C163 – ECO24

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2008-2009

19 maart 2009

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, WERK EN SOCIALE ECONOMIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de stand van zaken met betrekking tot de steunpunten in de diverse sectoren 1

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de Vlaamse overheidssteun voor groene economie 2

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de oprichting van een waarborgvennootschap 4

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux 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-project 6

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de uitvoering van het economische luik van het START-project 6

Gedachtewisseling over het ontwikkelingsperspectief voor Zaventem 2024 en het strategisch luchthavenbeleid 6

BIJLAGE 29

Bijlage bij de vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de stand van zaken met betrekking tot de steunpunten in de diverse sectoren 31

Voorzitter: de heer Eric Van Rompuy

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de stand van zaken met betrekking tot de steunpunten in de diverse sectoren

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, mijn vraag was een schriftelijke vraag waarvan de antwoordtermijn was verstreken. Ik heb nog extra tijd gegeven om een schriftelijk antwoord te krijgen, maar het is niet gekomen.

Ik zal mijn vraag kort stellen. Ik ben geen moeilijk persoon. U mag mij gerust het schriftelijk antwoord bezorgen.

De Vlaamse overheid kent en subsidieert diverse steunpunten. Intussen zijn er veel steunpunten actief. Dergelijke steunpunten nemen een belangrijke plaats in tussen de overheid en de betrokken sector en/of doelgroep. Aan het eind van een legislatuur lijkt het me nuttig een stand van zaken op te maken van de reeds opgerichte steunpunten.

Mevrouw de minister, hoeveel en welke steunpunten die aan de bevoegdheden van de minister gerelateerd zijn, bestaan er? Ik heb die vraag aan alle ministers gesteld, maar u bent coördinerend minister. Ik had graag een overzicht per departement. Hoeveel van deze steunpunten werden tijdens deze legislatuur opgericht? Wat is de concrete opdracht en het statuut van de diverse steunpunten, en werd dit vastgelegd in een beheersovereenkomst? Indien het een vzw betreft, wie zetelt in de raad van beheer en in de algemene vergadering?

Op welke wijze zijn de stakeholders betrokken bij de diverse steunpunten? Hoeveel personeelsleden werken er in elk van deze steunpunten? Wie bepaalt de aanwervingsvoorwaarden en -procedures voor de personeelsleden? Hoeveel middelen krijgen deze steunpunten jaarlijks? Ik had graag een overzicht per steunpunt. Worden de steunpunten geëvalueerd? Zo ja, hoe en op welke tijdstippen?

Mevrouw de minister, u mag me gerust het antwoord schriftelijk bezorgen.

De voorzitter: Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens: Mevrouw Franssen, ik wil me verontschuldigen omdat we u het antwoord niet schriftelijk binnen de termijn hebben kunnen bezorgen. U hebt uiteraard niet meer dan gebruik gemaakt van uw recht als parlementslid om deze vraag om te zetten naar een vraag om uitleg en daardoor de druk op mij iets te vergroten zodat u toch nog de informatie krijgt die u zocht. Soms helpt externe druk om sneller iets gedaan te krijgen.

U vraagt inderdaad heel wat concrete informatie. Ik zal u die informatie geven, als bijlage bij dit antwoord. Het begrip 'steunpunt' is geen beschermd begrip en wordt te pas en te onpas gebruikt. Ik ben coördinerend minister van de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek. U zult in het antwoord zien dat we het hebben over steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek. We proberen die terminologie te handhaven omdat we anders niet meer weten waarover we het hebben en wat tot mijn verantwoordelijkheid hoort en wat niet.

Ik zal het niet voorlezen, maar u krijgt een oplijsting van de steunpunten met de functioneel bevoegde minister en met de betrokken departementen.

Op 12 mei 2006 legde de Vlaamse Regering de 14 onderzoeksthema's vast voor de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek en werd er ook een open oproep gelanceerd om deze onderzoeksthema's in te vullen. Op 15 december 2006 keurde de Vlaamse Regering de nieuwe beheersovereenkomst voor 13 steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek goed. Op 20 april 2007 werd dan het veertiende steunpunt voor beleidsrelevant onderzoek goedgekeurd.

De erkenningstermijn van deze tweede generatie steunpunten loopt van 1 januari 2007 tot 31 december 2011. Het loopt dus nog een tijdje, en dan is men aan herziening toe. Op 12 december 2008 besliste de Vlaamse Regering tot omvorming van het steunpunt O&O Indicatoren in het Expertisecentrum Onderzoek en Ontwikkelingsmonitoring.

De rest zal ik u bezorgen: de financiële middelen, de aanwervingsvoorwaarden, de procedures voor personeelsleden.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is immers interessant om op het eind van de legislatuur een totaaloverzicht te hebben.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de Vlaamse overheidssteun voor groene economie

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik heb een vraag over de impulsen die de Vlaamse Regering wil geven aan de zogenaamde groene economie.

We leven in economisch sombere tijden. De Vlaamse Regering heeft gelukkig haar slagkracht getoond en een aantal initiatieven genomen, zoals de versterking en de uitbreiding van de waarborgregeling. Ik ben ervan overtuigd dat ook morgen deze Vlaamse Regering nieuwe maatregelen zal nemen in de bestrijding van deze financieel-economische crisis, die ook repercussies heeft op de Vlaamse arbeidsmarkt.

We moeten niet alleen defensieve reacties in petto hebben, we moeten ook offensief en met vertrouwen naar de toekomst kunnen kijken. Gelukkig heeft deze Vlaamse Regering al het ViA-project gestart. Ik denk dat dat de beste strategie is om te zeggen dat Vlaanderen kansen heeft en er ook nog een economisch leven is na deze crisis.

Een van de initiatieven werd de voorbije weken voorgesteld. Mevrouw de minister, u ondersteunt een vijftal projecten in de groene economie, samen met Agoria. Agoria doet een voorspelling dat er binnen een tiental jaar ongeveer 50.000 jobs zouden kunnen zijn in deze sector, in tegenstelling tot de huidige 5000. We moeten daar dus op inzetten. In samenwerking met de Vlaamse Raad voor Wetenschapsbeleid (VRWB) zijn een vijftal projecten naar voren geschoven.

Mevrouw de minister, wat is de exacte financiële bijdrage van de Vlaamse overheid? Hoe wordt dat juist gefinancierd? Welke actoren zijn hierbij betrokken? Hoe is de financiële verdeling gebeurd tussen de Vlaamse overheid en de diverse partners?

Hoe werden de vijf projecten juist geselecteerd? Waren er nog andere projecten in de running? Is er een traject uitgetekend om dit initiatief ook te evalueren?

De voorzitter: Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens: Mijnheer Van den Heuvel, ik denk dat u mij inderdaad terecht citeert, als u zegt dat we de crisis niet alleen defensief mogen aanpakken, maar dat ook offensief moeten doen. Dat geldt inderdaad ook voor onze arbeidsmarkt.

Ik heb gisteren uw uiteenzetting gehoord tijdens de plenaire vergadering. Er is natuurlijk nogal wat heisa over de aanpak vanuit het arbeidsmarktbeleid rond de overbruggingspremie. Ik wil daar alleen over zeggen dat het principieel een opportune crisismaatregel kan zijn. Ik heb daar al een aantal malen aan toegevoegd, en niet alleen deze week, dat we geen paard van Troje mogen binnenhalen. Dat paard van Troje heeft een paar keer zijn hoofd aan het venster getoond. Zo stelde het oorspronkelijke ontwerp dat men een vakbondsafvaardiging zou binnenbrengen in kmo's. Zo zitten in het ontwerp zoals het nu voorligt niet alleen bedrijven in moeilijkheden of bedrijven die herstructureren, maar ook, in het algemeen, bedrijven die een substantiële omzetdaling hebben. Dat is vandaag, denk ik, ongeveer iedereen.

Een ander paard van Troje is dat het niet tijdelijk zou zijn, maar dat gewoon voor de lange termijn een verhaal op het getouw gezet wordt van algemene arbeidsherverdeling en arbeidsduurverkorting. Een ander paard van Troje is dat een mechanisme ontstaat waarbij men met minder werken meer gaat verdienen. Ik denk niet dat dat de juiste keuzes zijn voor het aanpakken van de crisis en zeker niet voor het inspireren van relance.

Een van de offensieve benaderingen is het maken van de omslag naar de groene economie. U weet dat dit voor mij prioritair is. Ik heb onmiddellijk bij mijn aantreden in oktober 2007 het VRWB-rapport over de strategische innovatieclusters aangegrepen om mee die transitie mogelijk te maken.

Op de academische zitting van 9 mei 2008, naar aanleiding van 25 jaar Flanders Technology International, heb ik aangetoond hoe ik de mogelijkheid zag om middelen vrij te maken voor deze clusters, op voorwaarde dat de kennisinstellingen en de industrie elkaar zouden vinden in het uitwerken van concrete innovatieprojecten.

U weet dat dat was omdat ik vind dat we de hele innovatieketting, van kennis, kunde tot kassa moeten kunnen uittekenen.

In de cluster milieu en energie hebben zowel Voka als Agoria onmiddellijk dat signaal opgepikt en hard gewerkt aan projectvoorstellen, samen met mijn kabinet en de administratie. Van mijn kant heb ik dan ook woord gehouden en middelen vrijgemaakt voor medefinanciering van deze projecten. Dit past ook in het Vlaamse relanceplan waarin we afgesproken hebben publieke en private investeringen, op voorwaarde dat ze slim en relevant zijn, te versnellen.

Op onze geslaagde studiedag 'hernieuwbare energie en innovatie' van 5 maart 2009, die ik samen met minister Crevits georganiseerd heb, werden deze projecten voorgesteld. De status van deze projecten is dat ze nog goedgekeurd moeten worden door de Vlaamse Regering, maar ze kunnen bogen op een breed draagvlak en ze worden volledig gefinancierd binnen mijn bestaande

kredieten. Veel van de projecten werden mee getrokken door GENERATIES, in de schoot van Agoria.

GENERATIES is een project in het kader van Thematische Innovatiestimulering (TIS) en werd opgericht als een platform waarin industrie en kennisinstellingen nauw samenwerken, proactief willen blijven bijdragen tot het verwerven van een groeiend aandeel van de Vlaamse industrie in de internationale markt voor hernieuwbare energietechnologieën en van de geavanceerde technieken in elektriciteitsnetten door strategische innovatie en aansluitende marktpositionering.

Om subkritische innovatie-inspanningen te vermijden, besliste GENERATIES om de beschikbare middelen te focussen op een beperkt aantal beloftevolle strategische initiatieven. Op basis van uitgebreid overleg met bedrijven en onderzoeksgroepen werd geïdentificeerd in welke domeinen er een duidelijke concentratie van internationaal relevante kennis aanwezig is in Vlaanderen en welke van deze domeinen relevant zijn binnen de verwachte internationale markt- en technologietrends. In dit breed gedragen selectieproces werden initiatieven met subkritische strategische perspectieven voor Vlaanderen bijgevolg niet geselecteerd.

Deze oefening werd door GENERATIES vervolgens gerealiseerd voor de deeldomeinen biomassa, windenergie en fotovoltaïsche energie. Daarnaast werd ook een project geïdentificeerd dat tot een smart grid zou moeten leiden, waarin hernieuwbare energie wordt gekoppeld aan een distributienet.

Voor de in aanmerking genomen domeinen werd onderzocht welke initiatieven nodig zijn om deze positie structureel te versterken. Deze initiatieven zijn elk op zich ambitieus en hebben het potentieel om een internationaal relevante positie van de Vlaamse industrie in de sector te vestigen.

Ik wil u vandaag meer details geven. U moet er wel rekening mee houden dat ik ze onder voorbehoud geef. De Vlaamse Regering moet nog haar formele goedkeuring geven. Er zijn twee Interregprojecten en drie Vlaamse projecten. Het eerste Interregproject betreft ‘Bio Base Europe: Innovatie en opleiding voor de biogebaseerde economie’. Daarin draagt de Vlaamse overheid vanuit het Hermesfonds 7 miljoen euro bij op een totaal budget van 21,968 miljoen euro. Naast deze bijdrage van de Vlaamse overheid, dragen ook de Nederlandse overheid en de provinciale overheden uit de beide regio’s bij. Het projectvoorstel werd aangebracht vanuit het GENERATIES-platform, werd ingediend bij het Interregprogramma en werd in Vlaanderen geëvalueerd door het Instituut voor de Aanmoediging van Innovatie door Wetenschap en Technologie in Vlaanderen (IWT).

Het tweede Interregproject betreft ‘Waterstofregio Vlaanderen-Zuid-Nederland’. Dit project wordt in Vlaanderen momenteel geëvalueerd door het IWT. De Vlaamse overheid heeft de intentie om vanuit het Hermesfonds 3,6 miljoen euro bij te dragen op een totaal budget van 14,414 miljoen euro. Ook hier dragen de Nederlandse overheid en de Nederlandse provinciale overheden bij. Er is 3 miljoen euro inbreng vanuit de Vlaamse industrie gepland. Dit partnership vergroot de hefboom van de inbreng van de Vlaamse overheid aanzienlijk.

Dan zijn er de drie zogenaamd Vlaamse projecten. Het project ‘Infrastructuur voor fotovoltaïsche energieopwekking’ werd opnieuw aangebracht vanuit GENERATIES, en wordt momenteel geëvalueerd door het IWT. De Vlaamse overheid heeft de intentie om vanuit het Hermesfonds 10 miljoen euro bij te dragen op een totaalbudget van 13,7 miljoen euro. De Vlaamse industrie brengt 3,7 miljoen euro in.

Het project ‘Offshore Windenergie Onderzoeksinfrastructuur’ werd eveneens aangebracht vanuit GENERATIES, en wordt momenteel geëvalueerd door het IWT. De Vlaamse overheid heeft de intentie om vanuit het Hermesfonds 5,1 miljoen euro bij te dragen op een totaalbudget van 6,2 miljoen euro. Er is 1,1 miljoen euro inbreng vanuit de Vlaamse industrie.

Het project ‘Intelligente netten’ werd eveneens aangebracht vanuit GENERATIES, en wordt momenteel geëvalueerd door het IWT. De Vlaamse overheid heeft de intentie om vanuit het Hermesfonds 10,1 miljoen euro bij te dragen op een totaalbudget van 42,4 miljoen euro. Er is 32,3 miljoen euro inbreng vanuit de Vlaamse industrie.

Al deze projecten kunnen rekenen op een reëel draagvlak, wat zich ook vertaalt in concrete engagementen van privépartners om effectief met middelen over de brug te komen. In dit opzicht zijn de projecten dan ook interessante bruggenbouwers tussen kennisinstellingen en industriële partners, wat we ook op elk moment hebben gewenst, die effectief de valorisatie van onze kennis op het oog hebben. Dat is toch wel cruciaal. U kunt zich niet inbeelden wat we allemaal hebben moeten doen om iedereen constant bij de les te houden. Mijn aanvoelen is toch wel dat wat start als een goed project, binnen de kortste keren een onderzoeksproject wordt. Iedereen in Vlaanderen vraagt dan middelen om verder onderzoek te doen. We hebben er continu over moeten waken dat er een brug komt tussen kennisinstellingen en industrie, en dat we ons richten op de hele keten van ‘Kennis, Kunde, Kassa’.

Inzake het draagvlak durf ik tot slot te stellen dat het feit dat vier van de vijf projecten werden geïnitieerd door GENERATIES, eveneens als een indicatie moeten worden beschouwd dat er inderdaad een draagvlak is voor deze projecten binnen de wereld van de hernieuwbare energie. Voor elk van deze projecten is ten slotte in een rapportering voorzien, met inbegrip van

een tussentijdse evaluatie. Op deze wijze kan, uiteraard, desgewenst worden bijgestuurd.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil toch nog even terugkomen op uw inleiding en de discussie van gisteren over de overbruggingspremie. Als u goed geluisterd hebt, weet u dat ik heb gezegd dat de juiste modaliteiten moeten worden toegepast. Ik heb er drie genoemd. De term 'beperking' kwam daar ook in voor: beperking tot bedrijven in herstructurering, beperking in de tijd, en het mocht niet om louter een operatie van arbeidsherverdeling gaan.

Minister Patricia Ceysens: Het is goed dat u die nog eens herhaalt.

De heer Koen Van den Heuvel: Dat zijn de drie bekommernissen die u daarnet ook hebt aangehaald. Ik heb die gisteren ook namens onze fractie uitgesproken.

Minister Patricia Ceysens: Naast het uitspreken ervan zult u ze ook moeten bewaken.

De heer Koen Van den Heuvel: Ik heb heel veel vertrouwen in minister-president Peeters.

Minister Patricia Ceysens: Ik dacht dat u op mij doelde. *(Gelach)*

De heer Eric Van Rompuy: Niet te veel polemiseren! Want dan moet ik op mijn tong bijten. *(Gelach)*

De heer Koen Van den Heuvel: Wat de overbruggingspremies en de initiatieven van de Vlaamse Regering betreft, ben ik tevreden. Met de Nederlandse idee 'Kennis, Kunde, Kassa' is dat terecht. Daar konden wij een paar stapjes in de goede richting zetten om de brug te maken tussen onderzoek, ontwikkeling en ondernemen. Ik ben blij dat deze vijf projecten daar een voorbeeld van kunnen zijn.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mijn inbreng heeft niets te maken met de vraag om uitleg. Toen ik binnenkwam, dacht ik dat ik me op een IKW bevond die de ministerraad van morgen probeerde voor te bereiden.

Ik zou iedereen willen aanraden om dat debat in de schoot van de regering te voeren en te proberen daar een oplossing te vinden. Mijn fractie heeft er altijd voor gekozen om een vangnet te creëren voor de werknemers van een bedrijf dat herstructureert, en die hun job dreigen te verliezen. Dat moet een tijdelijke oplossing zijn. Daar hebben we het in deze commissie uitgebreid over gehad tijdens het debat over de stijging van de tijdelijke werkloosheid. Het mag geen hangmat worden waar mensen gedurende maanden in blijven liggen. Het is de bedoeling om mensen die hun job dreigen te verliezen tijdelijk minder te laten werken. Dat moet samengaan met opleiding zodat het vangnet een soort trampoline wordt die mensen toelaat een hoger niveau te bereiken.

Dat is het principe waar de Vlaamse Regering zich heeft over uitgesproken. Wij blijven daar achter staan. Ik raad u aan om die modaliteiten te bespreken in de schoot van de Vlaamse Regering.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de oprichting van een waarborgvennootschap

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: We hebben hier de afgelopen weken al meer dan eens gepraat over de aanpassingen van de waarborgregeling. Door het nieuwe decreet van begin februari bestaat de mogelijkheid om het Vlaamse Gewest een waarborgvennootschap te laten oprichten. Zo kunnen crisiswaarborgen worden verleend voor een groter bedrag.

De Vlaamse Regering heeft onlangs beslist om deze waarborgvennootschap te kapitaliseren met 300 miljoen euro. Dat is een ruim bedrag. Omdat Vlaanderen niet meer over vrije kasmiddelen beschikt, zal dat moeten gebeuren via plaatsing van effecten bij institutionelen. Dat wil zeggen dat we rente moeten betalen. Er zijn repercussies op het Vlaamse budget.

Het louter verlenen van waarborgen gebeurt niet van vandaag op morgen en legt geen beslag op kasmiddelen. Dat gebeurt alleen bij een eventuele uitwinning van waarborgen.

Mevrouw de minister, waarom komt er een kapitalisatie van 20 percent? Is dat een realistische inschatting van het risico door de Vlaamse Regering? Verwacht u een verliespercentage van 20 percent?

Zal de waarborgvennootschap worden geconsolideerd met geld van het Vlaamse Gewest vanuit het oogpunt van ESR? Zal de waarborgvennootschap door het Vlaamse Gewest een rentekost worden aangerekend voor het ter beschikking gesteld kapitaal? Waar en hoe zal het kapitaal van de waarborgvennootschap worden belegd?

