



Vlaams
Parlement

vergadering **C123**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand

van 1 februari 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het belangenconflict inzake de Brusselse geluidsnormen – 1011 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van An Moerenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het conflict tussen de Vlaamse en Brusselse Regering over de Brusselse geluidsnormen – 1025 (2016-2017)

3

VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het belangenconflict inzake de Brusselse geluidsnormen – 1011 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van An Moerenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het conflict tussen de Vlaamse en Brusselse Regering over de Brusselse geluidsnormen – 1025 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lieve Maes

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Minister, op 25 januari 2017 bleek uit uw verklaringen in De Morgen dat het Overlegcomité over het belangenconflict dat werd ingediend tegen de verstrenging van de Brusselse geluidsnormen, helemaal is vastgelopen. Dat is een beetje zoals we hadden gevreesd. Er was zelfs geen duidelijkheid over de precieze start van de opschortende termijn van 60 dagen met betrekking tot de verstrenging van de Brusselse geluidsnormen.

Vlaanderen ging er namelijk van uit dat die termijn pas effectief zou lopen vanaf 25 januari. Maar blijkbaar loopt de teller al sinds 23 december, waardoor de termijn al op 21 februari zal aflopen. Als er tegen dan geen oplossing is gevonden, treden de strengere Brusselse normen gewoon in werking, en dan kan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest boetes beginnen te heffen, wat natuurlijk desastreuze gevolgen zou hebben voor de luchthaven.

Minister, wat is de reden voor de foute inschatting door de Vlaamse Regering van de start van de 60 dagen durende opschortingstermijn? Wat zijn de gevolgen van deze foute inschatting door de Vlaamse Regering aan de onderhandelingstafel? Wat werd er op de vergadering van het Overlegcomité van 25 januari besproken? Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over de inhoud van de eerste vergadering? Hoe wil de Vlaamse Regering uit de impasse geraken? Welke stappen zal de Vlaamse Regering nog zetten? Welke openingen ziet de Vlaamse Regering nog om dit dossier op te lossen?

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Minister, eind december hebt u een belangenconflict ingeroepen, waardoor de invoering van de strengere Brusselse geluidsnormen 60 dagen wordt opgeschort. U wilde verhinderen dat de geluidsnormen worden ingevoerd, om zo geen jobs verloren te laten gaan en om de geluidshinder boven de Vlaamse Rand niet groter te laten worden. Met het belangenconflict ondersteunde u een vraag van de Vlaamse burgemeesters uit de Rand.

Op woensdag 25 januari vond een eerste vergadering van het Overlegcomité plaats tussen de verschillende regeringen van het land. Op het Overlegcomité werd het belangenconflict besproken. Na die vergadering werd duidelijk dat er geen stappen vooruit, maar achteruit werden gezet – dat zijn niet mijn woorden, maar de uwe. U verklaarde dat Brussel niet wilde overleggen. De Brusselse minister-president Vervoort ontkende dat achteraf in de media. Hij communiceerde dat hij wel nog bereid is om te praten. Volgens de berichtgeving over het Overlegcomité is er nog tot 22 februari tijd om toch nog samen te zitten en een weg uit de impasse te vinden.

Minister, op woensdag 25 januari vond het eerste overleg plaats. Dat was opvallend, omdat op dat moment de eerste helft van de periode waarin de invoering van de

Brusselse geluidsnormen wordt opgeschort, al voorbij was. Er was dus al kostbare tijd verloren. Hebt u voor het overleg van 25 januari contact gehad met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering? Indien ja, wat waren de resultaten daarvan? Waarom heeft het een maand geduurd alvorens de Vlaamse, de Brusselse en de Federale Regering rond de tafel zaten om het belangenconflict voor een eerste keer te bespreken? Gezien de beperkte tijd tot het einde van het belangenconflict dat inderdaad op 22 februari valt, draagt u als minister een grote verantwoordelijkheid om binnen die beperkte tijd alsnog een oplossing te vinden voor de impasse. Wat bent u in de komende weken van plan om een weg te vinden uit de impasse?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Eerst ga ik in op de grote verantwoordelijkheid die ik zou dragen in deze zaak. De invulling van de geluidsnormen dateert van 1999. De invoering van de geluidsnormen door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vond plaats toen de partijen van de vraagstellers er deel van uitmaakten. Dat was het begin van problemen voor Zaventem.

