



Vlaams
Parlement

vergadering **C153**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand

van 22 februari 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitkomst van het Overlegcomité inzake het luchthavendossier

– 1191 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het aflopen van het belangenconflict met betrekking tot de Brusselse geluidsnormen

– 1278 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het aflopen van het belangenconflict inzake de geluidsnormen

– 1292 (2016-2017)

3

VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitkomst van het Overlegcomité inzake het luchthavendossier – 1191 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Bart Nevens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het aflopen van het belangenconflict met betrekking tot de Brusselse geluidsnormen – 1278 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het aflopen van het belangenconflict inzake de geluidsnormen – 1292 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lieve Maes

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp·a): Ik heb mijn vraag al ingediend op 9 februari, toen we nog in volle hoop en verwachting waren van de uitkomst van het eerste belangenconflict. Het heeft geen zin om mijn vraag op die manier te brengen, want we zijn een belangenconflict en heel wat spektakel in dit dossier verder. Dat bevestigt alleen maar mijn ergste vermoedens.

Minister, ik heb u al meerdere keren gevraagd om in dit dossier een oplossing te vinden, maar mijn vragen blijven zeker en vast relevant. We zitten nu bij een tweede belangenconflict. U zei altijd: "In functie van het bereiken van een eventuele consensus". Daarom leek het u toen niet productief om inhoudelijk in te gaan op mijn eerdere vraag om concrete voorstellen. Nu zijn we ongeduldig over de uitkomst van alle stappen die in dit dossier zijn gezet.

Minister, kunt u toelichten hoeveel bijeenkomsten er waren met het Overlegcomité en wat de uitkomst hiervan was? Welke concrete voorstellen heeft de Vlaamse Regering tijdens het Overlegcomité op tafel gelegd? Wat is de impact van de uitkomst van het Overlegcomité op de verdere stappen die de Vlaamse Regering in dit dossier zal ondernemen?

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Voorzitter, minister, dames en heren, de actualiteit heeft ons inderdaad een beetje ingehaald, alhoewel het vandaag toch brandend actueel is. Er is inderdaad een belangenconflict ingediend door deze Vlaamse Regering. Ik had mijn vragen gesteld in functie van een tweede belangenconflict omdat ik aan mijn kleine teen voelde dat we er niet zouden uit geraken, een beetje visionair zoals we zijn.

Wat is het resultaat van al die onderhandelingen die er al geweest zijn in het kader van het eerste belangenconflict? Achteraf heb ik via de pers vernomen dat er toch verschillende pogingen ondernomen zijn, door u en door minister-president Bourgeois, om een oplossing te vinden voor een heel belangrijk probleem, namelijk een probleem met de luchthaven van Zaventem, de geluidsnormen die Brussel invoert enzovoort.

Mijn tweede vraag is een vervolg daarop. Wat zal de Vlaamse Regering ondernemen indien het belangenconflict geen zoden aan de dijk brengt en er geen sprake is van de afschaffing van de tolerantiemarge van de geluidsnormen? Ik heb begrepen dat de geluidsnormen nu wel van toepassing zijn volgens de

Brusselse Regering, maar dat men dan toch die boetes gaat parkeren gedurende twee maanden, omdat ze voelen dat ze daar totaal fout zitten en totaal de mist ingaan met wat vandaag in Brussel gebeurt en wat er voorligt.

Kunnen de juridische bezwaren die federaal minister van Economische Zaken Peeters aanhaalde, inderdaad weerlegd worden? Dat dateert van tijdens het eerste belangenconflict. Hij zei dat er geen probleem was 'want de geluidsnormen die Brussel heeft ingevoerd, de verstrenging ervan, het afschaffen van de tolerantiemarge, dat moet via een bepaalde procedure gebeuren, er moet een aanmelding gebeuren bij Europa, ze hebben dat eigenlijk allemaal niet zo nauw genomen'. Eigenlijk is dat zonder voorwerp en kunnen die weerlegd worden. Klopt dat verhaal? Kunt u daar toelichting over geven?

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): De luchthaven van Zaventem is onze tweede belangrijkste economische motor. Het is altijd een beladen dossier geweest. Het is altijd al zoeken geweest naar het evenwicht tussen jobs en het belang van de luchthaven en het respect voor en het belang van de omwonenden.

De verstrenging van de geluidsnormen die Brussel invoert, is nefast voor de tewerkstelling en de economische activiteiten in en rond Zaventem. Niet enkel cargovluchten maar ook de passagiersvluchten worden hierdoor getroffen. We hebben de afgelopen dagen en uren al verschillende luchtvaartmaatschappijen aan het woord gehoord in de pers: Ryanair, Tui enzovoort.

Begin december heeft de Vlaamse Regering een eerste belangenconflict ingeroepen waardoor de invoering van de strengere Brusselse geluidsnormen zestig dagen werd opgeschort. Het was ons aller hoop dat er een grondige dialoog zou komen en dat er een sereen debat zou volgen. Op woensdag 25 januari vond een eerste vergadering, waar we allen naar uitkeken, van het Overlegcomité plaats tussen de verschillende regeringen van het land, waar het belangenconflict werd besproken. Na die vergadering lag er duidelijk nog geen oplossing op tafel.

Tijdens de laatste bespreking hierover in deze commissie benadrukte ik dat als tegen 22 februari geen oplossing wordt gevonden, het belangenconflict afloopt en de strengere Brusselse geluidsnormen in werking treden, met alle gevolgen van dien. Op maandag 20 februari heeft het Overlegcomité opnieuw plaatsgevonden. Er is een nieuwe poging ondernomen om toch een oplossing voor het dossier van de geluidsnormen te vinden. Helaas kwam er geen oplossing uit de bus.

De Vlaamse Regering wil uiteraard voorkomen dat er boetes worden opgelegd. Daarom werd een nieuw belangenconflict, ondertekend door de ministers Vandeuren, Gatz en uzelf, ingeroepen. Helaas betwistte de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de afgelopen dagen de rechtsgeldigheid van dat tweede belangenconflict. Gisterenavond kwam er dan goed nieuws: Brussel zal gedurende zestig dagen de boetes niet innen.

Minister, kunt u een overzicht van de gehouden vergaderingen en ook een stand van zaken geven? Morgen vindt er een nieuwe vergadering van het Overlegcomité plaats. Met welk standpunt zult u daaraan deelnemen? Welke concrete stappen zal de Vlaamse Regering nemen? Welke maatregelen zal de minister nemen om de tewerkstelling en economische activiteiten in en rond de luchthaven te vrijwaren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, het is een nieuwe dag, en er is ook een nieuw verhaal. Mijn kabinet had een antwoord voorbereid, maar ik ben er alweer niets mee. *(Gelach)*

Ik schets de antecedenten. De Vlaamse Regering contacteerde zelf het Brusselse Gewest om te praten over zowel de geluidsnormen als over een structurele oplossing. Die vergadering vond plaats op 14 februari. Ondanks de uitgekozen dag is daar niet veel liefde uit voortgekomen. Ik wou het hebben over de geluidsnormen en over mogelijke denkpistes die we aan de Federale Regering zouden kunnen suggereren. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering, die was vertegenwoordigd door minister-president Vervoort en de ministers Fremault en Gosuin, wou daarover niet praten. Over de geluidsnormen was geen enkel gesprek mogelijk. Over mogelijke denkpistes voor een structurele oplossing verwezen ze voortdurend naar het federale niveau. Men wou geen initiatief nemen en het gesprek daarover niet aangaan. Het was evenwel een erg hoffelijk gesprek, maar zonder concrete gevolgen, tenzij de vaststelling dat er geen consensus kon worden gevonden.

