



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

maandag

09-12-2002

16:18 uur

lundi

09-12-2002

16:18 heures

INHOUD

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verklaringen van NMBS-afgevaardigd-bestuurder Vinck over het Gewestelijk Expressnet" (nr. A479)

Sprekers: **Simonne Creyf, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van 3
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nacht- en dagvluchten over de Noordrand" (nr. A501) 3

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanstelling van een expert om de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem aan te pakken" (nr. A511) 3

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de luchthavenpolitiek rond de luchthaven van Zaventem". (nr. A512) 3

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het meetnet om de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem op te volgen" (nr. A513) 3

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het isolatieprogramma om de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem in te dijken" (nr. A514) 3

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen voor de volksgezondheid van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. A515) 3

Sprekers: **Simonne Creyf, Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

SOMMAIRE

Question de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB, sur le Réseau express régional" (n° A479) 1

Orateurs: **Simonne Creyf, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions jointes de 3
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de jour et de nuit au-dessus de la périphérie nord" (n° A501) 3

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation d'un expert chargé de la question des nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A511) 3

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique aéroportuaire en ce qui concerne l'aéroport de Zaventem". (n° A512) 3

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réseau de mesures destiné à évaluer les nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A513) 3

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et du Transport sur "le programme d'isolation destiné à réduire les nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A514) 3

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences, pour la santé publique, des nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A515) 3

Orateurs: **Simonne Creyf, Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 09 DECEMBER 2002

16:18 uur

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

du

LUNDI 09 DECEMBRE 2002

16:18 heures

De vergadering wordt geopend om 16.18 uur door mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

01 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verklaringen van NMBS-afgevaardigd-bestuurder Vinck over het Gewestelijk Expressnet" (nr. A479)

01.01 Simonne Creyf (CD&V): Volgens gedelegeerd bestuurder Vinck is het Gewestelijk Expressnet geen prioriteit meer voor de NMBS, tenzij de overheid snel met voldoende middelen over de brug komt. Hoe reageert de minister op die uitspraak?

Wat zijn volgens de meest actuele raming de investeringskosten voor het GEN? Waar zal het geld vandaan komen? Welk deel moet de NMBS voor eigen rekening nemen? Men wil geld vinden bij de Federale Participatiemaatschappij. Is dat een zuivere dotatie of moet de NMBS hierop kosten betalen?

Hoe groot raamt men het exploitatietekort van het GEN als het op kruissnelheid draait? Zal de NMBS voor dit tekort worden vergoed door de overheid?

01.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De heer Vinck heeft terecht aandacht voor de financiële gezondheid van de NMBS. Dat is in het verleden ooit anders geweest, toen meer dan eens de verkeerde keuzes werden gemaakt.

(Frans) Er bestaat een GEN-fonds, met middelen

La séance est ouverte à 16.18 heures par Mme Marie-Thérèse Coenen.

01 Question de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB, sur le Réseau express régional" (n° A479)

01.01 Simonne Creyf (CD&V): Selon l'administrateur délégué, K. Vinck, le Réseau express régional n'est plus une priorité aux yeux de la SNCB, à moins que les pouvoirs publics lui fournissent rapidement des moyens financiers suffisants. Comment la ministre réagit-elle à ces propos ?

A combien s'élèvent, selon l'estimation la plus actuelle, les coûts d'investissement du RER ? D'où proviendra l'argent ? Quelle part la SNCB devra-t-elle prendre en charge ? On veut trouver de l'argent auprès de la Société fédérale de participation. Est-ce une dotation pure et simple ou entraîne-t-elle des coûts pour la SNCB ?

A combien estime-t-on le déficit d'exploitation du RER lorsqu'il fonctionnera en vitesse de croisière ? Les pouvoirs publics interviendront-ils financièrement pour couvrir ce déficit de la SNCB ?

01.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): M. Vinck a raison de s'intéresser à la santé financière de la SNCB. Il n'en a pas toujours été ainsi par le passé, lorsque de mauvais choix ont été faits à plusieurs reprises.

(En français) En ce qui concerne le RER, il existe

uit de privatisering van de ASLK. In dat fonds zit 25 miljard BEF. Nu wordt van de NMBS verwacht dat ze de door dat fonds te financieren projecten selecteert.

De heer Vinck antwoordt dat hij de werkzaamheden niet kan uitvoeren, omdat hij maar over een derde van de middelen uit het fonds beschikt. De molen maalt langzaam bij het spoor. Men hoeft echter niet te wachten tot men over het volledige krediet beschikt om met de werkzaamheden te beginnen. Dat zou helemaal niet gerechtvaardigd zijn.

Het GEN-project is uit de startblokken. Dat is geen drogbeeld. Voor het op vier sporen brengen zijn de nodige vergunningen ondertussen uitgereikt en zijn de werken aan de gang. De aanleg van de Schumann/Josaphat-tunnel heeft goede voortgang. Het bestek voor het rollend materieel is in studie.

