

betreffende "de aankondiging van Ryanair om vluchten en dus ook (Brusselse) jobs weg te halen uit Zaventem".

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Ryanair organiseert geen nieuwe verbindingen meer op Brussels Airport zolang er geen oplossing is in de discussie over de geluidsnormen.

De Ierse maatschappij sneed tot op heden niet in het aanbod, maar Ryanair-topman Michael O'Leary heeft op 8 en 9 februari jongstleden in de pers verklaard dat dat in de zomer wel het geval zou zijn: "Als de geluidskwestie niet wordt opgelost, zou dat beschamend zijn voor Brussel. We openen zes nieuwe routes vanuit Charleroi. Een aantal zou naar Zaventem zijn gegaan, maar we zagen ervan af wegens de onzekerheid omtrent die belachelijke geluidsnormen. Het is moeilijk werken als je het risico loopt op een boete van zesduizend euro per vlucht. Dat is meer dan een vlucht ons opbrengt."

Dat impliceert uiteraard dat er jobs zullen verdwijnen in en rond de luchthaven van Zaventem en indirect ook bij toeleveringsbedrijven, taxibedrijven, Brusselse hotels enz.

Hebt u als minister bevoegd voor tewerkstelling en economie al overleg gepleegd met vertegenwoordigers van Ryanair en andere luchtvaartmaatschappijen om zo tot een oplossing te komen?

Hebt u een idee van de impact van de strenge geluidsnormen op de Brusselse werkgelegenheid en de Brusselse economie?

De voorzitter.- De heer Gosuin heeft het woord.

De heer Didier Gosuin, minister.- Ik wil er vooreerst op wijzen dat de boetes voor een overschrijding van de geluidsnormen die werden vastgelegd in het besluit van 1999, in het verleden altijd werden toegepast. Het gaat dus niet om een nieuw feit. In 1999 ging evenwel een rustperiode van vijf jaar in, zodat de luchthaven haar

concernant "l'annonce, par Ryanair, de la suppression de vols mais aussi, par conséquent, d'emplois (bruxellois) à Zaventem".

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) (en néerlandais).- *Ryanair n'ouvrira aucune nouvelle liaison à l'aéroport de Bruxelles-National tant que le débat sur les normes de bruit se poursuivra. À défaut de solution, le directeur de Ryanair indique que l'offre pourrait être réduite en été. Par ailleurs, cette compagnie ajoutera six nouvelles destinations depuis Charleroi, mais aucune depuis Bruxelles, vu l'incertitude et le coût des éventuelles contraintes sur chaque vol. En d'autres termes, des emplois directs et indirects seraient supprimés à l'aéroport de Zaventem.*

En tant que ministre en charge de l'emploi et de l'économie, vous êtes-vous concerté avec des représentants de Ryanair et d'autres compagnies aériennes pour dégager une solution ?

Avez-vous une idée de l'impact de ces normes de bruit sévères sur l'économie et l'emploi bruxellois ?

M. le président.- La parole est à M. Gosuin.

M. Didier Gosuin, ministre (en néerlandais).- *Les amendes pour dépassement des normes de bruit fixées par l'arrêté de 1999 ont toujours été appliquées. Une suspension de cinq ans a cependant été instaurée en 1999 pour permettre à l'aéroport d'adapter ses activités aux normes. Après dix-sept ans, le gouvernement estime qu'il*

activiteiten zou kunnen aanpassen aan de geldende normen. Na zeventien jaar is de regering van mening dat het nu tijd is om de wet na te leven.

Het is ook belangrijk te benadrukken dat het besluit bevestigd werd door talrijke gerechtshoven, onder meer het Hof van Cassatie en het Hof van Justitie van de Europese Unie.

Bovendien bepaalt artikel 34 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatie­licentie door de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap het volgende: "De houder leeft de geluidsnormen na, uitgevaardigd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest, en doet deze naleven binnen het kader van zijn uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal."

Het gaat wel degelijk om een koninklijk besluit, en niet om een gewestelijk besluit. De geluidsnormen maakten destijds immers het voorwerp uit van overleg met alle regeringen van het land. Het is dus aan de federale regering om dit koninklijk besluit te laten naleven en er borg voor te staan.

De chantage met betrekking tot tewerkstelling in dit dossier moet stoppen. Het is perfect mogelijk economische en milieugerelateerde belangen met elkaar te verzoenen zonder de levenskwaliteit en de gezondheid uit het oog te verliezen.