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: De vraag om uitleg provoceert bij mij de vraag naar de algemene kostenstructuur van de waarborgvennootschap. Is er beslist om 20 percent te kapitaliseren? Wat zijn de andere kosten? Ik zou graag een beeld krijgen van de overheadkosten. Hoe groot zijn die kosten? Hoe zal men die financieren? Vallen ze onder algemene middelen, of worden ze verrekend in de waarborgen?

We hebben dit decreet in februari goedgekeurd. Heel snel nadien behandelden we hier vragen over het decreet. Wanneer wordt het hele vehikel geactiveerd? Er is ook een einddatum vastgelegd van overhand. We kunnen het vehikel gebruiken tot eind 2010. De klok tikt. Hoe kunnen we vermijden dat we op een bepaald moment zonder voorwerp zitten? Door de 'credit crunch' zullen sommige bedrijven wellicht geen kredieten krijgen en daar de kwalijke gevolgen van dragen, ofwel overschrijden we de deadline van 2010.

De voorzitter: Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens: De Vlaamse Regering heeft er bewust voor geopteerd om de waarborgvennootschap voldoende te kapitaliseren. In deze financieel onzekere tijden is het immers belangrijk om vooral geloofwaardig te zijn.

Dat impliceert dat de waarborgvennootschap het best van meet af aan voldoende wordt gekapitaliseerd. De waarborg aan de bank wordt immers door de waarborgvennootschap gegeven en niet door de Vlaamse overheid. Zoals in het decreet werd bepaald, garandeert de Vlaamse Regering wel de continuïteit van de waarborgvennootschap tot een bedrag van maximaal 1,5 miljard euro. Mocht er zich een probleem voordoen, dan zal via een kapitaalsverhoging van de waarborgvennootschap in bijkomend kapitaal worden voorzien.

Rekening houdend met deze aanpak leek mij een voldoende startkapitalisering aangewezen als signaal naar de markt. Ondertussen werd bij de Commissie voor het Bank- en Financiewezen getoetst of deze aanpak effectief leidt tot een nulweging van de waarborgen die door de waarborgvennootschap worden verleend. Dit werd ondertussen bevestigd.

In de financiële sector zien we trouwens eenzelfde evolutie, waarbij het belang van het kernkapitaal in de totale balans steeds groter wordt. Thans beschouwt de markt 10 percent steeds meer als een absoluut minimum, te vergelijken met de 6 percent van nog niet zo lang geleden. Indien er zich uitwinningen zouden voordoen, is met andere woorden een kapitalisatie van 20 percent niet overdreven.

De waarborgvennootschap is voor 100 percent een dochter van de Vlaamse overheid. De Participatiemaatschappij Vlaanderen neemt bij de oprichting enkel deel ten titel van inschrijver, zoals vermeld in het artikel 450, tweede lid, van het Wetboek van vennootschappen. Dit is louter bedoeld om de bestuurdersaansprakelijkheid binnen de perken te houden.

De vraag of deze vennootschap al dan niet zal worden geconsolideerd met de Vlaamse overheid, is een vraag die slechts ex post kan worden beantwoord. De criteria van het ECER hieromtrent zijn zeer duidelijk: de kwalificatie of het hier een marktproducent dan wel een niet-marktproducent betreft, wordt bepaald op basis van het zogenaamde 50 percent-criterium. In deze context kan ik wel zeggen dat de waarborgvennootschap enkel waarborg kan geven aan bedrijven tegen marktconforme tarieven, de zogenaamde safe harbour-premies zoals die door de Europese Commissie werden bepaald. Wij hadden het daarover, zoals u zich zal herinneren, in de plenaire vergadering met de heer Tavernier. Ten gevolge van de crisis staat de Europese Commissie wel toe dat er een korting wordt toegestaan op deze safe harbour-premies: 25 percent voor KMO's, 15 percent voor grote ondernemingen.

Met betrekking tot het kapitaal van de waarborgvennootschap is het belangrijk te stellen dat het hier om echt kapitaal gaat, en niet om leningen. Rentevergoeding is bijgevolg niet aan de orde. Het is echter evident dat er dividenden kunnen worden uitbetaald.

De beleggingspolitiek zal door de raad van bestuur van de vennootschap worden bepaald. Gelet op de financieel uitzonderlijke omstandigheden is het uiteraard aangewezen dat een bijzonder voorzichtig beleggingsbeleid wordt gehanteerd.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Ik heb geen antwoord gekregen op de twee vragen die ik heb gesteld. Ik vroeg naar de kostenstructuur achter de waarborgvennootschap, en ook wanneer men denkt te kunnen starten.

Minister Patricia Ceysens: Er komt een dienstverleningsovereenkomst tussen de PMV en de waarborgvennootschap, en daarin wordt de kostenverdeling geregeld. De PMV werkt in opdracht en voor rekening van de waarborgvennootschap en zal een vergoeding krijgen voor het behandelen van de dossiers. In een overeenkomst tussen de twee partijen zal worden bepaald wat de effectieve kost is om dat te doen in opdracht van de waarborgvennootschap.

De heer Bart Van Malderen: Ik begrijp uit uw antwoord dat die overeenkomst er nog niet is en dat zij nog niet gekend is.

Minister Patricia Ceysens: De waarborgvennootschap wordt wellicht volgende week opgericht. De juridische structuur is in volle oprichting. Er is nog geen legale entiteit die nu al contracten kan sluiten met de tegenpartij.

De heer Bart Van Malderen: Ik heb er begrip voor dat het de nodige tijd vraagt om juridische structuren op te richten. Niets belet natuurlijk om ondertussen wel de berekening te maken, bijvoorbeeld wat de PMV denkt te kunnen aanrekenen voor de dienstverlening.

Mijn tweede vraag is wanneer u denkt het proces te kunnen afronden, en wanneer u denkt te kunnen antwoorden op de vragen die rijzen op het terrein.

Minister Patricia Ceysens: Ik stel voor dat we geen antwoorden geven over zaken die nog niet zijn afgesloten. Dat wordt een moeilijke mechaniek. Wij hebben daar ontzettend hard en snel in doorgewerkt. Wij zullen dat blijven doen. Die zaken worden klaargemaakt, maar ze moeten natuurlijk wel sluitend zijn. De crisis is ook geen vrijgeleide om ons in avonturen te storten. Dit wordt voorbereid. Die dienstverleningsovereenkomst zal worden afgesloten. Dan kunnen wij daarover uitleg en details geven.

Ondertussen gaan wij geen enkel bedrijf uit de weg dat zich al komt informeren en vragen komt stellen. Wij kijken nu al met elk bedrijf wat nu de beste manier van werken is. Wij wachten niet op de juridische opvolging om toch al met de bedrijven te spreken en te onderzoeken wat nodig is. Ook de bedrijven hebben dikwijls wat tijd nodig om erover na te denken of ze het willen doen, hoe ze het willen doen, enzovoort. Wij gebruiken nu die tijd, maar we zitten in een juridisch pad.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux 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-project

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de uitvoering van het economische luik van het START-project

Gedachtewisseling over het ontwikkelingsperspectief voor Zaventem 2024 en het strategisch luchthavenbeleid

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, iets meer dan vier jaar geleden lanceerde de Vlaamse Regering het START-plan. Van bij het prille begin maakte ze duidelijk dat er vier strategische doelstellingen naar voren zouden worden geschoven en gezamenlijk zouden worden ontwikkeld.

De eerste is de uitbreiding van de luchtvaartactiviteiten op de luchthaven van Zaventem zelf. Daarbij werd gestreefd naar een verdubbeling – en zelfs iets meer dan een verdubbeling – van het aantal passagiers en naar een bijna verdubbeling van de vrachttonnage die van op Zaventem zou worden getransporteerd tegen 2025. Dat betekent toch wel een drastische uitbreiding van het luchtvaartverkeer op de luchthaven van Zaventem.

In de tweede strategische doelstelling werd naar voren geschoven dat niet enkel de luchthaven en de luchthavenactiviteiten, maar ook de brede regio eromheen een tweede grote logistieke poort voor Vlaanderen zou worden waarbij heel veel logistieke bedrijventerreinen zouden worden aangesneden in de directe omgeving van de luchthaven: de ene helft ervan in een staal van 5 kilometer rond de luchthaven en de andere helft in de bredere Vlaamse Rand rond de hoofdstad.

Natuurlijk beseft men wel dat door het nastreven van deze twee doelstellingen, de mobiliteit in de luchthavenregio en vooral de toegankelijkheid van de luchthaven, die vandaag reeds problemen vormen, nog meer problemen zal veroorzaken. Daarom werd een derde strategische doelstelling naar voren geschoven: het verbeteren van de mobiliteit. Een aantal heel positieve projecten werden al gerealiseerd, ik denk aan het instellen van nieuwe extra buslijnen naar de luchthaven van Zaventem, die trouwens heel succesvol blijken te zijn, maar ook aan een aantal projecten waar ik veel vraagtekens bij plaats, zoals het verbreden van de ring rond Brussel.

Dit zijn de eerste drie strategische doelstellingen. De vierde was gebaseerd op het besef dat bij de realisatie van dit alles, er toch ook een extra inspanning nodig zou zijn om de leefbaarheid in de omgeving, die nu al onder druk staat, te verbeteren.

Om alles wat concreter vorm te geven werd in 2006 in opdracht van de Vlaamse Regering de 'langetermijnvisie Zaventem 2025' opgesteld. Op 10 maart jl. organiseerde het provinciebestuur van Vlaams-Brabant een colloquium waar een balans werd opgemaakt van vier jaar START-plan. Hierbij doe ik twee opmerkelijke vaststellingen.

De eerste vaststelling is dat het programma van het colloquium voorzag in diverse betogen, vooral betogen die betrekking hadden op de eerste drie strategische doelstellingen van het START-plan, maar dat er over de vierde strategische doelstelling, met name 'het verbeteren van de leefomgeving' geen verslag werd uitgebracht van de stand van zaken. Dat verwondert me eigenlijk niet, omdat ik bij eerdere vragen hier in het parlement al meerdere keren heb gezegd dat ik wel

concrete projecten zie die de regering effectief uitvoert in functie van de verwezenlijking van de eerste drie doelstellingen, maar dat ik van de vierde niets merk.

Ik moet eerlijk zeggen dat tot nu toe ook geen enkele minister in de Vlaamse Regering mij een bevredigend antwoord heeft kunnen geven aan de hand van concrete projecten. Het gaat niet verder dan: "Ja, maar als wij buslijnen inzetten, dan is dat toch openbaar vervoer, dan is dat toch ook ecologisch en is dat toch ook een zekere vorm van verbetering van het leefmilieu." De mensen in de regio wachten natuurlijk op iets meer.

Een tweede opmerkelijke vaststelling op het colloquium was dat de vertegenwoordiger van de Vlaamse Luchthavencommissie tijdens zijn betoog over de stand van zaken van de 'Langetermijnvisie Zaventem 2025' stelde dat die nog steeds een goede basis vormt voor het toekomstige beleid.

Beide vaststellingen zijn in zekere zin toch wel in tegenspraak met de met redenen omklede motie die na een interpellatie van de heer Van Rompuy werd ingediend en door het Vlaams Parlement werd aangenomen. In deze motie werd de regering een aantal dingen opgedragen. In de motie wordt namelijk aan de regering de opdracht gegeven om de uitgangspunten van het 'Ontwikkelingsperspectief Luchthavenregio 2025' aan te passen aan de economische realiteit, die sinds het opstellen van deze langetermijnvisie in 2006 grondig gewijzigd is. Daarnaast wordt in de motie aangedrongen op de ontwikkeling van een visie op lange termijn waarbij economische ontwikkeling, tewerkstelling en verbetering van de leefbaarheid voor mens en milieu beter met elkaar worden verzoend. De heer Van Rompuy en de collega's van de meerderheid, en zeker de parlementsleden uit de regio, beseffen immers ook wel dat we voor de leefbaarheid van de regio eigenlijk al een inhaaloperatie moeten doen. Het START-plan bevat in theorie een pijler om ter zake inspanningen te leveren, maar we blijven op onze honger.

Mevrouw de minister, hoe ver staat het nu eigenlijk met de uitvoering van de met redenen omklede motie en in het bijzonder voor wat de punten betreft waarin wordt gevraagd naar de ontwikkeling van een langetermijnvisie die de verbetering van de leefbaarheid voor mens en milieu in de luchthavenregio beter uitwerkt, en naar de aanpassing van de langetermijnvisie 2025 aan de sedert 2006 vertraagde wereldeconomie? De grondprincipes of de economische uitgangspunten die werden gebruikt om die langetermijnvisie op te stellen, gelden vandaag niet meer. Die uitgangspunten zouden moeten worden aangepast aan de huidige economische realiteit. Dat werd concreet gevraagd in deze motie. Mevrouw de minister, hoe ver staat het daarmee? Ik was zelf jammer genoeg niet bij het colloquium omdat ik hier in het parlement was, maar voor zover ik begrepen heb uit de verslaggeving over het colloquium en uit de documenten die er werden uitgedeeld, is daarvoor tot nu toe niet veel gebeurd.

Welke concrete projecten en verwezenlijkingen kan de regering na vier jaar START-plan voorleggen op het vlak van de vierde strategische doelstelling van het START-plan, met name de verbetering van de leefomgeving in de regio? Als antwoord op mijn vragen die ik de voorbije vier jaar aan diverse ministers stelde, kreeg ik weinig concrete projecten aangereikt die vorm zouden moeten geven aan die vierde strategische doelstelling. Ik blijf volharden en vraag u nu nog eens of er al vorderingen zijn gemaakt, mevrouw de minister.

Hoe zal de regering de omvorming van de brede luchthavenregio tot een grote logistieke poort, met het opofferen van open ruimte in de rand rond Brussel aan nieuwe logistieke bedrijvenzones en het aantrekken van nieuwe Europese distributiecentra, verzoenen met de noodzaak om de leefomgeving in de regio te verbeteren?

De heer Eric Van Rompuy: Collega's, ik was vorige week aanwezig op het START-colloquium in Leuven waar de balans werd opgemaakt van START sinds december 2004. De nadruk is gelegd op een aantal realisaties.

Die zijn voornamelijk op twee terreinen duidelijk. Het openbaar vervoer is gestimuleerd. Het aandeel van de werknemers dat met het openbaar vervoer naar de luchthaven komt, is verviervoudigd sinds 2001. Dat is heel belangrijk. Er is een verbetering van het busaanbod. Er is een dalend autogebruik van en naar de luchthaven, al blijft dat beperkt in vergelijking met andere luchthavens. Er is de Diabolo-ontsluiting en het op- en afrittencomplex van de E19 naar Antwerpen. Dat is de laatste vijf jaar gerealiseerd. Op die terreinen is er duidelijk vooruitgang geboekt. Minister Vandenbroucke stelde in het vooruitzicht dat er nieuwe tramlijnen zouden komen die de mobiliteit naar de luchthaven zouden verbeteren.

Een tweede zaak is het arbeidsmarktbeleid. Dat hebben we deze ochtend besproken met minister Vandenbroucke. Hij heeft een balans opgemaakt. Er zijn op dit ogenblik 1200 vacatures op de luchthaven. Men is er door een samenwerking met Actiris en VDAB in geslaagd om 6000 werkzoekenden uit Brussel in contact te brengen met die 1200 vacatures. Minister Vandenbroucke heeft gezegd dat men er het laatste anderhalf jaar in geslaagd is een 1000-tal vacatures in te vullen met mensen uit de regio Brussel, wat toch een succes genoemd kan worden. Er is een hele structuur gecreëerd van taalopleiding, taalscan en jobscan om de arbeidsmarkt van Brussel beter te kunnen afstemmen op de noden in de luchthaven. De taalbarrière is een probleem. Daar heeft de minister de nadruk op gelegd. Niet alleen de kennis van het Nederlands speelt mee, zelfs voor laaggeschoolde jobs op de luchthaven moet men vaak drietalig zijn.

Die aspecten zijn ook op het colloquium aan bod gekomen. Wat mij is opgevallen op het colloquium en in de gesprekken die wij de afgelopen twee jaar over START hebben gevoerd in het Vlaams Parlement, is dat de context waarin START is begonnen, helemaal veranderd is. Het START-plan komt uit de periode dat DHL zich zou terugtrekken en dat Sabena failliet ging. Toen heeft de Vlaamse Regering een plan ontwikkeld voor de luchthavenregio. Op basis daarvan is er ook een strategische visie gevraagd. Zijn de hypotheses die in die context functioneerden nog economisch realistisch? Is het realistisch of niet om die doelstellingen op het terrein waar te maken? Gaat dat de draagkracht van die regio niet te boven? Op die vragen moeten een aantal antwoorden worden gegeven. Het punt is dat er geen duidelijke beslissing over de Strategische Visie Zaventem 2025 is genomen door de Vlaamse Regering. Het blijft een document, maar de Vlaamse Regering heeft nooit gezegd wat haar concrete opties zijn.

Een tweede zaak is dat de Strategische Visie Zaventem 2025 uitging van een verdubbeling van de directe tewerkstelling op de luchthaven van 20.000 naar 40.000 in 2025. Dat is een verdubbeling in 15 jaar tijd. De indirecte tewerkstelling zou stijgen van 51.000 naar 106.000. In 2025 zou in de brede regio rond Zaventem de tewerkstelling moeten verdubbelen, en op de luchthaven zou men van 70.000 naar 104.000 arbeidsplaatsen gaan.

Ik denk dat we daar een aantal vragen bij kunnen stellen, vandaar het gesprek met de mensen die deze hypothese hebben vooropgesteld. Men ging uit van een stijging van de luchthavenactiviteiten van 4 percent per jaar. Is dit in de volgende jaren nog een realistische hypothese? Om dat te realiseren, moest men heel wat nieuwe bedrijventerreinen ontwikkelen. Het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel-eindrapport (VSGB) is vorige week op de ministerraad van de Vlaamse Regering besproken. In het oorspronkelijke focusrapport was in ongeveer 240 hectare industrieterrein voorzien. Men stelde vast dat het in het VSGB-rapport nog maar 120 hectare was. Voka stelt op het terrein vast dat er op vier jaar tijd – sinds het begin van START – er inzake nieuwe bedrijventerreinen, geen enkele are is bijgekomen. De heer Hegge van Voka zegt dat er op die vijf jaar tijd geen enkele hectare is gerealiseerd.

Is het dus allemaal niet te hoog gegrepen? Er zijn natuurlijk nog heel wat ongebruikte bedrijventerreinen. Vooraleer men nieuwe bedrijfszones ontwikkelt, zou men beter de bestaande terreinen ontwikkelen. Op het colloquium was ik verrast door de presentatie die er werd gegeven. Er werd gesproken over een bedrijventerrein van ongeveer twee hectare in de gemeente Zaventem, tussen Nossegem en Zaventem, dat zou worden ontwikkeld. De gemeente Zaventem had nochtans duidelijk gezegd dat dit niet haalbaar en realistisch was. De burgemeester van Zaventem is hier ook aanwezig. Om dat terrein te bereiken, moet er een nieuw afrittencomplex op de E 40 komen tussen Sterrebeek en Sint-Stevens-Woluwe. Het bestaande complex Nossegem-Sterrebeek zou dan gesloten moeten worden. Er zou dan ook nog een weg van 1,5 tot 2 kilometer moeten worden aangelegd waarvan de kostprijs wordt geraamd op 150 miljoen euro. De bestaande site van Toyota – die totaal vernieuwd is met het oog op de uitbouw van een Europees ontwikkelingscentrum – zou moeten worden onteigend. Dwars over de Leuvensesteenweg zou er een autostrade komen. Het terrein Nossegem-Delle ligt onder startbaan 20. Men zou de bedrijfsgebouwen en de parking dan tien meter onder de grond leggen. Men vertrekt dus van een aantal hypotheses die gewoon niet realistisch en haalbaar zijn.

De ontwikkeling van de nieuwe bedrijvenzones is niet gerealiseerd omdat er gewoon onvoldoende ruimte is, en omdat er nog heel wat terreinen in Zaventem zijn die men kan benutten zonder nieuwe bedrijvenzones te moeten maken.