Wat het investeringsplan betreft, hebben we niet gewacht tot al het geld op tafel lag om met de werken te beginnen.

Het management mag niet uit het oog verliezen dat de dienst moet zorgen voor nieuwe inkomsten.

Het GEN zou vanaf 2006 een exploitatietekort kennen. Die vraag doet vandaag dus niet ter zake. Op dit ogenblik bestaat daarover nog geen akkoord tussen het federale niveau en de Gewesten. Het spoor is echter een federale bevoegdheid en er is dan ook geen reden waarom de Gewesten voor het tekort zouden moeten opdraaien.

Wij moeten stap voor stap vorderen zolang er geen bijkomende waarborgen zijn.

01.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Volgens de minister trekt men dus 25 miljard frank uit voor het GEN-fonds, waarvan 17 miljard al effectief zou zijn gestort. Maar de heer Vinck zegt onomwonden dat dit een papieren fonds is en dat er dus geen geld is voor het GEN. Waarom heeft hij nog geen frank gekregen?

01.04 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Omdat hij ook nog geen uitgaven bezorgd heeft.

01.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Het GEN staat verder van zijn realisatie dan ooit tevoren, en dat met een Brusselse minister aan het roer!

01.06 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Vroeger werden er alleen maar studies en papier

un fonds RER, alimenté par des moyens provenant de la privatisation de la CGER. Ce fonds s'élève à 25 milliards de francs belges anciens. Aujourd'hui, il est attendu de la SNCB qu'elle choisisse les projets à financer par ce fonds.

M. Vinck répond qu'il ne peut mettre en œuvre les travaux car il ne dispose que d'un tiers de ce fonds. Cependant, en matière ferroviaire, les choses sont lentes. Rien ne justifierait d'attendre de disposer de l'enveloppe complète pour entamer les travaux.

D'autre part, le projet RER a commencé. Ce n'est pas une illusion. Pour la mise à quatre voies, des permis sont rentrés et des travaux sont en cours. Concernant le tunnel Schumann/Josaphat, les choses avancent. Et pour le matériel roulant, le cahier des charges est à l'étude.

Pour le plan d'investissement, on n'a pas attendu que tout l'argent soit sur la table pour commencer les travaux.

Le management ne doit pas perdre de vue que le service doit attirer des recettes nouvelles.

Un déficit d'exploitation a été calculé à partir de 2006 pour le RER. Cette question n'est donc pas à l'ordre du jour. Actuellement, il n'existe pas d'accord entre le fédéral et les Régions sur ce point. Cependant, le ferroviaire est une compétence fédérale. Il n'y a pas de raison de faire prendre le déficit en charge par les Régions.

Il s'agit donc d'avancer étape par étape en attendant des garanties additionnelles.

01.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Selon la ministre, on affecte donc 25 milliards de francs au fonds RER, dont 17 milliards seraient déjà effectivement versés. Mais M. Vinck déclare sans ambages qu'il s'agit d'un fonds virtuel et qu'il n'y a donc pas d'argent pour le RER. Pourquoi n'a-t-il pas encore reçu un franc ?

01.04 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Parce qu'il n'a pas encore communiqué de dépenses.

01.05 **Simonne Creyf** (CD&V): La mise en service du RER est plus lointaine que jamais, et cela avec une ministre bruxelloise aux commandes !

01.06 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Auparavant, on se contentait de publier des études

gepubliceerd, nu zijn de eerste realisaties op het terrein al zichtbaar.

Het incident is gesloten.

02 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nacht- en dagvluchten over de Noordrand" (nr. A501)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanstelling van een expert om de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem aan te pakken" (nr. A511)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de luchthavenpolitiek rond de luchthaven van Zaventem". (nr. A512)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het meetnet om de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem op te volgen" (nr. A513)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het isolatieprogramma om de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem in te dijken" (nr. A514)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen voor de volksgezondheid van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. A515)

02.01 **Simonne Creyf** (CD&V): In de plenaire vergadering van 5 december las staatssecretaris Deleuze een zeer onvolledig antwoord voor betreffende de nachtvluchten boven Brussel. Hij beweerde zelfs dat de commissieleden van Infrastructuur een impactstudie hadden ontvangen. Dat is pertinent onjuist. Een nota van 9 pagina's is geen impactstudie. Wanneer krijgen we de volledige studie?

En waarom wil de minister niet alle meetgegevens waarover ze beschikt, openbaar maken? De streekbewoners hebben recht op die informatie. Volgens de werkgroep Dedalus goochelt de minister erg selectief met de criteria van de Wereldgezondheidsorganisatie. Met de frequentie van de vluchten en de relatie van het vliegtuiglawaai tot het achtergrondgeluid houdt ze bijvoorbeeld geen rekening. De minister werkt ook met gemiddeldes per maand, waardoor ze handig het feit wegmoffelt dat er sinds mei een verdubbeling is van de hinder. Daarenboven verschillen haar cijfers van die van Belgocontrol.

et de noircir du papier, aujourd'hui les premières réalisations sont déjà visibles sur le terrain.