Op donderdagavond vernamen we het voorstel om een moratorium van enkele maanden in te voeren, weliswaar op drie voorwaarden. Een ervan is de schrapping van de Kanaalroute, een andere is de schrapping van het overvliegen van de Oostrand tussen 6 en 7 uur. In feite komt dat erop neer dat men de geluidsnormen tijdelijk niet wil verstrengen, op voorwaarde dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet meer wordt overvlogen. De Kanaalroute is immers de enige route die in hoofdzaak over Brussel gaat. De andere routes raken het Brusselse Gewest slechts zijdelings. Men zegt steeds opnieuw dat 50 procent van de vliegroutes over het Brusselse Gewest gaan. Dat heeft te maken met het feit dat men elke overschrijding van de gewestgrenzen, hoe miniem ook, aanrekent als een route die over het gewest gaat. Dat is natuurlijk niet erg correct.

Die voorwaarden waren vanzelfsprekend niet aanvaardbaar. Ik denk niet dat het de bedoeling was om een echt compromis uit te werken, maar dat men eerder een tactische zet wou doen.

Op vrijdag 17 februari hebben we te elfder ure een uitnodiging ontvangen van minister Bellot. Hij stuurde ons om 14u30 een e-mail, met een uitnodiging voor een vergadering om 16u. Desondanks zijn we erin geslaagd om mensen van het kabinet af te vaardigen. Er werd een rondgang van de tafel gedaan, waarbij het Brusselse voorstel, inclusief de voorwaarden, werd toegelicht, en wij onze reactie daarop hebben verwoord. Meer is daar niet gezegd.

Vervolgens hebben we zaterdag, opnieuw via mail, een gelijkaardige uitnodiging gekregen om met de ministers samen te zitten. Ik heb daarop collega Bellot gecontacteerd met de vraag waarover het gaat, en of er nieuwe denkpistes op tafel liggen. Het antwoord was vrij kort en bondig: "non". Desondanks zijn we als Vlaamse Regering wel naar die vergadering gegaan. Minister Schauvliege is daarnaartoe gegaan. Dat was inderdaad het opnieuw overdoen van de vergadering op kabinetsniveau van vrijdag, met opnieuw een 'tour de table', een toelichting van de Brusselse voorwaarden in het kader van het moratorium en de reactie van de Vlaamse Regering ter zake.

Wij hebben altijd heel duidelijk gezegd dat we, indien het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn geluidsnormen en de verstrenging van die geluidsnormen handhaaft, een belangenconflict zullen invoeren. We hebben ter zake enkele juridische pistes verkend om dan uiteindelijk de piste te nemen dat we deze keer als Vlaamse Gemeenschapsregering zouden optreden en een belangenconflict zouden invoeren. Dat is juridische creativiteit, dat is waar, maar de wet laat dat nu eenmaal toe. Herinner u dat in het verleden de Franstaligen in het kader van Brussel-Halle-Vilvoorde wel vijf keer een belangenconflict hebben ingeroepen. Toen was dat allemaal geen probleem. Nu we vanuit Vlaanderen een tweede belangenconflict invoeren, blijkt dat een probleem. Alleszins heeft het invoeren van een belangenconflict als juridisch gevolg een schorsing van de tenuitvoerlegging

van de bestreden beslissing. Concreet wil dat zeggen dat de verstrenging van de geluidsnormen niet kan worden doorgevoerd en dat er ter zake ook geen boetes kunnen worden uitgeschreven.

Gisteren was de mening van het Brusselse Gewest aanvankelijk om dat belangenconflict gewoon te negeren en naast zich neer te leggen, wat natuurlijk onuitgegeven is. Vervolgens heb ik gisteravond via de pers vernomen dat men een soort van fantomboetes zou hanteren, waarbij de boetes wel worden uitgeschreven, maar niet worden geïnd. Het is me niet duidelijk of ze na twee maanden wel zullen worden geïnd. Met een boete die je wordt bezorgd, maar waarvan de factuur pas na twee maanden wordt gestuurd, ben je natuurlijk niet veel. Bovenal zorgt dat nog eens voor grotere verwarring, grotere bedrijfs-onzekerheid en voor schade aan het imago van de luchthaven van Zaventem naar de bedrijven toe. Men weet het dan helemaal niet meer. Ik wil natuurlijk altijd de zon zien schijnen in een plas water – en begrijp dat dan maar als een positief signaal –, maar zelfs als het goed bedoeld is, maakt de uitkomst ervan de zaken zo mogelijk nog erger.

Donderdagochtend is er een nieuwe vergadering. Het is eigenlijk geen Overlegcomité, maar de uitnodiging was alleszins gericht aan de ministers-presidenten en de ministers van Mobiliteit. Het is dus geen formele vergadering van het Overlegcomité, bij mijn weten. Ik zal kijken of de formele uitnodiging nog al dan niet wordt aangepast, want de uitnodiging van de premier was al gekomen nog voor de bekendmaking van de demarches van het Brusselse Gewest, zowel inzake het nu gekende alternatieve voorstel als inzake de mededeling dat men het belangenconflict naast zich neer zou leggen.

Dat is zowat de stand van zaken. We gaan met een open geest naar dat overlegmoment. We blijven ijveren voor een gelijke spreiding van lasten en lusten. Dat verhaal moet ik niet opnieuw doen. We hopen dat er een doorbraak kan worden gerealiseerd en dat er minstens een soort basis voor verdere gesprekken kan worden gelegd, dat we ten minste een kader kunnen afspreken voor verdere gesprekken.

Persoonlijk geloof ik nogal in de piste waarbij we zouden kunnen uitgaan van een soort responsabilisering van de gewesten, in die zin dat de gewesten dan maar zelf moeten beslissen over de spreiding van de vluchten boven hun grondgebied en dat men bij voorbaat vertrekt van een soort verdeling van de lasten. Dat kan als basisprincipe worden gehanteerd. Dat lijkt me een manier om de verdere gesprekken te kunnen voeren.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): In uw antwoord hebt u vooral gewezen op de houding van Brussel, maar mijn vraag ging specifiek over welke voorstellen u concreet op tafel hebt gelegd op het Overlegcomité om te proberen om dit dossier uit het slop te halen. Op 30 november al, drie maanden geleden, hebt u aangekondigd dat u het belangenconflict de eerste keer zou inroepen. We zijn drie maanden of twee belangenconflicten verder en we zijn nog geen stap vooruit. Belangenconflicten zullen de zaak ten eerste niet vooruit helpen. De zaak zit muurvast, we gaan geen meter vooruit. Ten tweede zullen belangenconflicten de zaak ook niet ten gronde oplossen. Dat is ook niet het enige. Nu gaat het over de geluidsnorm, maar er is ook de Vliegwet, die voor een faire spreiding moet zorgen. Die is dan weer nodig om de EU-verordening te kunnen uitvoeren en die is nodig om mensen gerust te stellen en hen zekerheid te bieden over hun situatie.

