standpunt van de regering. Mijnheer de minister-president, blijft u achter die 18.000 vluchten staan of opteert u voor 16.000 vluchten?

Of gaat de Vlaamse Regering nog verder en volgt ze staatssecretaris Schoupe, die twee maanden voor de federale verkiezingen duidelijk stelde dat hij voor een totale afschaffing van de nachtvluchten is? Volgens hem zou men dat kunnen realiseren op een termijn van één federale legislatuur. Toen hij twee maanden later staatssecretaris van Mobiliteit werd, was ik dan ook heel hoopvol. Ik was blij dat eindelijk eens een politicus de moed had om dat soort stellingen te verkondigen. Jammer genoeg is hij er niet in geslaagd om dat idee door te drukken. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering met betrekking tot de nachtvluchten?

Mijnheer de minister-president, het START-plan zal leiden tot een immense uitbreiding van het luchtvaartverkeer en de logistieke sector in de regio. Ik heb de cijfers opgevraagd. Voor het ene logistieke bedrijventerrein in Westrode, waarvoor de vergunning wel geschorst is door de Raad van State, rekent men op 4009 extra vrachtwagens per dag. Ik weet niet hoe men dat zo precies kan becijferen, maar dat is het antwoord dat ik van minister Crevits heb gekregen. En aan die schorsing zal men wel een mouw passen. Als we dan weten dat het bedrijventerrein zou worden ingeplant aan de A12, terwijl het kanaal Schelde-Brussel amper 1 kilometer verder ligt, dan heb ik daar toch vragen bij. Waarom wordt het bedrijventerrein niet gerealiseerd aan het kanaal? Men heeft het immers voortdurend over de ontwikkeling van een duurzame logistieke sector. Die 4000 bijkomende vrachtwagens per dag gelden bovendien enkel voor dat ene terrein, terwijl er verschillende in de regio gepland worden.

In de strategische visie lees ik dat men – en ik wik mijn woorden – bijna een uitdrijvingsbeleid wil voeren voor de inwoners van Zaventem. Men stelt dat de mensen die daar wonen eigenlijk in de weg zitten. De ruimte zou volop gebruikt moeten worden voor die logistieke bedrijventerreinen. Woonuitbreidingsgebieden worden niet meer aangesneden. Mensen die er wonen, zouden aangemoedigd moeten worden om zich te vestigen in woonuitbreidingsgebieden rond Mechelen, Aalst en Leuven. Degenen die toch niet verhuizen, moeten hun woning dan maar isoleren. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

Ik zal u straks tonen wat erin staat. Ik was gechoqueerd. Daarom heb ik ook gezegd dat ik mijn woorden wik, maar daar komt het inderdaad op neer. Er komen bedrijventerreinen op een gebied van 325 hectare, waarvan de helft in een straal van vijf kilometer rond Zaventem en de helft in een bredere regio. Dat staat er allemaal

letterlijk in. Als die zaken effectief gerealiseerd worden, dan wordt die regio totaal onleefbaar.

Mijnheer de minister-president, in welke mate vallen die plannen te rijmen met onze internationale en Europese doelstellingen en richtlijnen? We slagen er nu al niet in om te voldoen aan de richtlijn in verband met de geluidshinder. In Vlaanderen gaan per jaar 19.000 gezonde levensjaren verloren door geluidsoverlast, vooral veroorzaakt door het wegverkeer. In specifieke regio's draagt daar natuurlijk ook het luchtverkeer toe bij. De internationale doelstellingen in verband met de gezondheid, het milieu – Kyoto, de CO<sub>2</sub>-uitstoot – halen we evenmin. Hoe valt een dergelijk project te rijmen met de absolute noodzaak om in de eerste plaats aan deze internationale doelstellingen te voldoen?

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister-president, de rapportering over het Strategisch Actieprogramma voor de Reconversie en Tewerkstelling luchthaven Zaventem is een goede zaak. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

U moet zich niet ongerust maken, ik wil enkel weten hoe sommige zaken evolueren. Ik wens me dan ook aan te sluiten bij de interpellant en de heer Glorieux. De laatste mededeling van de Vlaamse Regering dateert van 24 oktober 2008. Ik heb ze pas deze morgen ontvangen. De andere kregen we wel eerder.

Dat is wel een probleem. Telkens weer moeten we die stukken opvragen. We kunnen wel de 27 databanken raadplegen, maar de beslissingen of mededelingen van de Vlaamse Regering moeten we elke keer via de griffier vragen. U kent mijn visie over de overheidscommunicatie.

Er zou een beslissing komen over bijkomend onderzoek door de Vlaamse Regering op initiatief van minister Ceysens, en de Vlaamse Regering zou beslissen over de strategische projecten. Dit staat in rubriek 7 van de tabel 'Strategische visie'. Er staat verder: "De rapportage van het bijkomend onderzoek van de Vlaamse Regering. Het voorstel wordt besproken op de taskforce van 1 oktober 2008. Minister Ceysens zal hierover op korte termijn een interkabinettenwerkgroep organiseren in functie van een beslissing over de strategische projecten". Er is een visie 2025 vooropgesteld. Ik vind het fundamenteel te weten wanneer dit wordt afgerond, want het is heel bepalend voor de rest van de projecten.