L'incident est clos.

02 **Questions jointes de**

- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de jour et de nuit au-dessus de la périphérie nord" (n° A501)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation d'un expert chargé de la question des nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A511)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique aéroportuaire en ce qui concerne l'aéroport de Zaventem". (n° A512)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réseau de mesures destiné à évaluer les nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A513)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et du Transport sur "le programme d'isolation destiné à réduire les nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A514)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences, pour la santé publique, des nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A515)

02.01 **Simonne Creyf** (CD&V): En séance plénière du 5 décembre, M. Deleuze nous a lu une réponse très incomplète sur les vols de nuit au-dessus de Bruxelles. Il a même affirmé que les membres de la commission de l'Infrastructure avaient reçu une étude d'incidence. Cela est pertinemment faux. Une note de 9 pages ne constitue pas une étude d'incidence. Quand recevrons-nous l'étude dans sa totalité ?

En outre, pourquoi la ministre refuse-t-elle de rendre publiques toutes les données relatives aux mesures qui sont en sa possession ? Les riverains ont le droit d'accéder à ces informations. Selon le groupe de travail Dedalus, la ministre a une vision particulièrement sélective des critères de l'Organisation mondiale de la Santé. Par exemple, elle ne tient pas compte de la fréquence des vols et du rapport entre les nuisances sonores causées par les appareils eux-mêmes et le bruit de fond. La ministre se fonde en outre sur des moyennes mensuelles, ce qui lui permet de dissimuler que les nuisances ont doublé depuis le mois de mai. De

surcroît, ses chiffres diffèrent des chiffres communiqués par Belgocontrol.

De minister beweert dat 50 percent van de dagvluchten boven Brussel plaatsheeft. Volgens Dedalus is dat onjuist en zijn er maar vijf vluchten per dag boven Brussel van toestellen die te log zijn voor de S-bocht die hen naar de Noordrand zou brengen. Air Libre Bruxelles wil trouwens geen dagvluchten meer boven Brussel. Wat is de visie van de minister op dit alles?

La ministre affirme que 50 % des vols de jour survolent Bruxelles. Dedalus dément ces informations et indique que seuls cinq vols par jour survolent Bruxelles. Il s'agit d'appareils trop lourds pour effectuer le virage en S qui les emmènerait au-dessus de la périphérie nord. Air Libre Bruxelles ne veut d'ailleurs plus de vols de jour au-dessus de Bruxelles. Quelle est la position de la ministre sur ces points ?

Klopt het dat ze een aantal nachtvluchten wil afleiden van Zaventem naar Luik?

Est-il exact qu'elle souhaite détourner une série de vols de nuit de Zaventem vers Liège ?

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Veel vragen bleven vorige week inderdaad onbeantwoord. Die antwoorden wil ik nu, volledig en gedetailleerd. Daarom ook heb ik vijf verschillende vragen ingediend.

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): La semaine passée, de nombreuses questions sont effectivement restées sans réponse. Aujourd'hui, j'exige une réponse complète et détaillée à ces questions. C'est notamment pour cette raison que j'ai déposé cinq questions différentes.

Op 26 februari kreeg een buitenlands expert, *Airport Aviation Consultancy*, de opdracht voorstellen in verband met de vliegroutes uit te werken. Is dat werk afgerond? Zijn de resultaten gepubliceerd?

Le 26 février, un bureau d'experts étranger, *Airport Aviation Consultancy*, a été chargé d'élaborer des propositions concernant les itinéraires aériens. Ce travail est-il achevé ? Les résultats ont-ils été publiés ?

Hoe verliep de toekenning van de opdracht aan AAC? Hoe luidde de opdracht precies en hoeveel bedraagt de kostprijs? Werd AAC in een bepaalde richting gestuurd?

Comment cette mission a-t-elle été attribuée à AAC ? Quelle était exactement sa teneur et quel en a été le coût ? AAC a-t-il été aiguillé dans une direction déterminée ?

Tijdens een testfase van één jaar moet een beoordelingscommissie allerlei gegevens onderzoeken en evalueren. Hoe werkt die commissie precies? Hoe wordt zij op haar beurt gecontroleerd? Kijkt ze ook naar buitenlandse voorbeelden bij het verstrekken van haar adviezen?

Durant une période d'essai d'un an, la commission d'évaluation est chargée d'étudier et d'évaluer des données très diverses. Quel est le fonctionnement précis de cette commission? Comment est-elle contrôlée, à son tour? S'inspire-t-elle également d'exemples à l'étranger pour émettre ses avis?

Hanteert men aeronautische of politieke argumenten om vijf startbanen zoveel mogelijk uit te sluiten van gebruik? Wat is de kostprijs van het ongebruikt laten van die banen?