Nu gaat men nog een stap verder doordat men het in mei 2016 – nota bene anderhalve maand na de aanslagen, waardoor er trouwens heel weinig trafiek was in Zaventem – aangewezen vond om over te gaan tot een verstrenging van de geluidsnormen, waarbij de tolerantiedrempel zou worden verlaten. In de praktijk zou dat betekenen dat verschillende cargovluchten niet meer kunnen worden uitgevoerd vanop de luchthaven van Zaventem. Ik krijg daarover nog altijd berichten van cargomaatschappijen die zeggen dat als de geluidsnormen effectief zouden verstrengen, er voor hen geen andere optie is dan uit te wijken naar andere locaties, met dus ook gevolgen voor de tewerkstelling. Straks zal ik daar dieper op ingaan in mijn repliek. Anderzijds zouden cargomaatschappijen of anderen die dan toch nog kiezen om hun activiteiten voort te zetten op de luchthaven van Zaventem, hun vluchten concentreren boven de Vlaamse Rand in plaats van boven het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

De invoering van de geluidsnormen en vervolgens de verstrenging ervan is nogal nefast voor de tewerkstelling en de economische activiteiten in en rond Zaventem. Die tewerkstelling geldt vanzelfsprekend niet alleen voor Vlamingen, maar ook voor heel wat inwoners van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Daarom heb ik het samen met de collega's van de Vlaamse Regering nuttig geacht om al het mogelijke te doen om te verhinderen dat die verstrenging van de geluidsnormen op korte termijn zou worden gerealiseerd. We hebben een belangenconflict ingeroepen, waardoor de uitwerking daarvan wordt opgeschort voor zestig dagen. De schorsing ontstaat vanaf het moment dat dit op de agenda van het Overlegcomité wordt gezet.

Mevrouw Segers, het gaat niet over een foute inschatting van de Vlaamse Regering. Er is enerzijds het reglement van het Overlegcomité en anderzijds de praxis van het Overlegcomité. Ik ken die zaken een beetje. In het reglement van het Overlegcomité staat duidelijk dat de schorsingstermijn begint te lopen vanaf het moment dat dit op de agenda van het Overlegcomité wordt gezet. In dit geval was dat 22 december, dacht ik, met als gevolg dat de schorsingsprocedure zou lopen tot 22 februari. In de praktijk is het Overlegcomité daar in het verleden echter wel van afgeweken, bijvoorbeeld in het kader van de belangenconflictprocedures inzake Brussel-Halle-Vilvoorde. De toenmalige regeringen aan de tafel van het Overlegcomité hebben er toen een andere praxis op nagehouden dan wat in het reglement staat. Toen heeft men, blijkbaar toch met de intentie om een en ander wat te rekken, ervoor geopteerd om de schorsingsperiode te laten aanvangen vanaf het moment van de eerste vergadering van het Overlegcomité waarop de problematiek in kwestie werd besproken.

Daarom hebben we geprobeerd om ook die ratio in deze casus te hanteren, gewoon vanuit de ambitie om het maximaal mogelijke te doen om de concrete realisatie van de verstrenging van die geluidsnormen zo lang mogelijk te kunnen uitstellen. Met een fout heeft dat dus niets te maken, enkel met een poging om op basis van de praxis in het verleden, dus niet van het reglement, de schorsingstermijn zo lang mogelijk te kunnen rekken. Die interpretatie heeft men afgewezen, correct verwijzend naar het reglement. De termijn loopt dus daadwerkelijk tot 22 februari.