Minister, we moeten echt vermijden dat dit dossier het BHV van deze politieke generatie wordt. Deze generatie moet leren uit de fouten en moet radicaal anders

durven te denken, los van politieke stellingenoorlogen, communautaire oorlogen, los van procedurele procedures.

U kent ons, minister. Wij zijn altijd constructief. Wij willen meedenken in een richting naar een oplossing. En wij hebben al een voorstel gedaan. Ik denk dat we het gewoon over een andere boeg moeten gooien. Ons voorstel is het volgende. We botsen op de grenzen van de politiek, zoals we die tot vandaag hebben gedaan. Het moet anders. Je voelt ook in de maatschappij een roep naar participatie. Ik denk dat we een participatief traject moeten starten, geleid door een internationale expert, een intendant, die wordt bijgestaan door een commissie van experts over verschillende terreinen, en die gewoon heel grondige gesprekken aangaat met alle stakeholders, met de omwonenden, met de sociale partners, met de overheden. Iedereen die van dichtbij of veraf betrokken is bij dit dossier, moeten we rond de tafel kunnen krijgen in een sereen debat. Dat sereen debat is er momenteel op politiek niveau niet.

We willen allemaal snel een oplossing. Kijk naar de websites. De bezorgdheid van de mensen om hun job is gigantisch. We mogen dus geen tijd meer verliezen, maar dat doen we nu wel. We verliezen in dit dossier momenteel heel veel tijd. Maar we moeten ook aan de burger durven te zeggen dat er in dit dossier geen 'quick fix' mogelijk is. We moeten naar een duurzame oplossing, die de economische groei van de luchthaven kan verzoenen met de levenskwaliteit van de omwonenden. En dan is het tijd dat we als politici onze beperkingen zien, en zien dat we het in zo'n complex dossier als dat van de luchthaven, dat gewestgrenzen overschrijdt, waar lokale economische belangen, maar ook electorale belangen bovendrijven, over een andere boeg moeten gooien, dus met een internationale oproep en een onafhankelijke intendant, zoals dat bijvoorbeeld ook gebeurde voor Oosterweel. Iemand die met een ongekleurde blik naar dit dossier kijkt, zal beter in staat zijn om die complexe knoop te ontwarren. Maar we moeten daarvoor een kader scheppen, waarbij die intendant zich kan laten bijstaan door een gecoördineerde luchthavencommissie, met internationale experts en vertegenwoordigers van de belanghebbenden. Geef die dan de tijd om een ruime consultatieronde te doen en iedereen mee te krijgen naar een gedragen oplossing. Zo denken wij dat het moet gaan.

Ondertussen bewandelen we ook de wegen. We hebben ondertussen ook in de Senaat een voorstel van resolutie ingediend. Wie weet lukt het daar omtrent die geluidsnormen. We moeten allemaal van onze kant ons werk doen. De zaak blokkeren, zal niemand vooruit helpen.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Minister, bedankt voor uw toelichting. Uw antwoord geeft blijk van het geduld dat u hebt in dit dossier, en de inspanningen die u levert om dit dossier uit het slop te trekken.

Vergeet niet, collega's: dit is een dossier dat al tien jaar aan het rotten is. Al tien jaar is er een probleem met de uitbating van de luchthaven in Zaventem. Voor mij is het duidelijk, minister. Het doel is niet de geluidsnormen of de leefbaarheid van de Brusselaar te verbeteren. Het doel is ook niet om met die boetes extra financiële middelen naar Brussel te halen. Voor mij is er maar één doel dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voor ogen heeft, en dat is de luchthaven kapot maken, economisch dood maken, om de luchthavenactiviteiten die er vandaag zijn in Zaventem, naar Luik en Charleroi te krijgen. En dat vind ik echt perfide, collega's, dat men deze maatregelen neemt om eigenlijk een economie, die altijd voor veel welvaart gezorgd heeft in Brussel en de Vlaamse Rand – want het gaat ook over duizenden Brusselaars die vandaag hun brood verdienen met de luchthavenactiviteit, dikwijls laaggeschoolden, wat een groot probleem is in Brussel vandaag.

Minister, in het verleden zijn er signalen gegeven vanuit de Vlaamse regeringen. Ik heb begrepen dat minister Schauvliege ook al in een vorige legislatuur brieven geschreven heeft naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om dit probleem aan te kaarten. Het probleem is niet nieuw. Het sleept al lang aan. Voor mij is het duidelijk dat het doel dat vooropgesteld wordt, niet de bekommernis om de gezondheid of de leefbaarheid van de Brusselaar is, maar enkel om de luchthaven van Zaventem economisch dood te maken.

Ik vraag u, in het belang van die duizenden werknemers die vandaag hun boterham verdienen op de luchthaven, om een oplossing te zoeken, zodat de luchthavenactiviteiten in Zaventem kunnen blijven, dat die mensen ook rechtszekerheid krijgen over hun job. Het is ook voor de bedrijven, en vooral de internationale bedrijven. Dat is het eerste waar men naar kijkt: is men zeker van een goede verbinding met Vlaanderen, met België, maar ook met Brussel? Internationale instellingen hebben baat bij een goede verbinding met Brussel. Alle ideeën die Brussel heeft om de luchthaven te verplaatsen naar Luik en Charleroi, zijn in het nadeel van Brussel. Brussel schiet daarmee in zijn eigen voet, en dat is zeer pijnlijk.

Ik vraag dus aan u, minister, om alles uit de kast te halen om toch een oplossing te bieden, zodat de luchthaven verder kan blijven bestaan en dat de economische activiteiten – collega De Vroe sprak over de tweede grootste werkpool na Antwerpen – kunnen blijven bestaan, want dat zorgt voor welvaart. Het is merkwaardig dat wij, als Vlaamse Regering, als parlement, er dag aan dag voor zorgen dat er jobs bij komen, terwijl de Brusselse Regering erin slaagt om jobs te vernietigen.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord op de vragen. Het dossier van de luchthaven van Zaventem gaat al heel lang mee en het is van groot belang dat er een duurzame oplossing wordt gevonden die er nog altijd niet is. Iedereen wijst met de vinger naar elkaar, terwijl de luchthaven van Zaventem – en ik heb het al gezegd en de heer Nevens heeft het daarnet herhaald – een van de belangrijkste economische groeipolen is van het land. Ik woon zelf in Kampenhout, de heer Nevens in Kortenberg, ook vlakbij dus, wij kennen het belang van de luchthaven dan ook maar al te goed, in Vlaanderen maar ook in Brussel.