Les arguments qui ont présidé à la décision de renoncer, autant que possible, à l'utilisation de cinq pistes de décollage sont-ils de nature aéronautique ou politique? Quel est le coût de la non utilisation de ces pistes?

Werden bij het interministerieel overleg van 22 februari ook studies besteld in verband met volksgezondheid en milieu?

Lors de la concertation interministérielle du 22 février, des études relatives à la santé publique et à l'environnement ont-elles également été commandées?

Ik heb ook vragen bij de metingen zelf. Waar, wanneer en hoe worden die precies uitgevoerd? Via welk wetenschappelijk model onderzoekt men de meetresultaten? Welke normen hanteert men om te bepalen wat hinder is?

Je me pose également des questions à propos des mesures proprement dites. Selon quelles modalités précises sont-elles effectuées? Au moyen de quel modèle mathématique les résultats des mesures sont-ils analysés? Sur quelles normes se fonde-t-

on pour définir les nuisances?

Mijn volgende reeks vragen betreft de hinder en de isolatie. De minister beseft zelf dat het isolatieprogramma in zijn huidige vorm onuitvoerbaar is. Daarom diende ze een amendement in bij de programmawet, een amendement dat ze later gedwongen weer introk. Hoeveel kost zo een isolatieprogramma? Wanneer wordt het uitgevoerd? Waarom concentreert men de vluchten vooraleer men isoleert? Heeft men isoleren en afleiden van de nachtvluchten economisch tegen elkaar afgewogen?

Welke gemeenten komen in aanmerking voor isolatie? Is er een budget beschikbaar? Hoe kiest men de gezinnen die de maatregel kunnen genieten? Moeten die zelf ook een bijdrage betalen? Hebben zij een waarborg dat de isolatie de hinder daadwerkelijk terugdringt?

Hoe berekent men de waardevermindering van de huizen in de regio?

Tot slot zijn er de vragen bij de effecten op de volksgezondheid en het milieu, aspecten die voor een groene minister toch zwaar zouden moeten doorwegen. De bevolking maakt zich hier alleszins grote zorgen over. Wegen die effecten door bij het overleg?

Hanteert België inzake volksgezondheid eigen normen of richt men zich op de normen van de WGO? Werden de meerkosten afgewogen tegen de isolatiekosten? Loopt er nu al een gezondheidsonderzoek in de streek? Zijn er geen alternatieven voor het concentratiemodel, alternatieven die vriendelijker zijn voor de gezondheid en het milieu?

02.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Met een aantal antwoorden dreig ik toch in herhaling te vervallen. Om te beginnen moet ik u nogmaals zeggen dat de commissie de volledige impactstudie mét de kaarten, zoals die gehanteerd werd door het Overlegcomité van 20 september, al ontvangen heeft. (*Protest van mevrouw Creyf en mevrouw Brepoels*)

De **voorzitter**: Het document zal zo spoedig mogelijk worden rondgedeeld.

02.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Een

Ma série de questions suivante a trait aux nuisances et à l'isolation. Même la ministre admet que le programme d'isolation, dans sa forme actuelle, n'est pas réalisable. C'est la raison pour laquelle elle a déposé un amendement à la loi-programme, amendement qu'elle a été contrainte de retirer par la suite. A combien s'élève le coût d'un tel programme d'isolation? Quand sera-t-il mis en œuvre? Pourquoi concentrer les vols avant de procéder à l'isolation? A-t-on, sur le plan économique, pesé le pour et le contre de l'isolation et la déviation des vols de nuit?

Quelles communes peuvent-elles prétendre aux mesures d'isolation? Un budget est-il disponible? Selon quels critères choisit-on les familles qui pourront bénéficier de ces mesures? Sont-elles tenues de participer aux frais d'isolation? Ont-elles la garantie que l'isolation réduira effectivement les nuisances?

Comment la dépréciation des habitations dans la région concernée est-elle calculée?

Je conclurai avec des questions relatives à l'incidence sur la Santé publique et sur l'Environnement, des aspects qui devraient revêtir une grande importance pour une ministre écologiste. Ces aspects préoccupent, en tout état de cause, vivement la population. Ces aspects sont-ils dûment pris en compte dans le cadre de la concertation?

En termes de Santé publique, la Belgique applique-t-elle ses propres normes ou se réfère-t-elle aux normes de l'OMS? A-t-on comparé les surcoûts et les frais d'isolation? Une enquête de santé est-elle déjà en cours dans la région? N'existe-t-il pas de solutions de rechange au modèle de la concentration, des solutions plus respectueuses de la santé et de l'environnement?

02.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Pour certaines réponses, je risque tout de même de me répéter. Tout d'abord, je dois vous redire que la commission a déjà reçu l'étude d'incidence complète assortie des cartes telle qu'elle a été utilisée par le comité de concertation du 20 septembre. (*Protestations de Mme Creyf et de Mme Brepoels*)

La **présidente**: Le document sera distribué dès que possible.

