



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE BINNENLANDSE ZAKEN,
DE ALGEMENE ZAKEN EN HET OPENBAAR AMBT

COMMISSION DE L'INTÉRIEUR, DES AFFAIRES
GÉNÉRALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

dinsdag

04-02-2003

14:36 uur

mardi

04-02-2003

14:36 heures

INHOUD

Samengevoegde interpellaties en vragen van	1
- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister over "het lot van het luchthavenakkoord" (nr. 1533)	1
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het luchthavenakkoord en de verklaringen van Vlaams minister Dua" (nr. A721)	1
- mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "het luchthavenakkoord" (nr. 1536)	1
- mevrouw Frieda Brepoels tot de eerste minister over "het luchthavenakkoord" (nr. 1539)	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. 1546)	1
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "verklaringen vanwege Vlaams minister Vogels na het akkoord op het Overlegcomité van 24 januari 2003 inzake de nachtvluchten" (nr. A834)	1
- mevrouw Joëlle Milquet tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het binnen het Overlegcomité tussen de federale Staat en de Gewesten bereikte akkoord betreffende de nachtvluchten van en naar de luchthaven van Zaventem" (nr. 1561)	1
- de heer Willy Cortois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 tussen de federale, Vlaamse en Brusselse regering betreffende de spreiding van de nachtvluchten en de verdere evolutie van de dagvluchten" (nr. 1565)	1
<i>Sprekers: Bart Laeremans, Simonne Creyf, Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Hans Bonte, Willy Cortois, Guy Verhofstadt, eerste minister, Lode Vanoost, Marie-Thérèse Coenen</i>	
<i>Moties</i>	14
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de eerste minister over "de IJzeren Rijn" (nr. A857)	14
<i>Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Guy Verhofstadt, eerste minister</i>	

SOMMAIRE

Interpellations et questions jointes de	1
- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "le sort de l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1533)	1
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à l'aéroport et les déclarations de la ministre flamande, Mme Dua" (n° A721)	1
- Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1536)	1
- Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1539)	1
- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration de vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1546)	1
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations de la ministre flamande Vogels après l'accord relatif aux vols de nuit conclu lors du comité de concertation du 24 janvier 2003" (n° A834)	1
- Mme Joëlle Milquet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du Comité de concertation Etat fédéral-Régions concernant les vols de nuit de et vers l'aéroport de Zaventem" (n° 1561)	1
- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution de l'accord conclu le 24 janvier 2003 entre les gouvernements fédéral, flamand et bruxellois concernant la répartition des vols de nuit et l'évolution future des vols de jour" (n° 1565)	1
<i>Orateurs: Bart Laeremans, Simonne Creyf, Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, Hans Bonte, Willy Cortois, Guy Verhofstadt, premier ministre, Lode Vanoost, Marie-Thérèse Coenen</i>	
<i>Motions</i>	14
Question de Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "le Rhin de fer" (n° A857)	14
<i>Orateurs: Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, Guy Verhofstadt, premier ministre</i>	

COMMISSIE VOOR DE
BINNENLANDSE ZAKEN, DE
ALGEMENE ZAKEN EN HET
OPENBAAR AMBT

van

DINSDAG 04 FEBRUARI 2003

14:36 uur

COMMISSION DE L'INTÉRIEUR,
DES AFFAIRES GÉNÉRALES ET
DE LA FONCTION PUBLIQUE

du

MARDI 04 FEVRIER 2003

14:36 heures

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur door de heer Paul Tant, voorzitter.

La séance est ouverte à 14.36 heures par M. Paul Tant, président.

01 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**
- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister over "het lot van het luchthavenakkoord" (nr. 1533)
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het luchthavenakkoord en de verklaringen van Vlaams minister Dua" (nr. A721)
- mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "het luchthavenakkoord" (nr. 1536)
- mevrouw Frieda Brepoels tot de eerste minister over "het luchthavenakkoord" (nr. 1539)
- 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. 1546)
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "verklaringen vanwege Vlaams minister Vogels na het akkoord op het Overlegcomité van 24 januari 2003 inzake de nachtvluchten" (nr. A834)
- mevrouw Joëlle Milquet tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het binnen het Overlegcomité tussen de federale Staat en de Gewesten bereikte akkoord betreffende de nachtvluchten van en naar de luchthaven van Zaventem" (nr. 1561)
- de heer Willy Cortois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 tussen de federale, Vlaamse en Brusselse regering betreffende de spreiding van de nachtvluchten en de verdere evolutie van de

