



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

dinsdag

mardi

02-12-2002

02-12-2002

15:08 uur

15:08 heures

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld worden vóór

vrijdag 06/12/2002, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats. Des rectifications peuvent être communiquées par écrit avant le

vendredi 06/12/2002, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

Samengevoegde interpellaties en vraag van	1
- mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "de houding van de regering ten aanzien van de ondraaglijke hinder bij de omwonenden door de concentratie van de nachtvluchten van Zaventem boven de Noordrand rond Brussel" (nr. 1478)	1
- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister en tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de concentratie van de nachtvluchten, de impactstudie en de berichtgeving aan de bevolking" (nr. 1479)	1
- mevrouw Frieda Brepoels tot de eerste minister over "het standpunt van de regering rond de concentratie van de nachtvluchten" (nr. 1482)	1
- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de concentratie van nachtvluchten boven de Noordrand van Brussel" (nr. 1483)	1
- de heer Willy Cortois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beleid van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer inzake het beheersen van de lawaaihinder van de luchthaven voor alle inwoners rond Zaventem" (nr. 1486)	1
- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de nachtvluchten" (nr. A444)	1
- mevrouw Els Van Weert tot de eerste minister over "de nachtvluchten boven de Noordrand van Brussel" (nr. 1488)	1
Spreekers: Guy Verhofstadt , eerste minister, Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Bart Laeremans , Simonne Creyf , Willy Cortois , Lode Vanoost , Hans Bonte , Els Van Weert , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	

Moties

16

SOMMAIRE

Interpellations et question jointes de	1
- Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "l'attitude du gouvernement en ce qui concerne les nuisances insupportables que provoque chez les riverains de l'aéroport de Zaventem la concentration des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1478)	1
- M. Bart Laeremans au premier ministre et à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration de vols de nuit, l'étude d'incidence et l'information de la population" (n° 1479)	1
- Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "le point de vue du gouvernement en ce qui concerne la concentration des vols de nuit" (n° 1482)	1
- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1483)	1
- M. Willy Cortois à la vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports en ce qui concerne la maîtrise des nuisances sonores que provoque l'aéroport de Zaventem pour tous les habitants des communes riveraines" (n° 1486)	1
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème des vols de nuit" (n° A444)	1
- Mme Els Van Weert au premier ministre sur "les vols de nuit au-dessus de la périphérie bruxelloise" (n° 1488)	1
Orateurs: Guy Verhofstadt , premier ministre, Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Bart Laeremans , Simonne Creyf , Willy Cortois , Lode Vanoost , Hans Bonte , Els Van Weert , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	

Motions

16

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

DINSDAG 02 DECEMBER 2002

15:08 uur

**COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES**

du

MARDI 02 DECEMBRE 2002

15:08 heures

De vergadering wordt geopend om 15.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 **Samengevoegde interpellaties en vraag van**
- mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "de houding van de regering ten aanzien van de ondraaglijke hinder bij de omwonenden door de concentratie van de nachtvluchten van Zaventem boven de Noordrand rond Brussel" (nr. 1478)
- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister en tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de concentratie van de nachtvluchten, de impactstudie en de berichtgeving aan de bevolking" (nr. 1479)
- mevrouw Frieda Brepoels tot de eerste minister over "het standpunt van de regering rond de concentratie van de nachtvluchten" (nr. 1482)
- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de concentratie van nachtvluchten boven de Noordrand van Brussel" (nr. 1483)
- de heer Willy Cortois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beleid van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer inzake het beheersen van de lawaaihinder van de luchthaven voor alle inwoners rond Zaventem" (nr. 1486)
- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de nachtvluchten" (nr. A444)
- mevrouw Els Van Weert tot de eerste minister over "de nachtvluchten boven de Noordrand van Brussel" (nr. 1488)

La séance est ouverte à 15.08 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Interpellations et question jointes de**
- Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "l'attitude du gouvernement en ce qui concerne les nuisances insupportables que provoque chez les riverains de l'aéroport de Zaventem la concentration des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1478)
- M. Bart Laeremans au premier ministre et à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration de vols de nuit, l'étude d'incidence et l'information de la population" (n° 1479)
- Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "le point de vue du gouvernement en ce qui concerne la concentration des vols de nuit" (n° 1482)
- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1483)
- M. Willy Cortois à la vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports en ce qui concerne la maîtrise des nuisances sonores que provoque l'aéroport de Zaventem pour tous les habitants des communes riveraines" (n° 1486)
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème des vols de nuit" (n° A444)
- Mme Els Van Weert au premier ministre sur "les vols de nuit au-dessus de la périphérie bruxelloise" (n° 1488)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de eerste minister.)

(La réponse sera fournie par le premier ministre.)

01.01 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Gaan de leden ermee akkoord dat minister Durant antwoordt op de interpellaties en vragen en dat zij het akkoord van het Overlegcomité toelicht?

01.01 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): Les membres acceptent-ils que la ministre Durant réponde aux interpellations et questions et fournisse des précisions sur l'accord intervenu au sein du Comité de concertation?

01.02 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Dat vind ik vreemd. De eerste minister heeft het dossier vorige week naar zich toe getrokken. De interpellaties zijn dus aan hem gericht. Minister Durant mag natuurlijk ook antwoorden, maar wij zouden graag het standpunt van de eerste minister kennen.

01.02 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Voilà qui est étrange. La semaine dernière, le premier ministre a décidé de s'occuper personnellement du dossier. Les interpellations lui sont adressées. La ministre Durant peut bien évidemment répondre aussi mais nous souhaitons connaître le point de vue du premier ministre.

01.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): De partijstandpunten lopen uiteen, ook binnen de meerderheid. Minister Durant mag hier aanwezig zijn en haar mening geven, maar de eerste minister moet antwoorden, zodat we klaarheid krijgen in de visie van de regering.

01.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Les points de vue des partis divergent, même au sein de la majorité. La ministre Durant a le droit d'assister à cette commission et d'exprimer son point de vue mais c'est le premier ministre qui doit fournir la réponse pour que nous ayons enfin une idée précise de la vision du gouvernement.

01.04 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Het gaat hier niet over standpunten en meningen van de eerste minister of van iemand anders. Het gaat hier over het standpunt van de regering en minister Durant is het best geplaatst om dat toe te lichten. Ik heb het dossier nooit naar mij toegetrokken, ik heb het probleem enkel op de agenda van het Overlegcomité geplaatst, omdat dit een probleem is van drie regeringen: de federale, de Vlaamse en de Brusselse. Minister Durant zal u de notificatie van akkoord van het Overlegcomité meedelen.

01.04 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): Il ne s'agit pas en l'espèce des points de vue ou des opinions du premier ministre ni de qui que ce soit, mais de la position du gouvernement que la ministre Durant est la mieux placée pour présenter. Je ne me suis nullement approprié du dossier. Je n'ai fait que porter le problème à l'ordre du jour du Comité de concertation, parce qu'il concerne trois gouvernements: le fédéral, le flamand et le bruxellois. La ministre Durant vous communiquera la notification d'accord du Comité de concertation.

01.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Er is duidelijk verdeeldheid binnen de meerderheid. Ik zou willen weten wat er nu beslist is. Ik vraag niet dat de premier zou antwoorden op allerlei details, maar ik wil een inhoudelijk antwoord. Dit is een ernstig dossier en wij zijn goed gedocumenteerd.

01.05 **Simonne Creyf** (CD&V): La majorité est clairement divisée. J'aimerais savoir ce qui a précisément été décidé. Je ne demande pas que le premier ministre réponde sur toutes sortes de détails, mais j'aimerais obtenir une réponse sur le fond. Il s'agit d'un dossier important et nous sommes bien documentés.

01.06 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Ik ben niet in staat om op deze technische vragen te antwoorden. Mevrouw Durant is daartoe veel beter geplaatst.

01.06 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): Je ne suis pas en mesure de répondre aux questions techniques. Mme Durant est bien plus apte à le faire.

01.07 **Willy Cortois** (VLD): Dit akkoord werd in 2000 afgesloten. Mevrouw Durant staat in voor de uitvoering. De mensen vragen zich af of dit akkoord wel moet worden uitgevoerd. De premier moet het Overlegcomité voorzitten, hij hoeft hier niet op alle vragen zelf te antwoorden.

01.07 **Willy Cortois** (VLD): Cet accord a été conclu en 2000. Mme Durant est chargée de son exécution. La population s'interroge sur la mise en œuvre de l'accord. Le premier ministre doit présider le comité de concertation. Il n'est pas tenu de venir répondre ici en personne à toutes les questions.

Ik ben uit de regio afkomstig en ben dus vooral geïnteresseerd in de gevolgen van de uitvoering van het akkoord. Minister Durant is perfect geplaatst om daarop te antwoorden. De burgers uit de rand zijn niet geïnteresseerd in politieke bekvechterij over een eventuele onenigheid binnen de regering, zij willen weten wat het akkoord voor hen in de praktijk zal betekenen.