02.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*):

tweede vraag was welke vluchten plaats vinden boven Brussel. Vliegtuigen tot en met drie motoren die opstijgen in de richting van het baken van Huldenberg, leggen de *kleine ronde van Brussel* af; ze maken een bocht naar links op 2.000 voet. Viermotorige jumbojets die opstijgen in dezelfde richting leggen de *grote ronde van Brussel* af: ze overvliegen Brussel volledig tot ze een hoogte bereiken van 4.000 voet; het gaat om vijf toestellen per dag.

Er is nooit sprake geweest van het afleiden van nachtvluchten naar Luik.

Sedert het februari-akkoord van 2000 over het luchthavenbeleid werd de groep PROBRU belast met het uittekenen van nieuwe vliegprocedures. Oorspronkelijk bestond die groep uit specialisten van het bestuur van de Luchtvaart, BIAC, Belgocontrol en de luchtvaartmaatschappijen. Op 9 februari 2001 droeg de regering BIAC op een onafhankelijke buitenlandse expert in te huren. Tevens werd beslist intenser met de Gewesten samen te werken. Die samenwerking leidde tot het principeakkoord van 22 februari 2002. PROBRU werd uitgebreid met vertegenwoordigers van de Gewesten, van IATA en AOC. AAC moest regelmatig rapporteren. De nieuwe vertrekprocedures werden gepubliceerd in de AIP. De verspreiding ervan neemt ongeveer één maand in beslag.

Over het luchthavenbeleid wordt beslist in het Overlegcomité, op basis van de gegevens van PROBRU en de experts die hebben gewerkt voor PROBRU. Ook voor de dagprocedure hebben wij de beoordelingscommissie geactiveerd. Er is dus een coherente manier van werken. De ministers beslissen op basis van technische en academische elementen die waren besproken in de PROBRU-groep.

BIAC beschikt over drie meetposten om de hinder in de Noordrand te evalueren: militair hospitaal, Grimbergen Abdij en Wemmel-Heizel. Er komen vijf nieuwe meetposten. De plaats ervan zal worden bepaald door de beoordelingscommissie en alle partners. De metingen gebeuren constant en dit sinds 1991. Alle meetgegevens, alsook die van Aminoal en BIM, zullen worden verzameld. De adviescommissie zal dus voor een permanente controle zorgen op de naleving van het akkoord. Indien zij dat wenst zullen andere gemeenten in het onderzoek worden opgenomen en kan vergeleken worden met andere referentie jaren.

Une deuxième question portait sur les vols au-dessus de Bruxelles. Les avions disposant de trois moteurs maximum décollant dans la direction de la balise de Huldenberg effectuent le « petit tour de Bruxelles » et virent à gauche à une altitude de 2.000 pieds. Les jumbo-jets à quatre moteurs qui décollent dans la même direction effectuent quant à eux le « grand tour de Bruxelles » et survolent toute la ville jusqu'à atteindre une altitude de 4.000 pieds. Cinq appareils par jour suivent cette route.

Il n'a jamais été question de détourner des vols de nuit vers Liège.

Depuis l'accord intervenu en février 2000 au sujet de la politique aéroportuaire, le groupe Probru a été chargé d'élaborer de nouvelles procédures de vol. Ce groupe était à l'origine composé de spécialistes de l'administration de l'Aéronautique, de la BIAC, de Belgocontrol et des compagnies aériennes. Le 9 février 2001, le gouvernement a chargé la BIAC d'engager un expert étranger indépendant. Il a également été décidé d'intensifier la coopération avec les Régions, ce qui a mené à l'accord de principe du 22 février 2002. La composition du groupe Probru a été élargie à des représentants des Régions, de l'IATA et de l'AOC. La société AAC devait régulièrement présenter des rapports. Les nouvelles procédures de décollage ont été publiées à l'AIP. Leur diffusion nécessite un mois environ.

Les décisions relatives à la politique aéroportuaire sont prises au sein du Comité de concertation, sur la base de données transmises par le groupe PROBRU et de l'avis des experts de ce groupe. Nous avons également fait appel à la commission d'évaluation pour définir la procédure à suivre pour les vols de jour. La méthode de travail est donc cohérente. Les ministres statuent sur la base de critères théoriques et techniques qui ont été discutés au sein du groupe PROBRU.

BIAC dispose de trois postes de mesure permettant d'évaluer les nuisances provoquées dans le nord de la périphérie bruxelloise : l'hôpital militaire, l'abbaye de Grimbergen et Wemmel-Heizel. Cinq nouveaux postes de mesure sont prévus, dont l'emplacement sera déterminé par la commission d'évaluation et toutes les parties intéressées. Des mesures sont prises régulièrement depuis 1991. Toutes ces mesures, y compris celles d'Aminoal et de BIM, seront rassemblées. La commission consultative contrôlera donc en permanence le respect de l'accord. Si cette commission le souhaite, d'autres communes seront intégrées dans l'étude et des comparaisons pourront être réalisées avec d'autres années de référence.

