

(i.) Wat speelt volgens de VVB in het dossier van de geluidsnormen?

Er zijn heel wat politici en opiniemakers die het vraagstuk van de geluidsnormen afdoen als een communautaire saga, typisch voor de Belgische politieke verhoudingen. Zij gaan daarmee voorbij aan wat de agenda zou kunnen zijn van de Franstalige partijen in Brussel (en Wallonië). Dat er wordt aangestuurd op een klassiek compromis dat zou uitmonden in meer geld voor Brussel in ruil voor een verdere exploitatie van het reizigers- en vrachtverkeer op de nationale luchthaven (met stringentere maar geen draconische geluidsnormen) is een té comfortabele verklaring voor het geharrewar. Een aantal voorstellen van MR-Mobiliteitsminister Bellot lijken weliswaar in die richting te gaan, bijvoorbeeld het idee van nóg intensievere overvlieging van bepaalde zones in ruil voor stilteperiodes.

Het Hoofdstedelijk Gewest is er zich goed genoeg van bewust dat de lusten die ze ontvangt van het nabije Brussels Airport veel groter zijn dan de lasten die ze ervan ondervindt. Op en rond de luchthaven werken 40.000 mensen, van wie er slechts 3.000 Brusselaars rechtstreeks zijn tewerkgesteld. Brussel gaat prat op nóg eens 20.000 jobs in hotels, catering, toerisme en de congressector. De impact van de aanwezigheid van de luchthaven op dit cijfer is zeker niet verwaarloosbaar, maar het is nauwelijks precies te bepalen. Anderzijds leveren deze banen grote rechtstreekse baten op voor Brussel, bij uitstek sinds de inkomsten van (zaken)toerisme en internationale evenementen met de zesde staatshervorming volledig op conto van de Gewesten zijn gekomen. Wat de lasten van de luchthaven betreft - dus het vliegtuiglawaai - blijkt dat de inwoners van Vlaanderen in de buurt daar 75% van voor hun rekening nemen, de Brusselaars maar 25%. Wie dit afzet tegen de nauwelijks 15% Brusselse jobs op en rond de luchthaven en de 20.000 (zaken)toerismejobs in Brussel daartegen afzet, ziet dat de hoofdstad niet mag klagen, integendeel.

De VVB wil veel meer de aandacht vestigen op de analogie tussen het dossier van de geluidsnormen en die andere saga - die van het Eurostadion op de Parking C-terreinen van de Heizel. In elk geval wil de VVB voorkomen dat een 'Vlaamse' oplossing voor het ene dossier zou uitdraaien op een 'Franstalige' oplossing voor het andere. Zo'n communautair compromis is het minst wenselijke van alle. De Vlaamse Regering moet zowel in de kwestie van het stadion als in dat van Zaventem even vastbesloten uit de hoek komen. Dat begint bij het inzicht dat het de Franstalige politieke partijen erom te doen in het Vlaamse gezag in Vlaams-Brabant uit te dagen. De communautaire vrede van de regering-Michel wordt handig omzeild door 'economische' (stadion) of 'ecologische' (geluidsnormen) dossiers, naargelang het vooral PS en cdH goed uitkomt. Maar steeds dienen ze de belangen van de Fédération Bruxelles-Wallonie op langere termijn. In de communautaire luwte van de 'Pax Belgica' rolt Franstalig België zijn zgn. 'Plan-B' uit. De VVB wil deze 'geopolitieke' - want dat is het - piste heel erg beklemtonen.

Het lijkt er daarom sterk op dat een smalende houding van Vlaanderen tegenover wat op het eerste zicht lijkt op een banale politieke afrekening tussen cdH en MR over het vliegtuiglawaai in en rond Brussel, terwijl er zoveel jobs in de waagschaal liggen, een te beperkt perspectief is. De moeizame politieke verhoudingen in Brussel tussen de Franstalige partijen fungeert als oogverblindend voor de Vlamingen, maar vooral als aanleiding voor een reëel bestaand Franstalig front in Brussel én Wallonië om verder in Vlaams-Brabant in te breken. Ze voelen zich daarin geruggensteund door Vlaamse partijen (o.a. Open Vld, maar ook CD&V) voor wie de herfederalisering van een aantal bevoegdheden geen taboe meer is.

(ii.) Welke antwoorden verlangen wij?