Men had gezegd dat er een aantal terreinen zouden worden ontwikkeld zoals Meise-Westrode dat niet tot stand is gekomen. In Machelen-Vilvoorde is men wel bezig, maar het is ook nog niet gerealiseerd. Airport Village is beslist, maar er is nog niets van gerealiseerd. Er is ook nog Lozenberg, dat eigenlijk nu al een bedrijventerrein is. Mijn punt is dat heel die economische ontwikkeling die voorop is gesteld, natuurlijk ook een ruimtelijk draagvlak moet hebben in de regio zelf. Men kan natuurlijk zeggen dat de tewerkstelling moet verdubbelen, maar dan moet men ook de terreinen hebben. Die zijn niet voorradig.

De mobiliteitsproblematiek wordt niet parallel benaderd. Bijvoorbeeld inzake de werken op de ring in de zone Zaventem was oorspronkelijk gepland om in 2011 het aantal baanvakken te vergroten en het transitverkeer te scheiden van het lokale verkeer naar de bedrijvenzones en een aantal specifieke industriële ontwikkelingen. Dat is nu verschoven naar 2014, werd op het colloquium gezegd, maar in de feiten zal het 2016 zijn.

Als er de volgende vijftien jaar een tewerkstellingsexplosie komt, rijst de vraag of de regio van de luchthaven in staat is om die op te vangen. Is men niet overoptimistisch over de draagkracht inzake mobiliteit?

We hebben ook een colloquium gehad met de gouverneur en een aantal gemeentebesturen rondom Zaventem, onder meer Vilvoorde en Machelen. Het is duidelijk dat er een gelijktijdige ontwikkeling moet zijn van het economisch draagvlak en het mobiliteitsdraagvlak. Dat is niet gerealiseerd.

Mevrouw de minister, hoe evalueert de regering het economisch onderdeel van het START-programma? Er

is de economische teruggang, die toch nog een hele tijd zal aanslepen en die maakt dat de economische perspectieven niet meer realistisch zijn.

Is er geen nood aan een meer geïntegreerde aanpak? De economische ontwikkeling moet gepaard gaan met een parallelle ontwikkeling inzake mobiliteit en ruimtelijke draagkracht van de omgeving. Die is er duidelijk niet om zulke ontwikkelingen te realiseren.

Er is onvoldoende lokaal overleg geweest. Gebiedsgerichte werking is natuurlijk essentieel voor zulke zaken. Dit plan is gemaakt vanuit de Vlaamse Regering en is een soort algemene planning. Maar als men het moet concretiseren, is er het voorbeeld van Nossegem-Delle, waar men om een industrieterrein te ontwikkelen meer dan 120 miljoen euro aan infrastructuur moet bekostigen. Wie zal dat betalen? Dat is totaal niet realistisch en gaat de draagkracht van een Vlaamse Regering te boven, laat staan die van andere instanties.

Het is een zaak die vanuit de Vlaamse Regering is opgestart. Maar als we de balans maken op het terrein, zeker over het economisch onderdeel – en vanuit CD&V zijn we natuurlijk voor maximale kansen voor werkgelegenheid in de luchthavenregio –, werken we met hypotheses die totaal achterhaald zijn. Na vier jaar blijkt ook dat, als men dat concreet wil realiseren, we botsen op de ruimtelijke draagkracht en de mobiliteitsdraagkracht van de regio.

De voorzitter: Ik stel voor dat de mensen die de studie gemaakt hebben en de mensen van de Vlaamse Luchthavencommissie (binnen de SERV) nu beginnen met hun uiteenzetting. Vervolgens zal minister Ceysens antwoorden op de elementen die zijn aangebracht en op de verschillende vragen. Daarna kan de commissie de discussie voeren.

De heer Van der Beken heeft het woord.

De heer Wim Van der Beken, Directeur Idea Consult: Ik zal de belangrijkste krachtlijnen van het ontwikkelingsperspectief 2025, dat werd opgemaakt in 2005, kort samenvatten.

De uitwerking van dat ontwikkelingsperspectief kadert in het START-programma, dat gelanceerd is in 2004. We hebben deze langetermijnvisie in 2005-2006 opgemaakt met als horizon 2025. We hebben twee belangrijke richtlijnen meegekregen: het moet gaan om een strategische visie, en het moet gaan om een geïntegreerde oefening, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen verschillende facetten die te maken hebben met de ontwikkeling van een luchthaven.

De studie is verlopen in vijf delen. Eerst hebben we een grondige analyse gemaakt van de ontwikkelingen in de luchtvaart en de economie in de luchthavenregio van Zaventem. In tweede instantie hebben we beleidsneutrale scenario's ontwikkeld. Vervolgens hebben we bekeken wat de effecten van die scenario's zijn, niet alleen voor de economie en de werkgelegenheid, maar ook voor het milieu en de bereikbaarheid. Daaruit hebben we dan getracht een geïntegreerd ontwikkelingsperspectief en, daaraan gekoppeld, een aantal operationele beleidsvoorstellen op te maken, omdat er ook een beleid moet worden gevoerd om dat ontwikkelingsperspectief te realiseren.

Ik ga nu over tot het geïntegreerd karakter van die langetermijnvisie. Het is belangrijk aan te geven dat het niet louter ging om een economische visie. We zijn vertrokken vanuit de luchtvaartmarkt, die een bepaalde evolutie heeft, die internationaal is en die een bepaalde dynamiek vertoont. Zaventem kan daarvan een bepaald marktaandeel hebben. Dat resulteert dan in een bepaalde evolutie qua passagiers, qua vracht. Dat leidt tot bewegingen en tot een bepaalde vlootsamenstelling.

Voor dat luchtvaartblok hebben we een aantal scenario's ontwikkeld. We hebben onderzocht wat de effecten zijn op andere blokken om daarna tot een geïntegreerd visie te komen. Andere blokken hadden betrekking op economie: jobs, toegevoegde waarde, financiële terugvloei voor de overheid. Een derde blok was ruimte: de behoefte aan werklocaties, zowel op de luchthaven zelf als buiten de luchthaven. Een vierde blok had betrekking op mobiliteit: reistijd, betrouwbaarheid van verplaatsingen, modal split, parkeerdruk. Een laatste blok was milieu: geluidsaspecten, luchtaspecten en overige elementen, zoals natuur, landschap, bodem en water.

Doorheen de studie was een visiewerkgroep werkzaam, samengesteld uit vertegenwoordigers van de Vlaamse administratie. Er werden workshops georganiseerd, waarop ook de verschillende stakeholders en actoren, meestal ook van de publieke sector, aanwezig waren. Er was ook een interview met stakeholders en de verschillende omliggende gemeenten.

Ik zal nu overgaan tot de bespreking van een aantal scenario's, die we hebben opgebouwd aan de hand van hypothesen. Daarna kunnen we een stap verder zetten en kijken hoe we gekomen zijn tot het geïntegreerd ontwikkelingsperspectief. Een laatste onderdeel zal dan voorgesteld worden door de heer Veldman. Hij zal het hebben over de ontwikkelingen sinds 2005. Sinds de opmaak van deze studie is immers een en ander veranderd in die luchtvaartmarkt, in de positionering van Zaventem. We hebben dat nog niet grondig bestudeerd. We willen wel al een aantal elementen op tafel leggen.

Waarom hebben we gewerkt met beleidsneutrale scenario's? We hebben het hier over een periode en een evolutie van 20 jaar. We kunnen die zaak ook niet

voorspellen. We kunnen wel verkennen wat de contouren zijn van een bepaalde ontwikkeling, zien wat de bandbreedte zou kunnen zijn van een bepaalde ontwikkeling van die luchthaven, gelet op het feit dat het op bepaalde momenten economisch slecht of goed kan gaan, dat Zaventem zich sterker of zwakker ten aanzien van zijn concurrenten kan positioneren.

We hebben vier mogelijke scenario's uitgewerkt. We zijn daarbij uitgegaan van een afbouwscenario, van een status-quo, van een Europees groeiscenario en, ten slotte, van een intercontinentaal groeiscenario voor de luchthaven van Zaventem. Op het scherm ziet u een korte typering van elk scenario. We knopen er ook een aantal consequenties aan vast. Ik had het daarnet over die vier blokken – werkgelegenheid, milieu, ruimte en bereikbaarheid – naast luchtvaart. Voor elk van die scenario's worden ook een aantal kernresultaten weergegeven.

Ik begin met de eerste hypothese: de afbouw met een lage groei in de FLAP-regio – Frankfurt, Londen, Amsterdam en Parijs. Het marktaandeel van Zaventem daalt, en er volgt een weglek van Zaventem naar grote hubs en regionale luchthavens. De markpositie van Zaventem daalt dan. Als we die lijn doortrekken over een periode van 20 jaar, dan komen we uit op een luchthaven met 10 miljoen passagiers en 455.000 ton vracht. In vergelijking met de situatie van 2005 is dat een daling met 5,6 miljoen passagiers en met 200.000 ton vracht. Voor de werkgelegenheid betekent dat 11.300 directe jobs, dat is min 8200, en 21.500 indirecte, afgeleid en katalytisch, en dat is min 17.500 ten aanzien van de vertreksituatie. Voor het milieu betekent dat uitgedrukt in quota count (QC) per dag: index 60 tegenover 2004. Overdag zou de geluidsoverlast dus 40 percent lager liggen, en tijdens de nacht zelfs 70 percent. Voor de ruimteproductiviteit on airport betekent dat 23 jobs per hectare. Dat is nu 57. Dat is dus zeer laag. Op andere luchthavens spreekt men gemiddeld van 110 jobs per hectare.

Qua ruimteproductiviteit – en dus qua werkgelegenheid – hebben we nog een ongelooflijke marge op de luchthaven zelf om te groeien. Voor de ruimtebehoefte off airport betekent dat min 130 hectare. De bereikbaarheid tijdens de ochtendspits haalt een index van 104 met hypothese 2 gelijk aan 100. Dat betekent een verbetering van de bereikbaarheid, wat samenhangt met het verminderde aantal passagiers en verminderde vracht.

We zijn voor elk scenario op dezelfde manier tewerk gegaan. In hypothese 2 behalen we een status-quo. Er is nog altijd een lage groei in de FLAP-regio. Het marktaandeel van Zaventem blijft stabiel. Er blijft aanzienlijke concurrentie van grote hubs en regionale luchthavens. We hebben de resultaten van dit scenario in 2025 op dezelfde manier berekend. Ik ga niet elk item opnieuw overlopen. U kunt de resultaten bekijken op de PowerPointpresentatie.

De derde hypothese betekent een Europese groei. We spreken hier over een hogere groei in de FLAP-regio, een meer dynamische luchtvaartmarkt en een versterking van het Europees netwerk op Zaventem. Dit wordt aangevuld met bestaande bestemmingen in Afrika waar Zaventem altijd een sterke positie heeft ingenomen dankzij SN. U kunt de resultaten zien op de PowerPointpresentatie.

De vierde hypothese omvat de hoogst mogelijke groei, namelijk de intercontinentale, met een hoge groei in de FLAP-regio en een volwaardige hub-luchthaven.

Dit zijn scenario's, we doen daarmee geen uitspraken, op geen enkel vlak. Aan de hand van de inzichten die we hieraan overhielden, zijn we gaan zoeken naar een geïntegreerd ontwikkelingsperspectief. Daarmee zouden we de luchthavenontwikkeling ondersteunen binnen welbepaalde contouren op het vlak van milieu, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Ik licht de krachtlijnen van het ontwikkelingsperspectief toe. Bij onze zoektocht zijn we vertrokken van de Vlaamse beleidskaders, de beleidsverklaring van de Vlaamse Regering, het START-project, het RSV en zijn bindende bepalingen, de BIAC-milieuvergunning enzovoort. We hebben geprobeerd daar een visie rond te formuleren. Die visie hebben we 'Zaventem 2025' genoemd. Ze bestaat uit twee grote pijlers: groei en kwaliteit. Ze heeft vier strategische doelstellingen: internationaal vervoersknooppunt of on airport, economische ontwikkelingspool of de omgeving, duurzame bereikbaarheid en leef- en woonklimaat.

De pijler groei betekent jobs en toegevoegde waarde. Daar hebben we voor gekozen om een zestal redenen. Eén: er komen 60.000 jobs, direct en indirect afhankelijk van de luchthaven. Daarvan zitten er 20.000 op de luchthaven en 40.000 off airport. Ik wil even onderlijnen dat er vorige week nog een studie van de Nationale Bank verscheen. Die kwam ongeveer tot dezelfde resultaten en bevestigt onze berekeningen van 2005.

Twee: de luchtvaart is een groeimarkt. Over een periode van tien, twintig jaar is de langetermijngroei het dubbele geweest van de gewone economische groei. Zaventem zelf heeft ook een enorme groei gekend. In 1987 waren er zeven miljoen passagiers, in 2000 waren er 21 miljoen.

Drie: we mogen niet vergeten dat Zaventem, dichtbij Brussel, een zeer sterke bestemming is. Brussel is een belangrijke troef met zijn Europese Unie, zijn internationale organisaties zoals de NAVO, met de hoofdkantoren en ook als vakantiebestemming is het aantrekkelijk.

Vier: er is een belangrijke niet-aangesproken capaciteit op de luchthaven, zowel qua banenstelsel en afhandeling

als lage ruimteproductiveit. Er kunnen meer activiteiten worden ontwikkeld op het luchthavengebied zonder één extra vierkante meter te moeten ontwikkelen.

Vijf: de luchthavenregio is een gewilde locatie, internationaal gezien en ook binnen Vlaanderen, Brussel en België. De regio biedt acht jobs op tien inwoners. Voor Vlaanderen en Brussel samen is dat vier jobs per tien inwoners. In de periode 1994-2002 was er een jobgroei van 4000 per jaar.

Zes: we hebben in ons sterk ontwikkelde Westen hoge loonkosten. Dus hebben we activiteiten met een hoge toegevoegde waarde nodig. We stelden op de luchthaven een hoge concentratie vast aan stuwende activiteiten met hoge toegevoegde waarde. Die laatste ligt 10 percent hoger dan het Vlaamse gemiddelde.

De andere pijler is kwaliteit in leef- en woonomgeving. Natuurlijk is er milieuoverlast. Op dat ogenblik stellen we vast dat er 229.000 dagvluchten zijn en 23.000 nachtvluchten. Er is een totale QC-geluidsbelasting van 712.000, met die verdeling tussen dag en nacht, maar er was wel ook al sinds 2000 milieuwinst geboekt dankzij technische optimalisatie en het faillissement van Sabena.

Heel wat mensen hebben daar overlast van. Er wonen 72.000 mensen binnen die 55 decibel-contour. In 2000 was dat nog bijna het dubbele.

Het is een zeer drukke en overbelaste regio wat mobiliteit betreft. Er is, zeker nog op dat moment, een beperkte openbaarvervoerontsluiting. Ook het dienstenaanbod is onvoldoende. En er is ook een zeer zwakke ruimtelijke kwaliteit in en rond de luchthaven. Er is geen ordening van wonen, er is geen echte zonering, er zijn geen strakke bouwtechnische voorschriften, en er zijn in die omgeving ook heel wat brownfields: Vilvoorde-Machelen, Vilvoorde-Waterside, Zaventem-Zuid, het spoorwegemplacement van Schaarbeek zijn allemaal prachtige gebieden die er nu verlaten en vervuild bijliggen. Zij geven potentieel om in die regio rond de luchthaven kapitaliserend nieuwe activiteiten te ontwikkelen.

De regio is ook zeer stedelijk verweven. Het is bijna een stedelijk gebied, maar er zijn geen navenante aangepaste voorzieningen.

Gezien de Vlaamse beleidskaders, gezien de inzichten die wij hebben opgedaan via de vier hypothesen en de scenario's die we daarrond ontwikkelden, gezien het evenwicht tussen groei en kwaliteit dat we proberen na te streven, gezien ook het federale luchthavenbeleid – en dat was tijdens de opmaak van die studie in 2005 en 2006 ook nog een grote onzekerheid –, zijn we op zoek gegaan naar dat ontwikkelingsperspectief voor de luchthaven en de luchthavenregio.

Dat ontwikkelingsperspectief heeft vier pijlers. Wij opteerden voor een polyvalente luchthaven: een luchthaven niet alleen voor passagiers, maar voor passagiers en vracht. Die luchthaven zou ook een sterke homecarrier hebben en zou beschikken over een sterk Europees netwerk met een basisintercontinentaal netwerk. Het was immers duidelijk dat DHL zijn activiteiten op Zaventem zou afbouwen. Zaventem heeft als vijfde grootste vrachtluchthaven een positie te verdedigen. Die intercontinentale vluchten kunnen een alternatief zijn omdat heel wat vracht ook via intercontinentale vluchten wordt verplaatst.

Een andere pijler is die van de non-aviation: er is niet alleen de ontwikkeling van aviation, maar ook van non-aviation, bijvoorbeeld het initiatief Airport Village waarmee je, op een beperkte ruimte op het luchtvaartterrein, heel wat bijkomende jobs kunt creëren.

De bestemmingsmarkt en het vestigingsklimaat op en rond de luchthaven verbeteren, is nog een pijler. Brussel als internationale zakenstad is een strategische locatie. Als je logistieke activiteiten ontwikkelt, zorg dan voor toegevoegde waarde. Doe niet alleen aan opslag en overslag, maar creëer ook jobs en schakel ook te herontwikkelen terreinen of airport in.

Ook van belang is het openbaar vervoer, de capaciteit en doorstroming op de weg te verbeteren, en de HST als feeder naar de luchthaven te gebruiken.

De vierde pijler is het leef- en woonklimaat. De inperking van de geluidsoverlast, vooral 's nachts, is expliciet opgenomen in dit ontwikkelingsperspectief. Wij hebben op dat moment gewerkt met het cijfer van 18.000 nachtvluchten. Dat was toen de normering. Ook via het werken met milieuzonering en de ruimtelijke herstructurering van de omgeving is nog heel wat verbetering mogelijk.

Vanuit die basispijlers hebben we het ontwikkelingsperspectief verder geconcretiseerd en uitgewerkt. Net zoals we het met die scenario's hebben gedaan, hebben we geprobeerd om op dit ontwikkelingsperspectief cijfers te kleven om het concreter en duidelijker te maken.

Dit ontwikkelingsperspectief zou zich kunnen veruitwendigen in een luchthaven die groeit met hetzelfde ritme als luchthavens binnen de FLAP-regio: Frankfurt, Londen, Amsterdam, Parijs. Er is dus een bepaalde dynamiek binnen de luchthavenmarkt, en we gingen ervan uit dat Zaventem zijn marktaandeel kon be-houden. Uitgaande van een gemiddelde marktgroei van 4 percent per jaar zou dit in 2025 resulteren in een volume van 35 miljoen passagiers en een vrachtvolume van 1,2 miljoen ton. Dit is compatibel met het in stand houden van de geluidscontour van 55 decibel en het begrenzen van de nachtelijke geluidshinder tot 40 percent van het niveau

van 2004. Doordat een groot aantal DHL-nachtvluchten is weggevallen, kun je de nachtelijke geluidshinder in grote mate reduceren.

Er is een daling van het aantal potentieel zwaargehinderden binnen die contour, het gaat over een substantiële verbetering van de ruimtelijke kwaliteit op en rond de luchthaven, en een verdubbeling van de ruimteproductiviteit. Toen wij in 2005 de berekening maakten, was er een ruimteproductiviteit van 57 jobs per hectare op de luchthaven. Een vergelijking met andere luchthavens leert ons dat dit veel hoger kan. Wij kunnen door een verdubbeling van de ruimteproductiviteit op en rond de luchthaven heel wat bijkomende activiteiten ontwikkelen. Bijvoorbeeld een Airport Village zou daartoe kunnen bijdragen.

Het gaat ook over een verdubbeling van het aandeel gemeenschappelijk vervoer tot 40 percent van het totaal aantal verplaatsingen van en naar de luchthaven. Dat is vergelijkbaar met andere belangrijke luchthavens. Nu gaat het om 20 percent.

Het gaat verder over een gemiddelde netto ruimtebehoefte voor luchthavengerelateerde bedrijventerreinen van 80 hectare per periode van vijf jaar. Dit is dus ook in te vullen met Lozenberg, Bessenveld, Meise-Westrode, Vilvoorde-Watersite en Schaarbeek. Het gaat dus niet om 80 hectare per periode van vijf jaar greenfieldontwikkeling of nieuwe terreinen die aangesneden worden.