Hoe verliep die vergadering? Wel, we waren nogal verbaasd. Er had ook vooraf een vergadering op kabinetsniveau plaatsgevonden, waarop het belangenconflict vanzelfsprekend ook ter sprake was gekomen. Die was niet zo negatief. Daarom waren we enigszins verrast door de zeer negatieve toon van de Brusselse Gewestregering, waarvan de houding in dezen werd vertolkt door minister Fremault. Van de kant van minister-president Vervoort is er daarbij geen interventie geweest. Toen de premier het punt te berde bracht, gaf minister Fremault te kennen dat de Brusselse Gewestregering niet langer bereid was om over die verstrenging van de geluidsnormen welk gesprek of welk overleg dan ook te laten plaatsvinden, dat men sowieso met die plannen zou doorzetten. Ik denk dat ook de premier daar nogal door verrast was. Hij heeft daar ook scherp op gereageerd. Daardoor concludeerden we met zijn allen dat we stappen achteruit in plaats van stappen vooruit hadden gezet.

Vervolgens hebben we echter wel met enige tevredenheid kunnen vaststellen dat aan de poort van de Lambermont de houding dan toch iets genuanceerder was. Dan werd er plots wél een opening gemaakt met betrekking tot overleg. We hebben dat dan ook dankbaar met beide handen aangenomen, in die zin dat we zelf contact hebben opgenomen met de Brusselse Gewestregering om te bekijken of we alsnog niet opnieuw aan tafel zouden kunnen gaan zitten.

Ook heeft de premier de vergadering van het Overlegcomité van 22 februari vervroegd. Dat is nog niet geformaliseerd, maar hij heeft wel gezegd dat het de intentie is om die naar voren te schuiven, zodat ze nog binnen die schorsingstermijn valt. Op 22 februari was die schorsingstermijn immers vervallen. Hij maakte gewag van 21 februari, maar dat is nog niet formeel bevestigd.

Ondertussen heeft hij ook contact opgenomen met de vraag welke concrete voorstellen men nog heeft, op het vlak van de hele problematiek van de geluidsnormen, maar ook veel breder, inzake de Vliegwet. We hebben dus enerzijds zelf contact opgenomen met minister-president Vervoort, en anderzijds gaan we vanzelfsprekend in op de uitnodiging van de premier om het overleg wat vlot te trekken en onze voorstellen te bezorgen. Het spreekt voor zich dat ik niet zal ingaan op wat wij inhoudelijk zullen bezorgen. Dat lijkt me nu niet echt productief in functie van het bereiken van een eventuele consensus.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. We blijven bijzonder bezorgd. Vanaf 22 februari 2017 gaat het om afwijkingen van de praxis. Ik vraag me af waarom we eigenlijk een reglement nodig hebben indien we enkel van de praxis kunnen uitgaan. In elk geval is dat binnen drie weken. Dit betekent dat er weinig tijd overblijft. Ik heb dan ook het gevoel dat de Vlaamse Regering met de rug tegen de muur staat.

U hebt vooral verwezen naar de negatieve houding van minister Fremault en van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. De situatie is dat we ons in een stellingenoorlog bevinden. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest staat tegenover het Vlaamse Gewest en de Federale Regering.

Nu blijkt dat het belangenconflict dat is ingeroepen een maat voor niets wordt. We moeten verder denken. We moeten hopen dat voor 22 februari 2017 een oplossing kan worden gevonden. We ondersteunen u hierin. Dit geldt overigens ook voor de Vliegwet. We moeten er blijven op aandringen dat die Vliegwet er snel komt.

Indien er geen akkoord is bereikt en indien het belangenconflict een maat voor niets is geweest, moeten we eens nadenken over een herfederalisering. Ik heb dat denkspoor al eens op tafel gelegd. Ik heb al wat opzoekwerk verricht en ik heb een paper gevonden van de heer Keyaerts van de KU Leuven. Volgens hem is een herfederalisering niet evident.

Wat de federale loyaliteit betreft, zitten we met een zeer groot probleem. De gewesten zijn hier niet bij betrokken. De Federale Regering moet die beslissing nemen. Uw partij maakt deel uit van die regering. Het maakt niet uit op welke manier, maar er moet een oplossing komen. Daar zullen we zeer hard op aandringen. We zullen u steunen waar dat mogelijk is, maar we zullen hier tevens op blijven aandringen.