Vragen over het isolatieprogramma heb ik al meermaals beantwoord. Op dezelfde vragen geef ik dezelfde antwoorden. Het Overlegcomité nam op 26 februari 2002, uitgaande van de WGO-benadering, volgend scenario aan: hoogstens tien manifestaties boven 45dBA L_{max} per gemiddelde nacht, waarvan hoogstens vijf manifestaties hoger dan 50 dBA L_{max} over vijf dagen per week, beide gecombineerd met een gemiddelde L_{Aeq} van 26 dBA over zeven dagen per week, rekening houdend met een natuurlijke gevelwering van 25 dBA.

Het isolatiedoel is een piekresultaat van L_{max} 45 in de slaapkamer, rekening houdend met de vermelde toegelaten overschrijdingen. Het isolatiedoel kan worden bereikt door een resultaatsverbintenis, verzekerd door Isol-Ex in de vorm van een minimumgevelwering. Isol-Ex controleert daartoe de werken. Indien voor een individuele woning het overeengekomen natuurlijk isolatieniveau niet wordt gehaald, wordt een verhoogde isolatie aangeboden. Desnoods krijgt de eigenaar de keuze tussen maximale isolatie of verkoop. Het isolatiedoel kan ook worden bereikt door een correctiemechanisme toe te passen als de adviescommissie vaststelt dat de toekomstige contouren niet overeenkomen met de contouren die werden aangehouden voor het isolatieprogramma. Dat beroept zich achtereenvolgens op de correcte naleving van de vluchtprocedure, een bijkomende verbetering ervan en geluidsbeheersing aan de bron, eventueel door een tijdelijke vermindering van de nachtvluchten. Volstaat dit niet, dan worden de contouren aangepast, waardoor bepaalde woningen tot een andere isolatiezone worden gerekend.

De deelname aan het programma gebeurt vrijwillig. Het isolatieprogramma gaat begin 2004 van start. Intussen lanceren de betrokken Gewesten verschillende demoprojecten. Men wil per jaar 2.000 woningen isoleren, op een totaal van 11.700.

Als dit alles nog niet baat, dan kan de slaapkamer worden geïsoleerd. Dat maakt het mogelijk financiële middelen te concentreren op een welbepaalde zone. Die afweging werd gemaakt bij de keuze voor het concentratiemodel, dat erop gericht was het aantal gehinderden te verminderen.

Uit alle rekenmodellen en de impactstudie van de

J'ai déjà répondu à plusieurs reprises à des questions relatives au programme d'isolation et je répondrai de la même façon aux questions qui m'ont déjà été posées. Le 26 février 2002, le Comité de concertation a retenu le scénario suivant sur la base de l'approche de l'Organisation mondiale de la santé : une combinaison de maximum 10 manifestations supérieures à 45 dBA L_{max} par nuit ordinaire et de maximum 5 manifestations supérieures à 50 dBA L_{max} sur une période de 5 jours par semaine avec un L_{Aeq} moyen de 26 dBA sur une période de sept jours par semaine, compte tenu d'une capacité d'isolation de la façade de 25 dBA.

L'objectif en matière d'isolation est d'atteindre un résultat maximal de L_{max} 45 dans la chambre à coucher en tenant compte des dépassements admis mentionnés. Cet objectif peut être atteint par un engagement de résultat garanti par Isol-Ex sous la forme d'une protection de façade minimale. A cette fin, Isol-Ex contrôle les travaux. Si, pour un logement individuel, le niveau d'isolation naturel convenu n'est pas atteint, une isolation plus importante sera offerte. Au besoin, le propriétaire aura le choix entre une isolation maximale et la vente de son habitation. L'objectif en matière d'isolation peut également être atteint en appliquant un mécanisme de correction si la commission d'avis constate que les contours futurs ne correspondent pas aux contours fixés pour le programme d'isolation. Ces contours ont trait successivement au respect strict des procédures de vol, à une amélioration supplémentaire de celles-ci et à une maîtrise des nuisances sonores à la source, le cas échéant par une réduction temporaire des vols de nuit. Si cela ne suffit pas, les contours seront adaptés de sorte que certaines habitations seront rangées dans une autre zone d'isolation.

La participation au programme s'effectue sur une base volontaire. Le programme d'isolation démarrera au début de 2004. Entre-temps, les Régions concernées lanceront différents projets pilotes. Le but est l'isolation de 2.000 habitations par an, sur un total de 11.700.

Si toutes ces mesures ne suffisent pas encore, la chambre à coucher pourra être isolée. Cela permettra de concentrer les moyens financiers dans une zone déterminée. Cette pondération a été réalisée au moment de choisir le modèle de concentration, lequel était axé sur une réduction du nombre de victimes des nuisances.