Dat zou kunnen resulteren in een verdubbeling van de werkgelegenheid op en gerelateerd aan de luchthaven, maar ook van de toegevoegde waarde en van een, over de gehele periode bekeken, terugvloei naar de overheid via de meeractiviteiten, van 3,6 miljard euro.

Dit ontwikkelingsperspectief zal natuurlijk niet zomaar tot stand komen. Daarom staat op de slide in een rode kleur: “Mits werk maken van geïntegreerd pakket van 18 strategische projecten”. Daarmee werd de studie ook afgesloten. We hebben 18 strategische projecten geformuleerd die noodzakelijk zijn om dit ontwikkelingsperspectief te kunnen waarmaken.

Het waren projecten die te maken hadden met de ontwikkeling van de luchthaven zelf. Zo hadden we gezegd dat het goed zou zijn indien SN in een alliantie zou kunnen opgaan. Dat is gelukkig ook gebeurd. Ook stelden we dat Zaventem zich zou moeten profileren als een gastluchthaven voor belangrijke carriers, zoals dat ook is gebeurd met Jet Airways.

Er werden een aantal voorstellen gedaan op sociaaleconomisch vlak en op het vlak van de mobiliteit. Elk van die projecten werd uitgewerkt in concrete fiches met deelacties, met timing, met de aanduiding wie er verantwoordelijk is of zou kunnen zijn. Er zijn ook projecten op ruimtelijk vlak en er zijn ook een aantal flankerende projecten die te maken hebben met de bestuurlijke organisatie, met de draagvlakcreatie, met het gebiedsgericht werken op en rond de luchthaven en met het monitoren en het periodiek evalueren van de termijnvisie.

Dit was het werk dat we in 2005-2006 hebben gedaan en het resultaat dat we hebben bereikt. De wereld heeft niet stilgestaan. Natuurlijk zijn er een aantal veranderingen opgetreden sinds 2005. Mijn collega, de heer Veldman, zal er bijkomende informatie over geven.

De heer Bouke Veldman: Mijnheer de voorzitter, wij waren verantwoordelijk voor de scenario’s in de luchtvaart in deze studie. Vooraf wil ik even verduidelijken waarom we met scenario’s werken. Wie zo lang bezig is en werkt in de luchtvaart, weet dat er goede en slechte tijden zijn, dat er perioden zijn van heel hoge groei, maar dat er ook teruggang is of negatieve groei. Dat is zeker het geval sinds 2001, en daar proberen we rekening mee te houden in de scenarioanalyses.

Het gaat om een langetermijnvisie, en dat betekent niet dat we in de forecast in elk scenario ook nog een keertje alle conjuncturele schommelingen hebben opgenomen. De scenario’s dienen om een aantal structurele onzekerheden mee te nemen, en u merkt dat ook een krimpscenario werd meegenomen. Er is rekening mee gehouden dat de luchtvaart ook wel eens wat minder zou kunnen zijn. Op basis van dit soort input proberen we een pakket aan beleidsmaatregelen te nemen waarvan in elk geval een deel onder alle omstandigheden uitvoerbaar is en andere maatregelen meer scenariospecifiek zijn. Die fase hebben we in deze studie eigenlijk niet bereikt.

Als we dan bekijken wat er veranderd is sinds 2005, dan moeten we het even hebben over de financiële en economische crisis. Er zijn ook een aantal zaken die al werden genoemd in het ontwikkelingsperspectief, en die hebben hun beslag gekregen. Er is een intercontinentale home carrier aangetrokken, niet in de vorm van een Belgische luchtvaartmaatschappij, maar in de vorm van Jet Airways, die hier zijn basis in Brussel heeft gevonden en Azië via Brussel met Noord-Amerika verbindt.

In 2008-2009 heeft Brussels Airlines onderdak gevonden bij een van die grote Europese alliantiepartners, in dit geval Lufthansa en de Starline. Daarmee heeft het ook een stuk bestendigheid gekregen, denken wij.

Er is een vierde punt dat we moeten bekijken om te zien wat er is veranderd. We denken dat als gevolg van de financiële en economische crisis, er ook wat met de low cost carriers zal gebeuren. De ontwikkelingen op Zaventem zijn natuurlijk ook afhankelijk van wat er op de regionale luchthavens gebeurt, zoals Charleroi, in het verzorgingsgebied waar we naar kijken. In de FLAP-regio liggen natuurlijk nog andere Ryanair-bases zoals Eindhoven Airport, maar ook Weeze/Niederrhein.

De crisis in de luchtvaart verloopt anders dan in 2001. Toen zakte de vraag onmiddellijk in, er was een hele diepe dip en vervolgens kwam er weer snel een herstel. In 2003-2004 begon de luchtvaart weer te groeien. Nu zien we een ander patroon: een gestage afzwakking van de groei in 2008, en sinds oktober 2008 zien we een enorm zware vraaguitval die veel verder gaat dan we ooit eerder hebben meegemaakt.

Hoe moeten we deze crisis beoordelen? Is ze conjunctureel of structureel? Op die vraag kunnen we nu nog niet antwoorden. We weten wel dat de crisis in 2001, die milder was en kortdurend, een vertraging in de volume-ontwikkeling met zich meebracht van drie jaar. We zien hetzelfde bij andere crisissen die een meer regionaal beslag hebben gekregen. Zo was er een crisis in Rusland, en een in het Verre Oosten. We zien dat een crisis altijd tot een vertraging van de groei leidt. Ik gebruik 2001 even als een benchmark voor wat je zou kunnen verwachten. Een groeivertraging van drie jaar zien we nu zeker, maar dat kan ook vier of vijf jaar worden.

De heer Eric Van Rompuy: Men rekent 4 percent op termijn. Wat betekent dat?

De heer Bouke Veldman: Bij de volumes die we nu voorzien hebben in 2025 moet je drie tot vier jaar optellen. Je zult die niveaus bereiken in 2028, 2029 of 2030. Dat nemen we waar.

Het economisch ambitieniveau van het ontwikkelingsperspectief schuift op in de tijd. Hoeveel weten we nog niet. Dat betekent nog steeds – want zo hebben we de scenario's opgezet – dat het ontwikkelingsperspectief, door die scenario's en deels via het ontwikkelingsperspectief zelf, en de strategische projecten hun relevantie in waarde behouden. Waren we in 2005 tot het punt gekomen dat er prioriteit was gegeven aan de uitvoering van die beleidsprojecten, dan zou het nu het moment zijn om daar eens kritisch naar te kijken. Maar het hele pakket blijft zijn waarde houden. Structurele ingrepen binnen de geïntegreerde aanpak, waarbij groei en kwaliteit gecombineerd worden, blijven nog steeds wenselijk.

De heer Peter Cabus, waarnemend voorzitter Vlaamse Luchthavencommissie: Ik zal de opdracht van het review panel schetsen en waarom het met die opdracht belast is.

Op het moment dat de Vlaamse Regering het dossier 'Strategische visie 2020' op de tafel kreeg, dacht zij dat er mogelijk nog beleidsontwikkelingen zouden kunnen ontstaan in de jaren tussen 2006 en 2014, die vooral vanuit Europa zouden kunnen komen. Dat is de huidige legislatuur en de volgende legislatuur. Dat hebben we op dat moment de korte en de middellange termijn genoemd. Het was allemaal in de voorwaardelijke wijs gesteld. Het was net de taak van het review panel om die vragen tegen het licht te houden.

Er is een tweede vraag waarop ik vandaag niet zal ingaan omdat Wim Van der Beken die al volledig heeft toegelicht en omdat we op dat moment ook al wisten dat de Nationale Bank die studie zou maken. Zij hebben die vorige week gepresenteerd. Ook het rapport heeft met de opmerkingen van het review panel rekening gehouden. Men heeft bijvoorbeeld een overzichtelijke synthese gemaakt van alle resultaten. Ik ga wel in op de eerste vraag.

Het review panel heeft de opdracht gekregen in januari 2007. Het is samengesteld zoals u ziet in de presentatie. Het bestaat uit mensen van de Luchthavencommissie, de voorzitter, dat was ik, en de secretaris, uit enkele professoren uit verschillende domeinen zoals transport en milieu en uit de kabinetten van de minister-president als voorzitter van de Task Force en van de viceminister-presidenten, die ook betrokken waren bij dit dossier.

Het review panel moest iets 'reviewen'. Dat betekent dat ze eerst kennis moesten nemen van het ontwikkelingsperspectief, zoals Wim Van der Beken het net heeft gepresenteerd. Daar waren een aantal inhoudelijke opmerkingen over die al zijn doorgespeeld. Vervolgens was het de bedoeling om binnen het review panel de beleidsontwikkelingen te detecteren die potentieel impact zouden kunnen hebben op de strategische visie zoals die door het consortium was ontwikkeld. Daarvoor hebben we naast de expertise die al in het review panel aanwezig was, een beroep gedaan op externe deskundigen. Vervolgens hebben we in september 2007 ons eindverslag opgeleverd aan de Vlaamse Regering.

Wat waren die beleidsontwikkelingen die mogelijk zouden kunnen gebeuren in de periode tot 2014? We hadden niet de ambitie om alle potentiële beleidsontwikkelingen tot 2025 te vatten. Dat is onmogelijk. Maar wij vonden het wel zinvol, en ook de Vlaamse Regering vond het zeer zinvol om na te denken over wat kon gebeuren in de periode tussen toen en 2014.

Die punten staan opgesomd in de presentatie. Men vermoedde dat het mogelijk was dat de Europese Commissie een verbod op korteafstandsvluchten zou introduceren. Men vermoedde dat er Europese initiatieven zouden kunnen worden ontwikkeld op het vlak van beperking van nachtvluchten. Men was op dat moment bijna zeker dat ook de luchtvaartsector zou worden opgenomen in het Europese emissiehandelssysteem, hoewel dat zeer sterk versneld is sinds begin 2007. Vervolgens werd ook de vraag gesteld naar de mogelijke gevolgen van een verdere internalisering van externe effecten. Dat betekent: als je alle kosten die je maakt op het vlak van bijvoorbeeld milieu zelf zou moeten betalen, wat zou dat impliceren? En tot slot dacht men toen ook aan de mogelijkheid van belastingen en retributies, bijvoorbeeld op tickets in de luchtvaartsector.

U ziet daar ook de namen van de experts staan die we hebben uitgenodigd. Dat waren een Vlaamse expert die direct betrokken was bij het opnemen van de luchtvaartsector in het Europese emissiehandelssysteem en de attaché, de permanente vertegenwoordiger van België bij de Europese Unie, die met zijn neus bovenop de ontwikkelingen zit bij de Europese Unie op het vlak van mobiliteit.

De Europese Commissie laat toe dat binnen een lidstaat een verbod wordt ingesteld op korteafstandsvluchten. Dat betekent bijvoorbeeld dat het verboden zou zijn om te vliegen tussen Luik en Charleroi, wat overigens enkele weken geleden door de bevoegde minister in Wallonië beslist is. Voorlopig is dat nog een ontwerp van decreet. Het is nog niet formeel bevestigd. Maar binnen een lidstaat is het dus perfect mogelijk.

In theorie is het ook mogelijk tussen lidstaten. Maar het staat op dit moment in geen enkele lidstaat op de politieke agenda. Die invoering is ook enkel mogelijk indien elke lidstaat daarmee akkoord gaat. Het is op korte termijn dus niet redelijk te veronderstellen dat dat zal gebeuren.

De tweede vraag gaat over de initiatieven voor de beperking van nachtvluchten. Binnen de EU is er geen regelgevend kader dat specifiek is gericht op het beperken van nachtvluchten. Er wordt daarover ook niets voorbereid. Het is wel zo dat het vanuit de richtlijn 2002/30/EG die exploitatiebeperkingen kan instellen, mogelijk is om nachtvluchten te beperken, wat trouwens ook al gebeurt. Het is belangrijk om te beklemtonen dat die richtlijn wel degelijk een belangrijke richtlijn is om geluidsbeheersing rond luchthavens mogelijk te maken.

Bovendien gaat het om een gemengde bevoegdheid. Er zijn vier mogelijke terreinen waarop die richtlijn inspeelt. Er is de beperking van vliegtuiglawaai aan de bron. Dit is duidelijk een opdracht van de vliegtuigbouwers, maar ook van internationale organisaties. Vervolgens heb je er twee waarvan de bevoegdheid zich op federaal niveau bevindt: operationele procedures en exploitatiebeperkingen. Ten slotte zijn er nog mogelijke maatregelen die volledig Vlaamse bevoegdheid zijn.

De vaststelling is – we hebben dat ook gezegd in de Luchthavencommissie – dat er wel degelijk wordt gewerkt aan de eerste drie lijnen, maar dat er op het vlak van ruimtelijke ordening voorlopig weinig inspanningen gebeuren.

Dan is er de opname van de luchtvaartsector in het Europees systeem van emissiehandel. U weet dat de verschillende industriële sectoren zijn gevat door het emissiehandelsysteem, wat betekent dat ze hun uitstootrechten moeten kopen. Dat kan op verschillende manieren, waar we nu niet op ingaan. Aanvankelijk was de luchtvaartsector daar niet bij betrokken en kon ze los van dat emissiehandelsysteem functioneren.

Er is een serieuze versnelling geweest. In het begin van dit jaar is er een Europese richtlijn goedgekeurd waardoor ook de luchtvaartsector is opgenomen in de emissierichtlijn, waar in een getrapte invoering is voorzien. In 2012 zal het CO_2-plafond worden vastgelegd op 97 percent van de historische emissie. Dat betekent dat als je een emissie van 100 hebt in de periode tot 2005, je nu nog 97 krijgt en vanaf 2010 maar 95 meer. Bovendien is het ook zo dat er ook voor de verhandelbaarheid een getrapt systeem zal worden geïntroduceerd. Aanvankelijk moet je maar 15 percent verhandelen, maar in 2027 moet dat 100 percent zijn.

De Europese Commissie heeft zelf een assessment van de opname gemaakt: zal het een effect hebben op de luchtvaartsector of niet? Men stelde uiteindelijk vast dat de opname heel weinig of een niet-significante invloed zou hebben op de groei van de sector.

Een volgende vraag ging over de internalisering van de externe effecten. Ik denk dat het maatschappelijk algemeen aanvaard is dat er naast CO_2 nog andere emissies het klimaat beïnvloeden. Er is stikstofoxide, maar er zijn ook de condensatiesporen die u zelf kan zien als u naar de lucht kijkt. Ze hebben ook effecten op het klimaat. Na de aanslagen in de Verenigde Staten, zijn er gedurende een aantal dagen geen vluchten geweest. Op dat moment heeft men onderzoek gedaan naar de effecten van het ontbreken van condensatiesporen in de lucht. Men heeft kunnen vaststellen dat er een serieus verschil was in afkoeling, vooral ’s nachts.

Op dit moment is er geen initiatief. In de richtlijn over de emissiehandel wordt wel aangekondigd dat de Commissie een voorstel op tafel zal leggen. Dat zou dit jaar gebeuren, maar dat zal zeker niet gebeuren omdat men nog heel wat werk heeft om de richtlijn op zich uit te voeren. Ik heb bij het getal 2010 een vraagteken gezet. Het valt te verwachten dat er een initiatief zal komen, maar het is niet zeker dat het nog voor 2014 in werking zal treden. Rond andere klimaatseffecten zijn er op dit moment geen Europese initiatieven.

Vorig jaar is er enige commotie geweest over de invoering van een luchtvaarttaks in België. Op het moment dat het review panel zijn studiewerk deed, was er een discussie tussen degenen die zo’n taks wel mogelijk achtten en degenen die dachten dat het niet mogelijk was. Intussen weten we dat het wel kan. Het is in Nederland gebeurd waar men een serieuze taks heeft ingevoerd voor de tickets voor korte en intercontinentale vluchten. Maar men stelt daar vast dat er een serieuze concurrentiehandicap is ontstaan, en de luchthavenuitbaters dringen er bij de Nederlandse regering sterk op aan om de luchtvaarttaks af te schaffen of te verminderen. Bovendien doet de uitbater zelf een inspanning om zijn inkomsten te plafonneren zodat de effecten van de bijkomende belasting

worden verminderd. In België is er geen vliegtuigticketbelasting ingevoerd, zoals u weet.

Het review panel heeft een globale conclusie getrokken. De vijf beleidslijnen die mogelijk te verwachten zijn, zullen weinig of geen effect hebben op de resultaten zoals die zijn gepresenteerd in de strategische visie.

We hebben nog wel een aantal aandachtspunten geformuleerd, ook ten aanzien van de Vlaamse Regering. Een eerste punt is dat een luchthavenbeleid proactief moet zijn. Niet alleen het review panel, maar ook de Luchthavencommissie, hebben een aantal keren beklemtoond dat het toch belangrijk is om die geïntegreerde visie op een of andere manier een statuut te doen krijgen, net om het geïntegreerde karakter te bewaken, wat vandaag misschien minder het geval is.

Het is ook belangrijk dat de Europese ontwikkeling actief wordt opgevolgd en wordt geïntroduceerd in de START-werkzaamheden. We moeten ook lessen leren van andere lidstaten. In andere lidstaten waar ook grote luchthavens zijn, hebben ze gelijkaardige problemen met geluid en ruimtelijke ordening. Het is zeer zinvol om daar lessen uit te trekken. We hebben ook sterk de noodzaak aan bestuurlijke verankering beklemtoond.

Volgens het review panel moet de Vlaamse Regering actief milieuvriendelijke transportmodi op korte afstand promoten. Ze moet zelfs de lead nemen binnen een Europese context. Zeker voor die verbindingen waarvoor alternatieven bestaan, – het gaat over afstanden van 100 tot 600 kilometer –, is de hst een waardig alternatief. Waarom zou je de hst dan niet promoten voor die lijnen waar er een goede verbinding is?

Wat zal er gebeuren met de bijkomende hst-stops die men in het Brusselse wil realiseren? Die kunnen in Zaventem komen, in Schaarbeek. Het zou zinvol zijn als de Vlaamse Regering daarover een standpunt zou innemen.

De heer Francis Vermeiren: Wat u daar zegt, dat hoor ik al 20 jaar.

De heer Peter Cabus: Ik hoor dat de holding en Eurostation toch initiatieven willen nemen. Er is ook blijvende aandacht voor het goederenstation Brucargo. De tunnel, zoals die wordt gemaakt, laat toe dat er een goederenstation is. Het is natuurlijk logisch dat de goederen die met de trein kunnen worden vervoerd, best niet op het vliegtuig worden gezet.

Het laatste aandachtspunt gaat over het integraal beleid inzake vliegtuiggeluid waarbij de twee richtlijnen die betrekking hebben op omgevingslawaai integraal zijn. Er moet in het kader van de richtlijn 2002/49/EG nog een omgevingslawaai-actieplan worden gemaakt. In Brussel staat men daar al verder mee. Het samenwerkingsakkoord is ook belangrijk om op een meer coherente manier met de geluidsproblematiek te kunnen omgaan, maar dat is niet het gemakkelijkste punt van de aanbevelingen.

De voorzitter: Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens: Collega's, ik denk dat het inderdaad goed was dat we vorige keer in de regeling van de werkzaamheden, in plaats van mist te spuien over een studie die nergens zou zijn getoond of niet naar buiten zou mogen komen, het aanbod hebben gedaan om ze hier eens te presenteren. Ik heb liefst dat we hier in de grootst mogelijke openheid het debat kunnen voeren.

In de studie werden vier hypothetische ontwikkelingen voor de luchthavenregio opgelijst. Voor elke ontwikkeling werden de effecten op het vlak van sociaaleconomische ontwikkeling, ruimtebeslag, mobiliteitsgeneratie en milieu-impact doorgerekend. Als ik al die domeinen opsom, ziet u al dat we vanuit al die domeinen naar een integratie zouden moeten komen en een geïntegreerde visie.