01.08 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Ik vraag dat de voorzitter de notificatie van het Overlegcomité zou kopiëren en aan de leden uitdelen.

01.09 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Wij nemen vrede met een antwoord van minister Durant. De oppositie heeft evenwel gelijk als ze zegt dat de draagwijdte van de woorden anders is als de premier antwoordt. Ik verwacht niet dat de premier alle details kent en beantwoordt, maar ik verwacht wel dat hij blijft tot het einde van het debat.

01.10 **Hans Bonte** (SP.A): Twee minister weten meer dan één. De premier heeft gelijk als hij zegt dat het belang bij de inhoud van het akkoord ligt. Laten we ons dus concentreren op de notificatie van het Overlegcomité.

01.11 **Simonne Creyf** (CD&V): De premier heeft reglementair het recht om antwoorden door te schuiven naar leden van de regering, maar dit moet tijdig gebeuren, niet bij het begin van het debat. De mensen liggen wakker van de situatie en niet van dit debat. De Vlamingen in de Noordrand willen weten welke oplossing de premier voorstelt.

01.12 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): De notificatie van het Overlegcomité bevat mijn antwoord. Daarin nemen de federale en gewestregeringen een gemeenschappelijk standpunt in. Dat is een hele realisatie. Het akkoord pakt de problemen van geluidshinder daadwerkelijk aan. Mevrouw Durant zal uitleg geven over de details.

01.13 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): De premier moet toch minstens blijven luisteren naar wat hier gezegd wordt. Dan zal hij weten wat men in de Rand denkt over dit nefaste akkoord.

Etant moi-même originaire de la région, je m'intéresse surtout aux conséquences de l'exécution de l'accord. Mme Durant est très bien placée pour répondre aux questions à ce sujet. Les habitants de la périphérie n'ont cure des chamailleries politiques sur d'éventuelles discordes au sein du gouvernement. Ils veulent tout simplement savoir ce que l'application de l'accord impliquera pour leur quotidien.

01.08 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): Je demande que le président fasse photocopier la notification du Comité de concertation et fasse distribuer les copies aux membres.

01.09 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Nous nous contentons de la réponse de la ministre Durant. L'opposition a raison lorsqu'elle dit que la portée des propos est différente quand c'est le premier ministre qui répond. Je ne demande pas au premier ministre de connaître tous les détails du dossier et de répondre de manière détaillée, mais j'attends de lui qu'il reste parmi nous jusqu'à la fin du débat.

01.10 **Hans Bonte** (SP.A): Il y a plus dans deux têtes de ministre que dans une. Le premier ministre a raison quand il dit que c'est la teneur de l'accord qui est importante. Concentrons-nous donc sur la notification du Comité de concertation.

01.11 **Simonne Creyf** (CD&V): Le premier ministre a le droit, en vertu du règlement, de laisser aux membres du gouvernement le soin de répondre à des questions mais il doit le faire en temps utile, pas au début du débat. Ce qui préoccupe les gens, c'est la situation sur le terrain, pas ce débat-ci. Les Flamands du nord de la périphérie veulent savoir quelle solution propose le premier ministre.

01.12 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): La notification du comité de concertation comporte ma réponse. Dans ce texte, les gouvernements régionaux et fédéral expriment un point de vue commun. C'est une belle prestation. L'accord permet de régler effectivement les problèmes des nuisances sonores. Mme Durant vous fournira de plus amples détails.

01.13 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Le premier ministre doit à tout le moins assister aux interventions au sein de notre commission. Il saura alors ce que les habitants de la périphérie pensent de cet accord néfaste.

De **voorzitter**: Het reglement bepaalt dat de regering antwoordt. Het is misschien jammer dat de premier niet antwoordt, maar hij hoeft dit niet te doen. Aangezien dit ons enige agendapunt is, ben ik van plan de toegemeten tijd ruim te interpreteren. *(Onder protest van de heer Laeremans verlaat eerste minister Verhofstadt de zaal.)*

01.14 Simonne Creyf (CD&V): Ik betreur dat de premier niet wil antwoorden en het hazenpad kiest. Hij verwijst naar het document van het Overlegcomité, maar de punten die daar niet aan bod kwamen, kunnen we hier dus ook niet behandelen.

Het overleg heeft tot niets geleid, behalve tot tijdwinst. De aangekondigde maatregelen zullen de overlast niet keren, de ongerechtvaardigde discriminatie van een aantal gemeenten in de Noordrand blijft bestaan. Brussel, het electorale wingewest van minister Durant, Tervuren, de woonplaats van haar kabinetschef, en delen van Waals-Brabant blijven gespaard, voor andere gebieden geldt de LAeq-norm. Eén vliegtuig boven Brussel betekent voor de minister dus al hinder, in Vlaams-Brabant is er zogenaamd pas hinder binnen de 55 dBA-zone. Het zuiden van Brussel blijft gespaard, Vlaanderen trekt weer eens aan het kortste communautaire eind.

Er werd beslist om de concentratie van vluchten boven de Noordrand voorlopig te beperken tot 85 procent van de vluchten, maar in de geteisterde gemeenten is de situatie nu reeds onhoudbaar. Er waren drie voorwaarden voor de concentratiebeslissing: minder inwoners moesten het slachtoffer worden van overlast, er mochten geen nieuwe inwoners getroffen worden en er zouden maatregelen worden getroffen voor hen die last blijven ondervinden. Aangezien geen van die voorwaarden is vervuld, moet de concentratiebeslissing worden teruggedroefd in haar geheel, niet voor een schamele 15 procent.

Minister Durant wil nieuwe metingen laten verrichten. Waarom is er nog altijd geen betrouwbaar openbaar meetinstrument? De metingen van de overlast door BIAC vallen lager uit dan die van Aminal, maar zijn toch nog een stuk boven de norm. Daarnaast wantrouwen de getroffen en de metingen van de heer Philippe Touwaide, een lid van de vereniging tegen nachtvluchten boven Brussel, uiteraard niet. Wat een flater om deze man aan te nemen!

Le **président**: Le Règlement prévoit que c'est le gouvernement qui répond. On peut regretter que la réponse ne soit pas fournie par le premier ministre mais celui-ci n'y est pas tenu. Ce point étant le seul à figurer à notre ordre du jour, j'entends bien interpréter largement les règles concernant les temps de parole. *(M. Verhofstadt quitte la salle sous les protestations de M. Laeremans)*

01.14 Simonne Creyf (CD&V): Je déplore que le Premier ministre refuse de répondre et prenne la poudre d'escampette. Il se réfère au document du Comité de concertation mais nous ne pouvons pas non plus traiter ici les points qui n'ont pas été abordés en son sein.

La concertation n'a abouti à rien, sauf à permettre au Premier ministre de gagner du temps. Les mesures annoncées ne réduiront pas les nuisances. Et la discrimination injustifiée, dont sont l'objet certaines communes de la périphérie nord, subsiste. Bruxelles, le fief électoral de la ministre Durant, Tervuren, le lieu de domicile de son chef de cabinet, et plusieurs parties du Brabant wallon restent épargnés tandis que d'autres régions bénéficient des effets de la norme LAeq. Donc, pour la ministre, il y a nuisance dès qu'un avion survole Bruxelles. Mais dans le Brabant flamand, il n'y a, à ses yeux, nuisance que dans la zone des 55 dBA. Le sud de Bruxelles reste épargné et la Flandre mord une fois de plus la poussière sur le terrain communautaire.

Il a été décidé de limiter provisoirement à 85 % des vols la concentration au-dessus de la périphérie nord. Mais dans les communes qui souffrent de nuisances, la situation est déjà invivable à l'heure qu'il est. La décision de concentrer les vols avait été subordonnée à trois conditions: moins d'habitants devaient pâtir des nuisances, celles-ci ne devaient plus toucher de nouveaux habitants et des mesures seraient prises en faveur de ceux qui en souffrent toujours. Aucune de ces conditions n'ayant été remplie, il faut revenir complètement sur cette décision de concentration et ne pas se contenter d'annuler 15 maigres pour cent de ses effets.

La ministre Durant souhaite qu'il soit procédé à de nouvelles mesures. Pourquoi n'existe-t-il toujours pas d'instrument de mesure public fiable? Le résultat des mesures des nuisances effectuées par BIAC est inférieur à celui des mesures réalisées par Aminal, tout en dépassant quelque peu la norme. Par ailleurs, les intéressés ne remettent bien entendu pas en question les mesures de M. Philippe Touwaide, membre de l'association contre les vols de nuit au-dessus de Bruxelles. Quelle

bévue d'avoir désigné cet homme !