In juni of juli is hier een motie goedgekeurd op voorstel van de heer Bex. Die motie zegt heel duidelijk dat in de eerste fase het aantal nachtvluchten teruggebracht wordt tot 16.000. Er loopt op dit moment inderdaad een procedure. Ik blijf verdedigen dat nachtvluchten slecht zijn voor de gezondheid. De koning vindt dat hij

's nachts moet vliegen, hoewel hij overdag tijd genoeg heeft. Er werden uitzonderingen gemaakt voor allerlei vluchten, onder meer voor die van het koningshuis.

Ik zou willen vragen of de cijfers over het aantal passagiers geactualiseerd zijn. Op dit moment zijn er 14 tot 15 miljoen passagiers. Men wil ze verdubbelen tot 28 miljoen. Is dat cijfer realistisch? Ik merk ook dat er voor de cargo wijzigingen zijn. Ik geef het voorbeeld van DHL, een dochter van de Deutsche Post. DHL stopt in de VS met alle activiteiten. Ook TNT – gekend van in Bierset – zegt dat de vrachtwagen soms interessanter is dan het vliegtuig. Er is dus een evolutie bezig die haar weerslag heeft op de luchthaven van Zaventem. Mijn vraag is of die cijfers niet moeten worden bijgesteld. De cijfers dateren van 2004. Het is nu bijna 2009. Nochtans, mevrouw De Ceuster van Mobility & Transport, een spin-off van de K.U.Leuven, ontkende dat. Ze had het op een bepaald moment over luchtvervoer. Ik dacht dat ze het had over de lege bussen van De Lijn, maar het ging over de luchtvaart. Voor mevrouw De Ceuster ligt de toekomst nog bij de luchtvaart.

Moeten de cijfers bijgesteld worden? Als ze bijgesteld zijn, wat is dan het resultaat? Als ze niet bijgesteld zijn, wat is dan het resultaat?

Bij een van de monitoringstabellen gaat het over de bestuurlijke verankering. Er zou een afdeling Luchthavenbeleid worden opgericht, op 1 april 2008. Ik citeer uit uw monitoringstabel: “Er wordt werk gemaakt van de andere punten in de bestuurlijke visie”. Dit interesseert me bijzonder: wat is die luchthavenvisie? In Wallonië is er een ander visie. Ik geef maar één voorbeeld: de terminal die men wil bouwen voor lowcostvluchten. Charleroi heeft nu 3 miljoen reizigers. Ze willen er 5 miljoen. Hoe complementair is het ene ten opzichte van het andere?

Ten slotte, wat is de finale doelstelling voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel? Niet alleen ik, maar ook bijvoorbeeld de heer Demesmaeker – die er meer over weet dan ik – en de heren Gatz, Van Hauthem en Van Rompuy, vragen zich af hoe het zit met de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Er is altijd gepleit voor een groene gordel en niet voor andere ontwikkelingen rond Brussel. Wat is de stand van zaken?

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

**Minister-president Kris Peeters:** Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, dit zijn pertinente vragen over een heel belangrijk probleem.

De Vlaamse Regering zal zich kortelings buigen over het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. We kunnen daar nadien met een aantal parlementsleden over praten.

Mijnheer Glorieux, ik heb al begrepen dat onze visie over de logistieke opdracht van Vlaanderen een beetje

verschilt. Ik heb al aangeboden om in een commissie eens van gedachten te wisselen. U citeert Geert Noels en anderen. Ik ben graag bereid om over mijn logistieke ambitie en visie – die men ook vindt in Vlaanderen in Actie – in een commissie te debatteren zodat u niet iedere keer het verschil in visie moet onderstrepen – wat trouwens uw volste recht is.

De oorsprong van het START-dossier is te vinden bij de teloorgang van Sabena en de aankondiging van het vertrek van DHL uit de luchthaven van Zaventem. De heer Peumans verwijst naar DHL dat zich terugtrekt uit de VS. Als mijn informatie juist is, heeft dit alles te maken met het feit dat UPS een heel belangrijke marktpositie in de VS heeft. DHL heeft om bedrijfsredenen gezegd dat het die concurrentie niet aankan en zijn positie niet kan handhaven.

Tegen deze achtergrond heeft de Vlaamse Regering in december 2004 een politiek signaal willen geven door een project op te starten voor de luchthaven en de luchthavenregio waarin ze oog had voor zowel de economische ontwikkeling van de luchthaven en de regio, de tewerkstelling in de regio als de verbetering van de leefbaarheid in de regio. Het doet me genoeg dat de voorzitter toch al beter slaapt en dat dit effect heeft op zijn dagelijkse politieke activiteiten.