Dat is natuurlijk in de eerste plaats de opdracht van de Vlaamse Regering, onder de hoede van de minister-president, die eigenlijk ook de coördinerende minister is voor dit dossier, over alle beleidsdomeinen heen. Ik kan u mijn standpunt geven als minister van Economie, maar als u het geïntegreerde standpunt wilt, is het de minister-president die boven alle beleidsdomeinen heen de integratie moet organiseren. Mijn aanvoelen is dat iedereen wel snakt naar een geïntegreerde visie, maar daarin bijzonder kortzichtig is en dan meegeeft dat die geïntegreerde visie de eigen visie moet zijn. Als we dat niet overstijgen, is er geen geïntegreerde visie. Maar nogmaals, het is natuurlijk de minister-president die, boven alle beleidsdomeinen heen, die taak heeft.

Deze effectdoorrekening maakt duidelijk dat er niet zoiets is als een 'free lunch'. Steeds meer moeten afwegingen worden gemaakt tussen verschillende legitieme belangen: het belang van de economische ontwikkeling, het belang van de ruimtelijke draagkracht en het belang van de milieuleefbaarheidsimpact.

Welk van deze belangen men meer laat doorwegen en welke belangen men dan iets minder zou laten doorwegen, is een afweging die wel degelijk het ontwikkelingsperspectief bepaalt. Collega's – en we moeten daar ook niet geheimzinnig over doen –, het is geen geheim dat verschillende partijen verschillende belangenafwegingen maken en dus eigenlijk nog voor een verschillend ontwikkelingsperspectief willen kiezen. Ik steek ook niet onder stoelen of banken dat die uiteenlopende politieke opvattingen voor een deel wegen op een dossier als het START-dossier, dat precies al die verschillende beleidsdomeinen beroert.

Daar zullen we, denk ik, op korte termijn nog even mee moeten leven. Ik verwijs niet graag naar de verkiezingen in deze commissie, omdat ik nog altijd de hoop koester dat we tot aan de verkiezingen zullen besturen, maar ik kan er natuurlijk ook niet omheen dat er op 7 juni verkiezingen zijn. De politieke kaarten zullen worden geschud op basis van een aantal voorstellen van de verschillende politieke partijen, en ook de bevolking zal een keuze maken op basis van een aantal belangenafwegingen. Daar is, eerlijk gezegd, ook niets oneerbaar aan.

Collega's, waar ik niet mee akkoord ga, is de stelling dat die verschillende opvattingen ertoe geleid zouden hebben dat er weinig is gebeurd in het dossier.

Laat me eerst iets zeggen over wat deze middag op tafel ligt. De studie heeft niet alleen hypothesen onderzocht, ze heeft ook een synthetisch ontwikkelingsperspectief opgesteld. Dat is een samenhangend en evenwichtig geheel, dat voortvloeit uit een evenwichtige afweging van effecten op economie, ruimte, mobiliteit en milieuaspecten, rekening houdend met een bepaald beleidskader.

Die afweging werd gemaakt na workshops en interviews met beleidsactoren. Er werd daarbij, volgens mij, gezocht naar een evenwicht tussen groei en kwaliteit. Terecht wordt in de studie de groei in de luchthavenregio centraal gesteld, door te onderstrepen dat luchtvaart een dynamische groeimarkt blijft, dat Zaventem een groot potentieel achterland heeft en een sterke bestemmingsmarkt is. De luchthavenregio is een regio met een hoge toegevoegde waarde.

Het grote economische belang van de luchthavenregio komt ook duidelijk tot uiting in de recente studie van de Nationale Bank, deze maand uitgegeven en gekend onder de titel 'Working Paper 158'.

Collega's, deze studie van de Nationale Bank bevestigt de cijfers die zijn voorgesteld in het getoonde ontwikkelingsperspectief 2025. De Nationale Bank komt tot een aantal belangrijke vaststellingen. De luchthavensector heeft een indirecte toegevoegde waarde van 2,75. Het gemiddelde van de toegevoegde waarde in de transportsector ligt, volgens die studie van de Nationale Bank, beduidend lager en wordt slechts op 1,65 vastgelegd.

De vergelijking wordt ook gemaakt met de havensector. Daar is de indirecte toegevoegde waarde 2,3, dus ook lager dan de indirecte toegevoegde waarde die aan de luchthavensector wordt toegeschreven.

Over de tewerkstelling komt de Nationale Bank in deze studie tot de vaststelling dat een voltijdequivalent on airport gelijk is aan 2,12 voltijdequivalent off airport. De luchthaven is dan ook een van de grootste groeipolen inzake werkgelegenheid.

Eigenlijk kan ook nog worden verwezen naar het feit dat er in de luchthavenregio een jobaanbod is van acht op tien inwoners.

Het gemiddelde in Vlaanderen ligt natuurlijk een heel stuk lager dan wat hier door de Nationale Bank op papier wordt gezet. Maar eveneens terecht stelt de studie dat die groei niet ongebreideld kan zijn. Ze dient kwaliteitsvol te zijn. We kunnen er immers niet omheen dat de regio gekenmerkt wordt door een historisch gegroeide, intense verweving tussen economie en wonen, en dat gegeven noodzaakt ons om steeds de milieu-impact, de congestieproblematiek en de ruimtelijke kwaliteit voor ogen te houden. Het 'synthetisch ontwikkelingsperspectief' is mijns inziens in dat evenwicht tussen groei en kwaliteit geslaagd. Het geeft ons dus wel de mogelijkheid voor een geïntegreerde visie waar iedereen zo naar snakt en waar iedereen zo naar vraagt.

Collega's, verschillende personen stellen vandaag de actualiteitswaarde van de studie in vraag. Ook het parlement nam een resolutie aan, die wat die richting uitging. Door niet alleen de opstellers van de studie te horen, maar ook duidelijk te maken dat er ondertussen ook een reviewpanel heeft gewerkt, zien we dat de kritiek eigenlijk onterecht is. En ik deel die kritiek niet. De studie blijft actueel en relevant. Ik deel de opvatting van de auteurs van de studie dat de huidige financiële en economische crisis de fundamenten van de studie niet verandert. Alleen het tijdskader zal wat opschuiven. Ik zie dan ook geen nood om nog eens 'een rondje nieuwe studies te lopen'.

Collega's, als ik zeg dat de studie actueel en relevant is, dan voeg ik er ook aan toe dat ze niet vrijblijvend is. De studie heeft een pakket aan strategische projecten opgelijst die de operationele onderbouw vormen van het ontwikkelingsperspectief. Er wordt duidelijk aangegeven welke beleidsmaatregelen nodig zijn om de langetermijndoelstelling te realiseren. Veel van de aanbevolen projecten zijn op dit moment in volle uitvoering. De projecten worden opgevolgd vanuit de taskforce START en engageren verschillende bevoegdheidsdomeinen.

Ik overloop graag de projecten zodat u een globale stand van zaken hebt. Het eerste project gaat over het zorgen voor een stabiel exploitatiekader voor het ontwikkelingsperspectief. De uitwerking van de 'balanced approach' volgens de EU-richtlijnen wordt voorbereid. Overleg tussen de Vlaamse en federale overheid is aan de gang.

Het tweede gaat over de profilering van de luchthavenregio als logistieke regio. Vanuit mijn bevoegdheid Economie en Internationaal Ondernemen werd het initiatief 'Flanders Airport Region' ondersteund vanuit Flanders Investment & Trade (F.I.T.). Andere initiatieven

worden verder uitgewerkt, onder meer naar aanleiding van de studie 'hot spots voor logistiek'. De samenwerking met het Stakeholder Committee for Airport Logistics and Economy wordt nagestreefd en opgevolgd. In copromotie met K.U.Leuven Research and Development, de provincie Vlaams-Brabant, de provinciale ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant, Leuven.Inc, de Brussels Airport Company, IMEC en de VUB hebben we ook een EFRO-project (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) van de kamer van koophandel van Halle-Vilvoorde onder de noemer 'Flanders Smart Hub' goedgekeurd.

Ten derde is er de productontwikkeling en promotie van Brussel-Vlaanderen als bestemmings- en vestigingsregio. Er werd in een digitale onthaalinfrastructuur voorzien op de luchthaven. Andere initiatieven zijn in voorbereiding. Bij wijze van voorbeeld kan worden verwezen naar welkomstschermen aan de transportbanden met onder meer informatie in het Chinees die in voorbereiding is. U weet ook dat ik naar aanleiding van de opening van het Vlaams Huis in New York een pleidooi heb gehouden om Vlaanderen in het buitenland steevast te promoten als 'Vlaanderen-Brussel', 'Flanders-Brussels International'.

Ten vierde is er de integrale ruimtelijke ontwikkeling van het luchthavengebied. De herontwikkeling op Brucargo is in volle uitvoering.

Ten vijfde is er de volwaardige aansluiting van de luchthaven op het internationale en nationale spoornetwerk. Het Diaboloproject wordt opgevolgd in de interministeriële werkgroep spoordossiers in Vlaanderen. De exploitatiedossiers komen nu ook meer onder de aandacht.

Ten zesde is er het project om te zorgen voor een voldoende en gepast arbeidsaanbod. Het VIONA-onderzoek naar een prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem is afgerond. Het samenwerkingsakkoord tussen de VDAB en de BGDA wordt geoperationaliseerd en heeft alvast zijn nut bewezen.

Ten zevende is er uitbreiding van de vervoerscapaciteit in en rond de luchthavenregio. Als belangrijk aandachtspunt wordt gewerkt aan de sluiting van de RO en de optimalisatie van de RO Oost. De voorbereiding van dit dossier loopt. Het deelproject rond de opwaardering van de toegangsweg naar de terminal vereist verdere uitklaring en overleg met onder andere BIAC. De discussie over de zuidelijke ontsluiting van de luchthaven is in feite uitgesteld en vereist diepgaander studiewerk over de wenselijkheid ervan alvorens tracékeuzes af te wegen.

Ten achtste is er het project in verband met het beter doen functioneren van het verkeerssysteem in de luchthavenregio. Een nieuwe stand van zaken over telematicatoepassingen, parkeerbeleid, bedrijfsvervoer zal door de taskforce START verzameld worden.

Ten negende is er de verhoging en diversificatie van het dienstenaanbod van het collectief vervoer. Er werden verschillende projecten gerealiseerd. Er kan onder meer worden verwezen naar het Pegasusplan, het Diaboloproject, waarbij natuurlijk de hst, de IC en het gewestelijke expresnet (GEN) betrokken zijn.

Ten tiende is er de beheersing van de geluidsoverlast aan de bron. De aanpassingen aan de milieuvergunningen moeten sporen met de federale exploitatiebeperkingen. Overleg met de federale overheid is aan de gang.

Ten elfde is er het project inzake de geluidsmitigerende maatregelen rond de luchthaven. Het voorbereidend werk is geleverd. Voor de implementatie van acties inzake geluidsisolatie, maatregelen inzake ruimtelijke ordening en een financieringsmechanisme is een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de betrokken gewesten noodzakelijk.

Ten twaalfde is er de reconversie en herontwikkeling van terreinen in de luchthavenregio. In het Vlaams relanceplan van 14 november 2008 werd gesteld op korte termijn maatregelen te nemen om publieke, maar zeker ook privé-investeringen te versnellen. We hebben dat ook gedaan. Na jaren van studiewerk en overleg heeft de Vlaamse Regering op mijn aansturen in februari van dit jaar het masterplan Vilvoorde-Machelen eindelijk goedgekeurd. Een snelle beslissing van de Vlaamse Regering zal de creatie van duizenden jobs mogelijk maken in een gebied dat zich nog herstelt van de sluiting van Renault-Vilvoorde.

Naar aanleiding van de beslissing rond het masterplan heeft de Vlaamse Regering ook gesteld dat flankerende maatregelen – vooral op het vlak van mobiliteit – genomen moeten worden. De Vlaamse Regering nam eveneens beslissingen inzake het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (VSGB). De Vlaamse Regering heeft op 20 februari 2009 akte genomen van het eindrapport van het overlegproces van het VSGB en van het aangepaste voorstel van de taskforce Vlaamse Rand voor het flankerend beleid in het VSGB. De laatste stand van zaken die we daarover hebben, is dat het kabinet van minister Van Mechelen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) opmaakt.

Ten dertiende is er het project in verband met het realiseren van een bijkomend aanbod aan werklocaties voor luchthavengerelateerde activiteiten 'off airport'. Verschillende locaties worden verder onderzocht en afge-wogen. Binnen het kader van het VSGB zullen hiertoe eveneens de nodige afstemmingen gedaan moeten worden.

Ten veertiende is er het efficiënt beheer van ruimte voor werklocaties. Voor dit deelproject kan ik verwijzen naar

project twaalf over de reconversie en de herontwikkeling van de terreinen in de luchthavenregio. De projecten twaalf en veertien vallen eigenlijk samen.

Project vijftien houdt de optimalisering van de ruimtelijke structuur in de luchthavenomgeving in. Op 20 februari 2009 heeft de Vlaamse Regering akte genomen van het eindrapport van het overlegproces VSGB.

Het project zestien is het versterken en verduurzamen van bestuurlijke organisatie van en draagvlakcreatie voor het luchthavenbeleid in Vlaanderen. De afdeling Luchthavenbeleid is thans ook opgericht en ook op lokaal vlak beweegt nu een en ander.

Project zeventien is het voorzien in de nodige financiële omkadering. De voorziening van de financiële middelen is afhankelijk van het statuut van de te nemen maatregelen die binnen het strategisch luchthavenbeleid gesitueerd worden. Per deelproject wordt de financiële omkadering onderzocht.

Tot slot, project achttien is het monitoren en periodiek evalueren van de langetermijnvisie 2025. Deze opdracht is toevertrouwd aan de afdeling Luchthavenbeleid. Het is belangrijk dat het geleverde studiewerk als een oriënterende referentiestudie kan worden beschouwd zodat een permanente beleidscyclus van evaluatie, beleidsvoorbereiding en monitoring tot stand kan komen. Dit moet als basis dienen zowel voor overleg met andere instanties als om eventuele bijkomende projecten te kunnen definiëren en opvolgen. Ik heb u meermaals gezegd dat we hier inderdaad vaak in overleg zitten met zowel het federale niveau als met BIAC.

Tot daar mijn appreciatie bij de studie en het overzicht van de achttien projecten. Natuurlijk zijn daar tal van ministers bij betrokken. Ze hebben binnen hun eigen domein de leiding en de verantwoordelijkheid. De achttien projecten zijn wel degelijk opgevolgd. In een aantal ervan is er heel wat vooruitgang geboekt, in andere zijn cruciale doorbraken gerealiseerd. Dat was niet altijd makkelijk.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik dank alle sprekers en de minister voor haar antwoord.

Ik blijf wel op mijn honger zitten betreffende de concrete projecten in uitvoering van het START-plan specifiek ter verbetering van de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving. Daar kom ik zo dadelijk op terug.

Voor u is de studie nog altijd actueel en relevant, mevrouw de minister. Ze blijft de leidraad voor deze regering. Het is voor de allereerste keer dat ik een duidelijk regeringsstandpunt te horen krijg. Alle collega's vóór u hebben zich gedekt gehouden. Ze hadden de studie wel besteld maar ze deden er geen uitspraken over. U doet dat nu wel. U schept daarmee enige duidelijkheid. Alleen vraag ik me nu af of u voor de hele regering spreekt. Mijn vraag om uitleg was aan de minister-president gericht. Hij heeft misschien een meer overkoepelende functie voor het hele project. Ik heb er geen probleem mee dat u antwoordt in zijn plaats, zolang u maar voor de hele regering spreekt en niet enkel uw persoonlijke mening en visie geeft.

Zowel de sprekers als u, mevrouw de minister, beweren dat er weinig vertraging is opgelopen: amper drie jaar. Die vertraging van drie jaar treedt wel op amper twee jaar na het begin van de uitvoering. De crisis in de sector is nog niet voorbij. We kunnen niet zeggen dat er geen probleem is en dat het enkel met drie jaar wordt opgeschoven. Als we nu al zo veel vertraging hebben, wat gaat dat dan zijn na tien jaar of vijftien jaar? Dat is voor mij wel een element om bij stil te staan. De huidige economische situatie vraagt volgens mij om nieuwe berekeningen.

Mijn vragen twee en drie hadden betrekking op de concrete projecten om het leefmilieu te verbeteren. U hebt verwezen naar de projecten tien en elf. Is dat alles wat wordt uitgevoerd met betrekking tot het beheersen van de geluidsoverlast aan de bron? U pleegt overleg met de federale regering daarover. Dat is langlopend. Punt elf gaat over geluidsmitigerende maatregelen in de luchthavenomgeving.

Het verbaast me echt dat u als enige concrete projecten de isolatie en ingrepen in de ruimtelijke ordening vernoemt. Iedereen weet allang dat de isolatie van woningen tegen vliegtuiglawaai niet efficiënt is. De specifieke geluidsfrequenties van vliegtuigen vallen akoestisch gezien moeilijk te isoleren. Bovendien, wat moet men dan isoleren? De slaapkamer? Wie in de zomer met het raam open wil slapen, heeft daar al geen baat bij. Verder is daarmee de living of de tuin niet geïsoleerd. Dat is weinig realistisch. De kostprijs van zo'n isolatie is trouwens immens hoog. Dat wordt al jarenlang naar voren geschoven als een gemakkelijk antwoord op de vraag naar maatregelen. Geen enkel ernstig mens gelooft vandaag nog in isolatie als serieuze maatregel tegen geluidsoverlast van vliegtuigen.

De ingrepen in de ruimtelijke ordening zullen we ook nog maar afwachten. Er is daar nog heel weinig ruimte. Het enige wat u kunt doen, is het laten verhuizen van mensen. In het ontwikkelingsperspectief wordt voorgesteld om vooral nieuwe woongelegenheid te creëren in de regio's Leuven en Aalst. De beschikbare ruimte in de regio luchthaven moet optimaal worden gebruikt voor luchthavengebonden bedrijventerreinen. Is dat de aanpak van de milieu- en gezondheidsoverlast? Dat lijkt me niet echt realistisch en geloofwaardig. U kunt moeilijk gaan beweren dat we ons geen zorgen moeten maken, en dat het project niet tot veel meer hinder zal leiden.

Dat, mevrouw de minister, zijn vragen voor u. Maar daarnaast is er de zogenaamde geïntegreerde benadering waarin ook met leefmilieuaspecten rekening werd gehouden. We hebben het hier enkel gehad over de geluidsoverlast van vliegtuigen. Het START-plan is veel meer dan die bijna verdubbeling van het aantal passagiers en het vrachtvolume dat men via de lucht wil vervoeren, het betekent ook heel wat nieuwe logistieke bedrijventerreinen en dus heel wat extra vrachtwagenverkeer. Hoe is de milieuoverlast daarvan in rekening gebracht? En dan heb ik het zowel over de extra geluidsimpact als over heel wat andere indicatoren. Ik denk aan de uitstoot van NOx, fijn stof, SO_2, CO, CO_2, benzeen, kwik, lood, enzovoort. Het gaat over duizenden extra vrachtwagens. Ik breng even het nieuwe logistieke bedrijventerrein in Meise-Westrode in de herinnering, collega's. Het wordt momenteel wel geblokkeerd door de Raad van State. Ik wil u, mevrouw de minister, ook vragen of u ons met betrekking tot dit belangrijke dossier een stand van zaken zou willen geven.

De heer Francis Vermeiren: Bent u voor of tegen?

De heer Eloi Glorieux: Ik ben absoluut tegen.

De heer Francis Vermeiren: U wilt dat mevrouw de minister zegt wat de Raad van State moet zeggen?

De heer Eloi Glorieux: Ik vraag aan mevrouw de minister dat zij duidelijkheid verschaft over wat de intenties zijn van de regering in de verdere afwikkeling van dit dossier.