Door een nieuwe, Nederlandstalige ombudsdienst aan te duiden, bevestigt de minister dat de vorige niet objectief was.

En créant un nouveau service de médiation néerlandophone, la ministre confirme que le service précédent n'était pas objectif.

Vanaf maart 2003 moeten de meest lawaaiige vliegtuigen zijn verdwenen. De 727's van DHL worden inderdaad vervangen en dat is goed. De inwoners klagen echter niet alleen over de sterkte van het lawaai, maar ook over de frequentie ervan.

Les avions les plus bruyants devront avoir disparu à partir du mois de mars 2003. Les 727 de la compagnie DHL seront en effet remplacés, ce qui est une bonne chose. Les habitants ne se plaignent toutefois pas seulement de l'ampleur du bruit mais également de la fréquence des vols.

Wat de Hushkit betreft, zweert minister Durant dat het betreffende KB niet te laat werd gepubliceerd. Toch geeft de Europese Commissie het signaal dat zij het KB alsnog kan vernietigen, wat allerminst een geruststelling is voor de inwoners!

En ce qui concerne les kits d'insonorisation, la ministre Durant assure que l'arrêté royal concerné n'a pas été publié tardivement. Malgré tout, la Commission européenne indique qu'elle peut encore annuler cet arrêté, ce qui n'est pas du tout de nature à rassurer la population concernée !

De pilotenvereniging verklaarde dat een vliegtuig bij het opstijgen het best rechtdoor vliegt, zuidwaarts, dus. De door het akkoord verplichte S-bocht genereert een ecologisch onverantwoord hoog kerosineverbruik, betekent meer lawaai en is onveiliger. Men heeft de Brusselaars uiteraard nooit verteld dat in geval van problemen bij het opstijgen, bijvoorbeeld felle zuidwestenwind, de piloten wel degelijk rechtdoor moeten vliegen, recht over de grootstad Brussel. Het veiligheidsargument snijdt dus geen hout.

Selon l'association des pilotes, le mieux est de voler en ligne droite après le décollage, vers le sud donc. Le virage en "S" imposé par l'accord entraîne une consommation de kérosène injustifiée sur le plan écologique, génère plus de bruit et est plus dangereux. On a bien entendu omis de dire aux Bruxellois qu'en cas de problème au décollage, par exemple, par vent violent du sud-ouest, les pilotes doivent bien voler en ligne droite et survoler ainsi le Grand Bruxelles. L'argument relatif à la sécurité n'est donc pas fondé.

Wat de verdeling tussen dag- en nachtvluchten betreft, krijgt de Noordrand ten gevolge van de concentratiebeslissing 60 procent van alle dagvluchten te slikken. Dat zijn 500 tot 700 vliegtuigen per dag, een catastrofe.

En ce qui concerne la répartition entre les vols de jour et de nuit, la décision de les concentrer signifie que 60 pour cent de l'ensemble des vols de nuit, soit de 500 à 700 vols par jour, survoleront le nord de la périphérie, ce qui est une catastrophe.

Het isolatieprogramma is een farce. Isolatie en concentratie worden van elkaar losgekoppeld voor de Noordrand. Vanaf maart 2003 krijgt de Noordrand alle vliegtuigen over zich heen. Pas in 2004 wordt met de isolatie gestart, een operatie die wel tien jaar kan duren. Daar komt nog bij dat niet alle gemeenten zullen worden geïsoleerd. Ook voor wie wel op isolatie kan rekenen, zijn niet alle problemen van de baan. Geluidsdeskundigen stellen immers dat alleen een heel professionele isolatie vliegtuiggeluiden kan tegenhouden. De passage in de programmawet over deze kwestie heeft een vernietigend advies gekregen van de Raad van State. De bewoners vrezen daarenboven dat de isolatie een vergiftigd geschenk is, omdat het als een alibi zal worden gebruikt om alle vliegtuigen over hun regio te sturen.

Le programme d'isolation est une farce. L'isolation et la concentration sont dissociées pour la périphérie nord. A compter de mars 2003, tous les avions se dirigeront vers la périphérie nord. Les travaux d'isolation ne commenceront qu'en 2004 et pourraient prendre au moins dix ans. A cela s'ajoute que toutes les communes ne seront pas isolées. Par ailleurs, ceux pour qui une isolation est prévue ne seront pas débarrassés de tous leurs problèmes pour autant. Les spécialistes en matière de bruit affirment en effet que seule une isolation installée de manière très professionnelle peut filtrer les bruits générés par un avion. Le passage de la loi-programme qui traite de la question a fait l'objet d'un avis négatif du Conseil d'Etat. Les habitants craignent en outre que l'isolation soit un cadeau empoisonné car elle pourrait servir d'excuse pour faire passer tous les avions au dessus de leur région.

Uit een studie blijkt dat de bewoners van de Noordrand 's nachts aan geluiden van 68,5 tot 72 decibel blootstaan en dat is schadelijk voor hun gezondheid. Het nieuwe plan is eenvoudig een ramp voor de Noordrand.

01.15 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Het is schandalig dat de premier zich zelfs niet verwaardigt om te luisteren en doet alsof het hele dossier de schuld is van de minister van Mobiliteit. Toch zijn alle meerderheidspartijen er verantwoordelijk voor. Het akkoord is een ramp voor de streek. Het is het gevolg van een grof staaltje van electorale zelfbediening door minister Durant ten koste van de mensen van de Noordrand.

De beslissing over de vliegtuigroutes zou gebaseerd worden op een onafhankelijke studie. Helaas is de studie nep en deugt ze van geen kanten. Nog steeds zijn de vluchtkarten niet klaar en nog steeds is dus niet duidelijk welke gebieden precies geïsoleerd zullen worden. Verder gaat de vluchtconcentratie ver aan de isolatie vooraf. Volgens de minister ging het in het nieuwe plan om een verschuiving van de Zuid- naar de Noordrand. Dat is manifest onwaar, het gaat ook om een heroriëntatie van vluchten boven Brussel, waardoor de noordrand zo'n 250 vluchten per etmaal incasseert, wat een substantiële stijging betekent. De vraag naar een hoorzitting daarover werd vrolijk weggestemd door de meerderheid.

De ombudsman bij wie de bewoners van de Noordkant hun nood moeten gaan klagen, is een betrokken partij. Zo betrokken dat de Vlaamse overheid er een Vlaamse ombudsdienst naast heeft geplaatst!

Welk recht heeft de minister om alle geluidshinder naar de mensen van de Noordrand van Brussel toe te schuiven? Waarom werden alleen de geluidsgrenzen als criterium genomen? Waarom neemt de minister de optie van het uitwaaiëren als dat betekent dat het hele luchthavengebied weer zal worden getroffen door geluidsoverlast? Kan de ombudsman worden ontslagen?

01.16 Frieda Brepoels (VU&ID): De premier is weer eens afwezig. Alweer moeten we het stellen met minister Durant, die niet bezig is met de problemen van de Vlamingen. Waarom moest het dossier vrijdag terug naar het Overlegcomité? Omdat het onuitvoerbaar was. Daarover willen we

Une étude a montré que les habitants de la périphérie nord sont exposés, la nuit, à des bruits de 68,5 à 72 décibels, ce qui nuit à leur santé. Le nouveau plan est une véritable calamité pour la périphérie nord.

01.15 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Il est scandaleux que le premier ministre ne daigne même pas écouter et se comporte comme si tout le dossier incombait à la ministre de la Mobilité. La responsabilité est partagée par tous les partis de la majorité. L'accord est une catastrophe pour la région. Il procède d'une grossière manœuvre électorale de la ministre Durant, aux dépens des habitants de la périphérie nord.

La décision relative aux routes aériennes s'appuierait sur une étude indépendante. Hélas, cette étude est un leurre, dépourvu de tout fondement. Les cartes aériennes ne sont toujours pas prêtes et nous ne savons toujours pas précisément quelles zones seront isolées. Pour le surplus, les vols sont concentrés bien avant la réalisation des travaux d'isolation. Aux dires de la ministre, le nouveau plan consisterait en un glissement de la périphérie sud vers la périphérie nord, ce qui est manifestement incorrect les vols survolant Bruxelles sont également réorientés, ce qui implique 250 vols quotidiens supplémentaires au-dessus de la périphérie nord, soit une augmentation substantielle. La majorité a allègrement voté contre une demande d'audition à ce sujet.

Le médiateur auquel les habitants de la périphérie nord peuvent adresser leurs réclamations a partie liée au débat, tant et si bien que le gouvernement flamand a créé en parallèle un service de médiation flamand!

De quel droit la ministre impose-t-elle une concentration des nuisances sonores aux habitants de la périphérie nord de Bruxelles? Pourquoi seul le critère des limites sonores a-t-il été pris en considération? Pourquoi la ministre opte-t-elle pour des pistes orientées dans toutes les directions, puisque cette formule impliquera de nouveau des nuisances sonores dans toute la zone de l'aéroport? Le médiateur peut-il être licencié?