In het belang van alle Belgen moet het debat in alle ernst gebeuren. Er moet een oplossingsbereidheid en een sereniteit zijn in dit dossier. Als politica heb ik altijd gepleit om constructief overleg te plegen in moeilijke dossiers. Enkel op die manier kan men tot oplossingen komen.

Collega's, u herinnert zich wellicht dat de heer De Ro en ikzelf, zowel vorige week als een maand geleden in de commissie, om een overleg tussen de parlementen hebben gevraagd, wij met onze commissie samen met de collega's van het Brusselse Parlement. Ik heb van onze voorzitter, mevrouw Segers, begrepen dat die brief vertrokken is. Wij kijken daar zeker naar uit.

Minister, wat uw antwoord betreft over de overlegmomenten, heb ik één bezorgdheid, met name de frequentie van de overlegmomenten. Dit dossier vraagt dat er zeer frequent wordt samengezeten om tot een gedragen oplossing te kunnen komen. Ik besef maar al te goed dat dit helemaal niet gemakkelijk is.

Via de media hebben we vernomen dat federaal minister van Mobiliteit Bellot alle standpunten met elkaar zal proberen te verzoenen. We hebben gezien of gelezen dat hij vorige week voor het eerst een nota heeft bezorgd aan de federale regeringspartijen met voorstellen om de lusten en lasten rond de luchthaven van Zaventem te verdelen. Wat ons betreft, en dat hebben ikzelf en ook andere collega's al in deze

commissie al gezegd, is die federale Vliegwet die er nu nog niet is, van heel groot belang om de meest rechtszekere en duurzame oplossing te vinden om dit dossier juridisch te verankeren en om een billijke, eerlijke en evenwichtige spreiding van de overlast en de geluidshinder te bekomen, uiteraard altijd rekening houdend met de veiligheid van de passagiers en met de leefbaarheid van de omwonenden. En uiteraard is het streven naar die federale Vliegwet één aspect, het samenwerkingsakkoord dat daarmee samenhangt tussen de verschillende regeringen is ook van groot belang om tot een coherent en homogeen beleid te komen. Minister, u moet daar zeker rekening mee houden in uw overlegmomenten.

Minister, ik zou graag nog wat verduidelijking krijgen. U hebt net mijn standpunt gehoord, ik heb dat altijd al in deze commissie verkondigd zoals ook mevrouw Segers en de heer Nevens dat in het verleden hebben gedaan, over het belang van een federale Vliegwet. Ik hoor u daarnet in uw antwoord zeggen dat er een responsabilisering moet komen van de gewesten inzake de vluchtroutes en van de manier waarop over uw gewest wordt gevlogen. Als ik nu zie hoe het debat over de geluidsnormen verloopt, moeten we allemaal goed beseffen hoe groot het belang is van een federale Vliegwet. Ik zou daar graag van u een verduidelijking over krijgen.

Er moet een evenwichtige oplossing worden gevonden zoals ook in het regeerakkoord staat, want duidelijkheid en rechtszekerheid zijn cruciaal in het belang van de omwonenden, de luchthaven en van de vliegtuigmaatschappijen. In deze Vliegwet zal uiteraard iedereen zijn deel van de vluchten voor zijn rekening moeten nemen, dat is logisch, we weten allemaal waar de luchthaven ligt. Iedereen zal moeten delen inzake de leefbaarheid van de woonomgeving enerzijds en de economische meerwaarde en welvaart die wordt gecreëerd anderzijds.

Wij zijn uiteraard voor een groei van de luchthaven, mits respect voor de omwonenden. Maar het is van het aller grootste belang dat er duidelijkheid en rechtszekerheid komt, want de economische waarde van die luchthaven is bijzonder groot. De federale overheid en de Vlaamse Regering hebben de laatste jaren zwaar ingezet op het creëren van bijkomende jobs, dat is met succes gebeurd en dat moet zo blijven. Minister, we moeten ervoor zorgen dat er een gedragen, homogene en eerlijke oplossing wordt gevonden in deze materie.

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

Michel Doomst (CD&V): Het is een beetje normaal dat we hier allemaal een geweldige foei-reactie hebben en ons afvragen hoe het toch mogelijk is dat we daar niet uitgeraken. Waar we de volgende dagen en weken toe moeten komen, is een doe-reactie. Hoe zetten we die nu om in een concreet plan?

Minister, de discussie zal ruimer moeten gaan, niet alleen over de normen maar ook over het kader voor die luchthaven. Hoe gaan we naar een Vliegwet? Mevrouw Segers, of we dat nu met een intendant zullen oplossen, weet ik nog zo niet.

Ik denk dat we het met de correcte intenties aan alle kanten zouden kunnen oplossen. En, sommigen willen dat horen, dit is toch een beetje confederale volwassenheid. We moeten leren om vanuit de regio's tot oplossingen te komen.

Die belangenconflicten, ik kan ze u aanraden. Ik had er toch een goed gevoel bij. Ik had het gevoel dat we zo met BHV dichterbij een oplossing kwamen, sommigen onder u niet. Vanaf het moment dat we daarmee begonnen te werken, zijn we tot een heel goede oplossing gekomen, namelijk het vastleggen van de taalgrens.

Minister, kunt u bevestigen dat Brussel dit belangenconflict niet naast zich neer kan leggen? Men probeert dat, maar ik hoor van een grondwetspecialist dat dat niet kan. We hebben allemaal bestuurskracht. We moeten niet beginnen van: 'Ja

maar, u zit in de Kamer; ja maar, u zit in Brussel; ja maar neen, u zit op het Vlaamse niveau; oei, u zit lokaal! Ik denk dat we er niet gaan uit raken door te zeggen: 'Ja maar, u zit op dat of dat niveau en u had het daar moeten oplossen'.

We moeten het allemaal samen oplossen. We moeten allemaal het bad in en het water is heet, of toch warm. Sommigen zeggen dat de andere er niet in wil, maar intussen staan we allemaal in 'onzen bloten'. Daarom denk ik dat we de moeite moeten doen om het samen opgelost te krijgen.

Zaventem heeft een echt luchthavenbeleid nodig, en dat hebben we niet. Dat moeten we durven toe te geven. Ik heb echt heimwee naar die luchthavencommissie van vroeger waarmee we ervoor zorgden dat de luchthaven alle elementen – werk, leefomgeving, veiligheid – verzamelde. Met andere woorden, minister, we moeten dat met zijn allen samen doen, en ik kan u alleen maar aanmoedigen om daar in een confederale logica de nodige inspanningen voor te doen.

De voorzitter: Mevrouw Moerenhout heeft het woord.