Hier wil ik het voorbeeld geven van dat bedrijventerrein. Ik heb aan minister Crevits gevraagd wat het op het vlak van mobiliteit zou betekenen indien dat bedrijventerrein in Meise-Westrode zou worden gerealiseerd. Zij antwoordde mij dat tijdens het drukste ochtendspitsuur dit ene bedrijventerrein – en zo plant men er in de luchthavenregio meerdere – verantwoordelijk zou zijn voor 340 bijkomende vrachtwagens naar het bedrijventerrein en 125 van het bedrijventerrein weg. A rato van 15 meter per vrachtwagen en 10 meter tussen twee vrachtwagens betekent dat een extra file van 8,5 kilometer tijdens het drukste ochtendspitsuur. Dan moet men de ring van Brussel niet verdubbelen of verviervoudigen, dan moet men de ring van Brussel vertienvoudigen. En dan hebben we het nog niet over de personenwagens van de werknemers van die bedrijventerreinen.

Je kunt je de effecten op de omgeving niet voorstellen. Ik ben dus verrast dat men daar zo licht over gaat. Men heeft het over een geïntegreerde benadering waarin ook de leefmilieufactoren zijn opgenomen. Maar ik hoor enkel iets over de geluidsoverlast van vliegtuigen. Men zegt dat men in het langetermijnperspectief gaat naar 35 miljoen passagiers. Dat is veel meer dan een verdubbeling in vergelijking met vandaag. En men gaat naar 1,2 miljoen ton, wat iets minder dan een verdubbeling is, want vandaag bereikt men ongeveer 700.000 ton. Hoe valt dat te realiseren, hoe kun je dat matchen? Ik kan me voorstellen dat door een betere belading van zowel de passagiers- als de vrachtvliegtuigen al een deel daarvan is opgelost, maar ik kan me niet voorstellen dat je enkel daardoor een verdubbeling bereikt. Er zullen dus extra vluchten moeten komen. Ik blijf op mijn honger met betrekking tot de concrete maatregelen om aan die extra overlast, die er ongetwijfeld zal zijn, iets te doen. In de regio zit men nu al te wachten op maatregelen om de huidige overlast te verminderen. Als dat er nog eens allemaal bij komt, vrees ik dat die vierde pijler van de strategische doelstelling niet zal worden gerealiseerd.

Ik blijf, jammer genoeg, bij mijn vaststelling dat er een gebrek is aan concrete projecten om dat milieucluster effectief aan te pakken. Zelfs de twee enige projecten die worden opgenoemd, worden ingevuld met absoluut ongeloofwaardige maatregelen. Isolatie van woningen en dergelijke.

Men gaat voorbij aan het feit dat er nog tientallen andere belangrijke milieueffecten zullen zijn, die een zware belasting leggen zowel op de leefkwaliteit als op de gezondheid van de mensen. Daarvoor worden helemaal geen mitigerende maatregelen genomen.

Dit zijn heel wat vragen en opmerkingen, zowel voor u, mevrouw de minister, als voor de toelichters.

De voorzitter: De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren: Mijnheer de voorzitter, ik wil de commissie en de Luchthavencommissie – en ik feliciteer haar met het rapport – danken voor het feit dat ze mij vandaag dertig jaar jonger hebben gemaakt. De conclusies van het rapport wekken bij mij herinneringen op. Once upon a time I had a dream. Ik herinner mij de studies die de afgelopen dertig jaar zijn gemaakt, ik zal er wel enkele vergeten. De opstellers van dit verslag zullen die studies wel kennen.

In 1983 was er de studie van Burns & McDonnell. Minister De Croo was toen minister van Verkeerswezen. Die studie stemt voor 80 tot 90 percent overeen met de huidige studie. De studie van Burns & McDonnell werd geschreven toen er 22 miljoen passagiers waren. Zij zeiden toen dat men op zeer korte termijn een maximum kon verwachten van 27 miljoen passagiers. Toen kwam de crisis van de jaren tachtig en is dat cijfer verminderd.

Vervolgens kwamen er andere studies. Ik denk aan de mobiliteitsstudie van professor Mortelmans. Dat was in opdracht van de gemeenten. De studie werd overhandigd aan de toenmalige minister van Verkeerswezen Dehaene. Zij handelde toen al, 25 jaar geleden, over de

problematiek van het verhuizen van gebouwen en van de aansluiting naar de luchthaven. Ondertussen zijn er voor miljarden gebouwen gezet, die nadien, in functie van die studie en de vooruitzichten die men vooropstelde, zouden moeten worden afgebroken. Dat is absurd. Wij zullen dat nooit doen. Er zijn veel studies die men nooit zal realiseren omdat ze niet betaalbaar zijn.

Ik denk ook aan de prachtige studie van professor Sleuwaegen, die jarenlang op voordrachten, colloquia en symposia de aandacht heeft gevestigd op de belangrijke economische waarde van de luchthaven. Als men de luchthaven optimaal wil gebruiken in functie van de economische groei en de tewerkstelling – en dat is vandaag toch verantwoord –, moet men dat in eerste instantie zien in functie van de mogelijkheden die de luchthaven vandaag on the site biedt. On the site zijn er nog enorm veel mogelijkheden niet benut. Dat verliest men al te dikwijls uit het oog. Wij zijn al twintig jaar aan het redetwisten, aan het met rood schrappen van functies, of liever regio's in de ruimtelijke ordening waarvan men zegt dat men ze moet aandoen of dat men ze moet uitbreiden, maar die we niet onmiddellijk nodig hebben. De studie zegt dat we in eerste instantie moeten gebruiken wat we hebben. Vandaag zijn er 18.926. Daar zit nog een groot potentieel in. Daarmee moeten we rekening houden.

Mijnheer Glorieux, met alle respect, u weet dat u een goede vriend bent van mij, en u weet ook waarom.

De voorzitter: Pas op als hij dat zegt.

De heer Francis Vermeiren: Het is alsof de grote geluidsspecialist professor Thoen sliep toen hij zijn rapport schreef. Ik heb het werk van professor Thoen altijd gelezen, bestudeerd en verkocht op de gemeenteraad, en dat leidde tot zware discussies met de heer Van Rompuy. Professor Thoen stelde dat we geen schrik moeten hebben van de uitbreiding van de luchthaven, we konden ervoor zorgen dat de mensen in de toekomst hun boterham zouden blijven verdienen, omdat we onze woningen konden isoleren. Dat stond in de verslagen en rapporten van professor Thoen. Vandaag beweert u dat we die allemaal kunnen vergeten!

Mijnheer Glorieux, los van die verslagen, los van wat u zegt en los van de bedenkingen, vertel ik u dat ik door alleen maar mijn venster te sluiten en mijn isolatie te gebruiken, al 50 tot 70 percent van het geluid weg krijg. Ik woon al sinds mijn geboorte – en dat is lang geleden – in de mooie gemeente Zaventem en ik kan u garanderen, ik zweer dit zelfs op de kop van al wie mij lief is, dat ik nog nooit wakker geworden ben van een vliegtuig! Wel is het waar dat als men ziek is en het venster staat open en men kan niet slapen door de buikpijn, men de vliegtuigen hoort. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

Ik wil niet alleen verwijzen naar de studie over geluid, maar ook naar de studie over de CO_2-uitstoot van professor Blockmans. Professor Blockmans is beslagen in deze materie, en tot mijn grote verwondering vertelde hij op het einde van een hoorzitting hier in het parlement dat in de besluiten van zijn studie van de K.U.Leuven stond dat de uitstoot van de wagens die naar Luik rijden op de E40, groter is dan de uitstoot van de vliegtuigen boven de luchthaven. Laat ons alstublieft met onze twee voeten op de grond blijven. Laat ons de vele studies die er zijn, die van Burns & McDonnell, die van professor Mortelmans, die van professor Blockmans, die van professor Thoen, en de vele die ik nu vergeet, nog eens allemaal bekijken en hernemen, dan ben ik er rotsvast van overtuigd dat economie en ecologie met elkaar te verzoenen zijn.

We moeten hier niet altijd heibel over maken, want dan begrijp ik er niets meer van. Het gaat nu niet om Ford of om GM, maar ik stel vast dat als er gepraat werd over het verdwijnen van DHL of van een ander bedrijf, alle politieke partijen, ook die van u, mijnheer Glorieux, in de rij staan om te roepen dat het niet kan, dat het personeel moet blijven, dat ze niet aan de deur gezet mogen worden. 's Anderdaags staat er een andere rij te roepen tegen het geluid en dan staat u weer vooraan. Ik ken mensen, onder meer uw dienaar, die nooit in zo'n file staan, die nooit op de eerste rij staan, maar die wel altijd rekening houden met de studies, zoals met deze prachtige studie, en die proberen om economie en ecologie met elkaar te verzoenen. Laten we dus niet overdrijven.

Toen ik daarnet zei: "I had a dream" dan is dat omdat ik al te dikwijls en al veel te lang, gedurende al die jaren – en ik richt me nu niet tot de huidige regering of tot u mevrouw de minister – altijd hetzelfde zie, lees en hoor. Vijf jaar geleden, toen deze regering ontstond en ik dat feest mee mocht beleven – ik kwam toen net uit het hospitaal en ik was dus om twee redenen bijzonder gelukkig – en ik mee mocht met de bus met de heer Leterme, die ons uitnodigde in zijn hoedanigheid van minister-president, om de regio te bezoeken – een regio die ik als mijn broekzak ken –, toen zag ik een batterij ministers en de minister-president staan die allemaal plechtig beloofden dat er eindelijk – dat was ook de conclusie van de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant in zijn laatste brief van oktober 2008 aan de minister-president – zou worden gezorgd voor geld en voor coördinatie.

Wel, mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb die coördinatie gemist de laatste jaren. Ik weet dat er initiatieven genomen zijn: door elke vakminister en iedereen heeft zijn best gedaan. Iedereen is te traag vooruit gegaan – u hebt op dit punt gelijk, mijnheer Glorieux -, maar wat ik heb gemist, is coördinatie. Dit is positieve kritiek, ik wil niemand met de vinger wijzen, maar die coördinatie moet na de komende verkiezingen absoluut worden opgenomen in de regeerverklaring en in de uitvoering ervan.

Toen ik daarnet een van de sprekers hoorde vertellen dat we iets zouden moeten doen met de hst, dan hoor ik opnieuw de heer Van Miert in zijn hoedanigheid van commissaris in het federale parlement, waar ik toen lid van was, van leer trekken tegen de hst, dan zie ik Tobback zich weer voor de hst leggen. Ik heb dat allemaal meegemaakt, ik heb daarover gediscussieerd. Aan de heer Van Malderen van de sp.a vraag ik om daar toch eens over na te denken. Toen was zijn partij tegen de hst, vandaag zegt iedereen, terecht, dat staat ook in de studie, dat we moeten overwegen om de hst naar de luchthaven te laten rijden.

Vandaag, na 25 jaar, staan wij nog nergens. Ondertussen neemt men wel de hst naar Keulen en naar Rijsel, en floreren die steden. Wij doen nog steeds niets, maar er wordt in een studie gesteld dat we dit kunnen overwegen. Wordt het Zaventem of wordt het Schaarbeek, dat is mij eender, maar er moet inderdaad – "I had a dream" – werk van worden gemaakt. Er moet werk worden gemaakt van de centen en van coördinatie, dit is het belangrijkste dat we moeten onthouden.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zou nog uren kunnen doorgaan, maar ik sluit af met de woorden: "Yes, we can".

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer de voorzitter, ik ben het met één zaak uit het betoog van de heer Vermeiren absoluut eens. In het begin van de presentatie werd vermeld dat het goed is om een strategie te hebben, maar we moeten er toch ook op letten dat we ons niet verliezen in details en dat we de operationele uitvoerbaarheid voor ogen blijven houden.

Uit de opsomming van de heer Vermeiren blijkt dat daar af en toe iets aan mangelt, dat er vaak grote plannen zijn, maar dat men op het terrein met 101 of zelfs met 1001 moeilijkheden wordt geconfronteerd waardoor de realisatie van de plannen niet is wat ervan werd verwacht.

Ik heb dan ook een aantal opmerkingen en vragen bij de goede en heldere presentatie. Ik stel vast dat nergens in deze studie een link wordt gelegd met de arbeidsmarkt, het arbeidsmarktbeleid en het mobiliteitsaspect dat samenhangt met de verplaatsing van de werknemers. Ik meen dat een absolute complementariteit moet worden nagestreefd. Er werden al grote inspanningen geleverd – zo was er onlangs nog de jobbeurs –, en het is goed om te praten over ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en grote ontwikkelingen inzake de luchthaven en de luchtvaarteconomie. Alles zal echter staan of vallen met de beschikbaarheid van de werknemers die voldoende competent zijn om al die jobs in te vullen. Er zal dan ook werk moeten worden gemaakt van mobiliteit in functie van de werknemers, de opleiding en dergelijke meer.

We zitten nu in een economisch heel moeilijke periode. De voorzitter benadrukt hier altijd dat we positief moeten blijven. In deze duistere tijden moet dit zowat de Prozac-commissie zijn waar het vertrouwen wordt aangezwengeld, maar structureel zitten we, ondanks de conjuncturele dip waarin we ons bevinden, op een arbeidsmarkt die blijvend schaarste zal kennen. De minister verwees in haar antwoord naar het herstel dat de regio nog steeds moet realiseren na de sluiting van Renault-Vilvoorde en aanverwante bedrijven.

Als we de reële werkloosheidscijfers in de regio bekijken, stellen we vast dat er nog steeds een zeer grote schaarste heerst. Gelukkig maar, want ik heb liever schaarste op de arbeidsmarkt dan grote arbeidsmarktreserves, maar we moeten ervoor zorgen dat de schaarste de groei niet hypothekeert. De link met Brussel en interregionale mobiliteit moet worden gezocht.

Mijn tweede reeks opmerkingen heeft te maken met de scenario's die werden voorgesteld. Elk van die scenario's heeft zijn waarde. Ik wil alleen maar waarschuwen voor een aantal premissen waarvan uit wordt gegaan, steeds vanuit de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat die strategie ook operationeel uitvoerbaar is. Men gaat uit van een langetermijngroei die tweemaal de groei is van het BNP. Ook daar zijn limieten. We komen uit een periode waarin op Europees niveau de luchtvaartsector bijzonder snel gegroeid is omdat men een achterstand had ten opzichte van bijvoorbeeld de Amerikaanse markt. Dat zijn we aan het inlopen, maar dat topt ook af, al is het maar door de fysieke omgeving. De files op de weg zien we ook in de lucht. Dat is een gegeven waar we niet rond kunnen. Er zijn limieten aan die groei, andere dan de limieten waar de politiek vat op heeft. Die zijn conjunctureel en structureel.

In dezelfde lijn wordt hier gesteld dat we een verschuiving zien van de nacht naar de dag – ten gunste zou ik zeggen. Dat heeft te maken met het vertrek van DHL, wat bijna onverhoopt en voor velen die er werkten ongewenst plots capaciteit heeft gecreëerd. Men stelt hier dat dat scenario compatibel is. Gaat men dan uit van verdere technische ontwikkelingen die de emissie aan de bron sterk kunnen reduceren? Ik zou niet zo ver gaan als de heer Glorieux om te zeggen dat isolatie niet werkt, maar het heeft in elk geval een beperkte impact.

Hoe rijmt men dat scenario met een scenario van inzetten? Ik ben een groot voorstander van de 'v' en de 'a' in de value added logistics, maar hoe rijmt men dat met die groeiscenario's? Ik kan me voorstellen dat bepaalde vluchten die je daarvoor organiseert zich altijd in de nacht bevinden. Ik had graag wat meer diepgang gezien in de stelling dat dat sowieso compatibel zou zijn.

Onze luchthaven heeft een sterke link met eerst SN en nu Brussels Airlines. De luchthaven haalt voor een groot

deel zijn internationale markt uit de Afrikaanse lijnen en is nog voor een groot stuk gebonden aan één luchtvaartmaatschappij. Die is ondertussen overgenomen door Lufthansa. Ik weet niet hoe die onderhandelingen lopen. In elk geval gaat men uit van groei op de lange afstand.

Er wordt verwezen naar Jet Airways. Laat ons eerlijk zijn: Jet Airways is één lijn uit het oosten met een overstap hier richting de VS. Zaventem is geen volle hub te noemen in deze fase voor Jet Airways. Met Jet Airways hebben we een carrier binnengehaald uit een van de BRIC-landen, waar de grootste groei zit. Met Brazilië hebben we, tenzij ik me schromelijk vergis, nog altijd geen rechtstreekse verbindingen. China is al eens aangekondigd en dan weer stopgezet. Er is ook nog de Russische markt. Afrika is er, maar ik weet niet of daar grote groeiperspectieven zijn. Er is een grote afhankelijkheid van één carrier. Hoe past men dat in in een strategie die die groeiprognoses kan rechtvaardigen?

Er is vrij lang stilgestaan bij mogelijke Europese restricties voor korteafstandsvluchten. Dat zal op termijn de enige rationele beslissing zijn. Men kan wel in Wallonië beslissen om niet van Charleroi naar Luik te vliegen. Overigens, met veiligheidsvoorschriften en dergelijke is het nog maar de vraag of je daar winst bij hebt.

Nog los van Europese beperkingen, zal de markt ook spelen. Op het moment dat de hst-verbindingen richting Amsterdam, Keulen en dergelijke operationeel zijn, kan ik me voorstellen dat je sneller op zo'n lijn stapt. Ook de verbinding naar Londen zal concurrentiëler worden. Ik vraag me af in hoeverre zich daar een modal shift zal voordoen, zeker gezien de achterstand van de luchthaven op de hst-aansluiting.

Een belangrijke en hoopgevende vaststelling vind ik dat we voor de ruimteproductiviteit nog zeer veel marge hebben. Ik verschil van mening met de heer Glorieux. Door onze ligging in Europa zullen we altijd de 'l' van logistics hebben. Het komt erop neer de toegevoegde waarde ook hier te houden. Als wij gewoon de tarmac van West-Europa worden of zijn, hebben we er enkel de lasten van. Het komt erop aan om er op een verantwoorde en duurzame manier ook de lusten van te krijgen.

Daar zie ik een grote marge. Er is nu al ruimte ingenomen. Als we daar meer toegevoegde waarde op kunnen inboeken, zie ik een mogelijkheid om groei te realiseren zonder veel nieuw ruimtebeslag. Er is niets zo simpel of zo schaars als het innemen van een greenfield. Alle projecten inzake brownfield zijn moeilijkere oefeningen, waar ook een kostprijs tegenover staat. Er is gisteren in de plenaire vergadering nog over gedebatteerd.

Ik heb een kritische opmerking gehoord van de mensen van de Vlaamse Luchthavencommissie met betrekking tot de projecten ruimtelijke ordening. Ik heb u horen zeggen dat er weinig vooruitgang is geboekt. De minister heeft in haar antwoord verwezen naar inspanningen die wel gedaan zijn. Waar ziet u die lacune?

De heer Francis Vermeiren: Er zijn beschikbare gronden, er zijn mogelijkheden. Men kan die onmiddellijk benutten. Ik heb persoonlijk geen weet van iemand die op de wachtlijst staat. Integendeel, er worden bouwvergunningen teruggevraagd door de economische crisis. Ik zie niet in wie op het domein van de luchthaven vandaag klaagt over een tekort aan mogelijkheden.

De heer Bart Van Malderen: Ik vraag een verduidelijking van de problemen die op ruimtelijk vlak rijzen.

Bij de clusterflankerende projecten wordt verwezen naar het voorzien in de nodige financiële omkadering. In hoeverre is er zicht op de impact van de financiële crisis daarop?

Men maakt nu een prognose dat de huidige crisis het groeiscenario drie jaar terugschroeft. Van welk crisisscenario gaat men dan uit? Een crisis van één jaar, twee jaar? Als men uitgaat van een premisse van 4 percent groei, mag ik dan doorrekenen dat de impact sinds het laatste kwartaal van 2008 een terugval inhoudt van 12 percent? In welke orde van grootte moet ik dat zien?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, op 11 december 2008 hebt u minister-president Peeters geïnterpelleerd. De Vlaamse Regering doet overigens een goede rapportage. Het laatste rapport dat ik heb gehad, dateert van oktober 2008. De regering geeft telkens een overzicht van de stand van zaken. De minister heeft dat daarstraks ook toegelicht. Mocht de regering dat nu automatisch aan het parlement geven, dan zou u niet zou uitgebreid hoeven te antwoorden, mevrouw de minister, want daar staat een hele hoop informatie in.