01.16 Frieda Brepoels (VU&ID): Le Premier ministre est à nouveau absent. Nous devons une fois de plus nous satisfaire de la ministre Durant alors que celle-ci ne se soucie pas des problèmes des Flamands. Pourquoi a-t-on dû renvoyer le dossier au Comité de concertation vendredi?

uitleg van de eerste minister.

Voorts is dit een heel technisch dossier en wie zich de materie eigen maakt, leert vrij snel dat het niet om subjectieve gegevens gaat. De hinder is objectief meetbaar en kan dus ook objectief worden gespreid.

Het is volstrekt onbegrijpelijk dat de Vlaamse regering op 16 juli 2002, ongeacht de resultaten van de impactstudie, akkoord ging met de concentratie vanaf 31 oktober 2002. Daarop kan nu niet meer worden teruggekomen, ook al ondervindt de Noordrand bijkomende hinder.

Nu blijkt ook dat verschillende ministers dit technische dossier niet echt kennen. Vergelijken met de hinder in 2001 is fout, want toen werden al systematisch wijzigingen in de vluchtroutes doorgevoerd. Vanaf mei 2001 voerde men de concentratie al gedeeltelijk door.

Wij stellen vast dat de Noordrand al een maand wordt geteisterd door deze verkeerde beslissing, maar dat de volksgezondheid hier nauwelijks ter sprake komt. Waar blijft minister Tavernier? Wij zullen deze onrechtvaardige en ondemocratisch genomen beslissing nooit aanvaarden en blijven op dit dossier terugkomen.

01.17 Hans Bonte (SP.A): Ik wil een aantal van mijn vroeger gestelde vragen herhalen, maar klaag allereerst de stuntelige communicatie in dit dossier aan. Die slechte communicatie is oorzaak van de massale reacties in de Noordrand. De minister communiceert ook slecht met het Parlement. Is de volledige implementatiestudie beschikbaar voor het Parlement? Hoe luidt de opdracht voor die implementatiestudie precies? Duidelijk is dat de meetgegevens ook niet beschikbaar zijn voor lokale mandatarissen. Zelfs de ombudsman blijft maar rond de pot draaien. Alleen informatie en communicatie kunnen nochtans tot een zindelijk debat leiden.

Hoeveel percent van de dagvluchten gaat overigens over de Noordrand? Welke cijfers zijn er daarover voor 2000, zodat we kunnen vergelijken met de huidige situatie? Ook dat probleem moet worden geobjectiveerd. Wij willen een perfect overzicht van alle beslissingen die leidden naar een verschuiving van de dagvluchten.

Het principeakkoord van 16 juli 2002 bevat een engagement van de Brusselse regering, namelijk de ontsluiting van de luchthaven voor het

Parce qu'il était inexécutable. Nous voulons que le Premier ministre s'explique à ce sujet.

En outre, il s'agit d'un dossier très technique dont on s'aperçoit très vite qu'il n'est pas constitué de données subjectives. Il est en effet possible de mesurer objectivement les nuisances en cause et, dès lors, de les répartir objectivement.

Il est totalement incompréhensible que, le 16 juillet 2002, le gouvernement flamand ait marqué son accord sur la concentration à partir du 31 octobre 2002, en dépit des résultats de l'étude d'incidence. Il n'est aujourd'hui plus possible de revenir sur cette décision, même si la périphérie nord subit des nuisances supplémentaires.

Il s'avère aussi que certains ministres ne connaissent pas vraiment ce dossier technique. Comparer avec les nuisances de 2001 est une erreur car, à l'époque, les routes aériennes avaient été systématiquement modifiées. A partir de mai 2001, la concentration a été progressivement mise en œuvre.

J'observe que la périphérie nord subit cette mauvaise décision depuis un mois déjà et que c'est à peine si le problème de la santé publique est soulevé. Que fait le ministre Tavernier? Nous n'accepterons jamais cette décision inique et antidémocratique et nous reviendrons sur ce dossier.

01.17 Hans Bonte (SP.A): Je souhaite réitérer plusieurs des questions que j'ai précédemment posées mais je pointe en tout premier lieu du doigt le défaut de communication dans ce dossier. Cette mauvaise communication est à l'origine des réactions massives enregistrées dans la périphérie nord. De même, la ministre communique mal avec le Parlement. La version complète de l'étude d'incidence est-elle disponible pour le Parlement. Quelle est l'objectif précis de cette étude, Les mandataires locaux ne disposent pas non plus des résultats des mesures. Même le médiateur continue à tergiverser. Pourtant, seules une bonne information et une bonne communication permettront un débat sain.

Quel pourcentage des vols de jour passe d'ailleurs au-dessus de la périphérie nord? Pouvez-vous nous fournir les chiffres de 2000, afin que nous puissions comparer avec la situation actuelle? Ce problème-là doit aussi être objectivé. Nous voulons disposer d'un aperçu complet de toutes les décisions qui ont débouché sur un déplacement des vols de jour.

L'accord de principe du 16 juillet 2002 comporte un engagement du gouvernement bruxellois, à savoir le désenclavement ferroviaire de l'aéroport pour le

internationale treinverkeer. Nam de Brusselse regering daarover reeds een beslissing of kan dit element uit het akkoord worden gelicht? Dit is zeer belangrijk voor de mobiliteitsplannen in de Noordrand.

Er bestaat ten slotte een enorme contradictie tussen punt 3 en punt 5 van het akkoord. Punt 3 stelt dat de geoptimaliseerde concentratie er pas komt na het verdwijnen van de laatste B727 van DHL, zijnde na 15 maart 2003. Punt 5 stelt dat de optimalisatie van de vliegprocedures geen extra hinder of nieuwe gehinderden mag veroorzaken. Is het verdwijnen van de B727 de enige voorwaarde om de concentratie door te voeren of worden beide voorwaarden gekoppeld? Wat werd daarover vorige vrijdag afgesproken?

Nieuw is dat er wordt gesproken over een 'redelijke frequentie'. De minister is daarmee op het goede pad. Het is tegelijkertijd een argument tegen de concentratie.

Het Overlegcomité is samengekomen omdat aan bepaalde voorwaarden inzake geluidsoverlast niet was voldaan. Hoe lang zal het duren vooraleer ook de nieuwe hinder zal zijn weggenomen?

01.18 Willy Corts (VLD): Op 25 november 1999 verklaarde minister Durant dat maatregelen niet voor één gewest konden worden genomen. De filosofie van het akkoord van 2000 was dat problemen niet naar één gewest konden worden verplaatst. Blijft de minister bij haar vorige verklaringen? Sinds 2000 zijn er wijzigingen in de vliegroutes en -procedures gekomen. 60 percent van de dagvluchten vliegt boven het Vlaams Gewest, een kleine 40 percent boven het Waalse en 1,3 percent boven het Brusselse. Het probleem is even scherp voor de dagvluchten als voor de nachtvluchten.

Brussels minister Gosuin heeft geluidsnormen vastgelegd. Moeten die normen niet overal dezelfde zijn? Dat is toch een vereiste voor een zinvol akkoord.

In het akkoord van vrijdag wordt gesproken over een 'redelijke frequentie'. Moet die term ook niet in het globale akkoord worden opgenomen? Men zou dan tot andere resultaten komen.

Dit akkoord moet worden uitgevoerd met de coöperatie van de twee gewesten. Als er zich een

trafic international. Le gouvernement bruxellois a-t-il déjà pris une décision à ce sujet ou cet élément peut-il être retiré de l'accord ? Cette matière revêt une grande importance pour les plans de mobilité dans le nord de la périphérie.

Enfin, les points 3 et 5 de l'accord se contredisent fortement. Le point 3 stipule que la concentration optimisée ne pourra être mise en oeuvre que lorsque le dernier B727 de la compagnie DHL aura été retiré de la circulation, à savoir après le 15 mars 2003. La disparition du B727 constitue-t-elle l'unique condition à la concentration ou y en a-t-il d'autres? Qu'a-t-on convenu à ce sujet vendredi dernier ?

La nouveauté est que l'on parle à présent de "fréquence raisonnable". La ministre est ainsi sur la bonne voie. Il s'agit en même temps d'un argument contre la concentration.

Le Comité de concertation s'est réuni parce que certaines conditions relatives aux nuisances sonores n'avaient pas été remplies. Combien de temps faudra-t-il pour mettre un terme aux nouvelles nuisances?