An Moerenhout (Groen): Mevrouw Segers zei dat we botsen op de grenzen van de politiek, maar ik denk dat we op de grenzen van de geloofwaardigheid van de politiek botsen. Het is natuurlijk een ongelooflijk complex dossier. Het is een dossier waar heel veel belangen samenkomen, en dan gaat het niet alleen over de belangen van de verschillende gewesten en regio's, maar ook de belangen op domeinen als het sociaal-economische, de leefbaarheid en de gezondheid.

Dan steun ik toch de oproep van mevrouw De Vroe om de nodige sereniteit en bereidheid te tonen vanuit alle hoeken en alle partijen, en om verder te kijken dan het eigenbelang. We moeten samen het bad in, zoals de heer Doomst zegt. Het is ongelooflijk belangrijk om een duurzame oplossing te vinden.

Mevrouw Segers, uw voorstel van een intendant is enerzijds een constructief idee dat Groen zou kunnen steunen. Het interessante is dat het plan wordt weggehaald van de communautaire spanningen. Anderzijds is het nu wel de beurt aan premier Michel om te tonen dat hij de leider is van dit land. Het is aan premier Michel om te tonen dat hij het land kan verenigen in al zijn facetten, in al zijn gewesten, in al zijn belangen. Een intendant, ja, als het moet, maar dat zou het deficit betekenen van het leiderschap van de premier.

Minister, wij zijn er met Groen sterk van overtuigd dat, als u de luchthaven wilt redden, u ervoor moet zorgen dat die zich inbedt in de omgeving. Dat is een proces dat stap voor stap moet gebeuren, maar vandaag moet beginnen. Een van de grote besognes van de omwonenden hierbij is natuurlijk de nachtrust. Als er een goede nachtrust zou zijn, zou de gedragenheid van zo'n luchthaven en alles wat daarbij komt, veel groter zijn.

U weet dat Groen voorstander is van de verlenging om de voorwaarden van de nacht van 6 naar 7 uur. Daarom vond ik het wel interessant in de berichtgeving van de voorbije dagen en vandaag ook nog, dat Ryanair alvast geen vluchten meer vóór 7 uur laat vertrekken. Ik denk dat dit tegemoetkomt aan de grote besognes van heel veel mensen, want het kan dus.

In het verleden en in voorgaande discussies hieromtrent in de commissie hebt u gezegd dat u als minister niet echt voorstander bent van die uitbreiding van 6 naar 7 uur. Het kan, het is een grote besogne van veel omwonenden, hebt u enig voortschrijdend inzicht in dezen? Of bent u nog steeds de overtuiging toegedaan dat die nacht niet verlengd mag worden?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Mijnheer Doomst, ik was even bang dat u zou zeggen dat u heimwee had naar de belangenconflicten rond BHV. Ik stel voor, als het zover komt, dat we u naar de Duitstaligen sturen om ook een belangenconflict in te roepen, als dat ooit nodig zou zijn.

Collega's, ik doe echt waar, heel oprecht en heel hard mijn best om te geloven in het overleg en ik ben het met u eens, een oplossing zou het best constructief vanuit alle geledingen van dit land komen.

Maar wat is er allemaal niet gebeurd de laatste week! Er was het voorstel-Vanhengel en de provocatie van de Brusselse Regering. De minister heeft het ook aangehaald, er zijn gesprekken geweest waar niet meer gebeurde dan een 'tour de table'. Er is geen bereidheid tot praten. We zitten daar vast. De intentie alleen al, die gisteren geuit is door de Brusselse Regering, om het belangenconflict zonder meer naast zich neer te leggen, moet toch onze ogen openen! Dan kunnen we toch niet anders dan effectief vaststellen dat we hier heel hard vastzitten.

Het uitschrijven van boetes maar die niet innen, zal voor de luchtvaartmaatschappijen iets zijn om over na te denken. Zij moeten dat opnemen in hun boeken. Buitenlandse reisbureaus zien dat staan, die gaan daar ook wel rekening mee houden.

Ik wil geloven in het overleg. Ik geloof absoluut in een constructieve opstelling om het overleg aan te gaan. Het is echter steeds meer duidelijk wat de intenties zijn van de Franstaligen. Ik ondersteun de heer Nevens, het gaat hier niet zomaar om de gezondheid van de Brusselaars, niet om de nachtrust. De brief van de luchthaven van Luik liet op geen enkele manier iets aan de verbeelding over. Het is zeer duidelijk wat de intenties zijn van de Franstaligen in dit land. Dat is effectief het verkleinen van de luchthaven van Zaventem en een deel van die economische activiteiten verplaatsen naar Charleroi en Luik. Dat is de intentie. Dat mogen we als Vlaamse overheid niet laten gebeuren. Ik hoop dat niemand hier in dit parlement eraan denkt om dat te laten gebeuren.

En als laatste punt: de tijd dringt. Toen Ford Genk aankondigde dat ze zouden sluiten en dat er drieduizend à vierduizend jobs – en onrechtstreeks nog meer – zouden verdwijnen, en toen Opel Antwerpen dichtging, stonden we allemaal op onze achterste poten, zeer terecht. Hier lopen we het risico van een nog veel grotere ramp op het vlak van werkgelegenheid. Ook nu moeten we dringend op onze achterste poten gaan staan.

Ik hoor het voorstel van het inschakelen van een intendant en van burgerparticipatie. En dan denk ik: echt? Na vijftien, zestien jaar? Gaan we daar nu mee beginnen? Ernstig? Ik wil wel hoor, ik wil het allemaal een kans geven. Elk grassprietje wil ik vastgrijpen. Elke hoop om tot een akkoord te komen wil ik benutten. Ik heb de afgelopen tijd twee keer een overleg meegemaakt over het belangenconflict met betrekking tot VIVAQUA. Ik heb daar ook heel wat illusies verloren, moet ik eerlijk zeggen.

We moeten de constructieve ingesteldheid aanhouden. We moeten het overleg effectief aangaan. We moeten ons best doen om dat te doen, maar ik pleit er niet voor om naïef te zijn. Vroeg of laat gaan we de zaken bij naam moeten noemen.

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

Christian Van Eyken (UF): Voorzitter, minister, collega's, ik zou me willen aansluiten bij mevrouw Moerenhout. We moeten dat dossier bekijken vanuit het standpunt dat de economische belangen behartigt, maar ook vanuit het oogpunt van de gezondheid van de omwonenden en hun recht op minder lawaaihinder. In die zin mag men niet zeggen dat dit een communautair dossier is. Een vliegtuig

zal niet alleen Vlamingen of Brusselaars of Franstaligen wakker maken, het zijn de mensen die eronder wonen die wakker worden van die vluchten.

Ik vind dat men in dit dossier, in plaats van het politiek te bekijken en tegen elkaar, een stap hoger moet gaan. We moeten kijken naar het belang voor heel de regio. We moeten ons afvragen hoe we dat anders kunnen aanpakken.

Minister, die Vliegwet, is dat geen oplossing om soelaas te brengen? Om een duurzame oplossing te brengen? Een oplossing die de twee belangen – economisch en ecologisch – kan verzoenen?