Het project wil op korte termijn, maar ook op lange termijn een aantal initiatieven ontwikkelen voor de luchthaven en de luchthavenregio. Enkele parlementsleden vroegen waarom bepaalde projecten nog niet gerealiseerd waren. Dat heeft alles te maken met het feit of het projecten op korte of lange termijn zijn. Ze hebben een andere dynamiek.

De kortetermijnprojecten zijn vooral gericht op het realiseren van een aantal operationele projecten die bijdragen tot de economische ontwikkeling, de tewerkstelling en de leefbaarheid van de regio. Het zijn projecten die onder meer betrekking hebben op mobiliteit, op openbare werken, op de reconversie en de ontwikkeling van brownfields in de regio en op de ontwikkeling van bedrijventerreinen, zoals het bedrijventerrein Meise-Westrode of op stapel staande realisaties in het kader van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.

Daar heeft de Vlaamse Regering de afgelopen jaren de klemtoon gelegd. Een aantal van deze initiatieven en realisaties hebben onmiskenbaar bijgedragen tot de economische ontwikkeling, de tewerkstelling en de leefbaarheid in de regio. Ik zal een aantal voorbeelden geven. De bestendige deputatie heeft onlangs de milieuvergunning voor de nachtvluchten op de luchthaven fors gereduceerd. Er mogen jaarlijks nog slechts 16.000 – in plaats van 25.000 – nachtvluchten plaatsvinden. Het aantal vertrekkende nachtvluchten is verminderd van 10.000 naar 5000. Hiertegen is wel nog

een beroep ingediend bij de minister van Leefmilieu. Ik heb in het verleden ook altijd uitdrukkelijk gesproken over 15.000 tot 16.000 nachtvluchten. Ik sta achter de verleende vergunning van de bestendige deputatie. Ik kan begrijpen dat minister Crevits hierop antwoordt, omdat er nog een geschil is. Maar het verminderen van het aantal nachtvluchten is volgens mij een zeer wijze beslissing van de bestendige deputatie.

Een tweede voorbeeld. De Vlaamse Regering keurde in juli 2007 een principiële beslissing goed tot injectie van 20 miljoen euro in de Watersite in Vilvoorde om de reconversie op deze site financieel te ondersteunen. Momenteel worden voor deze reconversie de nodige initiatieven genomen. Een combinatie van activiteiten met onder andere wonen en industrie is gepland. Als u nog eens in Vilvoorde komt, moet u daar eens extra aandacht aan geven. Het is een stad die een nieuwe dynamiek heeft gevonden en prachtige initiatieven heeft genomen, met financiële steun van de Vlaamse Regering.

U hebt zelf verwezen naar de 13 geplande buslijnen. Ook daar hebben we de juiste beslissing genomen. De noordelijke ontsluiting van de luchthaven via het spoor en de weg is in uitvoering. Op het luchthaventerrein is een 'Airport Village' ruimtelijk mogelijk gemaakt. Dit is voorbehouden voor luchthavengebonden bedrijven en activiteiten. Bedoeling is dat dit bedrijventerrein een centrale draaischijf wordt voor transportactiviteiten, primaire luchthavengebonden activiteiten die rechtstreeks samenhangen met het laden en lossen van vliegtuigen en activiteiten en inrichtingen die sterk verbonden zijn met de vervoersfunctie van de luchthaven. Mijnheer Glorieux, als u de problematiek van de mobiliteit wilt oplossen, dan moeten er zoveel mogelijk activiteiten vlakbij de luchthaven plaatsvinden waardoor er minder mobiliteit moet worden georganiseerd. Dat is een heel belangrijke doelstelling.

De ontwikkeling van de ring zone Zaventem is volop aan de gang. De werken aan de fly-overs aan de R11 en de R12 zijn gestart op 1 april 2008. De tijd dat de minister van Openbare Werken van alles aankondigde maar niets deed, is voorgoed voorbij. Nadien zal de ontubbeling van de ring zelf worden aangepakt. De MER-procedure is opgestart. Dat zijn dus dossiers die in uitvoering zijn. Ze zijn voor een groot deel of helemaal gerealiseerd.

Een aantal dossiers zitten in de pijplijn. Inzake het masterplan voor de volledige brownfieldzone Machelen-Vilvoorde zitten de besprekingen in de laatste fase. Ik verwacht daarover op korte termijn een beslissing van de Vlaamse Regering. Zoals u weet, heeft de bestendige deputatie dit dossier, zonder een beslissing te nemen, kort voor het zomerreces naar de Vlaamse Regering doorgeschoven. Bijkomend kan ik u meedelen dat in het kader van deze zone ook een aantal brownfield-convenantprojecten zijn ingediend om de ontwikkeling

van dit gebied te laten vooruitgaan. We zetten daar dus druk op om vrij snel beslissingen te nemen over de brownfieldzone Machelen-Vilvoorde.