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Minister, het is een goede zaak dat u de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zelf hebt gecontacteerd nadat minister-president Vervoort een genuanceerde houding had aangenomen. Ik vind het ook een goede zaak dat u ingaat op de uitnodiging van de premier om het overleg vlot te trekken.

Mijn meest kritische bedenkingen hebben echter betrekking op de timing. Ik blijf erbij dat volgens mij veel kostbare tijd verloren is gegaan. Indien het volgend overleg pas voor binnen drie weken is gepland, zullen opnieuw drie weken aan kostbare tijd verloren gaan. Ik hoef u allicht niet uit te leggen dat dit dossier ongelooflijk belangrijk is voor de economie, de werkgelegenheid en de leefbaarheid. Ik roep u dan ook op om assertief en constructief aan de slag te gaan en om geen kostbare tijd meer verloren te laten gaan.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Afgelopen zondag was minister-president Bourgeois te gast in het programma De Zevende Dag. Hij is daar onder meer bevraagd over het belangenconflict. De minister-president heeft geïnsinueerd dat hij, indien het belangenconflict geen soelaas zou bieden, na afloop nog nieuwe procedures zou starten om de Brusselse normen te blijven blokkeren. Volgt u hem op dit vlak?

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Minister, een belangenconflict is natuurlijk geen oplossing. Het is een manier om samen een oplossing te proberen zoeken. Ik ben blij dat u dit initiatief hebt genomen. Het is vroeg dag, maar om een gesprek te starten, moeten er natuurlijk twee partijen zijn. Het is een teken aan de wand dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering niet happig is op een gesprek met de Vlaamse Regering, meer bepaald met de minister-president en met u.

Ik hoop dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering begint te beseffen welke impact deze geluidsnormen op de werkgelegenheid in de regio hebben. Dit geldt niet enkel voor Vlaanderen, maar ook voor Brussel. Het is hallucinant vast te stellen dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering door de invoering van die strengere geluidsnormen jobs wil vernietigen.

In Vlaanderen creëren we jobs voor laaggeschoolden, voor mensen die zonder werk zijn gevallen enzovoort. Er zijn veel Vlaamse initiatieven. Ik stel vast dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zich met de invoering van deze geluidsnormen

in de eigen voet schiet. Op de luchthaven van Zaventem gaat het om 3000 jobs voor Brusselaars op een totaal van 20.000 directe jobs. In totaal creëert de luchthaven 60.000 indirecte en directe jobs. Het is, na de haven van Antwerpen, de tweede grootste werkpool van Vlaanderen.

Minister, indien de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de deur sluit en de sleutel weggooit, wordt het moeilijk een Vliegwet in te voeren. Kan in dat geval nog een Vliegwet tot stand komen die de geluidsnormen eventueel kan overrulen?

Hebt u er een idee van of de nefaste geluidsnormen die momenteel op de tafel van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering liggen, de grootste impact op het passagiersvervoer of op het cargovervoer hebben? We weten dat het passagiersvervoer ook gedeeltelijk cargo vervoert. Toch wordt het onderscheid gemaakt tussen zuiver cargovervoer en passagiersvervoer.

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

Christian Van Eyken (UF): Minister, zoals u daarnet hebt verklaard, zijn de door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering uitgevaardigde geluidsnormen effectief niet nieuw. U hebt zelf aangehaald dat ze al sinds 1999 bestaan. Tot nu toe zijn die geluidsnormen niet toegepast. Er zijn boetes uitgeschreven, maar er is niet tot actie overgegaan.

We wonen allebei in de buurt van Zaventem. Persoonlijk heb ik geen last van het overvliegend vliegtuigverkeer. Wat me echter tegen de borst stuit, is dat in verband met dit dossier steeds twee zaken tegenover elkaar worden geplaatst. Enerzijds gaat het om de gezondheid van de bevolking rond de luchthaven in de brede zin. De geluidsnormen hebben betrekking op de geluidshinder. Anderzijds gaat het om jobs. Ik vind dat we de leefbaarheid van de brede rand rond Brussel moeten behouden. Dat moet niet, zoals men hieruit zou kunnen afleiden, ten koste van jobs gaan.