01.18 Willy Corts (VLD): Le 25 novembre 1999, la ministre Durant a déclaré que l'on ne pouvait prendre de mesures pour une seule Région. L'accord de 2000 reposait sur le principe que les problèmes ne pouvaient être déplacés vers une seule Région. La ministre confirme-t-elle ses déclarations précédentes ? Depuis 2000, les routes aériennes et les procédures de vol ont subi des modifications. Soixante pour cent des vols de jour survolent la Région flamande, un petit 40 pour cent la Région wallonne et 1,3 pour cent la Région bruxelloise. L'acuité du problème est tout aussi grande pour les vols de jour que pour les vols de nuit.

Le ministre bruxellois, M. Gosuin, a établi des normes en matière de bruit. Ces normes ne doivent-elles pas être les mêmes partout? Il s'agit tout de même d'un prérequis à un accord raisonnable.

L'accord intervenu vendredi mentionne une "fréquence raisonnable". Ces termes ne devraient-ils pas également figurer dans l'accord global? On obtiendrait ainsi des résultats différents.

Cet accord doit être mis en oeuvre avec la coopération des deux Régions. Si un problème

probleem voordoet en een van de gewesten stelt een veto, zal de minister dat dan aanvaarden?

In februari 2002 werd beslist om een evaluatiecommissie een jaar lang tests te laten uitvoeren. Wat zijn de resultaten hiervan? Deze evaluatie moet over het hele gebied gaan, maar naar verluidt worden niet overal dezelfde geluidsnormen gehanteerd.

Ik ben ook ontgoocheld over de informatieplicht van de federale ombudsman, de heer Touwaide. Ik schreef hem een maand geleden, maar mocht nog geen antwoord ontvangen.

Ik concludeer dat het akkoord een stap in de goede richting is, maar dat er aanpassingen nodig zullen zijn. De lusten én de lasten van de luchthaven moeten eerlijk worden verdeeld.

01.19 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Men kan discussiëren over de kwaliteit van de oplossingen, maar dit is wel de eerste meerderheid die het probleem erkent en er iets aan probeert te doen. In de vorige regeerperiode werden voorstellen die veel minder verregaand waren dan de huidige door de meerderheid weggestemd. In december 1999 heeft de minister een voorstel gedaan voor een 'stille nacht' van 1 tot 5 uur. Dit voorstel werd niet aanvaard.

Onze coalitiepartners moeten erkennen dat dit akkoord vanuit de hele meerderheid komt en niet alleen vanuit de groene fractie. Dit land heeft nooit een langetermijnvisie gehad op industrie en al helemaal niet op luchtvaart. Er is nooit nagedacht over de kosten en baten van de nachtvluchten. Daarom wil ik nu graag een kosten-batenanalyse van de nachtvluchten op sociaal-economisch gebied en op het vlak van gezondheid.

01.20 Els Van Weert (VU&ID): Wat de wijziging van het luchthavenakkoord van 22 februari 2002 betreft, is het voor mij essentieel dat we rekening houden met de voorwaarden van het akkoord zoals die in het Overlegcomité werden afgesproken. Er moeten minder gehinderden komen, er mogen geen nieuwe gehinderden bijkomen en de gehinderden moeten minder overlast ervaren.

Het probleem is dat er nieuwe gehinderden zijn omdat er nieuwe gemeenten zijn waarboven nachtvluchten plaatsvinden. Verder is ook de

devant se poser et qu'une des deux régions opposait son droit de veto, le ministre l'accepterait-il ?

En février 2002, il a été décidé de charger une commission d'évaluation de faire procéder à des tests pendant un an. Quels résultats ces tests ont-ils donnés? Cette évaluation doit porter sur tout le territoire, mais il semblerait que les normes ne soient pas uniformes.

Je suis également déçu en ce qui concerne le devoir d'information du médiateur fédéral, M. Touwaide. Je lui ai écrit il y a un mois, mais je n'ai encore reçu aucune réponse.

J'en conclus que l'accord constitue un pas dans la bonne direction, mais qu'il devra nécessairement faire l'objet d'aménagements. Les avantages et les inconvénients inhérents à l'aéroport doivent être répartis équitablement.

01.19 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): On peut discuter de la qualité des solutions mais il faut reconnaître que notre majorité est la première qui ne nie pas l'existence de ce problème et qui s'efforce d'y remédier. Sous la législature précédente, la majorité avait rejeté des propositions qui allaient beaucoup moins loin que les propositions actuelles. En décembre 1999, la ministre avait proposé d'instaurer une «nuit silencieuse» de 1 heure à 5 heures du matin. Cette proposition n'avait pas été acceptée.

Nos partenaires au sein de la coalition arc-en-ciel doivent reconnaître que le présent accord émane de la majorité dans son ensemble et non pas seulement du groupe écologiste. La Belgique n'a jamais eu de vision industrielle ni, a fortiori, aéronautique à long terme. Personne, dans notre pays, n'a jamais réfléchi aux coûts ni aux avantages des vols de nuit. Aussi suis-je demandeur d'une telle analyse des coûts et avantages des vols nocturnes sous l'angle socio-économique et sous celui de la santé publique.

01.20 Els Van Weert (VU&ID): En ce qui concerne la modification de l'accord relatif à l'aéroport du 22 février 2002, il est essentiel à mes yeux de tenir compte des conditions de cet accord telles qu'elles ont été convenues au sein du Comité de concertation. Il faut réduire le nombre de victimes des nuisances, veiller à ce qu'il n'y en ait pas de nouvelles et faire en sorte que les personnes qui en pâtissent actuellement en souffrent moins à l'avenir.

Le problème est qu'il y a de nouvelles victimes parce que de nouvelles communes sont survolées

frequentie toegenomen. Ik vraag mij dan ook af of men wel aan de voorwaarden van dit akkoord kan voldoen en wat de tijdslimiet hiervoor is. Moeten we de situatie niet vergelijken met deze van voor 23 februari 2002? De effecten op de gezondheid en het milieu zijn niet te verwaarlozen. De nieuwe routes zorgen voor meer milieuhinder.

Ik wil het ook nog hebben over de veiligheidsaspecten. Rechtdoor vliegen is het meest efficiënt en verhoogt de veiligheid. Het enige Seveso-bedrijf in Brussel ligt precies onder de nieuwe route.

Wat zijn de alternatieven als men niet aan de voorwaarden kan voldoen? Een totaal verbod op nachtvluchten is economisch niet haalbaar. Een grotere spreiding van de vluchten zou een mogelijke oplossing zijn. Wat de rest van de problematiek betreft, sluit ik mij aan bij wat mijn collega's hebben gezegd. Ik wil in ieder geval een duidelijk antwoord over de veiligheidsaspecten.

01.21 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Men vroeg of het om een onrechtmatige discriminatie gaat. Geen enkel dossier is zo wetenschappelijk aangepakt als dit. Om communautaire tweespalt te vermijden, hebben we de buitenlandse consultancy firma AAC aangeworven, louter op basis van haar wetenschappelijke kwaliteiten. Er is zeker geen sprake van transfers van het ene Gewest naar het andere. De cijfers die ik u heb verstrekt zijn absolute cijfers, die betrekking hebben op een ruime periode, die zich situeert van voor het akkoord tot na het akkoord.

Het akkoord van juli 2002 was de basis voor het akkoord van vrijdag en wil het nachtlawaai voor de inwoners van de Noordrand sterk verminderen. Een verbod op nachtvluchten is economisch niet haalbaar. De bedoeling is het aantal gehinderden te beperken.

De groep PROBRU kreeg de opdracht de procedures te onderzoeken om de dichtstbevolkte gebieden het best te vermijden.

Sedert eind 2001 zijn de Gewesten actief betrokken bij een globaal plan voor de vermindering van de overlast. Daar kwamen de akkoorden van februari en juli 2002 uit voort. In het juliakkoord kwamen de verschillende regeringen een regeling omtrent

par les vols de nuit. En outre, la fréquence de ces vols a augmenté. Dès lors, je me demande si nous pouvons vraiment remplir les conditions de cet accord et avant quelle date butoir nous devons y satisfaire. Ne devrions-nous pas comparer la situation actuelle à la situation antérieure au 23 février 2002 ? Ces nuisances ont des effets considérables sur la santé humaine et l'environnement. Les nouveaux itinéraires engendrent un surcroît de nuisances environnementales.

Je voudrais encore évoquer les aspects liés à la sécurité. Les itinéraires en ligne droite sont les plus efficaces et accroissent la sécurité. Et j'attire votre attention sur le fait que la seule entreprise Seveso de Bruxelles est exactement située sous le nouvel itinéraire.

Quelle est l'alternative si nous ne sommes pas en mesure de remplir les conditions ? Une interdiction totale des vols de nuit est économiquement irréaliste. Une répartition accrue des vols pourrait offrir une solution. Pour le surplus, je rejoins mes collègues. En tout état de cause, j'attends de la ministre qu'elle réponde clairement aux questions touchant à la sécurité.