De Vlaamse Regering zal ook op korte termijn een principiële beslissing nemen over het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Als die beslissing is genomen, kan daar verder over worden gediscussieerd. De minister van Ruimtelijke Ordening zal hierover op korte termijn een dossier aan de Vlaamse Regering overmaken. Wat termijnen betreft, ben ik altijd voorzichtig. Dat zou echter morgen al kunnen gebeuren. De afstemming met het START-project wordt hierbij bewaakt.

Mijnheer Peumans, u had het over de transparantie. Twee projecten verlopen minder vlot dan verwacht. Daar zijn ook redenen voor. Het gaat om het bedrijventerrein Meise-Westrode en de aanleg van een verkeerswisselaar aan de A12 in Londerzeel. Zoals u weet, heeft de Raad van State dit dossier geschorst. Momenteel wordt onderzocht op welke manier de cruciale projecten binnen dit dossier toch gerealiseerd kunnen worden. We volgen daarbij twee sporen: een juridisch en een ander via de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Samen met de intercommunale Haviland zullen we een goede verdediging opbouwen om de vernietiging van het GRUP tegen te gaan. In het kader van de herziening van het RSV wordt het probleem van Meise-Westrode definitief opgelost. De principiële beslissing over de herziening van het RSV staat overigens op de agenda van de Vlaamse Regering. Morgen zou daar al een beslissing over kunnen vallen.

Mijnheer Glorieux, de Raad van State heeft een uitspraak gedaan. We willen echter maximaal verder gaan met het bedrijventerrein Meise-Westrode. De verdere ontwikkeling van de RO-Noord – het noorden van de ring rond Brussel – kent vertraging omdat een deel van die ring gelegen is op Brussels grondgebied, waardoor ook alle Brusselse procedures doorlopen moeten worden. Tot zover de operationalisering van een aantal projecten waartoe eind 2004 werd beslist. Een aantal ervan zijn in uitvoering. Twee projecten verlopen minder vlot door de redenen die ik daarnet heb aangegeven.

Er was inderdaad ook afgesproken dat een visie op lange termijn zou worden ontwikkeld. Mijnheer Glorieux, de studie waar u naar verwijst, is afgerond. Ze geeft een visie op de ontwikkeling van de luchthaven en de luchthavenregio tot 2025. Die visie moet economische ontwikkeling, tewerkstelling en verbetering van de leefbaarheid voor mens en milieu op lange termijn verzoenen. Daarover zijn de politieke besprekingen begonnen. Ik kan u wel zeggen dat het geen gemakkelijke discussies zijn binnen de Vlaamse Regering. De minister van Economie, mevrouw Ceysens, werkt daar verder aan. Ex-minister Moerman heeft, samen met de

Vlaamse Regering, die studie besteld. Ze is ondertussen afgewerkt. Er is akte van genomen. Minister Ceysens gaat na of die cijfers moeten worden bijgesteld. In 2007 is er een reflectiegroep bij elkaar gekomen. Die is toen tot de conclusie gekomen dat aan het cijfermateriaal niets moest worden gewijzigd. We zijn nu echter bijna twee jaar later. Als men dergelijke studies bestelt, er akte van neemt maar daar niet snel bepaalde beslissingen aan kan toevoegen, dan is de vraag steeds of ze nog steeds actueel zijn. Ik heb begrepen dat minister Ceysens er nog altijd van uitgaat dat die cijfers relevant zijn en dat er geen bijsturing nodig is.

U hebt zelf verwezen naar de afdeling Luchthavenbeleid, die operationeel is sinds 1 april 2008. Ook op dat vlak hebben we dus de nodige initiatieven genomen om de verankering van het Vlaams luchthavenbeleid te realiseren en te zorgen voor de nodige dynamiek.

Mijnheer Van Rompuy, u hebt ook vragen gesteld over het budgettaire aspect. Het klopt dat slechts een deel van de 220 miljoen euro extra voor het START-programma reëel is geïnvesteerd in de luchthavenregio en in de projecten. Dat heeft voornamelijk te maken met de vertraging in de uitvoering van de infrastructuurprojecten, die grotendeels een gevolg zijn van de te doorlopen procedures. Daarom werden in 2006 en 2007 voornamelijk studiecontracten en onteigeningen vastgelegd. Vanaf 2008 zouden de uitvoeringsprojecten effectief aanbesteed worden. De aanbesteding van het eerste project – A12 Meise-Westrode – moest echter stopgezet worden nadat de Raad van State het GRUP had vernietigd. Wel werd en wordt voor 2008 een gedeelte van de middelen voor de onteigeningen van Meise-Westrode vastgelegd. Er worden nog een aantal aktes verleden, zodat bijkomende middelen worden vastgelegd. Zonder de problemen in Meise-Westrode zou er eind 2008 56 miljoen euro vastgelegd zijn: 13 plus 5 voor onteigeningen en 38 voor Meise-Westrode.