Zoals ik in deze commissie al meermaals heb aangehaald, mogen we niet vergeten dat de luchthaven van Zaventem een van de laatste luchthavens in Europa is die in een stedelijk gebied gelegen is. Als we dit met Parijs of Londen vergelijken, blijkt dat de meeste luchthavens zijn verplaatst. Ons land is maar een zakdoek groot. Indien we de luchthaven naar een minder stedelijk gebied zouden verplaatsen, weet ik niet waar we ze zouden plaatsen. We zitten immers bijna overal met die verstedelijking.

Een volgende bemerking die ik zou willen maken, heeft betrekking op de Vliegwet waarover hier is gesproken. Volgens mij zou de Vliegwet geen oplossing voor de geluidsnormen bieden. Een Vliegwet bepaalt in welke richtingen wordt gevlogen. De geluidsnormen zijn er nu eenmaal en hebben daar niets mee te maken.

Ik heb nog een laatste bemerking. Vele jaren geleden is hier naar aanleiding van de verstrenging van de normen voor de nachtvluchten gesteld dat we jobs zouden verliezen. DHL zou vertrekken we zouden veel jobs verliezen. Op dit ogenblik is de luchthaven van Zaventem niet langer de hoofdpool van DHL, die naar Leipzig is verplaatst. DHL is echter in mindere mate wel op de luchthaven van Zaventem gebleven. Er is gesteld dat dit veel jobs zou kosten, maar dat is uiteindelijk niet gebeurd.

Minister, u wilt overleg plegen en de zaak bespreken met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Dat is een zeer goede zaak. Wat vindt u echter van de Brusselse normen in verband met geluidshinder? Op het vlak van gezondheid baseren ze zich volgens mij op de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Vindt u die normen overdreven?

Minister, welke stappen zou u kunnen zetten voor het algemeen belang en de algemene gezondheid van de inwoners? We moeten voor de inwoners toch gezondheidsnormen hanteren die normaal zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gwenny De Vroe (Open Vld): Minister, voor Open Vld is het belangrijk dat de groeimogelijkheden van de luchthaven en de bijhorende tewerkstelling worden veiliggesteld. Iedereen beseft natuurlijk dat er in dit dossier altijd een evenwicht moet worden gevonden tussen enerzijds jobs en het belang van de luchthaven en anderzijds de leefbaarheid voor de omwonenden. Dit dossier is zowel voor Vlaanderen als Brussel, maar eigenlijk voor heel het land, van belang. Samenwerking is uiteraard meer dan nodig in dit dossier.

Tijdens de laatste bespreking hierover in december in de commissie Leefmilieu keken we allemaal uit naar het overleg dat eindelijk zou plaatsvinden tussen de deelstaten, maar we hebben allemaal moeten vaststellen dat dat niets heeft opgeleverd. Uiteraard betreur ik dat ook. Ik heb toen als politica gepleit voor een constructief overleg. In een moeilijk dossier zoals dit, blijft dat meer dan ooit nodig.

De Vliegwet is cruciaal in deze zaak, maar dat is een federaal dossier, en het laat al veel te lang op zich wachten. Voor mij en voor mijn partij is dat de meest rechtszekere en duurzame oplossing om het dossier juridisch te verankeren, en een billijke en evenwichtige spreiding van de overlast en de geluidshinder te verkrijgen. Uiteraard is het streven naar een Vliegwet slechts één accent, want ook een samenwerkingsakkoord is van belang om tot een homogeen en coherent beleid te komen.

Een evenwichtige oplossing moet worden gevonden, zoals in het regeerakkoord staat. Duidelijkheid en rechtszekerheid zijn cruciaal in het belang van de omwonenden, van de vliegtuigmaatschappijen en van de luchthaven. Als er tegen 21 februari geen oplossing wordt gevonden, loopt het belangenconflict inderdaad af en treden de strengere Brusselse geluidsnormen in werking.