01.21 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il a été demandé s'il s'agissait d'une discrimination illégitime. Aucun dossier n'a été traité d'une façon aussi scientifique. Pour éviter toute pomme de discorde communautaire, nous avons fait appel à AAC, une société de consultance étrangère, sur la seule base de ses compétences scientifiques. Il n'est nullement question de transferts d'une Région à l'autre. Les chiffres que je vous ai communiqués sont des données absolues qui recouvrent une long intervalle entre les périodes antérieure et postérieure à l'accord.

L'accord de juillet 2002 constituait le fondement de l'accord de vendredi et diminuera sensiblement les nuisances nocturnes pour les habitants de la périphérie nord. Economiquement, l'interdiction des vols de nuit n'est pas concevable. L'objectif est de faire en sorte que le moins possible de personnes soient incommodées.

Il a été demandé au groupe PROBRU d'examiner les procédures permettant d'éviter au maximum les régions densément peuplées.

Depuis fin 2001, les Régions jouent un rôle actif dans l'élaboration d'un plan global visant à réduire les nuisances sonores. Les accords de février et de juillet 2002 découlent de cette collaboration. Dans le cadre de l'accord de juillet, les différents

nieuwe, geluidsarmere vertekroutes overeen. Eén route werd eind oktober in gebruik genomen. De drie andere, gepland voor 26 december, worden afhankelijk gemaakt van een impactstudie.

Sinds 1999 bepaalt de VLAREM dat de nachtelijke geluidscontouren in de luchthavenregio moeten worden vastgelegd volgens LAeq. Dit zijn de enige erkende contouren en men mag zich alleen hierop baseren.

Bij de toepassing van het akkoord ontstond inderdaad een aantal problemen. Een adviescommissie, waarin ook de Gewesten zijn vertegenwoordigd, zal zo snel mogelijk een nieuw voorstel uitwerken met het oog op nieuwe routes, de uitwaaiing van de routes en specifieke procedures voor de 727's. De commissie mag experts aanduiden, zal voor een permanente controle zorgen, nieuwe probleemgemeenten kunnen erkennen en een ander referentiejaar nemen voor de metingen, als ze dat wenst. Ik verwacht en hoop dat er tegen het einde van dit jaar al resultaten zijn. Dat hangt mee af van de snelheid waarmee BIAc en Belgocontrol hun onderzoeken voeren.

Het juliakkoord bepaalde ook dat de regeringen kiezen voor een omschakeling naar het *stable concentrated* model indien geen nieuwe of zwaardere hinder wordt vastgesteld. Het juliakkoord stipuleerde expliciet dat veranderingen aan het concentratiemodel mogen worden aangebracht na het verdwijnen van de 727's. Vorige vrijdag bevestigden alle betrokken ministers deze bepaling. Er komt alleen een permanente evaluatie bij. De tweede fase van de concentratie wordt dus uitgesteld tot de 727's weg zijn.

Het klopt dat de metingen soms uiteenlopen. Een langere meetperiode kan de resultaten evenwel nivelleren. BIAc zal samen met Aminoal en het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) de metingen elke nacht uitvoeren.

01.22 Hans Bonte (SP.A): Het is mij toch niet helemaal duidelijk wanneer de tweede fase wordt uitgevoerd.

01.23 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Volgens het juliakkoord verdwijnen de 727's tegen 15 maart. Er is wel nog de bijkomende voorwaarde dat de metingen gunstig moeten zijn.

gouvernements ont convenu de nouveaux itinéraires de départ moins bruyants. Un itinéraire a été instauré fin octobre. La mise en oeuvre des trois itinéraires restants, prévue pour le 26 décembre, dépendra des résultats d'une étude d'incidence.

Depuis 1999, le VLAREM prévoit que les normes de nuit contraignantes à proximité des aéroports doivent être fixées sur la base de LAeq. Il s'agit là des seules normes admises, les seules sur lesquelles on puisse se fonder.

Une série de problèmes se sont effectivement posés lors de la mise en oeuvre de l'accord. Une commission d'avis, où siègeront également des représentants des Régions, arrêtera une nouvelle proposition dans les meilleurs délais en ce qui concerne de nouvelles routes, la dispersion des routes et l'instauration de procédures spécifiques pour les 727. La commission assurera un contrôle permanent et pourra désigner des experts, reconnaître de nouvelles communes à problèmes et choisir une autre année de référence pour les mesures si elle le souhaite. J'espère obtenir des résultats avant la fin de l'année. Cela dépendra aussi de la célérité avec laquelle BIAc et Belgocontrol effectueront leur étude.

Aux termes de l'accord de juillet, les gouvernements optent pour le passage au modèle "*stable concentrated*" dans la mesure où aucune nuisance nouvelle ou aggravée n'est constatée. Ce même accord dispose que les modifications pourront être apportées au modèle de concentration après le retrait des appareils de type 727. Tous les ministres concernés ont confirmé cette disposition vendredi dernier. Seule une évaluation permanente est prévue. La deuxième phase de la concentration est donc reportée jusqu'au retrait des 727.

Il est exact que les mesures divergent parfois. Sur un période plus longue toutefois, on peut parfois observer un nivellement des résultats. BIAc réalisera chaque nuit des mesures avec Aminoal et l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE).

01.22 Hans Bonte (SP.A): Je ne sais toujours pas précisément quand la deuxième phase sera mise en oeuvre.

01.23 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Aux termes de l'accord de juillet, les 727 seront retirés d'ici au 15 mars. Mais une condition supplémentaire est que les mesures

supplémentaires devront être favorables.

01.24 Hans Bonte (SP.A): Het blijft verwarrend. De notificatie geeft aan dat de uitvoering *ten laatste* na het verdwijnen van de 727's ingaat. Het kan dus ook vroeger. Maar volgens uw uitleg kan het plan pas worden uitgevoerd rond 15 maart en na metingen.

01.24 Hans Bonte (SP.A): La confusion persiste. La notification indique que la mise en oeuvre débutera *au plus tard* après le retrait des 727, ce qui signifie qu'elle peut donc commencer plus tôt. Toutefois, selon votre explication, le plan ne pourra être exécuté que vers 15 mars et seulement après la réalisation des mesures.

01.25 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Metingen moeten dat aantonen. Op basis daarvan moeten procedures via andere maatregelen worden aangepast. De B727-vliegtuigen worden afgeschaft en de metingen worden nauwkeurig, met het juiste apparaat op de juiste plaats, verricht. Via een aantal parameters wordt dus gegarandeerd dat aan de voorwaarden wordt voldaan.

01.25 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Cela dépendra des mesures. En fonction de ces mesures, les procédures devront être adaptées sur la base d'autres initiatives. Les appareils de type 727 seront retirés et les mesures seront réalisées au moyen de l'appareillage adéquat, à l'endroit approprié. Un certain nombre de paramètres devront donc permettre de satisfaire aux conditions.

01.26 Simonne Creyf (CD&V): Een definitieve beslissing over de concentratie hangt dus af van bijkomende metingen. Maar het gaat dan enkel om de 20 percent van de vluchten die bovenop de 80 percent komt. Die 80 percent is dus blijkbaar een verworvenheid. Enkel voor 20 procent gelden die voorwaarden.

01.26 Simonne Creyf (CD&V): La décision définitive concernant la concentration dépendra donc des résultats de mesures supplémentaires. Mais, dans ce cas, il ne s'agit que de 20 pour cent des vols au-delà des 80 pour cent. Ces 80 pour cent semblent donc acquis. Ces conditions ne s'appliquent que dans 20 pour cent des cas.

01.27 Willy Cortois (VLD): Betekent een aanpassing van de procedures een aanpassing van de vliegtuigroutes?

01.27 Willy Cortois (VLD): Un aménagement des procédures signifie-t-il un aménagement des routes aériennes ?

01.28 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het gaat om een aantal maatregelen. De B727 – vliegtuigen mogen niet meer vliegen. De vlieghoogte moet worden gereguleerd en bepaalde vliegtuigen moeten lichter geladen worden.

01.28 Isabelle Durant , ministre: (en néerlandais): Il s'agit de plusieurs mesures. Les avions B-727 ne peuvent plus voler. L'altitude de vol doit être réglementée et certains avions doivent voir leur cargaison allégée.

01.29 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Naast het geluidsniveau moet ook de frequentie van de vluchten worden gemeten. Het is een hoge frequentie van vluchten die de nachtrust van mensen het meest verstoort.

01.29 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Outre le niveau sonore, il faut également mesurer la fréquence des vols. C'est la fréquence élevée des vols qui perturbe le plus le repos nocturne des gens.

01.30 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Perfect zal het nooit zijn. Niet alle parameters kunnen tegelijk worden verminderd, want dan kan er gewoon niet meer gevlogen worden. We streven naar concentratie boven minder bevolkte gebieden en met voorwaarden verbonden aan de hinder voor de betrokkenen.