Er was afgesproken dat de START-middelen tijdelijk aan andere projecten konden worden besteed, aangezien het onmogelijk was binnen het jaar na de toekenning van de middelen dergelijke grote en complexe projecten aanbestedingsklaar te hebben. We hebben daar wel uitdrukkelijk de voorwaarde aan verbonden dat deze budgetten effectief ook aan deze projecten besteed zouden worden. Intussen wordt verder gewerkt aan de vernoemde projecten, en uiteindelijk zullen alle voor de START-projecten toegekende middelen tegen 2011 vastgelegd zijn voor de gekozen projecten.

Laat me tot slot nog enkele concrete punten overlopen. Brussels Airport Company heeft, omwille van prioriteiten inzake financiële investeringen en omwille van de huidige marktsituatie, het project Airport Village tijdelijk naar de achtergrond verschoven. Dat betekent niet dat haar visie op de ontwikkeling van het luchthavengebied

gewijzigd is. Het bijzonder plan van aanleg (BPA) voor het bedrijventerrein Bessenveld was in voorbereiding, maar is tijdelijk opgeschort omdat de ontwikkelaars en eigenaars op een betere conjunctuur wachten. Ik constateer dus dat zowel voor Airport Village als Bessenveld loutere beslissingen van de ontwikkelaars en de privéactoren aan de basis liggen van de vertraging. Ook hier kunnen we lessen uit trekken. Dat er vertragingen optreden na beslissingen van de Raad van State, is niet nieuw. Nu dringen echter ook privéactoren niet echt aan om er werk van te maken.

De situatie van het bedrijventerrein Lozenberg kent u wellicht beter dan ik. Een uitspraak op korte termijn over het afbakeningsproces van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (VSGB) kan dit proces laten voortgaan. Het dossier over het VSGB is geagendeerd, dus wellicht kan het proces rond dit bedrijventerrein op korte termijn hervat worden.

Tot slot waren er nog vragen over de arbeidsmarkt. U hebt verwezen naar de cijfers, die, als ik me niet vergis, van de gouverneur komen. We vernemen via Brussels Airport dat er ongeveer 500 vacatures zijn die permanent of deeltijdse jobs bevatten, tijdens de diensturen, in ploegen, en in nachtdienst. Het zijn niet altijd de gemakkelijkst in te vullen jobs. Minister Vandenbroucke heeft dan ook samen met de luchthavencommissie een actieplan opgesteld dat werkt rond 3 pijlers: bemiddeling en opleiding, mobiliteit en arbeidsorganisatie. Ik stel voor dat u hem, indien nodig, concretere gegevens vraagt.

Mijnheer de voorzitter, een aantal projecten lopen goed of zijn al in volle uitvoering. Andere projecten hebben inderdaad vertraging opgelopen. We leveren heel wat inspanningen en hebben veel middelen vrijgemaakt. Het werk is natuurlijk nog niet af. We doen er echter wel alles aan om het START-project, dat in december 2004 werd gelanceerd, te realiseren.

Mijnheer de voorzitter, collega's, van de studie is akte genomen. De politieke bespreking binnen de regering is volop aan de gang. Over het VSGB kan eventueel morgen een beslissing worden genomen. Ik heb u ook een stand van zaken gegeven over de verschillende dossiers.

**De heer Eric Van Rompuy:** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is interessant dat die verschillende elementen op een rijtje worden gezet. Zo kunnen we zien dat op een aantal terreinen inderdaad zaken zijn gerealiseerd en dat er, om diverse redenen, ook vertragingen zijn. Volgens mij is er echter wel één zaak veranderd. Het START-programma is gelanceerd in de context van de problematiek rond DHL. We stonden toen ook onder druk na de perikelen met Sabena en de problemen in verband met de tewerkstelling op de



luchthaven. Het aantal passagiers was teruggevallen. De bedoeling was te zorgen voor een nieuwe boost voor Zaventem, het faciliteren van de mobiliteit en men wilde, ter vervanging van DHL, bedrijventerreinen ontwikkelen en beschikbaar stellen. In die context werd ook de studie gemaakt. In de studie wordt gesproken over de verdubbeling van de tewerkstelling – van 70.000 naar 150.000 – tegen 2025.

Ik ben zelf sinds twee jaar schepen in die gemeente. In de Vlaamse Regering zult u volgende week een beslissing nemen over de grote lijnen inzake het VSGB. Volgens mij is het echter te hoog gegrepen om die economische ontwikkeling te verzoenen met de problematiek van de mobiliteit en leefbaarheid van de regio.

U zegt dat Airport Village vertraging oploopt. Hetzelfde geldt voor Bessenveld en Lozenberg, dat voorbestemd was voor transport en logistiek. Inmiddels is dat plan niet meer volledig opgenomen in het Vlaams stedelijk gebied. Dat werd gewijzigd omdat er een zodanige concentratie van verkeersstromen is, dat het gebied rond de luchthaven ze gewoon niet meer kan slikken.