Minister, ik ben blij van u te vernemen dat er een opening is gekomen voor overleg. Het is belangrijk dat er grondig en asap overleg wordt gepleegd op regeeringsniveau, maar namens onze partij willen we dat overleg – dat zullen we ook voorleggen op het Uitgebreid Bureau – graag naar de parlementen trekken. We hebben dat ook gedaan met de commissie Wateroverlast. De collega's uit Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen zullen zich dat zeker herinneren. We hebben toen overleg gehad op het parlementaire niveau, en dat heeft zeker voor de nodige inzichten gezorgd. Mijn partij zal dat volgende week voorstellen op het Bureau, en ik hoop dat ik de collega's hiervoor warm kan maken. Collega De Ro heeft gisteren dezelfde oproep gedaan voor het Eurostadion. Het is belangrijk dat we dat naar het parlement trekken en dat we als parlementsleden onze verantwoordelijkheden opnemen.

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

Michel Doomst (CD&V): De benadering van de vraagstellers om dit allemaal chronometrisch te bekijken, is geen goede zaak. Dit is een zeer moeilijk dossier, dat uiteraard tijd en vooral veel overleg zal vergen. Bepaalde vliegtuigen zijn wat verouderd, maar zit er op zo'n belangenconflict niet ook wat sleet in de recente verhoudingen tussen de regio's en de federale overheid? Moeten we niet zoeken naar nieuwe methodes van belangenoverleg om hieruit te geraken?

De burgemeesters uit de Vlaamse Rand en de gemeenteraad van Leuven hebben duidelijk gezegd dat die situatie onhoudbaar is na het opheffen van de tolerantiegrens door Brussel. Zoals de minister ook heeft gezegd, hebben ook die vliegtuigmaatschappijen hun tolerantiegrens. Bij de bevolking vergroot de onrust, want men is van plan om met het plan van Brussels Airport naar buiten te komen en daar overlegplatformen voor te creëren. Wanneer dat kader niet duidelijk is, wordt dat een probleem.

Wat het federaliseren van de normen betreft, wens ik u veel succes. Dit zal heel wat tijd vragen, en het is niet de goede oplossing. We moeten alles zetten op de dialoog. Minister, wat zal Vlaanderen concreet doen om dat overleg de volgende dagen van de grond te krijgen? Ik denk dat dit niet mogelijk zal zijn via de formele kanalen en dat er dus een intensievere dialoog moet komen van de federale overheid met de diverse regio's. Federaal minister Bellot heeft dat ook gezegd in de Kamer in zijn recente uitspraken. Het zal niet alleen het federale niveau zijn dat de oplossing zal brengen. Hij wil komen met een voorstel dat met de drie regio's zal worden besproken. Daarin zullen concrete knelpunten en oplossingen worden voorgesteld. Ik denk trouwens dat een belangenconflict bis niet haalbaar zal zijn. Ik denk dat een nieuwe manier van volwassen overleg tussen de regio's en de federale overheid de methode zal zijn om eruit te geraken, heel intensief en niet formeel.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal nog een kort overzicht geven van de impact van de afschaffing van de tolerantiedrempel van de geluidsnormen. 8 procent van de vluchten die vertrekken vanaf 25R, de belangrijkste start- en landingsbaan van Brussels Airport, zou de geluidsnorm overschrijden. Tussen 6 en 7 uur zou dat oplopen tot 39 procent en zelfs 80 procent afhankelijk van de vliegroute voor het vertrek vanop 25R. Tussen 23 en 6 uur zou 27 procent van de vertrekken vanop 25R de geluidsnormen overtreden. Afhankelijk van de vliegroute kan dat oplopen tot 60 procent. Tussen 7 en 23 uur zou nog bijna 5 procent van de vluchten die vertrekken vanop 25R, de geluidsnormen overschrijden. Niet enkel cargovluchten maar ook gewone vluchten zouden worden getroffen door de afschaffing van de tolerantiedrempel.