De VVB wenst dat de Vlaamse politieke onderhandelaars zich niet van de wijs laten brengen. Vlaams-Brabant is een kwetsbare provincie. Er zijn de uitgesponnen taalfaciliteiten, er is de sociodemografische druk vanuit Brussel, er is een grote druk op de open ruimte. Er zijn streken met uitgesproken sociaaleconomische tegenstellingen op beperkte oppervlakte, zeker onder de rook van de hoofdstad. De Vlaamse Regering moet zich bewust blijven van de precaire situatie waarin Vlaams-Brabant blijft verkeren. Ideeën zoals een startbaanverlenging in oostelijke richting om Brussel 'uit de wind' te plaatsen, wil de VVB afwijzen. De enige duurzame oplossing voor probleem van de geluidsoverlast ligt in een billijke verdeling van de lusten en de lasten van de nationale luchthaven. Dat die luchthaven op Vlaams grondgebied ligt, plaatst de Vlaamse overheid voor een bijzondere verantwoordelijkheid.

Om meer klaarheid te krijgen in plaats van zich door het opbod te laten opjagen, stellen wij volgende vragen:

. Waarom beroepen Franstalige politici zich niet op de federale loyaliteit om bv. een agressief overnamebod op het vrachtvervoer van de luchthaven van Luik meteen van de kaart te vegen? Waarom dienen zij überhaupt niet het ontegensprekelijke nationale belang van de luchthaven van Zaventem, niettegenstaande die in het Vlaams Gewest gelegen is?

. Waarom blijkt het zo moeilijk om de grote impact op de gerealiseerde toegevoegde waarde voor Brussel en de werkgelegenheid in het Brussels Gewest te erkennen, laat staan te berekenen van de luchthavenactiviteit te Brussel?

. In welke mate is er op het federale niveau nog overeenkomst over de vaak bepleite logistieke toekomst van de nationale luchthaven als belangrijke Europese 'hub'?

. Waarom bestaat er zoveel onduidelijkheid over de juridische middelen die Vlaanderen nog kan aanwenden om de exploitatie van Brussels Airport ongehinderd verder te laten gaan?

. Waarom horen we zo weinig over goede praktijken van andere wereldluchthavens elders in Europa die met soortgelijke uitdagingen zijn geconfronteerd? Waarom zoveel ogenschijnlijke 'politique politicienne' te Brussel en geen breed en eerlijk maatschappelijk debat over de verzoening van tewerkstelling, economische ijkpunten en levenskwaliteit? Waarom horen we nooit iets over 'inbreiding' van de luchthaven en is het altijd maar 'uitbreiding' wat de klok slaat?

. En niet te vergeten: is de huidige patstelling rond de geluidsnormen geen zure vrucht van een totaal mismeesterde Zesde Staatshervorming (het Vlinderakkoord)?

Wat stellen we immers vast: DHL, de federale overheid, Belgocontrol en Brussels Airport Company zelf krijgen in hun rechtszaken tegen de Brusselse geluidsnormen van de Raad van State systematisch ongelijk. Is dat niet omdat de staatshervormingen het er zo naar hebben gemaakt en het Vlinderakkoord dit heeft bezegeld? Bovendien verwijst Brussel in vliegkwesities gretig naar de Europese context. Vlaanderen, Brussel en Wallonië leven op elkaars lip. Ze zijn te groot voor België. Beter is het in goede verstandhouding naast en met elkaar te leven, maar dan moeten we weg uit het institutioneel kluwen.

Pas als het debat op gang komt over deze kwesties, kan de discussie volwaardig worden gevoerd. Wij houden het erop dat dan snel zal blijken dat er minder sprake is van een aloude communautaire tegenstelling tussen Vlamingen en Franstaligen. Er is wel degelijk een tegenstelling, maar die gaat over economische visie en vooral over politieke strategie op langere termijn, waarbij Franstalig België heel duidelijk lijkt te denken in een post-Belgisch begrippenkader. De Vlaamse politieke klasse moet dit onder ogen durven zien en zich er resoluut tegen te weer stellen. Wanneer het belangenconflict afloopt, moet een duidelijk signaal komen dat de toekomst van Brussel in Vlaanderen ligt en niet elders. Het gekrakeel is voorbij. Zaventem is geen akkefietje.

Wij willen een klaar debat. Dat mag gerust een tijdje duren. Inmiddels moet de luchthaven op normale wijze kunnen worden geëxploiteerd. Daarom zijn wij van mening dat Vlaanderen niet met de rug tegen de muur staat. Evenzeer geloven wij dat Vlaanderen nog steeds over hefboomen beschikt om de nodige sereniteit en rust af te dwingen om zo tot de essentie van de kwestie door te dringen.

Wij willen aanstaande zondag een belangrijk signaal op korte termijn geven: wij willen solidair zijn met het economisch, sociaal, cultureel en ecologisch weefsel dat zo delicaat is in het zgn. 'Vlaams Strategisch Gebied Rond Brussel'. Wij willen de buurtcomités, de syndicale werkers, het verenigingsleven en alle buurtbewoners van de dorpen en woonkernen in de nabijheid van de luchthaven een hart onder de riem steken. Dat is nu eerst aan de orde.