Toen wij de minister-president daar in december vorig jaar over ondervroegen, ging dat met name over die beroemde strategische visie, en wel over de volgende stappen: "Een beslissing omtrent het bijkomende onderzoek door de Vlaamse Regering op initiatief van minister Ceysens, en een beslissing van de Vlaamse Regering over strategische projecten." Ik heb dat aan minister-president Peeters voorgelegd, maar die zei dat ik dat aan u moest vragen, mevrouw de minister. In januari heb ik dan een opvolgende vraag gesteld. De conclusie van het verhaal was dat er een uiteenzetting zou worden gegeven over de studie die hier door de heer Van der Beken en een aantal andere mensen is gepresenteerd.

Op die vragen zouden we nu eigenlijk een antwoord moeten krijgen. En dat is het heikele punt, zo heb ik begrepen uit alle antwoorden die ik tot nu toe van de ministers heb gekregen. Ik zou eens willen weten voor

welke strategische projecten men nu een uiteindelijke beslissing heeft genomen.

Ik ben geen inwoner van de regio, maar ik volg voor mijn partij alles op wat vliegt, rijdt, vaart enzovoort. Wie haalt het nu zijn hoofd om te zeggen dat u tegen 2025 35 miljoen reizigers en 1,2 miljoen ton cargo gaat vervoeren in Zaventem? Hoe komt men erbij om zulke cijfers op te stellen? Ik zou graag eens de onderbouwing van die cijfers willen zien. Volgens mij is die streek tegen 2025 totaal onleefbaar geworden. Dat wordt een soort woestenij waar de ene auto tegen de andere staat, zelfs als u de ring zou verbreden of een hst-aansluiting zou maken. Hoe gaat u dat allemaal versassen?

Wat die hst-verbinding betreft, staat men in Wallonië trouwens al veel verder. In Bierset komt er een hst-aansluiting. Dat is een ontwikkeling die nu volop aan de gang is bij spelers als DHL en TNT. Ik hoor in die sector dat men wil stoppen met het gebruik van vliegtuigen voor dat soort cargovervoer en wil overschakelen op systemen zoals hst, die trouwens in alle opzichten veel milieuvriendelijker zijn. TNT zegt zelfs in zijn jaarverslag dat men wil overschakelen op een hst-systeem voor cargo. Dat is een tendens die nu bezig is. Ik zou graag weten wat daar de consequenties van zijn.

Als ik de evolutie van de cargo zie in Bierset en de manier waarop ze daar kunnen werken, stel ik vast dat zij werkelijk overal hun voeten aan vegen, met de heer Antoine op kop. Er is nu trouwens een uitspraak van het Hof van Cassatie over Bierset, na een uitspraak van het Europees Hof van Justitie, waarbij zij heel uitdrukkelijk worden teruggefloten op het vlak van milieueffectenrapportering, geluidsisolatie en zo meer. Het Hof van Cassatie heeft daar een zeer duidelijke uitspraak over gedaan, ook naar aanleiding van de procedures die wij als gemeente hebben ingespannen tegen Bierset.

Nu stellen we vast dat dat een van de snelst groeiende cargoluchthaven is in die zogenaamde FLAP-range. In hoeverre houdt u daar rekening mee? U zegt dat we ook nog een aantal bedrijven van het type Ryanair naar Zaventem moeten halen. Wat is de meerwaarde daarvan? Bovendien is het in Charleroi veel gemakkelijker om via de autosnelweg op de luchthaven te geraken en er uw auto te parkeren dan in het volledig verstedelijkte en congestiegevoelige Brussel.

De heer Francis Vermeiren: Pleit u nu voor een verhuis van Zaventem naar Bierset?

De heer Jan Peumans: Ik wil er enkel op wijzen dat de Waalse regering een totaal andere politiek heeft inzake regionale luchthavens en dat zij Zaventem dikwijls een neus zet.

Mevrouw de minister, hoe is de afstemming van Zaventem ten opzichte van de regionale luchthavens, die wat betreft de randvoorwaarden en de concurrentievoorwaarden vanuit andere perspectieven vertrekken?

De heer Francis Vermeiren: Mijnheer Peumans, ik ben er evenzeer van overtuigd dat DHL, indien het de mogelijkheden niet krijgt, eraan denkt om in samenspraak met de Waalse regering zijn activiteiten volledig over te hevelen naar Bierset. Wat is uw visie daarop, mijnheer Peumans? Vindt uw partij dat goed, wetende dat dat onder meer ook een probleem van lawaaihinder creëert in Limburg?

De heer Jan Peumans: Collega's, u herinnert zich ongetwijfeld nog de discussie die we hier in 2004 hebben gehad over DHL. U moet die rapporten nu, in het licht van wat we vandaag weten, nog eens nalezen. We zeiden dat het een ramp zou zijn voor Zaventem indien DHL zou vertrekken. Maar wat zien we nu? Jaarlijks vertrekken bij dat soort bedrijven een op de drie mensen, gewoon omdat ze daar een hedendaagse vorm van slavenarbeid moeten verrichten. Er is een personeelsverloop van dertig percent. Dat zegt genoeg.

Ik wil maar zeggen, mijnheer Vermeiren, dat men een heel duidelijke link moet leggen tussen Zaventem en de politiek van de regionale luchthavens van Wallonië.

Mijn persoonlijke standpunt is dat nachtvluchten in alle opzichten slecht zijn voor de gezondheid van de mensen. Professor Annemans van de Universiteit Gent en dokter Goethals kunnen u dat duidelijk aantonen. Ik ben dus in principe tegen nachtvluchten. En ik verdedig dat ook, zowel in het verhaal rond Bierset, als met betrekking tot Zaventem.

Op voorstel van de heer Van Rompuy hebben we beslist dat we in een eerste fase van 25.000 naar 16.000 nachtvluchten zouden gaan. U hebt dat trouwens mee ondertekend, mijnheer Vermeiren. Ik weet niet of u zich dat nog herinnert. U hebt gezien dat dit geen negatieve gevolgen heeft gehad voor de tewerkstelling.

Ik ben wat verbaasd over de uitspraken van de minister over een motie die is aangenomen naar aanleiding van een interpellatie van de heer Van Rompuy. In die motie stond dat het START-plan moest worden afgestemd op het Vlaams Stedelijk Gebied Brussel. Mevrouw de minister, u hebt zelf aangegeven dat men in dat verband van 240 hectare naar 120 hectare zou gaan enzovoort. Ook stelde de motie dat er een visie op lange termijn moest worden ontwikkeld, waarbij economische ontwikkeling, tewerkstelling en verbetering van de leefbaarheid voor mens en milieu beter worden verzoend. Ook moesten de doelstellingen inzake groei en tewerkstelling, vastgelegd in de studie 'Ontwikkelingsperspectief Luchthavenregio 2025' worden aangepast aan de vertraging van de wereldeconomie als gevolg van de huidige financiële crisis en economische

recessie en de groeiende problemen inzake mobiliteit en verkeer in de regio. Die problemen zijn dus niet te ontkennen. Ten slotte werd gevraagd vast te houden aan de milieuvergunning waarbij het aantal nachtvluchten op Zaventem wordt beperkt tot 16.000 vluchten per jaar.

Wat dat laatste betreft, minister Crevits heeft, naar aanleiding van het beroep ingesteld tegen de bestendige deputatie, inderdaad die 16.000 vluchten gebetonneerd. Ik denk dat dit eigenlijk een eerste fase is in de afbouw van alle nachtvluchten. Het is bewezen: dat DHL hier is vertrokken, heeft niet het negatieve effect gehad dat men oorspronkelijk had verwacht. Ik lees dat ook in vaktijdschriften.

Mijnheer Cabus, ik zou u toch willen aanraden het arrest Bierset van het Hof van Cassatie te lezen, ook in het licht van wat u zei over een integraal beleid met betrekking tot vliegtuiggeluid. Ik wil u dat eventueel wel bezorgen. Het Hof van Cassatie staat tegenwoordig sterk ter discussie, maar er staan zeer interessante dingen in. De mensen die vooral vechten tegen nachtlawaai, krijgen over de hele lijn gelijk van het Hof van Cassatie.

Mevrouw de minister, u zult zich moeten aanpassen aan de EU-richtlijnen, ook voor de luchthavens. Dit parlement heeft daar trouwens ook een met redenen omklede motie over aangenomen. De luchthaven van Zaventem is de enige die daaronder valt. U zult met betrekking tot Zaventem een aantal maatregelen moeten nemen en een actieplan moeten ontwikkelen. De vraag is natuurlijk hoe dat zich zal verhouden tot de nachtvluchten.

De heer Van Rompuy: Aan de genodigden wil ik zeggen dat hun komst heel belangrijk is. Nu weten we immers wat bij het uitwerken van het ontwikkelingsperspectief de gevolgen zijn van een groei van 4 percent. Er zijn de geluidscontouren voor de zwaar gehinderden. Er is de noodzaak van gemeenschappelijk vervoer. Er is de netto ruimtebehoefte. Dit kan leiden tot een verdubbeling van de totale werkgelegenheid. De burgemeester van Zaventem zegt dat we al veel van die studies hebben gezien. Vaak zijn die ook uitgekomen. Nu weten we welke de noodzakelijke voorwaarden of gevolgen kunnen zijn als die hypothesen werkelijkheid worden. Dat is heel belangrijk. U hebt ook geschetst in welke context dit naar voren komt, de verschillende groeiscenario's. Ik dank diegenen die de studie hebben uitgewerkt en die toelichting hebben gegeven.

Mevrouw de minister, u vraagt of dit actueel en relevant is. Ja. We moeten dat bekijken in het perspectief van 2025. De studie is gemaakt in 2005, voor een termijn van twintig jaar. Als we het hebben over twintig jaar, dan moeten we structureel denken. Dan kunnen we niet conjunctureel denken. Als we de huidige conjunctuur doortrekken, en dat werd gedaan in een eerste scenario, dan bevinden we ons waarschijnlijk in een krimpscenario. Dat is dus niet relevant. Politiek gezien vind ik het veel te vroeg om de balans op te maken van het START-programma. Dat is hier ook al gezegd. In 2004 zijn we hiermee begonnen. Men heeft drie jaar gehad. Men heeft een aantal dingen kunnen doen op het gebied van mobiliteit, zoals het Diaboloproject, tramlijnen enzovoort. Er is ook een inspanning gebeurd qua werkgelegenheid, maar dat economische onderdeel kan slechts op termijn worden beoordeeld.

In de presentatie is gezegd dat de conjuncturele terugval slechts een uitstel met drie jaar betekent. In hypothesen tot 2025 duurt elke crisis in de luchtvaart ongeveer drie jaar, dus na drie jaar kan de luchthaven opnieuw op kruissnelheid komen. Dat is een hypothese die kan worden geformuleerd. Ik wil dat niet betwisten, maar net als diverse leden blijf ik bij mijn punt. Als die hypothesen werkelijkheid worden, zullen we op de luchthaven van 20.000 naar 40.000 mensen gaan en wat onrechtstreekse tewerkstelling betreft van 60.000 naar 100.000. In totaal zal er dus bijna een verdubbeling zijn van de werkgelegenheid in die regio tussen dit jaar en 2025. De grote vraag blijft of daar een ruimtelijke draagkracht en een mobiliteitsdraagkracht voor bestaat. Iets anders is de discussie over milieuhinder en nachtlawaai. Die discussie kunnen we voeren. Ik wil me daar niet over uitspreken. Er is sprake van een gemiddelde netto ruimtebehoefte voor luchthavengerelateerde bedrijven van 80 hectare op vijf jaar. Er is het absorberen op een termijn van vijftien jaar van in totaal 70.000 mensen extra die in die regio komen werken. De vraag is of de mobiliteitsdraagkracht en de ruimtelijke draagkracht wel aanwezig zijn. Daarover blijf ik mijn twijfels hebben. Ik ben ervan overtuigd dat de luchthavengerelateerde ondernemingen en de tewerkstelling op de luchthaven een groeipotentieel hebben dat groter is dan dat van de economie in het algemeen, maar er moet rekening mee worden gehouden dat daar ook beperkingen zijn.

Toen ik vorige week van dat FOCUS-colloquium terugreed naar huis, hoorde ik de heer Paul Hegge van Voka verklaren op de regionale zender dat het feit dat de jongste vier jaar geen nieuwe netto bedrijventerreinen zijn aangesneden, betekent dat er duizenden banen niet zijn gecreëerd. Hij wees wat dat betreft zowel de Vlaamse Regering als de lokale overheden met de vinger. Ik hoef dat niet zeggen aan de genodigden, maar dat is nonsens. In die zin vind ik het belangrijk wat zij hebben gezegd. De burgmeester van Zaventem weet meer dan wie ook dat er nog ruimteproductiviteit mogelijk is. Dan gaat het over de terreinen van de luchthaven zelf en een aantal terreinen die in het gewestplan als bedrijvenzones zijn ingekleurd. Misschien is dat logistiek, distributie of transport en moet dat worden veranderd, naar veeleer kmo-activiteit of meer economisch gerichte activiteiten. Er is nog een grote onderbenutting van de bestaande terreinen. Er is nog veel potentieel, ook op de luchthaven. Ik zou echt willen vragen, aan de Vlaamse Regering en aan al

diegenen die communiceren over de luchthaven, dar ze niet de groeikansen en tewerkstellingsmogelijkheden zouden koppelen aan het aansnijden van nieuwe terreinen. Ik heb het gehad over dat terrein tussen Nossegem en Zaventem. Op het colloquium heb ik een heel betoog gehoord dat totaal onrealistisch en onbetaalbaar was. Daardoor wordt in die regio een sfeer tegen de luchthaven gecreëerd. Dan heb ik het niet over milieuactiegroepen. Dat is een andere zaak.

Een tweede zaak, die een paar weken geleden is verwoord door de burgemeester van Zaventem, is dat een ontwikkeling van 4 percent groei en een verdubbeling van de werkgelegenheid niet kan wanneer er geen parallelle benadering is van de mobiliteit. Het openbaar vervoer moet, kan en zal verbeteren. Daartoe is een aanzet gegeven. Maar er zullen waarschijnlijk ook andere ingrepen moeten plaatsvinden: de ring rond Zaventem, de scheiding van het transitverkeer van de parallelle wegen enzovoort. Dat dossier gaat echter niet vooruit, en heel wat mensen uit het Brusselse Gewest beginnen zich ermee te moeien. Er moet een geïntegreerde aanpak zijn. Het ene kan niet zonder het andere.

Ik geef het voorbeeld van Lozenberg, waar nog 14 hectare beschikbaar is. Indien men dat ontwikkelt zonder een nieuwe ontsluiting of een perspectief daarop, zal dat nooit gerealiseerd worden.

START is eigenlijk ontwikkeld in het perspectief van het vertrek van DHL en het faillissement van Sabena. Er moest Lebensraum worden gecreëerd voor nieuwe ondernemingen. Dat mocht echter niet meer lawaai genereren. Nu merken we dat er nog heel wat Lebensraum is dat echter nog ontwikkeld moet worden.

In dat opzicht is het masterplan Vilvoorde-Machelen van de Vlaamse Regering heel belangrijk. De bestaande sites moeten benut en geoptimaliseerd worden. Er moet ook een coördinatie zijn met het mobiliteitsgegeven. Zo niet rijdt men daar vast. We hebben het soms over de Lange Wapper in Antwerpen. Maar ook in Zaventem dreigen we binnenkort een Lange Wapper nodig te zullen hebben. Als het zo doorgaat, zullen die 40.000 mensen daar in 2025 zelfs niet meer geraken, en dan heb ik het nog niet over die 35 miljoen passagiers die voor 20 percent met het openbaar vervoer komen. Deze zaken zijn misschien onvoldoende ontwikkeld in de studie.

Tijdens de volgende jaren zal dit parlement die studie moeten kunnen actualiseren.

De heer Francis Vermeiren: Kan het zijn dat we ooit 24 miljoen passagiers en iets meer dan 27.000 werkplaatsen op de luchthaven hebben gehad? Dat is wel twaalf jaar geleden.

De heer Wim Van der Beken: Wij zijn geen voorspellers. Wij proberen de zaken te objectiveren en inzichtelijk te maken. Wanneer men bepaalde zaken doet, moet men ook weten wat de effecten zijn.

We hebben ons hier beperkt tot een aantal krachtlijnen, maar er zijn natuurlijk veel meer studies.

Er zijn ook heel wat zaken bestudeerd naast wat wij hier hebben gepresenteerd. Alles wat te maken heeft met mobiliteit, hebben we grondig bestudeerd aan de hand van het verkeers- en vervoersmodel zoals het is opgemaakt. De cel Mobiliteit van de administratie werkt daarmee voor heel Vlaanderen.

We hebben ook een algemene strategische milieubeoordeling uitgevoerd waarbij alle milieuaspecten zijn bekeken, dus niet alleen geluid maar bijvoorbeeld ook lucht, landschap enzovoort. We hebben geprobeerd om alle facetten op een strategisch niveau in evenwicht te bekijken.

We hebben ook de kans gehad om een aantal aspecten te nuanceren. Ik heb het dan bijvoorbeeld over de reservecapaciteit op de luchthaven, de marge om via ruimteproductiviteit bijkomende werkgelegenheid in en rond de luchthaven te realiseren zonder dat er noodzakelijk nieuwe ruimte wordt aangesneden. Bijkomende ruimte kan ook worden ingevuld door de herontwikkeling van terreinen, door het inschakelen van bestemde terreinen en door de ontwikkeling van een aantal nieuwe terreinen.

De heer Francis Vermeiren: Inclusief de Vijftiende Wing?

De heer Wim Van der Beken: Wanneer men een hogere ruimteproductiviteit wil op de luchthaven, dan is de Vijftiende Wing een zone die daarvoor in aanmerking komt.

De heer Francis Vermeiren: Velen denken dat dit een prachtige buffer kan worden door daar gebouwen in te planten. Men heeft daar twee vliegen in een klap. Men kan er luchthavengerelateerde gebouwen inplanten en een buffer maken tegen het geluid.

De heer Wim Van der Beken: Wat de link met het arbeidsmarktbeleid betreft, moeten die mensen de competentie hebben om dat te kunnen invullen. We hebben het gehad over een verdubbeling van de werkgelegenheid off airport/on airport. Wat on airport betreft, gaat het om werkgelegenheid die op de luchthaven zelf wordt gecreëerd. Die mensen komen dus naar de luchthaven. Een stijging van 40 naar 80 percent van de indirecte tewerkstelling, katalytische tewerkstelling en afgeleide tewerkstelling, off airport, betreft niet alleen de luchthavenregio maar heel Vlaanderen. De uitstraling van de luchthaven stopt niet binnen een straal van vijf kilometer van de luchthaven. Dit is een groeipool voor heel Vlaanderen.

Een limiet op de ontwikkeling van de luchtvaart is een van de hypotheses. Wij gaan uit van een langetermijn economische groei van 2 percent. Drie of vier jaar geleden had die 2 percent heel weinig geleken. We stellen vast dat de luchtvaartmarkt tweemaal sneller groeit. Dat is een hypothese. Het zou gevaarlijk zijn dit door te trekken nu we met een negatieve economische groei van min 3 percent zitten. Wat zullen we echter doen in 2012 wanneer we hopelijk uit de recessie zijn en opnieuw positieve groeicijfers hebben? Gaan we dan opnieuw het ontwikkelingsperspectief bijstellen? Een oriënterend referentiekader is er dan niet meer. Er wordt om de drie jaar aangepast in functie van een dip of een groei in de economie.

Er is een verschuiving van nacht naar dag. We hebben ervoor geopteerd de geluidsbelasting tijdens de nacht op een laag niveau te plaatsen. De groei zal zich dan ook voornamelijk overdag manifesteren. Er blijft gedeeltelijk behoefte aan nachtelijke activiteit. We hebben niet enkel voorgesteld het netwerk met betrekking tot Afrika te ontwikkelen. We willen een intercontinentaal basisnetwerk, met verbindingen met de BRIC-landen.