Mijnheer Glorieux, Meise-Westrode ligt langs de A12. Daar zouden nog mogelijkheden zijn. De discussie daarover kan gevoerd worden. U hebt het over 4000 vrachtwagens per dag. Als beide terreinen ontwikkeld zouden worden, zou men 8000 mensen tewerk kunnen stellen. Als de terreinen exclusief zouden worden ingenomen door bedrijven die zich toespitsen op transport en distributie, zou dat tot ongelooflijke mobiliteitsproblemen leiden. De regio kan die ontwikkeling dus eigenlijk niet meer aan. Dat is overduidelijk. Er staan ook heel wat industriële gebouwen leeg. Het is merkwaardig dat in de buurt van Zaventem, bijvoorbeeld op het industrieterrein van Zaventem-Zuid, een aantal gebouwen leeg staan omdat het economisch momenteel wat hoog gegrepen is.

We moeten die inspanningen dus zeker voortzetten, maar de ambitie om naar een verdubbeling te gaan in 2025 is misschien wat groot. Er zullen dieper in het land dingen moeten worden ontwikkeld.

Ook Voka is zeer ontgoocheld. De gemeentebesturen rond de luchthaven kunnen niet zomaar industrieterreinen maken. Voka was zeer ontgoocheld dat de gemeente Zaventem een industrieterrein in Nossegem-Delle, dat 25 hectaren groot is, ziet als het inpalmen van de open ruimte. Maar er moet dan een aftakking van de autosnelweg gemaakt worden. Er moeten tunnels komen onder bestaande industriële terreinen zoals onder de Toyota-site die de komende jaren zware investeringen zullen doen voor uitbreiding. Er moet dan een weg komen boven de Leuvensesteenweg. Men wou dan ook nog een parking aanleggen naast het industrieterrein, wat positief geadviseerd is door de provincieraad van Vlaams-Brabant.

Als je dit alles bekijkt, zie je dat het onbetaalbaar is – het gaat over 150 miljoen euro om de ontsluiting te realiseren – en dus maatschappelijk onverantwoord om die kosten te doen. Bovendien zijn er een aantal beperkingen die met de luchthaven zelf te maken hebben. BIAC ziet het niet zitten om een industrieterrein te ontwikkelen vlak onder of naast startbaan 20. Voor mij zou dat zeer goed zijn, want de vliegtuigen zouden niet meer kunnen opstijgen richting Sterrebeek. Ik denk niet dat dat een criterium mag zijn om economie en maatschappelijke gevolgen te beoordelen.

Ik vind dat de Vlaamse Regering heel wat inspanningen heeft gedaan. Ik denk dat ze gerealiseerd heeft wat ze kon. Er zijn een aantal zaken die buiten haar wil om gebeuren, zoals privéfirma's die naar de Raad van State stappen. Het START-programma is misschien op lange termijn te ambitieus, in die zin dat de mobiliteitsproblemen en het draagvlak van de regio dat niet toelaten. Het is misschien te snel en te economisch ingevuld in het licht van het vertrek van DHL. De regio heeft een massa vacatures, die door de economische crisis misschien wat zullen dalen in aantal. Dieper in het hinterland zijn er wel mogelijkheden die de regio Zaventem niet aankan, tenzij men moet werken met mensen uit het Brusselse, maar dan is er weer het gebrek aan kwalificaties en het taalprobleem.

Mijnheer de minister-president, ik dank u voor het antwoord. Ik denk dat de Vlaamse Regering toch gedaan heeft wat moest gebeuren. Een overheid moet natuurlijk rekening houden met een aantal remmen die ze niet altijd in de hand heeft.

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

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. In de voortgangsrapportage vinden we natuurlijk veel terug. Toch blijft mijn vraag wat het bijkomend onderzoek inhoudt dat minister Ceysens gaat doen.

U zegt: “De Vlaamse Regering heeft op 9 februari 2007 beslist om een aantal nieuwe of gewijzigde beleidsontwikkelingen in rekening te brengen in het kader van een evenwichtige ontwikkeling van de luchthaven en de luchthavenregio”. De heer Van Rompuy is als schepen van Ruimtelijke Ordening in zijn gemeente heel dicht betrokken bij deze materie. Ik blijf erbij dat wat men in START 2025 vooropgesteld heeft, veel te hoog gegrepen is.

In de motie van de heer Bex – ik denk dat de heer Van Rompuy ze mee ondertekend heeft – stond al dat er maar 16.000 nachtvluchten meer zullen zijn. Dat heeft natuurlijk ook te maken met het feit dat DHL, dat vooral nachtvluchten uitvoerde, hier gelukkig vertrokken is. Zo'n bedrijf eist vandaag met gemak van alles, maar laat

morgen met evenveel gemak 10.000 arbeidsplaatsen vallen. Kijk naar wat ze in de VS doen. Er is indertijd veel commotie geweest rond DHL, maar nachtarbeid is een moderne vorm van slavenarbeid en is niet meer van deze tijd. Het schijnt dat men het helemaal gaat automatiseren. DHL heeft hard geschermd met haar intercontinentale verbindingen, onder meer naar de VS. Nu stoppen ze daar omdat de concurrentie van UPS en FedEx te sterk is.