Ik wil de collega's toch zeggen dat dit dossier al tien tot vijftien jaar aansleept. Ik denk dat dit dossier in 1999 is ontstaan. Minister Durant heeft toen de doos van Pandora geopend, op het moment dat ze het schema van de vliegroutes wou veranderen. Toen ging alles aan het rollen. Men begon de routes naar elkaar door te schuiven.

Minister, kunt u de cijfers over de vliegroutes tussen 6 en 7 uur meegeven? Hoeveel vliegtuigen overschrijden in die periode dagelijks de Brusselse geluidsnormen? Men heeft me al gezegd dat het er niet zo veel zouden zijn. Welke maatschappijen zouden worden getroffen door de boetes? Ik vernam dat Ryanair zegt pas na 7 uur te zullen vertrekken en dat Brussels Airlines in geen geval zou worden getroffen door de geluidsnormen in de ordonnantie van 1999. Dit terzijde: die geluidsnormen werden aangevochten, maar men heeft ze als onbetwistbaar aangemerkt.

Collega's hadden het al over het feit dat Brussel eerst zei zich niets van het belangenconflict te zullen aantrekken, om nadien te verklaren dat men boetes zal uitschrijven maar die toch niet zal innen. Dat wekt de indruk dat Brussel denkt dat het belangenconflict niet aanvechtbaar is. Hoe reageert u daarop? U sprak er al over, maar ik zou toch willen weten wat u denkt van de argumenten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Mijn laatste vraag: welke concrete voorstellen heeft de Vlaamse Regering op tafel gelegd tijdens die verschillende overlegmomenten op kabinetsniveau en tussen ministers om uit dat kluwen te geraken en te voorkomen dat we een nieuw BHV-dossier creëren? We moeten hier uitgeraken, want de belangen zijn enorm, zowel op economisch vlak als voor de omwonenden.

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

Jo De Ro (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ik heb enkele korte vragen. Ik sluit me aan met een vraag over de twijfel die ook mevrouw De Vroe ontwaarde in uw antwoord. Ik ontwaarde twijfel over de haalbaarheid en het nut van een federale Vliegwet, hoewel iedereen die het afgelopen decennium met het dossier werd geconfronteerd alle heil verwacht van een degelijke Vliegwet die rechtszekerheid biedt voor iedereen: omwonenden, de mensen die op de luchthaven werken en de ondernemingen die er actief zijn en ervoor zorgen dat de luchthaven een bron van heel veel welvaart voor Wallonië, Vlaanderen en Brussel is.

Ik voel wel wat voor het voorstel van de heer Doomst om hier een ad-hoccommissie op te richten die alles betreffende de luchthaven opvolgt. Het sluit aan bij wat mijn fractie hier de afgelopen weken heeft gesteld. Het heeft weinig zin om over elkaar te spreken. Om te weten wat er in Brussel leeft, moeten we met die mensen gaan samenzitten, op structurele basis. Alle lof van politici in dit huis en ook van lokale politici wekt bij mij de hoop dat we inzake andere dossiers betreffende ruimtelijke ordening, werk, stages en mobiliteit van en naar de luchthaven met zijn allen aan hetzelfde zeel zullen moeten trekken, zodra we deze

knoop hebben ontward. Stelt u zich eens even voor dat we morgen geen zuiderburen meer hebben die ons met dit dossier het leven zuur maken. Ook dan zullen er nog heel wat dossiers over de toekomst van de luchthaven die de Vlaamse Regering en de lokale besturen zullen moeten wegwerken, overblijven. Ik hoop dat iedereen dan zal blijven gaan voor de economische toekomst van de luchthaven.

Ik zie hier enkele collega's gniffelen. Ik lees ook Twitter-berichten die duidelijk maken dat sommigen dit dossier bekijken als het zoveelste dossier dat aantoonst dat dit land niet goed wordt bestuurd. Ik benadruk dat ook de onafhankelijke staat Vlaanderen, die helemaal bevoegd zal zijn, goed met zijn burens zal moeten overeenkomen. Want de onafhankelijkheid van Vlaanderen zal de windrichting niet doen veranderen. Wat zullen we dan doen? De luchthaven 20 kilometer meer naar het binnenland verplaatsen? Ik pleit dus heel nadrukkelijk tegen een overkill aan spierballengerol en tegen weerkerende jongens- en meisjesdromen. Dit zou heel veel mensen in onzekerheid storten. Dit dossier verdient geen politieke politicienne, noch in Vlaanderen, noch in Brussel.

Wat onze werkzaamheden betreft, wil ik eraan herinneren dat we vorige week hebben afgesproken dat er een parlementair dossier met alle informatie zou worden opgesteld. De heer Van Eyken vroeg cijfers; wel, dat is vorige week tijdens de bespreking van de werkzaamheden al afgesproken. Hoe lang laat dat op zich wachten? Zijn er ondertussen stappen gezet om met de Brusselse collega's aan tafel te gaan zitten? Over elkaar spreken is altijd gemakkelijker dan met elkaar spreken. Op dat punt blijven mijn fractie en ik toch wel wat op onze honger zitten. En dat laatste doet niets af van het werk dat de ministers hebben om op hun niveau overeenstemming te bereiken.

De voorzitter: Ik verneem dat de brief is verstuurd en dat het Parlementair Informatiecentrum eraan werkt. Tegen het eind van de week zal een eerste versie beschikbaar zijn.

Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, vorige week heb ik de cijfers meegedeeld in de commissie Mobiliteit. U kunt het verslag erop nalezen. Tussen 6 en 7 uur vertrekken veel vluchten van Brussels Airlines, TUI fly en Thomas Cook Airlines. In die periode doet zich heel wat trafiek, van zeer groot economisch belang, voor. Ik ga eerst even in op de discussie over het belangenconflict en de juridische aspecten ervan. Het invoeren van een belangenconflict door een regering, conform de gewone wet op de hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980, genereert automatisch een opschortende werking zodra de voorzitter van het Overlegcomité – de premier – de onontvankelijkheid ervan heeft bevestigd. De boetes die zouden worden uitgeschreven ten gevolge van de verstrenging van de geluidsnormen hebben dan geen rechtsgrond. Dat staat dan los van het feit of men die vandaag dan wel binnen twee maand zou willen innen.

Als we dan toch refereren aan rechtsleer: professor Alen heeft duidelijk gesteld dat de onontvankelijkheid enkel kan worden besloten door de volledige vergadering van het Overlegcomité, dus met alle betrokken partijen aan tafel. De enige grond van een onontvankelijkheid van een belangenconflict kan dus alleen zijn dat het Overlegcomité zich daar consensueel over uitspreekt in die zin.

Het initiatief voor de volgende vergadering, donderdagochtend, morgenvroeg dus, is genomen door de premier, niet door de minister van Mobiliteit.