We hebben tevens op een technische realisatie van 25 percent gerekend. Wat de vernieuwing van de vloot betreft, is dit mogelijk. Ik denk hierbij onder meer aan betere vliegtuigmotoren en dergelijke.

Zoals uit onze presentatie is gebleken, schuiven bepaalde zaken drie jaar op. We hebben gezien dat er in 2001 ten gevolge van de vertraagde economische groei een dip is geweest. Die dip in de luchtvaartactiviteit heeft drie jaar geduurd. We bevinden ons nu misschien in een andersoortige recessie. We kunnen niet inschatten of de vertraging in de luchtvaartmarkt nu ook drie jaar zal duren. We schatten dat het minstens drie jaar zal duren. Aangezien we hebben gezien dat het in 2001 en in 1993 drie jaar heeft geduurd, stellen we nu dat het minimaal drie jaar zal duren. We zitten nog volop in een recessie. Het kan dus ook langer duren.

Het ontwikkelingsperspectief is met de achttien strategische projecten verbonden. Zoals minister Ceysens heeft verklaard, is er geen sprake van een free lunch. Groei is mogelijk. De groei is gedeeltelijk afhankelijk van de luchtvaartmarkt en van de internationale conjunctuur. We hebben echter ook een eigen verantwoordelijkheid. Die is in feite in achttien projecten samengevat. Indien die projecten niet of slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd, zullen fricties ontstaan. Die fricties kunnen zich aan de zijde van de economie, de bereikbaarheid, het milieu of de werkgelegenheid manifesteren. Het lijkt ons een voordeel die effecten nu al weer te geven. We willen duidelijke inzichten bieden. Het moet duidelijk zijn welke mogelijke effecten een draai aan een van de knoppen zal hebben.

Wat de regionale luchthavens betreft, valt vooral op dat de luchthavens van Bierset en Charleroi de luchthaven van Zaventem met rasse schreden naderen. We hebben hier in onze studie rekening mee gehouden. Onze studie bevat een specifieke analyse van de concurrentie die de regionale luchthavens voor de luchthaven van Zaventem kunnen betekenen.

In de lage scenario's gaan we ervan uit dat de regionale luchthavens verder het marktaandeel van de luchthaven van Zaventem blijven weghalen. De vraag is hoe we daarmee kunnen omgaan. We kunnen dit laten gebeuren, en we kunnen proberen hier proactief op te anticiperen.

Het gaat niet enkel om de groei van het marktaandeel van de luchthavens van Bierset en Charleroi, het gaat ook om het niveau van de luchthavens. Eigenlijk is Amsterdam in principe een mindere bestemming dan Brussel, maar de luchthaven is er wel veel sterker.

Ik wil ook nog even op de opmerking over de spoorwegen reageren. Dit geldt vooral als nieuwe terreinen of bijkomende economische activiteiten in een reeds sterk verzadigde regio worden ontwikkeld. Het station van Diegem is het mooiste voorbeeld. In het begin is dit station zeer aarzelend ontwikkeld. In eerste instantie was zelfs niet in een overdakking voor de passagiers voorzien. Op een paar jaar tijd is dit echter een station met duizenden pendelaars per dag geworden.

Dat kan allemaal. We moeten dit geïntegreerd aanpakken. Daarom stellen we ook dat alle achttien projecten samen belangrijk zijn.

De voorzitter: De heer Cabus heeft het woord.

De heer Peter Cabus: Er is daarnet een concrete vraag gesteld over het beleid inzake de ruimtelijke ordening rond de luchthaven en over een uitspraak van de Vlaamse Luchthavencommissie. De Vlaamse Regering zou nog bijkomende inspanningen kunnen leveren. Die uitspraak moet in het kader van de Europese richtlijn 2002/30 EG worden geïnterpreteerd. Die richtlijn schuift een evenwichtige benadering van de maatregelen ten aanzien van de geluidshinder rond luchthavens naar voren.

De luchthaven van Zaventem heeft een bepaalde configuratie. Iedereen kent de Z-vorm. De vliegtuigen gebruiken de aanvlieg- en opstijgroutes. Die routes zijn bekend. De geluidsoverlast in een aantal zones rond de luchthaven is al bekend. Dit staat los van de vliegwet die in de maak is en van de geluidsnormen die we zouden kunnen hanteren. De Vlaamse overheid moet niet wachten om zelf een aantal maatregelen te treffen. Die maatregelen kunnen nog het best onder de noemer 'milieuzonering' worden samengebracht. Dit impliceert dat in de meest belaste zones de meest dringende en meest verregaande maatregelen worden genomen.

Het gaat dan om een bouwverbod. Op sommige plaatsen zouden we op termijn zelfs tot de onteigening van

bepaalde sites kunnen overgaan. In Bierset gebeurt dit nu al. De Vlaamse overheid zou kunnen beslissen dat bepaalde zones onleefbaar zijn. Misschien moeten we de mensen die daar nog willen bouwen, enigszins tegen zichzelf beschermen. In verder gelegen zones met een geluidsbelasting kan het volstaan in geluidsisolatiepremies te voorzien. Die premies kunnen in een generieke regeling worden ingebed of in een specifieke regeling voor de luchthaven worden opgenomen.

Daar sloeg de uitspraak van de Vlaamse Luchthavencommissie specifiek op. De Vlaamse Regering hoeft op niemand te wachten en kan nu al maatregelen nemen waarvan we weten dat ze onmiddellijk effect kunnen sorteren. De Vlaamse Regering hoeft niet op een samenwerkingsakkoord met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te wachten. We weten immers dat het dan veel te lang zou duren. De uitspraak van de Vlaamse Luchthavencommissie moet in die context worden bekeken.

De voorzitter: Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens: Ik zou nog een aantal slotbemerkingen willen maken.

De economische crisis zal tot vertragingen leiden. De doelstellingen zullen opschuiven. De targets voor 2025 zijn echter opgelijst.

Wat de vragen over de concrete projecten betreft, heb ik naar maatregelen in verband met het leefmilieu en de ruimtelijke ordening verwezen. Ik zal bij de bevoegde ministers nagaan of ze nog over bijkomende informatie in verband met de achttien strategische projecten beschikken. Indien ik bijkomende informatie krijg, zal ik die ook ter beschikking stellen.

Er zijn ook vragen over de ruimtelijke ordening gesteld. Minister Van Mechelen is met het dossier van Meise-Westrode bezig. Er zijn een aantal mogelijke oplossingen. Het gaat hier echter om een zwaar juridisch steekspel. Ik ben in elk geval blij dat we in dat gebied de brownfields hebben kunnen deblokkeren. Dat heeft bloed, zweet en tranen gekost. Veel mensen vragen zich af waarom dat nog niet klaar is. Ik heb gezien wat daarvoor nodig is. Het heeft veel energie gekost om in verband met de brownfields conclusies te kunnen trekken en een doorbraak te kunnen forceren. De betrokken mensen hebben veel uren besteed aan het opstellen van een scenario dat voor iedereen aanvaardbaar is. Ik heb gezien wat dit heeft gevergd.

Mijnheer Peumans, die achttien projecten zijn de strategische projecten. In de motie is sprake van een bijkomende studie. Het review plan is gepresenteerd. Dat is al aan het werk. Er zijn bevindingen. De slides in verband met de studie zijn gepresenteerd en tonen de veranderingen sinds 2005. Het aanvoelen dat het economisch ambitieniveau in verband met het ontwikkelingsperspectief in de tijd verschuift, is heel terecht. Ik blijf er echter bij dat de crisis een en ander verandert.

Ik denk dat het helemaal fout zou zijn om dat nu te laten doen. Misschien zou het gemakkelijk zijn om te zeggen: het is economische crisis, we gaan dat helemaal opnieuw bekijken. Ik ben echt geen vragende partij om studies na studies te laten maken. We moeten ook eens durven bekijken wat het allemaal heeft gekost. We kunnen de crisis gebruiken om te zeggen dat we dat opnieuw gaan doen, maar ik geef u daar mijn absoluut eerlijke mening over. Dit is zeer degelijk. Dit is genuanceerd. Dit geeft verschillende insteken. Dit geeft ook een aanpak via de 18 strategische projecten die voor mijn part nu moeten worden aangepakt en waarin we verder stappen in moeten zetten.

Mijnheer Glorieux, ik denk dat ik uw honger nooit zal kunnen stillen. Ik heb hier vandaag een stevige schotel geserveerd, maar u wilt een vegetarische schotel, en dat is iets heel anders.

De heer Eloi Glorieux: Voor mij mag er gerust een stukje vlees bij zijn, als het maar van biologische landbouw komt.

De voorzitter: We zullen op deze luchtige toon deze moeilijke bespreking afronden. Ik dank de heren van de Vlaamse Luchtvaartcommissie en van Idee Consult voor hun inbreng. We hadden dit een jaar geleden al moeten doen. Op dat vlak is de commissie wel wat tekortgeschoten. Ik dank ook de minister voor de antwoorden.

Het incident is gesloten.

BIJLAGE

Bijlage bij de vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de stand van zaken met betrekking tot de steunpunten in de diverse sectoren

PATRICIA CEYSENS
VLAAMS MINISTER VAN ECONOMIE, ONDERNEMEN, WETENSCHAP, INNOVATIE EN BUITENLANDSE HANDEL

GECOÖRDINEERD ANTWOORD
OP VRAAG NR. 51 VAN 16 JANUARI 2009
VAN CINDY FRANSSEN

De Vlaamse overheid kent en subsidieert diverse steunpunten. Dergelijke steunpunten nemen een belangrijke plaats in tussen de overheid en de betrokken sector en/of doelgroep.

1. 1a. Hoeveel en welke steunpunten die aan de bevoegdheden van de minister gerelateerd zijn, bestaan er? Graag een overzicht per departement.

Het begrip "steunpunt" is geen beschermd begrip. Het wordt ten pas en ten onpas gebruikt. Aangezien ik coördinerend minister ben van de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek, zal ik me ook focussen op deze categorie van steunpunten.

Sinds 1 januari 2009 zijn er 13 Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek.

De Vlaamse minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel is coördinerende minister van het steunpuntenprogramma. Vaak zijn er omwille van het thema meerdere ministers functioneel bevoegd en meerdere departementen betrokken. Hierbij een overzicht van de betrokkenen per steunpunt:

1. <u>Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen</u>
   a. Functioneel bevoegde ministers:
      - Minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid
      - Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering
   b. Betrokken departementen en agentschappen:
      - Departement Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid
      - Departement Bestuurszaken
      - IVA Binnenlands Bestuur

2. <u>Steunpunt Buitenlands beleid, Toerisme en Recreatie</u>
   <u>Spoor Buitenlands Beleid</u>
   a. Functioneel bevoegde minister:
      - Minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid
   b. Betrokken departementen:
      - Departement Internationaal Vlaanderen

   <u>Spoor Toerisme en Recreatie</u>
   a. Functioneel bevoegde minister:

- Minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid

c. Betrokken departementen en agentschappen:
- Departement Internationaal Vlaanderen
- ToerismeVlaanderen

3. Steunpunt Cultuur, Jeugd en Sport
   a. Functioneel bevoegde ministers:
      - Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel
   b. Betrokken departementen:
      - Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media

4. Steunpunt Duurzame Ontwikkeling
   a. Functioneel bevoegde ministers:
      - Minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid
   b. Betrokken departementen:
      - Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid

5. Steunpunt Fiscaliteit en Begroting
   a. Functioneel bevoegde ministers:
      - Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening
   b. Betrokken departementen:
      - Departement Financiën en Begroting

6. Steunpunt Gelijkekansenbeleid
   a. Functioneel bevoegde ministers:
      - Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke kansen
      - Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering
   b. Betrokken departementen en agentschappen:
      - Departement Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid
      - IVA Binnenlands Bestuur

7. Steunpunt Milieu en Gezondheid
   a. Functioneel bevoegde ministers:
      - Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur
      - Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
   b. Betrokken departementen en agentschappen:
      - Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
      - Agentschap Zorg en Gezondheid

8. Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken
   Spoor Goederenstromen
   a. Functioneel bevoegde ministers:
      - *Officieel* Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, *maar in de praktijk* Minister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid *(In 2007 heeft minister Kris Peeters de beheersovereenkomst ondertekend in de hoedanigheid van Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur)*
   b. Betrokken departementen:
      - Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Spoor Verkeersveiligheid
a. Functioneel bevoegde ministers:
- Vlaams minister van Mobiliteit, Gelijke Kansen en Sociale Economie

c. Betrokken departementen:
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken

9. Steunpunt Ondernemen en Internationaal Ondernemen
   a. Functioneel bevoegde ministers:
   - Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlands Handel

   b. Betrokken departementen:
   - Departement Economie, Wetenschap en Innovatie

10. Steunpunt Ruimte en Wonen
   a. Functioneel bevoegde ministers:
   - Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening
   - Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering

   b. Betrokken departementen:
   - Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

11. Steunpunt Studie en Schoolloopbanen
   a. Functioneel bevoegde ministers:
   - Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming

   b. Betrokken departementen:
   - Departement Onderwijs en Vorming

12. Steunpunt Werk en Sociale Economie
   a. Functioneel bevoegde ministers:
   - Vlaams minister van Werk, Onderwijs en Vorming
   - Vlaams minister van Mobiliteit, Gelijke Kansen en Sociale Economie

   b. Betrokken departementen:
   - Departement Werk en Sociale Economie

13. Steunpunt Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
   a. Functioneel bevoegde ministers:
   - Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

   b. Betrokken departementen:
   - Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

1b. Hoeveel van deze steunpunten zijn er deze legislatuur opgericht?

Op 12 mei 2006 legde de Vlaamse Regering de 14 onderzoeksthema's vast voor de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek en werd er een open oproep gelanceerd om deze onderzoeksthema's in te vullen. Op 15 december 2006 keurde de Vlaamse Regering de nieuwe beheersovereenkomsten voor 13 Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek goed. Op 20 april 2007 werd het 14de Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek goedgekeurd. De erkenningstermijn van deze tweede generatie steunpunten loopt van 1 januari 2007 tot 31 december 2011. Voor 2 van deze steunpunten wordt er in 2 sporen gewerkt:

Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken
- Spoor 1: Goederenstroom
- Spoor 2: Verkeersveiligheid

Steunpunt Buitenlands Beleid, Toerisme en Recreatie
- Spoor 1: Buitenlands Beleid
- Spoor 2: Toerisme en Recreatie

Op 12 december 2008 besliste de Vlaamse Regering tot de omvorming van het Steunpunt O&O Indicatoren in het Expertisecentrum Onderzoek en Ontwikkelingsmonitoring.

2. Wat is de concrete opdracht en het statuut van de diverse steunpunten en werd dit vastgelegd in een beheersovereenkomst? Indien het een vzw betreft, wie zetelt in de raad van beheer en in de algemene vergadering?

De opdracht en het statuut van de Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek zijn vervat in het decreet van 22 februari 1995 betreffende de wetenschappelijke of maatschappelijke dienstverlening door de universiteiten of de hogescholen en betreffende de relaties van de universiteiten en de hogescholen met andere rechtspersonen (art. 8bis) en het Besluit van de Vlaamse Regering van 15 september 2006 betreffende de Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek.

De opdracht van de Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek betreft het verzamelen, analyseren en ontsluiten van beleidsrelevante gegevens, het uitvoeren van beleidsrelevant wetenschappelijk onderzoek en het verlenen van wetenschappelijke dienstverlening.

De Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek hebben geen rechtspersoonlijkheid. Hun opdracht en het kader van rechten en plichten tegenover de Vlaamse overheid is vastgelegd in de beheersovereenkomst, die ondertekend is door de deelnemende instellingen, met inbegrip van de promotor-coördinator en de promotoren enerzijds en de Vlaamse overheid anderzijds. De inhoudelijke taken van iedere deelnemende instelling worden vastgelegd in het meerjarenplan dat deel uitmaakt van de beheersovereenkomst en het jaarlijkse werkplan. De verhoudingen tussen de deelnemende instellingen in het kader van het steunpunt zijn, zoals bepaald in de beheersovereenkomst, vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst die ondertekend is door de deelnemende instellingen.

1. Op welke wijze zijn de "stakeholders" betrokken bij de diverse steunpunten?

De Stuurgroep is het forum waarop het strategische niveau en het onderzoeksniveau overleg plegen. Per steunpunt is een stuurgroep geïnstalleerd waarbij de stakeholders worden betrokken.

Conform de beheersovereenkomst bestaat de Stuurgroep uit volgende leden:

a. per functioneel bevoegde Minister ten minste één kabinetsafgevaardigde en ten minste één afgevaardigde per departement en/of per agentschap behorend tot het betrokken beleidsdomein;
b. één persoon, afgevaardigd door de Coördinerend Minister;
c. de Promotor-Coördinator;
d. externe deskundigen;
e. één Promotor, of meerdere Promotoren die gezamenlijk één stem vertegenwoordigen.

3. Hoeveel personeelsleden werken er in elk van deze steunpunten?

De personeelsinzet bij de steunpunten wordt geregeld door de deelnemende instellingen (universiteiten, hogescholen, ...) afhankelijk van de onderzoeksagenda. In het meerjarenplan werd een schatting gemaakt van de vereiste personeelsinzet voor het realiseren van de vooropgestelde doelstellingen binnen het voorziene budget. De definitieve rapportering over de inzet wordt weergegeven in het jaarverslag.

4. Wie bepaalt de aanwervingsvoorwaarden en –procedures voor de personeelsleden?

Het personeelsbeleid van de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek blijft in handen van de deelnemende instellingen. In de beheersovereenkomst werd wel een clausule ingevoegd over "Behoorlijk personeelsbeleid".

5. Hoeveel middelen krijgen deze steunpunten jaarlijks? Graag een overzicht per steunpunt.

De volgende tabel geeft de volledige financiering van de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek weer voor het jaar 2007. Deze bedragen zijn het totaal van de centrale financiering door het departement EWI en de cofinanciering door de functioneel bevoegde departementen. Deze financiering wordt jaarlijks geïndexeerd met als basisjaar 2007.

Steunpunt Bestuurlijke Organisatie Vlaanderen (BOV)	1.477.000,00 EUR
Steunpunt Buitenlands Beleid, Toerisme en Recreatie (BBTR) → Spoor BB	457.500,00 EUR
Steunpunt Buitenlands Beleid, Toerisme en Recreatie (BBTR) → Spoor TR	457.500,00 EUR
Steunpunt Cultuur, Jeugd en Sport (CJS)	1.204.000,00 EUR
Steunpunt Duurzame Ontwikkeling (DO)	450.000,00 EUR
Steunpunt Fiscaliteit en Begroting (FB)	475.000,00 EUR
Steunpunt Gelijkekansenbeleid (GKB)	939.150,00 EUR
Steunpunt Milieu en Gezondheid (MG)	1.145.000,00 EUR
Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) → Spoor Goederenstromen	512.500,00 EUR
Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) → Spoor Verkeersveiligheid	662.500,00 EUR
Steunpunt O&O – Indicatoren (OOI)	1.726.000,00 EUR
Steunpunt Ondernemen en Internationaal Ondernemen (OIO)	787.500,00 EUR
Steunpunt Ruimte en Wonen (RW)	1.278.250,00 EUR
Steunpunt Studie en Schoolloopbanen (SSL)	1.288.000,00 EUR
Steunpunt Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (WVG)	940.000,00 EUR
Steunpunt Werk en Sociale Economie (WSE)	500.000,00 EUR

6. Worden de steunpunten geëvalueerd? Zo ja, hoe en op welke tijdstippen? Zo neen, waarom niet?

In het steunpuntenbesluit en de beheersovereenkomst zijn bepalingen opgenomen over de evaluatie van de steunpunten. Naast de mogelijkheid tot tussentijdse evaluaties wordt het volledige programma tijdens het laatste jaar van de erkenningsperiode geëvalueerd.

Via de stuurgroepen en de goedkeuring van de jaarlijkse werkings- en activiteitenverslagen en de jaarplannen en begroting wordt de werking van de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek constant opgevolgd.

Indien u meer informatie wenst over andere steunpunten adviseer ik u om de vraag rechtstreeks aan de betrokken ministers te stellen.