Om dat te bereiken, zijn er maatregelen nodig. Twintig jaar geleden werden er al oplossingen naar voren geschoven, zoals de verlenging van de landingsbaan piste 25L met een lengte van 1800 meter of de naleving van de Europese nacht. Die punten vallen evenwel onder de bevoegdheid van de federale en de Vlaams overheid.

Graag geef ik het voorbeeld van de luchthaven van Frankfurt, die op 12 km van het stadscentrum ligt. Die afstand is kleiner dan die tussen Brussels Airport en het Brusselse stadscentrum. In 1984 werd in Frankfurt een nieuwe vliegroute ingelegd, die over minder dan vierduizend mensen vliegt. In 2011 werd door de overheid beslist om alle vluchten tussen 23.00u en 05.00u te verbieden. Nochtans is Frankfurt tot vandaag de nummer één van Europa op het vlak van vrachtvervoer.

Een ander voorbeeld is Schiphol. In 2003 werd

est temps de respecter la loi.

Par ailleurs, cet arrêté a été confirmé par de nombreuses décisions de justice, notamment de la Cour de cassation et la Cour de justice de l'Union européenne.

De plus, l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme dispose que cette dernière doit respecter et faire respecter les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande. Il s'agit d'un arrêté royal et non d'un arrêté régional. Dès lors, les normes de bruit ont été décidées entre tous les gouvernements du pays. Il revient donc au gouvernement fédéral de faire respecter cet arrêté et de s'en porter garant.

Des solutions avaient déjà été avancées il y a vingt ans, comme l'allongement de 1,8km de la piste 25L ou le respect de la nuit européenne. Toutefois, ces aspects relèvent des compétences des gouvernements fédéral et flamand.

Le chantage à l'emploi dans le cadre de ce dossier doit cesser. Il est tout à fait possible de concilier intérêts économiques et environnementaux, sans négliger la qualité de vie et la santé, moyennant l'adoption de certaines mesures.

Première plateforme européenne de fret et situé à 12km du centre-ville, l'aéroport de Francfort en est un bon exemple. Une nouvelle route survolant moins de 4.000 personnes a été mise en place en 1984 et tous les vols y sont interdits entre 23h et 5h du matin depuis 2011. Citons également l'aéroport de Schiphol où une nouvelle route survolant moins de 30.000 personnes a été créée en 2003 et où les avions les plus bruyants sont interdits de 15h à 7h.

Je m'étonne que le directeur de Ryanair estime que ses avions devraient pouvoir décoller sans restriction à partir de 6h du matin, alors qu'il accepte sans rechigner que leur décollage ne puisse pas avoir lieu avant 8h du matin à Eindhoven.

Il appartient aux compagnies aériennes de s'adapter aux normes environnementales et non l'inverse.

daar een nieuwe vliegroute ingelegd die over minder dan 30.000 mensen vliegt. Er werd een verbod opgelegd voor de luidste vliegtuigen van 15.00u tot 07.00u.

Beide voorbeelden illustreren dat het wel degelijk mogelijk is om economische en ecologische belangen te verzoenen.

Ik ben verbaasd over de uitspraken van de ceo van Ryanair. De heer O'Leary verkondigt dat zijn vliegtuigen vanaf 06.00u zonder enige restrictie zouden moeten kunnen opstijgen. Nochtans mogen zijn vliegtuigen in Eindhoven pas opstijgen vanaf 08.00u en vormt dat blijkbaar geen probleem voor hem.

De luchtvaartmaatschappijen moeten zich aanpassen aan de milieunormen en niet omgekeerd.

Op dit moment heb ik nog geen uitnodiging verstuurd naar of ontvangen van de luchtvaartmaatschappijen om de zaak met hen te bespreken.

Het is voor een luchthaven perfect mogelijk om zich te ontwikkelen, ook als die ontwikkeling duurzaam moet zijn en er rekening moet worden gehouden met de buurtbewoners. Enkel op die manier kan het voortbestaan van een luchthaven en de uitvoering van zijn businessplan gewaarborgd worden.

Het vergt wel enige politieke moed: we moeten afstappen van een behoudsgezinde en achterhaalde visie.

De voorzitter.- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Ik denk dat niemand er tegen gekant is dat ecologische en economische belangen met elkaar verzoend worden. Dat moet de bedoeling zijn en er moet gestreefd worden naar een oplossing die voor alle partijen aanvaardbaar is en waarbij iedereen een beetje water bij de wijn doet.