Tous les modèles de calcul ainsi que l'étude

KULeuven blijkt dat het uitgestippelde beleid de beste resultaten biedt.

In 1999 was er nog geen enkele beperking van de vlootsamenstelling tijdens de nacht. Er werd een enorme inspanning geleverd. Het verdwijnen van de Boeing 727 zal een belangrijke invloed hebben op de nachtrust. Wij willen voortgaan met een permanente monitoring met de Gewesten, specialisten en actoren. Wij hebben volledig transparant gewerkt. Het forum met gemeenten en actiegroepen bestaat sinds zes maanden. Hier wordt alle informatie gegeven.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik heb niets gehoord over volksgezondheid en milieu. Zal u zelf nieuwe onderzoeken laten uitvoeren?

02.06 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik ben niet tegen nieuwe onderzoeken, maar volksgezondheid is mijn bevoegdheid niet.

02.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Volksgezondheid en milieu zijn toch belangrijke elementen. Denk maar aan de enorme hoeveelheden kerosine.

02.08 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Men zou misschien een belasting kunnen heffen op kerosine. Dat moet echter op internationaal niveau worden afgesproken.

02.09 Frieda Brepoels (VU&ID): Denkt u echt dat dat een verschil zou maken?

02.10 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het zou de activiteit verminderen.

Ik heb de situatie geërfd, ik heb DHL niet naar Zaventem gehaald.

02.11 Simonne Creyf (CD&V): Wil de minister ook aan de Brusselaars vertellen dat er maar vijf toestellen per dag over Brussel vliegen?

02.12 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Over de rand ervan, over één gemeente.

02.13 Simonne Creyf (CD&V): Er is dus geen sprake van de verplaatsing van activiteiten van DHL naar Luik. In het Luikse maakte men zich

d'impact réalisée par la KULeuven montrent que la politique qui a été définie en la matière est la plus efficace.

En 1999, il n'existait encore aucune limitation des vols de nuit. Des efforts énormes ont été déployés depuis. La disparition du Boeing 727 aura une grande incidence sur le repos nocturne. Nous entendons poursuivre le contrôle permanent réalisé avec les Régions, les spécialistes et les acteurs concernés. Nous avons travaillé dans la transparence la plus totale. Le forum auquel participent des communes et des groupes d'action existe depuis six mois. Toutes les informations concernant ce dossier y sont diffusées.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Vous n'avez rien dit au sujet de la Santé publique ou de l'Environnement. Avez-vous l'intention de lancer vous-même de nouvelles études?

02.06 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Je ne suis pas opposée à de nouvelles études, mais la santé publique ne ressortit pas à mes compétences.

02.07 Frieda Brepoels (VU&ID): La Santé publique et l'environnement constituent des aspects essentiels de ce dossier, ne fût-ce qu'en raison des quantités énormes de kérosène qui sont utilisées.

02.08 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): L'instauration d'une taxe sur le kérosène pourrait être envisagée, mais pareille mesure devrait être négociée au niveau international.

02.09 Frieda Brepoels (VU&ID): Croyez-vous vraiment qu'une taxe puisse avoir des effets?

02.10 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Elle serait de nature à réduire l'activité. J'ai hérité de cette situation, ce n'est pas moi qui ai demandé à DHL de s'installer à Zaventem.

02.11 Simonne Creyf (CD&V): La ministre voudra-t-elle bien également dire aux Bruxellois que seulement cinq avions par jour survolent Bruxelles?

02.12 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Au-dessus de la périphérie, au-dessus d'une seule commune.

02.13 Simonne Creyf (CD&V): Il n'est donc nullement question du déplacement d'activités de DHL vers Liège. Les Liégeois s'inquiétaient.

ongerust.

De minister geeft geen informatie over het model en de metingen. Het meetnet ligt op dit moment niet meer onder de vliegroute.

De meest lawaaiërigste toestellen zullen worden vervangen, maar de minister zwijgt over de frequentie.

02.14 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Men moet kiezen tussen pieken of gemiddeld lawaai. Wij hebben een balans opgesteld. Onze maatregelen sorteren effect aan de bron.

02.15 **Simonne Creyf** (CD&V): Als men rekening houdt met decibels en frequentie dan is er maar één oplossing: spreiding.

02.16 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Dan wordt isolatie onmogelijk.

Wij willen ervoor zorgen dat minder mensen hinder ondervinden van de geluidsoverlast. Daartoe moeten natuurlijk minder dicht bevolkte gebieden worden overvlogen.

Voor wie de toestand er nog slechter op wordt, komt er een specifiek programma; het gaat om zo'n 12 000 woningen. Denkt u dat dat mogelijk is voor 150 000 woningen? Het zijn de luchtvaartmaatschappijen die dat programma financieren, door een belasting te heffen op passagiers en op vrachtvervoer. Wil u dat er nog meer belastingen komen?