Ik blijf toch op mijn honger over een aantal uitgangspunten. U zegt dat u START 2025 blijft handhaven, maar de interpellanten hebben toch aangegeven dat het moet worden bijgestuurd. Het is niet uitvoerbaar. Als u het plan uitvoert, dan denk ik dat deze regio totaal onleefbaar zal zijn.

Wanneer krijgen we uitsluitsel over het bijkomend onderzoek van minister Ceysens en over de aanpassing van de beleidsontwikkelingen? Dat vind ik natuurlijk niet in uw voortgangsrapportage. Men zegt dat men dat gaat doen. Wanneer gaat men het doen? Op basis waarvan gaat men dat doen?

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

**De heer Eloi Glorieux:** Mijnheer de minister-president, ook ik dank u voor uw antwoord. De heer Van Rompuy heeft onze bezorgdheden goed samengevat, namelijk dat een verdere ontwikkeling, zoals ingeschreven in de langetermijnvisie van het START-plan, niet draagbaar is voor de regio, niet voor de leefbaarheid en niet voor het aanbrengen van werkkrachten. Daarom denk ik dat er moet worden bijgestuurd.

U hebt in uw antwoord gezegd dat de leefbaarheid een van de belangrijke doelstellingen van het project is. Toch blijf ik op mijn honger. Er zijn nu wel dertien buslijnen, die heel belangrijk zijn en absoluut noodzakelijk waren. In Zaventem is de ratio van mensen die met het openbaar vervoer en de wagen naar de luchthaven komen – zowel werknemers als passagiers –, amper 15 procent. In de andere grote luchthavens rondom ons is dat minstens 40 procent. In dat opzicht is het invoeren van die buslijnen absoluut noodzakelijk, maar deze maatregel maakt het project niet plots duurzaam.

Ook de brownfieldontwikkeling is zonder meer een meerwaarde, bijvoorbeeld Watersite in Vilvoorde en andere. Maar als men – zoals in Watersite – een deel voor woningen voorbehoudt, maar ook een deel voor logistiekebedrijventerreinen, dan vrees ik dat de meerwaarde snel ondergesneeuwd zal geraken door de extra vrachtwagens op de weg.

In de studie ‘Langetermijnvisie Luchthaven Zaventem 2025’ staan in het hoofdstuk ‘Zorgen voor een leefbaar woonklimaat’, de maatregelen opgesomd die men daaronder verstaat: “Een uitdovingsbeleid voor woningen

binnen de contour met de hoogste overlast”. Dit baart me zorgen. Als de hele regio wordt omgebouwd naar een ‘Flanders Airport Regio’ met al die logistieke bedrijventerreinen, dan ligt de hele regio binnen een contour met zeer hoge overlast. Dan wordt er een uitdovingsbeleid voor woningen voor de hele regio nagestreefd.

Wat men verstaat onder ‘zorgen voor een leefbaar woonklimaat’, is niet het organiseren van de economische ontwikkeling op maat van de leefomgeving en de woonomgeving, maar omgekeerd, het opzetten van een soort deportatiebeleid om mensen die er nu wonen te laten verhuizen. Men stelt: “Om de bijkomende nettobehoeftes aan woningen als gevolg van de stijgende werkgelegenheid op en rond de luchthaven op te vangen, wordt geopteerd voor het plannen van groot-schalige woonuitbreidingsgebieden binnen het ruimer stedelijk netwerk van Brussel-Aalst-Mechelen-Leuven”. Mensen moeten dus daar maar gaan wonen.

**De heer Eric Van Rompuy:** Deportatie is een groot woord.

**De heer Eloi Glorieux:** Dat woord staat er niet in, maar het komt er wel op neer. Als men zegt dat die ruimte prioritair moet worden voorbehouden voor de economische ontwikkeling, dan moeten de mensen weg en wordt er een “uitdovingsbeleid voor woningen” gevoerd. Men wil ook een bouwstop op woonuitbreidingsprojecten. Men wil duidelijk in de eerste plaats een economische ontwikkeling en de mensen die er wonen, hebben pech en moeten maar ergens anders gaan wonen.

Ik maak me daar zorgen over. Als het allemaal wordt gerealiseerd zoals het in de langetermijndoelstelling staat, dan mogen we een kruis maken over onze regio.

Over de tewerkstelling zal ik kort zijn, omdat de heer Van Rompuy dat goed heeft verwoord. Op dit ogenblik worden er al veel jobs in de luchthavenregio niet meer ingevuld. Men organiseert constant jobbeurzen om toch maar arbeidskrachten aan te trekken. Indien men dus absoluut tewerkstelling wil creëren in die regio, waar moeten die mensen dan vandaan komen? Uit Oost-Brabant, Limburg, Wallonië, met als gevolg een heel grote mobiliteitsknoop als ze allemaal met de wagen naar de luchthaven moeten komen.