01.30 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Rien ne sera jamais parfait. On ne peut pas réduire simultanément tous les paramètres, car il ne serait alors tout simplement plus possible de faire voler un avion. Nous tendons vers une concentration au-dessus de zones moins habitées, dans le respect de conditions liées aux nuisances pour les intéressés.

01.31 Willy Cortois (VLD): Maar wat is precies een redelijke frequentie? Is het redelijk dat de ene gemeente vijf vluchten per nacht te verwerken krijgt en de andere 200?

01.31 Willy Cortois (VLD): Mais qu'est précisément une fréquence raisonnable ? Est-il raisonnable qu'une commune doive subir cinq vols par nuit et l'autre 200 ?

01.32 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het aantal vliegtuigen 's nachts is een gegeven, we kunnen alleen het lawaai verminderen. De nieuwe routes zijn volgens een aantal parameters uitgestippeld. De term 'redelijke frequentie' slaat onder meer op het lawaai, het gewicht van het vliegtuig, het aantal vluchten boven een bepaalde plaats, op de spreiding van de vluchten en op het aantal gehinderde bewoners. Er mogen ook niet meer gehinderden bijkomen en de gehinderden mogen niet nog meer hinder ondervinden.

De ombudsman, de heer Touwaide, heeft heel veel vragen te verwerken gekregen. Daarom komt er nog een federale ambtenaar bij die hem moet bijstaan.

De tweede ontsluiting van Zaventem via het spoor is nog niet definitief geregeld. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft nog geen formele beslissing genomen, maar een tweede terminal zal wellicht de beste oplossing zijn.

01.33 **Simonne Creyf** (CD&V): Het is een goede zaak dat de cijfers er komen. Op mijn kritiek op het isolatieprogramma heb ik geen antwoord gekregen. Verder is het een belangrijk gegeven dat de 80 percent door de minister als een verworvenheid wordt beschouwd! De Vlaamse regering heeft dat of niet gezien of heeft het geslikt.

01.34 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Dat de concentratie en de isolatie simultaan zouden gebeuren, heb ik nooit beweerd. Anders was de impactstudie nooit nodig geweest. Het isolatieprogramma moet die mensen helpen die niet geholpen worden door maatregelen aan de bron. De concentratie is absoluut noodzakelijk om het isolatieplan betaalbaar te houden.

De impactstudie is van strengere normen vertrokken dan die opgelegd door de Vlarem-wetgeving, die 55 LAeq voorschrijft. Een daling is mogelijk tot 51 LAeq.

01.35 **Simonne Creyf** (CD&V): Vanaf het begin is gezegd dat het isolatieprogramma vooraf zou gaan aan of samen zou gaan met de concentratie van de nachtvluchten. Die belofte werd niet nagekomen.

De beslissing van vorige vrijdag zal de onzekerheid en het protest in de Noordrand niet doen afnemen.

01.32 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Le nombre d'avions volant de nuit est une donnée et nous ne pouvons qu'en réduire le bruit. Les nouvelles routes ont été définies en fonction de plusieurs paramètres. Les termes "fréquence raisonnable" portent notamment sur le bruit, le poids de l'avion, le nombre de vols au-dessus d'un lieu déterminé, l'étalement des vols et le nombre d'habitants subissant les nuisances. Le nombre de personnes subissant des nuisances ne peut augmenter, pas plus d'ailleurs que l'importance des nuisances pour celles qui y sont déjà exposées.

De très nombreuses questions ont été adressées au médiateur, Monsieur Touwaide et c'est la raison pour laquelle un fonctionnaire fédéral supplémentaire viendra l'épauler.

Le deuxième désenclavement de Zaventem par le chemin de fer n'est pas encore définitivement réglé. La Région de Bruxelles-Capitale n'a pas encore pris de décision formelle mais un deuxième terminal constituera sans doute probablement la meilleure solution.

01.33 **Simonne Creyf** (CD&V): Je me réjouis d'entendre que les chiffres seront bientôt disponibles. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question sur les programmes d'isolation. Le fait que la ministre considère les 80 pour cent comme acquis constitue une autre information importante! Ou le gouvernement flamand ne l'a pas remarqué, ou il l'a accepté.

01.34 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai jamais dit que la concentration et l'isolation auraient lieu simultanément, sans quoi l'étude d'incidence n'aurait jamais été nécessaire. Le programme d'isolation est là pour aider les personnes qui n'ont pas profité des mesures prises à la source. La concentration est absolument indispensable pour rendre le programme d'isolation réalisable sur le plan financier.

L'étude d'incidence est fondée sur des normes plus sévères que celles imposées par le règlement VLAREM, qui prescrit 55 LAeq. Il est possible de descendre jusqu'à 51 LAeq.

01.35 **Simonne Creyf** (CD&V): Depuis le début, il a été dit que le programme d'isolation serait lancé avant ou en même temps que la concentration des vols nocturnes. Cet engagement n'a pas été tenu.

La décision de vendredi passé ne réduira ni les incertitudes, ni le mécontentement dans la

Het best zou men met een schone lei beginnen, de grootste lawaaimakers vervangen en onmiddellijk een spreidingsbeleid invoeren.

En ter attentie van de Franstalige Brusselaars die zo graag over 'Brussel Nationaal' spreken als ze Zaventem bedoelen: Brussel mag ook wel eens mee de lasten van de luchthaven dragen!

01.36 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Minister Durant heeft uitdrukkelijk aangekondigd dat het isolatieprogramma voor of samen met de concentratie zou worden uitgevoerd. Dat staat zwart op wit in de verslagen van de commissievergaderingen. Vandaag zegt ze het tegenovergestelde.

De zogenaamde argumenten voor de concentratie van de nachtvluchten zijn wetenschappelijke nonsens. De gevolgen voor de Vlaamse gemeenten ten noorden van Brussel werden zelfs niet onderzocht. Dat men dichtbevolkte zones wil vermijden, is slechts een alibi om het Brusselse kiesvee te sparen. De Noordrand ligt niet in het verlengde van de startbaan, zodat de vliegtuigen langer opstijgen en dus meer hinder veroorzaken.

Daarbij is het hoogst onduidelijk waarom nog steeds geen werk werd gemaakt van het isolatieprogramma.

Kortom, er is geen degelijke wetenschappelijke informatie beschikbaar en er heerst complete verwarring. Veel mensen zien hun huis in waarde dalen. De regering zal daarvoor nog de rekening gepresenteerd krijgen.

01.37 Frieda Brepoels (VU&ID): Het is zo klaar als een klontje dat minister Durant tegenstrijdige verklaringen heeft afgelegd over de koppeling van de nachtvluchtenconcentratie aan het isolatieprogramma. Daarbij werd de beslissing om 80 procent van de nachtvluchten op baan 25R te concentreren, genomen voor de impactstudie was afgewerkt: het eerste gebeurde al op 16 juli, het tweede pas op 8 augustus.

De Vlaamse regering heeft zich gewoon laten rollen. In de Kamer contesteren zelfs heel wat leden van de meerderheid de beslissing van minister Durant.

périphérie nord. La meilleure solution serait de reprendre tout à zéro, de remplacer les appareils les plus bruyants et d'appliquer sans délai une politique de dispersion.

Et à l'attention des francophones de Bruxelles qui aiment tant parler de "Bruxelles national" à propos de Zaventem: Bruxelles pourrait bien également assumer une partie des charges inhérentes à l'aéroport!

01.36 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La ministre Durant a formellement annoncé que le programme d'isolation serait exécuté avant ou en même temps que la mise en œuvre de la politique de concentration. Cela figure noir sur blanc dans les rapports des réunions de commission. La ministre déclare aujourd'hui le contraire.

Les arguments prétendument favorables à la concentration des vols de nuit sont scientifiquement absurdes. Les conséquences pour les communes flamandes de la périphérie nord de Bruxelles n'ont même pas été examinées. La volonté d'éviter les zones les plus densément peuplées ne constitue en fait qu'un prétexte pour épargner le vivier électoral de Bruxelles. La périphérie nord ne se situe pas dans le prolongement de la piste de décollage, de sorte que la phase de décollage des avions est plus longue, ce qui génère un surcroît de nuisances.

En outre, l'incertitude règne encore en ce qui concerne la décision de ne pas encore lancer le programme d'isolation.

En résumé, aucune information scientifique sérieuse n'est disponible et la confusion est totale. De nombreuses personnes voient la valeur de leur maison baisser. Le gouvernement se verra présenter la facture.

01.37 Frieda Brepoels (VU&ID): Il est évident que la ministre Durant a fait des déclarations contradictoires en ce qui concerne la liaison entre la mise en œuvre du plan de concentration des vols de nuit et le programme d'isolation. En l'occurrence, il a été décidé de concentrer 85% des vols de nuit sur la piste 25R. Cette décision a été prise avant la clôture de l'étude d'incidence. En effet, la décision a été prise le 16 juillet alors que l'étude n'a été bouclée que le 8 août.