Wat een eventuele herfederalisering betreft, veronderstel ik dat diezelfde partijen elkaar dan zullen tegenkomen op een ander politiek niveau. Het is vreemd dat u die vraag stelt. Uw partij maakt zelf deel uit van de Brusselse Gewestregering. U vraagt eigenlijk om uw partij die bevoegdheid en die verantwoordelijkheid af te nemen.

Ik denk ook niet dat wanneer de betrokken politieke partijen elkaar ontmoeten op een ander bestuurlijk niveau, het zoveel vlotter zal verlopen. Ik denk dan aan het voorbeeld van de Vliegwet. Ik betwijfel of dat een toonbeeld van efficiëntie en consensus zou zijn. Dat zie ik vooralsnog niet.

Als er een consensus moet worden gevonden, dan lijkt het me dat die niet ligt in een herfederaliseren, maar wel in een responsabiliseren. Ik heb concrete voorstellen ter zake, die ik intern zal bespreken, in de eerste plaats in de schoot van de Vlaamse Regering.

Kan de Vliegwet de geluidsnormen overrulen? Neen, maar er is ook geen hiërarchie der normen in ons federale systeem, wat dus gewoon wil zeggen dat een decreet, of in dit geval een ordonnantie, dezelfde rechtskracht heeft als een wet. Er is nu eenmaal de bevoegdheidsverdeling. Er werd gevraagd of de geluidsnormen strenger dan elders zijn. Wel, elders bestaan ze niet. Ik ken enkel de casus van Heathrow. Daar zijn er wel geluidsnormen, maar die gelden enkel voor de nacht, niet voor de dag. Er zijn ook geen internationale normen. De World Health Organization (WHO) heeft wel geluidsrichtwaarden, maar ook die gaan enkel over de nacht. Daar kun je dus niet bepaald op baseren. Men gebruikt ook bepaalde richtwaarden voor de dag buitenshuis, die de Brusselse ondergrens vormen voor de dag.

Mijnheer Van Eyken, u zegt dat het over de gezondheid gaat. Nog los van de vraag over de gezondheid van wie, maar sta me toe om ter zake toch ook enige gerede twijfel aan de dag te leggen. De Brusselse geluidsnormen zijn immers variabel. Het Brusselse Gewest is ingedeeld in drie zones, 0, 1 en 2, waarvoor verschillende geluidsnormen worden gehanteerd. Als het argument dus louter en

alleen de volksgezondheid is, dan geldt die volksgezondheid blijkbaar niet in dezelfde mate voor elke Brusselaar. Er worden immers andere geluidsplafonds, geluidsnormen gehanteerd naargelang de zone waarin de Brusselaar woont. Er is dus een grote zone 0 en er zijn de kleinere zones 1 en 2, die zich dichterbij de luchthaven bevinden. Daar geldt een andere geluidsnorm dan in de rest van Brussel. Als volksgezondheid dus de enige motivatie is, dan zou ik ervan uitgaan dat de bezorgdheid inzake volksgezondheid geldt ten aanzien van alle inwoners van het Brusselse Gewest, en wel in gelijke mate.

Maar goed, we bespreken verder in de schoot van de Vlaamse Regering wat we in concreto voorstellen aan de Brusselse Gewestregering en aan premier Michel, met de vaste ambitie en hoop om hierin vooruit te geraken. Laten we hopen op een duurzame consensus en alleszins op een duurzame regeling, die volgens mij vooral gestoeld zal moeten zijn op enige responsabilisering. Trouwens, de materie moet ook snel worden aangepakt, en een herfederaliseren zou in de praktijk toch ook al een paar jaar vergen. *(Opmerkingen)*

U weet dat niet? Daarvoor moet je de Bijzondere Wet van 1988 wijzigen. Ik volg u daar niet in, maar dat zou allemaal niet kunnen worden geregeld in vijf minuten, en de vraag is of we ons dat uitstel nog kunnen permitteren.