Het is echter wel zo dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de geluidsnormen eenzijdig heeft vastgelegd, ook al moeten ze worden toegepast conform het koninklijk besluit.

À l'heure actuelle, je n'ai ni invité ni été sollicité par des compagnies aériennes pour en discuter.

Un aéroport peut parfaitement se développer, même soumis à la contrainte de la durabilité et de la prise en considération des habitants. C'est d'ailleurs la seule manière de garantir sa pérennité. Certes, cela demande du courage politique et l'abandon d'une vision conservatrice et dépassée.

M. le président.- La parole est à M. Lootens-Stael.

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *Personne ne s'oppose à ce que les intérêts écologiques et économiques soient conciliés. Il faut rechercher une solution acceptable pour toutes les parties, ce qui suppose des concessions de part et d'autre.*

Même si la Région a fixé unilatéralement ces normes de bruit, elles doivent être appliquées conformément à l'arrêté royal.

De heer Didier Gosuin, minister.- Dat is niet waar. Dat werd niet eenzijdig beslist, er is met alle beleidsniveaus overleg gepleegd. De wet schrijft dat ook voor.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- In overleg en met goedkeuring van de luchtvaartmaatschappijen?

De heer Didier Gosuin, minister.- Er werd met alle beleidsniveaus overlegd: de federale, Vlaamse en Waalse overheid. De wetgeving werd nageleefd.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- We bevinden ons momenteel in een conflictsituatie, waarbij de zaak zodanig op de spits wordt gedreven dat het Vlaams Gewest eigenlijk opnieuw verplicht wordt om een belangenconflict in te roepen om tot een oplossing te komen. Dat is geen gezonde situatie.

Er zal geen oplossing komen als alle partijen om eigen politieke en electorale redenen het been stijf houden, zonder daarbij een poging te ondernemen om een compromis te bereiken. Ik vrees dat we dan in een straatje zonder einde terechtkomen, waar uiteindelijk niemand beter van wordt.

De werkgelegenheid dreigt daarbij inderdaad in het gedrang te komen. De verhuizing van DHL is ondertussen toch maar een feit!

De heer Didier Gosuin, minister.- Dat is niet waar. U kent het dossier niet.

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- DHL is gedeeltelijk naar Duitsland verhuisd, ik ken het dossier zeer goed.

(Rumoer)

Dit is geen chantage, mijnheer de minister, het is de realiteit! Er zijn blijkbaar nogal wat politici die denken dat Zaventem in Vlaanderen ligt en dus onze zaak niet is. Maar hebben wij de luchthaven dan niet nodig voor de werkgelegenheid? Ik heb al verwezen naar de indirecte impact op hotels, taxibedrijven en zo meer. U kunt dat niet blijven negeren. Ik roep u op om tot een oplossing te komen.

M. Didier Gosuin, ministre *(en néerlandais).*- *Elles n'ont pas été décidées unilatéralement. Une concertation a été menée avec tous les niveaux de pouvoir, comme prescrit par la loi.*

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *En concertation et avec l'assentiment des compagnies aériennes ?*

M. Didier Gosuin, ministre *(en néerlandais).*- *Tous les niveaux de pouvoir, à savoir les autorités fédérales, flamandes et wallonnes, ont été consultés. La législation a été respectée.*

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *La situation est à ce point conflictuelle que la Région flamande est à nouveau obligée d'invoquer le conflit d'intérêts pour parvenir à une solution. Ce n'est pas sain.*

Tant que les différentes parties camperont sur leurs positions pour des raisons électoralistes et politiques sans se résoudre au compromis, la situation demeurera dans l'impasse.

L'emploi risque donc effectivement d'être compromis. Entre-temps, DHL a déjà déménagé !

M. Didier Gosuin, ministre *(en néerlandais).*- *Ce n'est pas vrai. Vous ne connaissez pas le dossier.*

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *DHL a partiellement déménagé vers l'Allemagne. Je connais très bien le dossier.*

(Rumeurs)

Ce n'est pas un chantage, M. le ministre, c'est la réalité ! Manifestement, certains responsables politiques pensent encore que Zaventem est en Flandre et que ce n'est donc pas notre affaire. Mais n'avons-nous pas besoin de l'aéroport pour l'emploi, notamment de manière indirecte ? Vous ne pouvez pas continuer à le nier. Je vous exhorte à trouver une solution.