Le gouvernement flamand s'est fait duper. A la Chambre, de nombreux membres de la majorité dénoncent la décision de la ministre Durant.

Welke aanpassingen van de maatregelen zijn er gepland?

01.38 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): De adviescommissie zal mij suggesties doen.

01.39 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Gaat het om aanpassingen aan de eerste of de tweede fase?

01.40 **Hans Bonte** (SP.A): Ik heb steeds gezegd dat het akkoord van juli correct en volledig moet worden uitgevoerd. Het heeft buitengewoon veel moeite gekost om de regering te doen inzien dat dat niet is gebeurd.

01.41 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Zodra we klachten ontvingen, hebben mijn diensten onmiddellijk ingegrepen. Er is niet getalmd.

01.42 **Hans Bonte** (SP.A): Er werden inderdaad snel metingen uitgevoerd - ook op verkeerde plaatsen - maar het is een heidens karwei die informatie te pakken te krijgen. De heer Touwaide, de ombudsman nota bene, weigert gewoon de resultaten vrij te geven!

Hopelijk krijgen we de verdere documentatie die de minister ter beschikking stelt. Ik hoop dat we de volledige bundel van de implementatiestudie krijgen, inclusief alle bijlagen en het cijfermateriaal.

Het verheugt me dat er toch twee waanideeën van de baan lijken te zijn: het verbod op nachtvluchten en de onrealistische kalender van het eerste akkoord.

Dit akkoord is onuitvoerbaar. Je kan een knikker niet door een sleutelgat duwen. Ik hoop dat de minister dat beseft en beslist tot een grotere spreiding.

01.43 **Willy Cortois** (VLD): De benadering van de superconcentratie valt buiten het referentiekader en de basisvoorwaarden van het akkoord. Hopelijk brengt de tijd de komende dagen raad. De minister moet aan *lateral thinking* doen. Ik hoop dat de minister van de luchthaven geen communautaire twistappels maakt.

01.44 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Bij DHL maken de mensen zich ongerust over hun werk. Nachtarbeid is echter ongezond en wordt meestal maar gedaan in afwachting van iets beters. Ik hoop daarom dat mijn voorstel over de economische analyse zo snel mogelijk op de agenda van de

Dans quel sens compte-t-on adapter les mesures ?

01.38 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): La commission d'avis me fera des suggestions.

01.39 **Frieda Brepoels** (VU&ID): S'agit-il d'aménager la première ou la seconde phase ?

01.40 **Hans Bonte** (SP.A): J'ai toujours dit que l'accord conclu en juillet devait être exécuté intégralement et correctement. Il a été extrêmement difficile de faire comprendre au gouvernement que cela n'a pas été le cas.

01.41 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais) : Mes services sont intervenus dès que des plaintes nous sont parvenues. Il n'y a pas eu de tergiversations.

01.42 **Hans Bonte** (SP.A): Des mesures ont certes été prises rapidement - même où il ne fallait pas - mais il a été très difficile d'obtenir ces informations ! M. Touwaide - dire qu'il est le médiateur - refuse purement et simplement de communiquer les résultats !

J'espère que nous recevrons la documentation complémentaire fournie par la ministre. J'espère que nous recevrons l'ensemble des documents relatifs à l'étude d'incidence, y compris toutes les annexes et les données chiffrées.

Je me félicite de ce que deux chimères semblent définitivement écartées : l'interdiction des vols de nuit et l'échéancier irréaliste du premier accord.

Il est impossible de mettre en œuvre cet accord. A l'impossible, nul n'est tenu. J'espère que la ministre s'en rend compte et décidera d'opérer une meilleure répartition.

01.43 **Willy Cortois** (VLD): La manière dont est organisée la super-concentration dépasse le cadre de référence et les conditions de base de l'accord. J'espère que temps fera son œuvre. La ministre doit se livrer à du *lateral thinking*. J'espère que la ministre ne fera pas de l'aéroport une pomme de discorde communautaire.

01.44 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Les travailleurs de DHL s'inquiètent pour leur avenir. Le travail nocturne nuit toutefois à la santé et est souvent accepté dans l'attente d'un meilleur emploi. C'est la raison pour laquelle j'espère que ma proposition relative à une analyse économique sera

commissie wordt geplaatst.

inscrite le plus rapidement possible à l'ordre du jour de la commission.

01.45 Els Van Weert (VU&ID): Het is vreemd dat de minister weigert te aanvaarden dat hinder méér inhoudt dan wat in een hoeveelheid decibels kan worden uitgedrukt. Ook de frequentie van het aantal vluchten valt eronder.

01.45 Els Van Weert (VU&ID): Il est étrange que le ministre refuse d'admettre que la notion de nuisance ne recouvre pas seulement le nombre de décibels mais également la fréquence des vols.

We moeten vergelijken met de situatie van vóór 2001, van vóór de concentratie van tachtig percent.

Nous devons comparer la situation actuelle avec celle d'avant 2001, c'est-à-dire la période antérieure à la concentration de quatre-vingt pour cent.

Er spelen communautaire aspecten mee en dat kunnen we niet aanvaarden.

Des aspects communautaires entrent en ligne de compte et nous ne pouvons l'accepter.

De minister zal moeten erkennen dat niet aan de voorwaarden kan worden voldaan indien zij vasthoudt aan de huidige concentratie.

La ministre devra bien reconnaître l'impossibilité de satisfaire aux conditions fixées tant qu'elle ne renoncera pas à la concentration actuelle.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Motions

Le **président** : En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans, Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Simonne Creyf, de heer Bart Laeremans, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Hans Bonte en Willy Cortois en mevrouw Els Van Weert
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
- vraagt de onmiddellijke stopzetting van de concentratie van de nachtvluchten boven de Noordrand boven Brussel;
- eist de billijke spreiding van alle nacht- en dagvluchten in alle windrichtingen;
- vraagt het ontslag van ombudsman Philippe Touwaide."

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans, Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Simonne Creyf, M. Bart Laeremans, Mme Frieda Brepoels, MM. Hans Bonte et Willy Cortois et Mme Els Van Weert
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
- demande l'abandon immédiat de la concentrations des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles;
- exige la répartition équitable de tous les vols de jour et de nuit dans toutes les directions;
- demande la démission du médiateur, M. Philippe Touwaide."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de dames Simonne Creyf en Frieda Brepoels en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Simonne Creyf, de heer Bart Laeremans, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Hans Bonte en Willy Cortois en mevrouw Els Van Weert
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
- vraagt de regering om de concentratie van nachtvluchten en dagvluchten boven de Noordrand te herzien en terug te keren naar de situatie van vóór februari 2001;

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par Mmes Simonne Creyf et Frieda Brepoels et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Simonne Creyf, M. Bart Laeremans, Mme Frieda Brepoels, MM. Hans Bonte et Willy Cortois et Mme Els Van Weert
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
- demande au gouvernement de reconsidérer la concentration des vols de nuit et de jour au-dessus de la périphérie nord et de revenir à la situation antérieure à 2001;

- vraagt het opstarten van een niet-politiek, objectief samengesteld overlegorgaan waarin alle betrokken partijen eerlijk inspraak hebben."

- demande la création d'un organe de concertation non politisé, constitué sur une base objective, où toutes les parties concernées auront droit au chapitre."

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Els Van Weert en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Simonne Creyf, de heer Bart Laeremans, mevrouw Frieda Brepoels, de heren Hans Bonte en Willy Cortois en mevrouw Els Van Weert

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,

vraagt de regering

- strikt toe te zien op de naleving van de voorwaarden die gekoppeld werden aan de aanvaarding van de concentratie van de nachtvluchten;

- voor de bepaling van de hinder niet enkel het geluidsniveau maar ook de frequentie in aanmerking te nemen;

- gelet op de manifeste overlast die vandaag reeds wordt vastgesteld in de Noordrand, een nieuwe meer evenwichtige spreiding van de vluchten te overwegen."

Une troisième motion de recommandation a été déposée par Mme Els Van Weert et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Simonne Creyf, M. Bart Laeremans, Mme Frieda Brepoels, MM. Hans Bonte et Willy Cortois et Mme Els Van Weert

et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,

demande au gouvernement

- de veiller au strict respect des conditions liées à l'acceptation de la concentration des vols de nuit;

- de prendre également la fréquentation en considération pour déterminer les nuisances sonores, et pas seulement le niveau sonore;

- d'envisager, eu égard aux nuisances manifestes qui sont déjà constatées aujourd'hui au-dessus de la périphérie nord, une autre répartition, plus équilibrée, des vols de nuit."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Lode Vanoost.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

De bespreking is gesloten.

La discussion est close.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.41 heures.