Men vraagt vanuit Open Vld concreter mijn piste met betrekking tot de responsabilisering en de verhouding ten aanzien van de Vliegwet. Het ene staat niet los van het andere. Ik ben absoluut vragende partij voor een federale Vliegwet, maar die twee dossiers staan natuurlijk ook enigszins los van elkaar, in die zin dat zelfs als er

een federale Vliegwet wordt goedgekeurd, waarin routes vervat liggen, of een kader voor de vastlegging van routes, dan nog de problematiek van de Brusselse geluidsnormen blijft bestaan. Men kan wel een heel goede Vliegwet hebben, dan nog zijn er de geluidsnormen van het Brusselse Gewest. Als het Brusselse Gewest die strenge normen handhaaft, ook al liggen de routes in de Vliegwet vast, dan blijft die problematiek bestaan.

Daarom doe ik de suggestie om out of the box te denken, namelijk met een grotere responsabilisering. Ik zie trouwens dat het Brusselse Gewest argumenteert dat de geluidsnormen ten bate van de volksgezondheid van de Brusselaars zijn. Op dat vlak is het vreemd om vast te stellen dat de geluidsnormen en geluidsplafonds in Brussel niet overal gelijk blijken te zijn. Het Brusselse Gewest is ingedeeld in drie zones, waarvoor een ander geluidsplafond is dan elders. Men hanteert trouwens immissienormen in plaats van emissienormen. Dat is zeer uitzonderlijk. Dat wordt bij mijn weten ook nergens anders gedaan. Wat is het verschil? Bij immissienormen wordt het geluidsniveau gemeten aan de grond. Bij emissienormen gaat men op basis van de technische specificaties van vliegtuigen uit van de geluidsproductie van een vliegtuig en beslist men op basis daarvan of het al dan niet boven een bepaald gebied mag vliegen. Immissienormen zijn in de praktijk nogal variabel en zorgen voor een grotere bedrijfsonzekerheid omdat de geluidmeting aan de grond varieert naargelang een spel van factoren zoals regen of wind. Het is perfect mogelijk dat een vliegtuig in de ene klimatologische omstandigheid de geluidsnormen respecteert en in andere klimatologische omstandigheid de geluidsnormen niet respecteert. Dat zorgt dus voor een grotere onzekerheid in hoofde van de luchtvaartmaatschappijen.

Brussel wordt op basis van de geluidsnormen ingedeeld in drie zones, in drie concentrische cirkels, waarbij het middelpunt van de concentrische cirkels zich achter de luchthaven bevindt. Dat is zeer vreemd. Die drie zones hanteren verschillende geluidsplafonds. Dat wil dus zeggen dat de volksgezondheid van de Brusselaars en de schade van de volksgezondheid van de Brusselaars variabel is naargelang de woonplaats van de Brusselaars binnen het Brusselse Gewest. Dat is heel vreemd. De geluidsnormen discrimineren de Brusselaars dus op basis van hun woonplaats binnen het Brusselse Gewest.

Dit gezegd zijnde, kan het misschien een out-of-the-boxidee zijn om uit te gaan van een soort responsabilisering waarbij men aanvaardt dat bepaalde geluidsnormen worden gehanteerd en dat ze variabel zijn binnen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het gewest neemt dan een bepaald percentage van de lasten op zich en organiseert zelf de spreiding van de vluchten op basis van zijn eigen inzichten. Dat zou een piste kunnen zijn, waarbij de gewesten in kwestie rechtstreeks Belgocontrol zouden kunnen aansturen op het vlak van de spreiding van de vluchten. Het is maar een idee, om de discussie een beetje out of the box te proberen vlot te trekken. Meer dan die verdienste heeft het voorstel niet. Ik wil maar duiden dat we creatief willen blijven nadenken om te zorgen voor een uitweg uit deze crisis.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Ik waardeer uw inspanningen om out of the box te denken, maar ik moet bekennen dat ik even niet volg. Eigenlijk zegt u dat we Belgocontrol ook moeten regionaliseren. U wilt een 'Vlaanderencontrol', want de spreiding van de vluchten gebeurt natuurlijk door Belgocontrol. Ik weet niet of dat de goede oplossing is. Ik heb uw coalitiepartner, Open Vld, u een duidelijke boodschap horen geven, namelijk dezelfde als de mijne: maak van dit dossier geen tweede BHV. We mogen echt geen communautaire spelletjes spelen op de kap van de toekomst van de luchthaven, noch op de kap van de omwonenden ervan.

Vandaag staat in De Standaard een mooi stuk van Karel Verhoeven, die over vechtfederalisme spreekt. Vechtfederalisme gaat ons niet verder helpen in dit

dossier, want de fond van de zaak is geen communautaire kwestie. We moeten echt uit die communautaire loopgraven. Wij als parlement willen onze rol daarin spelen. Beste collega's, we hebben vorige week woensdag een brief verstuurd. We hebben nog altijd geen antwoord gekregen. Ik hoop dat we dat zo snel mogelijk krijgen. Ik kan me niet indenken dat de Brusselse collega's niet dezelfde inspanningen willen doen als wij, namelijk praten met elkaar. We gaan er vanuit het parlement dus zeker alles aan doen. Bovenal denk ik dat we op korte termijn uit die communautaire loopgraven moeten komen en rond de tafel moeten gaan zitten en op de politieke niveaus waar het moet gebeuren, voorstellen op tafel leggen die realistisch zijn voor elkaar.

Ten tweede herhaal ik mijn boodschap: het is echt tijd voor een andere politiek. We moeten samen met alle belanghebbenden nadenken over de toekomst van de luchthaven en die van de omwonenden in de ruime omgeving, zowel in Brussel als in Vlaanderen. Dit moet anders. Mevrouw Moerenhout zei het al: de geloofwaardigheid van de politiek staat vandaag inderdaad zeker op het spel. Bovenal moet de oplossing een overwogen, evenwichtige oplossing zijn die duurzaam kan worden verankerd in de federale Vliegwet. Ja, we hebben de federale Vliegwet echt nodig. U hebt gelijk dat dit de problematiek van de geluidsnormen niet oplost. Ze kan daar trouwens deel van uitmaken. We hebben daarover al gezegd: zoek een oplossing en herfederaliseer. Het is ooit een zotternij geweest om dit te regionaliseren.

Alleen met een participatief traject dat met alle belanghebbenden wordt uitgezet en dat wordt begeleid door een onafhankelijke wijze die bijgestaan wordt door een commissie, kan een echt pact voor de luchthaven worden gesloten met alle omwonenden.

De voorzitter: De heer Nevens heeft het woord.

Bart Nevens (N-VA): Naïef zijn in de politiek kan geen kwaad, men mag een beetje naïef zijn. Maar blind zijn, dat is het ergste wat ons kan overkomen in dit dossier. Als de partner waarmee we een oplossing moeten zoeken als enige voorstel heeft dat we de luchthaven 1800 meter moeten verlengen in de richting van Vlaams-Brabant, dan weet ik het wel. Mevrouw Segers, u doet een suggestie om een intendant aan te stellen. Minister Weyts is ook gespecialiseerd in overkappingen. Misschien is het een idee om Brussel te overkappen. Dan zijn we ineens van het probleem af.