Ik heb wel wat brieven gekregen, van organisaties, maar ook van bedrijven. Zo is Worldwide Flight Services een bedrijf dat de afhandeling van luchtvracht doet. Zij zeggen me dat ze van al hun klanten horen dat fullfreighterluchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk zullen verhuizen als die verstrenging van de geluidsnormen wordt doorgevoerd. Ook maatschappijen zoals Air Cargo Global en Magma geven duidelijk te kennen dat ze hun activiteiten waarschijnlijk volledig zullen staken als die geluidsnormen worden verstrengd.

Er is dus toch wel een reële bedreiging, zowel voor de Vlaamse economie en tewerkstelling als voor de Brusselse tewerkstelling.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil me uiteraard volmondig aansluiten bij uw laatste woorden. Onze fractie is ook zeer bezorgd over de toekomst van de luchthaven in het licht van die geluidsnormen, en vooral van de boetes die eventueel zullen worden geheven. Daardoor wordt eigenlijk de economische leefbaarheid van de luchthaven ondergraven, maar ook het maatschappelijk draagvlak, met name in de Noordrand. Waar we constructief kunnen meedenken, zullen we dat doen.

Ik denk dat er inderdaad op dit moment een consensus moet worden gevonden. Er is zeer weinig tijd. U hebt nog maar drie weken. Ik hoop dus dat er heel veel en heel intens overleg is en dat de geesten kunnen rijpen om nu, op korte termijn tot een oplossing te komen. Collega Nevens gaf het ook aan: een belangenconflict is nog geen oplossing. Die moet er komen en die moet daarna worden verankerd. Daarom vind ik herfederaliseren een optie, maar dan inderdaad op langere termijn. Ook in Zwitserland heeft de federale grondwetgever ingezien dat die geluidsnormen beter federaal kunnen worden geregeld, en dat is nochtans een land waar alle aangelegenheden zijn overgedragen aan de deelstaten. Ons pleidooi is dus: zorg nu voor een pact, een samenwerkingsakkoord, een Vliegwet. Die Vliegwet is absoluut ook essentieel, maar dat staat nu los van die geluidsnormen. In een latere fase moet men dan toch de situatie grondig herbekijken, wat ons betreft ook op Europees niveau. Ik denk dat niets ons tegenhoudt om ook te proberen ervoor te zorgen dat er ook op Europees niveau normen kunnen komen.

We kijken dus uit naar de stappen die u gaat zetten. Ik ondersteun ten slotte ook de oproep van collega De Vroe. Vorige week heb ik tijdens de regeling van de

werkzaamheden al voorgesteld dat we ons in een aantal hoorzittingen eens zouden buigen over de luchthaven. Ik hoop dat de collega's kunnen volgen, zodat we ook vanuit het parlement op een constructieve manier een bijdrage kunnen leveren.

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Minister, ik had u gevraagd of u het idee van de minister-president steunt om nieuwe procedures of eventueel nieuwe belangenconflicten op te starten. U hebt daar geen antwoord op gegeven. Dat doet me vermoeden dat u het ofwel nog niet weet, maar dat kan ik me moeilijk inbeelden, ofwel dat u de minister-president steunt, maar dat hier nog niet wilt zeggen. Dan wil ik daar toch bij zeggen dat het onnodig is te melden dat blokkering na blokkering geen duurzame oplossing is. Dat zorgt ook voor rechtsonzekerheid, en het is ook niet goed voor de economie en de jobs waarvoor u en uw partij strijden. Daarom wil ik vanwege Groen voor een laatste maal benadrukken dat elke dag die zonder constructief overleg voorbijgaat, kostbare tijd is die weg is. Er moet een duurzame, evenwichtige oplossing komen, waarbij de belangen en de leefbaarheid van de omliggende regio worden gevrijwaard. Daarvoor hebben we een assertieve, constructieve houding, een assertieve, constructieve minister van de Vlaamse Rand nodig. We rekenen daarvoor op u.

De voorzitter: Wenst u nog een aanvulling te geven?

Minister Ben Weyts: Neen, alleen dat ik de minister-president in zowat alles volg.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.