Zou het dan niet beter zijn om een andere economische ontwikkeling na te streven in die locaties waar er nog een grote arbeidsreserve is, of een grotere, want in Vlaanderen is dat relatief? Ik denk dan aan Oost-Brabant en Limburg, waar we een duurzame, economische ontwikkeling kunnen nastreven, veeleer dan deze logistieke ontwikkeling.

Ik vraag me ook af of die langetermijnvisie nog altijd op realistische uitgangspunten is gebaseerd. Ze is afgerond

in 2006, voor de oliecrisis, op een moment dat de luchtvaartontwikkelingen anders verliepen dan nu. In de langetermijnvisie staat dat het gemiddelde groeipercentage van de luchtvaartsector in de ons omringende luchthavens van Frankfurt, Amsterdam, Londen en Parijs, 4 procent per jaar is. Maar, zegt men, Zaventem heeft een veel groter potentieel om te groeien. In het persbericht van augustus 2008 van het IATA (International Air Transport Association) staan een paar markante cijfers. “De Europese luchtvaartmaatschappijen kenden het afgelopen jaar een significante daling van de groei met 2,1 procent”. Dat is nog altijd een groei, maar een veel mindere groei dan voorheen. “De luchtcargo kende geen groei meer, maar een afname met 0,8 procent. IATA besluit dat deze neerwaartse evolutie in het luchtvaartverkeer zich als gevolg van de economische situatie zal verder zetten. Het voorbije jaar vroegen al 24 maatschappijen een gerechtelijk akkoord aan of hielden gewoonweg op met vliegen.” Het zou goed zijn dat de economische basis voor deze langetermijnvisie opnieuw wordt geëvalueerd om na te gaan of de uitgangspunten vandaag nog wel kloppen, vooraleer dergelijke immense infrastructuurwerken uit te voeren en bedrijventerreinen voor logistieke bedrijven in deze regio aan te snijden.

Mijnheer de minister-president, het START-project bevat ontegensprekelijk een aantal positieve elementen. Er zitten echter ook megalomane onderdelen in, die niet meer beantwoorden aan een concrete economische realiteit. Als ze worden verwezenlijkt, zou de leefbaarheid van de regio volledig teloorgaan.

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

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, rebus sic stantibus. Er is een voortschrijdend inzicht. Er werd terecht gewezen op de nieuwe evoluties. Mijnheer Glorieux, het is niet de oliecrisis, maar wel de economisch-financiële crisis die nu volop speelt. Minister Ceysens is volop bezig met dat dossier.

Ik moet wel zeggen, mijnheer Glorieux, dat u een en ander op flessen trekt. U hebt het over 'deportatiebeleid'. Het is zeker niet de bedoeling om de mensen uit heel die regio te deporteren. De leefbaarheid in die regio moet gegarandeerd worden. Er worden in dat verband trouwens ook initiatieven genomen.

Als er nieuwe verkavelingen zijn, moet er wel rekening mee worden gehouden dat er een bepaalde geluids-overlast is. De overheid moet daar met de nodige zorg mee omgaan, zodat ze niet zelf actiegroepen organiseert. Zeker voor nieuwe projecten moet met heel veel zorg gekeken worden hoe we een en ander organiseren. Van een deportatiebeleid is dus zeker geen sprake.

Ik ben ook een beetje verrast over uw opmerking over de werkgelegenheid. U weet toch dat de werkloosheid in Brussel ongeveer 20 procent bedraagt.

**De heer Eloi Glorieux:** Hoe komt het dat men er nu niet in slaagt om die mensen aan een job te helpen in de regio rond luchthaven?

**Minister-president Kris Peeters:** Spijtig genoeg is de werkloosheidsgraad in Brussel verschrikkelijk hoog. De vraag is natuurlijk hoe we ervoor kunnen zorgen dat die mensen daar gaan werken. ACTIRIS en de VDAB doen heel wat inspanningen. De mensen moeten niet van ver komen, ze moeten niet van West-Vlaanderen komen. Het grootste probleem zal niet de mobiliteit zijn. De vacatures kunnen worden ingevuld door werklozen uit Brussel.

Mijnheer de voorzitter, we moeten met heel veel zorg het START-project uitvoeren. Ik ben er me ook van bewust dat bepaalde omstandigheden in rekening moeten worden gebracht. Het is niet wijs om het te laten bij de studie die werd afgerond in 2006. Minister Ceysens is daarmee bezig. U kunt daar verder met haar over discussiëren.

Als minister-president wil ik alle verantwoordelijkheid nemen, in goede en in kwade dagen. De coördinatie van het START-project werd mij toevertrouwd. Ik doe er alles aan om de coördinatie en de voortgang te realiseren. Ik zal wel rekening houden met de elementen die hier aan bod zijn gekomen.

#### **Met redenen omklede moties**

**De voorzitter:** Door de heer Van Rompuy en door de heer Glorieux werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

---