02.17 **Simonne Creyf** (CD&V): Spreiding is de enige oplossing, dan is er wellicht geen isolatie meer nodig. Wie zal nu isolatie krijgen? Men isoleert alleen de slaapkamers. Er zal bijna industriële isolatie nodig zijn, wat onbetaalbaar is en slecht voor de gezondheid. Het aspect gezondheid komt helemaal niet aan bod in dit debat.

02.18 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De minister verdedigt isolatie op basis van de concentratie en omgekeerd. Dan was de concentratie echter niet mogen beginnen voor de isolatie. Aan het concentratiemodel waren twee voorwaarden verbonden. Die zijn niet vervuld: er is bijkomende hinder voor mensen die nu reeds gehinderd werden en er zijn bijkomende gedupeerden.

La ministre ne fournit aucune information sur le modèle ni sur les mesures. A l'heure actuelle, le réseau de mesures ne se situe plus sous la route aérienne.

Les appareils les plus bruyants seront remplacés, mais la ministre ne dit rien au sujet de la fréquence.

02.14 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il faut choisir entre des pics et un bruit moyen. Nous avons établi un équilibre. Nos mesures produisent leurs effets à la source.

02.15 **Simonne Creyf** (CD&V): En tenant compte des décibels et de la fréquence, il ne nous reste qu'une seule solution: la déconcentration.

02.16 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Cela rend l'isolation impossible.

Notre objectif est de réduire le nombre de gens susceptibles de subir des nuisances sonores. Pour ce faire, il faut évidemment survoler des zones moins peuplées.

Pour ceux qui connaissent encore une détérioration de leur situation, on offre un programme qui couvre à peu près 12 000 maisons. Vous imaginez qu'on peut payer pour 150 000 maisons? Ce sont les compagnies aériennes qui financent ce programme par des taxes sur les passagers et sur le fret. Vous voulez qu'on prévoie une taxation complémentaire?

02.17 **Simonne Creyf** (CD&V): Une déconcentration est la seule solution, ce qui rendrait probablement l'isolation inutile. Qui bénéficiera à présent de l'isolation? On n'isole que les chambres à coucher. L'isolation nécessaire s'approchera de l'isolation de type industriel, ce qui est financièrement inabordable et nuisible pour la santé. L'aspect de la santé n'entre nullement en ligne de compte dans ce débat.

02.18 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La ministre défend le principe de l'isolation sur la base de la concentration et vice versa. Il n'aurait alors pas fallu autoriser la concentration avant de procéder à l'isolation. Deux conditions étaient associées au modèle de la concentration, mais elles n'ont pas été remplies: les riverains déjà ennuyés sont confrontés à des nuisances supplémentaires et d'autres riverains rejoignent à présent le groupe des victimes.

Als het documentje dat ik nu bekijk alles is wat de Vlaamse ministers hebben gekregen, dan kunnen zij niet geweten hebben waarover ze beslisten.

Si les ministres flamands ont dû se contenter du bref document que j'ai sous les yeux en ce moment, il est impossible qu'ils aient saisi la portée de leur décision.

Bij de aanstelling van buitenlandse experts was BIAC rechter en partij. Het isolatieprogramma zal over een bijzonder lange periode lopen. Welke garanties zijn er? Wat met de waardevermindering van het patrimonium? Nu moeten alleen maar de B 727 verdwijnen. Over de *Hush Kit* hoor ik niets meer. Het zal de discussie over de programmawet vergemakkelijken als u zegt: "c'est une taxe"; precies daarmee heeft de Raad van State problemen.

La BIAC était juge et partie lors de la désignation des experts étrangers. Le programme d'isolation s'étalera sur une très longue période. De quelles garanties dispose-t-on ? Quelle réponse aura-t-on à la question de la dépréciation du patrimoine ? On ne parle plus que du bannissement des B727. Personne n'évoque plus les *hush kit*. Si vous dites "c'est une taxe", cela facilitera la discussion de la loi-programme; c'est précisément cet aspect-là qui pose problème au Conseil d'Etat.

02.19 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Een taks voor de luchtvaartmaatschappijen.

02.19 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Une taxe pour les compagnies aériennes.

02.20 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De discussie is precies of het een retributie, een taks of een belasting is. U hebt tot tweemaal toe het woord *taxe* gebruikt.

02.20 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La discussion porte précisément sur le terme exact: s'agit-il d'une redevance, d'une taxe ou d'un impôt. Vous avez utilisé à deux reprises le terme "taxe".

02.21 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Een bijdrage!

02.21 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Une contribution !

02.22 **Frieda Brepoels** (VU&ID): We zijn hierover nog niet uitgepraat. Ik vind het kras dat een groene minister de volksgezondheid en het milieu niet in aanmerking neemt.

02.22 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Cette discussion n'est pas terminée. C'est un peu fort quand même qu'une ministre écologiste ne tienne pas compte de considérations d'ordre écologique ni d'arguments touchant à la santé publique.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.30 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.30 heures.