We kennen wereldvreemde rechters, maar in Brussel zijn er wereldvreemde politici. De realiteit in dit dossier ontgaat hen totaal. U hebt gezegd dat u samen bent gekomen op Valentijn. Toen was er waarschijnlijk nog liefde, maar die liefde is over. Vandaag is er geen liefde meer. In een relatie waar geen liefde meer is, moet je op een bepaald moment beslissingen nemen. Voor Vlaanderen moet die beslissing vandaag worden genomen. Laat ons in vrede uit elkaar gaan en onze problemen inderdaad zelf oplossen.

Als we het moeten hebben van de oplossingen die vanuit Brussel komen in dit dossier, gaan we inderdaad jobs verliezen. We maken ons nu al belachelijk in het buitenland. De CEO van een luchtvaartmaatschappij kan dit niet meer begrijpen en heeft ook geen zin meer in die spelletjes die er vandaag worden gespeeld door de Brusselse Regering. Voor mij is het een communautair probleem, want ze wil de luchthaven kapot. Waarom? Omdat ze in Vlaanderen ligt en omdat Wallonië zelf twee luchthavens heeft. Ze wil al die activiteiten overzetten naar Bierset en Charleroi.

Trouwens, de vliegtuigen die van Bierset naar Chièvres vliegen, vliegen over Riemst en Sint-Truiden. De problematiek van het overvliegen van andere gewesten is niet nieuw. Dat is vandaag al courant. Vraag dat maar aan de parlementsvoorzitter. Hij

weet wat het is om nachtvluchten te hebben over zijn gemeente. Dat gebeurt wel in een ander gewest.

Wij vragen vandaag om de lusten en de lasten billijk te verdelen. Vandaag zijn die trouwens billijk verdeeld, want een standstill in dit dossier zou voor iedereen het beste zijn. Terug naar het verleden en terug de vliegroutes gebruiken zoals ze historisch zijn vastgelegd, zou de beste oplossing zijn. Dan kunnen flankerende maatregelen worden genomen. Men hoeft geen boetes te innen op geluidsnormen die worden overtreden. Men kan ook een isolatieprogramma invoeren, wat in andere Europese luchthavens vandaag gebeurt, zoals in Schiphol, in Heathrow, ... er zijn voorbeelden genoeg. Laat ons toch alstublieft niet blind zijn voor de houding van de Brusselse Regering in dit dossier.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Gweny De Vroe (Open Vld): Toen ik hier deze ochtend naartoe reed, hoorde ik op de radio dat populisme zo fel wint in onze maatschappij. Als ik vandaag hoor wat er hier allemaal wordt gezegd en hoe er aan bangmakerij wordt gedaan, dan maak ik me zorgen. Ik weet wel dat in de publieke opinie Trump et cetera werkt in veel landen, maar het is toch wel straf wat ik hier allemaal heb gehoord.

Ik hoor de fractieleider van N-VA zeggen dat we volledig vast zitten in dit dossier. Ik hoor een parlementslid uit Kortenberg zeggen: 'Wereldvreemde politici in Brussel! De liefde is over! We zijn voor een onafhankelijk Vlaanderen!' Ik moet eerlijk zeggen, als we in dit dossier die houding aannemen, dan komen we nergens. Als we in dit dossier echt tot een oplossing willen komen, en ik bedoel écht tot een oplossing komen, dan moeten we overleggen. Als ik daarnet de frequentie van het aantal overlegmomenten heb gehoord, dan baart me dat eerlijkheidshalve zorgen, zeker nu ik de teneur hoor. In het begin was het heel sereen, maar naarmate we naar het einde van de vraagstellingen kwamen, was de sereniteit totaal weg en dat baart me zorgen.

We moeten niet aan bangmakerij doen. Dat is misschien wat er in veel andere landen gebeurt, maar dat is totaal niet mijn stijl van politiek voeren! Ik zou willen oproepen om hier de teneur en de toon te veranderen en effectief naar een oplossing te willen komen. Ik ben positief over het feit dat er een tweede belangenconflict is ingeroepen, ik ben positief over het feit dat dit mede werd ondertekend door minister Sven Gatz, zijnde van Brussel, wereldvreemde politicus, volgens wat ik hoorde.

Het is goed dat er bemiddeld werd en dat de boetes die gisteren nog realiteit waren, nu niet zullen worden geïnd. Ik denk dat we toch ook eens een positieve blik mogen hebben en dat die niet altijd negatief moet zijn.

Ik ben voor dialoog en overleg en ik vind het uw taak, minister, om hier ook het voortouw in te nemen. Uw collega's zeggen hier dat het belang van de luchthaven immens groot is. Ik heb dat ook gezegd. Ik ben van de regio en ik weet hoe belangrijk dat is voor Vlaanderen, voor Wallonië en voor Brussel. Maar als ik de collega's van de N-VA hoor zeggen dat er een gevaar is voor concurrentiepositie naar Charleroi en Luik, dan is dat waar, maar niet alleen naar daar, ook naar Schiphol en andere omliggende luchthavens. Dat moet ook worden benadrukt. Dat heb ik tijdens de vorige legislatuur ook al meermaals gezegd. We moeten ervoor zorgen dat die concurrentiepositie van onze luchthaven wordt versterkt.

Minister, u hebt het daarnet gehad over de responsabilisering van de gewesten. Ik heb zojuist gewezen op het belang van die federale Vliegwet, en u hebt ook gezegd dat die belangrijk is, maar tegelijk hoor ik u nog altijd zeggen dat de gewesten moeten worden geresponsabiliseerd en dat we de spreiding zelf moeten

organiseren. Voor mij is het nog niet duidelijk, en uiteraard zal dit vervolgd worden, want ik moet daar het fijne van weten.

Ik hoor u praten over de zones van Brussel. U zegt dat het vreemd is op die manier, maar ik hoop dat u dat ook al hebt aangekaart op de overlegmomenten. Ik ben dan uiteraard ook benieuwd wat daar de reactie op is en wat daar de teneur is. Qua inhoud heb ik te weinig gehoord. Ik ga dan ook zeker nog schriftelijke vragen stellen. Ik heb maar één hoop en dat is dat we tot een compromis komen. Ik reken op u als minister bevoegd in deze materie en op de hele Vlaamse Regering, want het belang van onze nationale luchthaven is zeer groot, voor Vlaanderen en voor Brussel.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Segers, wat de regionalisering van Belgocontrol betreft, dat is allemaal niet mijn bedoeling ... *(Opmerkingen)*

Katia Segers (sp.a): Als de minister nog eens antwoordt, dan moeten wij ook nog eens het woord krijgen. *(Opmerkingen)*

De voorzitter: Blijkbaar had ik op basis van het reglement de minister niet opnieuw het woord mogen geven.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.