01 **Interpellations et questions jointes de**
- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "le sort de l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1533)
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à l'aéroport et les déclarations de la ministre flamande, Mme Dua" (n° A721)
- Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1536)
- Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1539)
- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration de vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1546)
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations de la ministre flamande Vogels après l'accord relatif aux vols de nuit conclu lors du comité de concertation du 24 janvier 2003" (n° A834)
- Mme Joëlle Milquet à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord intervenu au sein du Comité de concertation Etat fédéral-Régions concernant les vols de nuit de et vers l'aéroport de Zaventem" (n° 1561)
- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et

dagvluchten" (nr. 1565)

ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution de l'accord conclu le 24 janvier 2003 entre les gouvernements fédéral, flamand et bruxellois concernant la répartition des vols de nuit et l'évolution future des vols de jour" (n° 1565)

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

(La réponse sera fournie par le premier ministre.)

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De eerste minister is erin geslaagd deze discussie drie weken te ontlopen. Mijn interpellatieverzoek dateert van 14 januari. Het Parlement heeft zich weer eens laten doen en heeft niet de minste inspraak gehad in het akkoord van 24 januari. Dat is zo gewild door de premier, die elke zweem van verdeeldheid binnen de meerderheid wilde vermijden. Eerst moest er een akkoord zijn en de bevolking moest weer eens de indruk krijgen dat de premier voor dat akkoord verantwoordelijk was.

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le Premier ministre a réussi pendant trois semaines à éluder cette discussion. Ma demande d'interpellation date du 14 janvier. Une fois de plus, le Parlement a laissé faire et n'a rien eu à dire en ce qui concerne l'accord du 24 janvier. Tel était bien le dessein du Premier ministre, qui voulait éviter toute velléité de dissension au sein de la majorité. Un accord devait intervenir et il fallait une fois de plus faire accroire à la population que le premier ministre en était l'artisan.

Premier Verhofstadt is zelfs een keer opgestapt uit de commissie, zo huiverig staat hij tegenover elke parlementaire gedachtewisseling. Te allen prijze dient de bevolking te geloven dat Ecolo en minister Durant achter het concentratiebesluit zitten. Nochtans was dat een collegiale beslissing, en in *De Morgen* van 20 januari verklaarde Brussels parlements lid Byttebier dat het initiatief uit de koker van Verhofstadt zelf komt. Wie is als eerste met dat rampzalige idee komen aandraven?

M. Verhofstadt a même quitté la commission à un moment donné, ce qui illustre bien l'aversion que lui inspire tout échange de vues parlementaire. La population doit à tout prix être convaincue qu'Ecolo et la ministre Durant sont responsables de la décision de concentration. Il s'agit pourtant d'une décision collégiale et M. Byttebier, parlementaire bruxellois, a déclaré dans *De Morgen* du 20 janvier, que M. Verhofstadt lui-même avait pris l'initiative. Qui a suggéré le premier cette funeste idée?

Het akkoord van 24 januari is ondermaats. Weliswaar verzekert het de tewerkstelling bij DHL, erkent het dat een volledige concentratie onrechtvaardig en ondraaglijk is en bepaalt het dat vluchtinformatie sneller op het internet beschikbaar zal worden gesteld, maar aan de rampzalige situatie in de Noordrand verandert het veel te weinig. Meer dan 50 procent van de nachtvluchten blijft over de Noordrand vliegen en voor vliegtuigen boven een bepaald geluidsniveau is dat zelfs 100 procent. De bewering dat een aanzienlijk deel van de vliegtuigen de route over de Ring zal nemen, is bedrieglijk, want die route valt grotendeels samen met de route boven de Noordrand. Waaraan hebben de inwoners van de Noordrand die ellende verdiend?

L'accord du 24 janvier est médiocre. Certes, il garantit l'emploi chez DHL, il reconnaît qu'une concentration totale serait injuste et insupportable et il prévoit que l'information sur les vols devra paraître en ligne plus rapidement mais il n'apporte pratiquement aucun remède à la situation désastreuse de la périphérie nord. Plus de la moitié des vols de nuits continueront à survoler la périphérie nord ; en outre, ce nombre représente 100 % des vols pour certains appareils dépassant un seuil sonore déterminé. Il est faux d'affirmer qu'une partie considérable des avions emprunteront la route survolant le Ring, car celle-ci épouse en grande partie la route de la périphérie nord. Qu'ont bien pu faire les habitants de la périphérie nord pour subir un tel châtement ?

De cijfers over het gemiddelde aantal vluchtbewegingen wekken een valse indruk. Jaarlijks zijn er 25.000 vluchtbewegingen toegelaten. Per nacht zullen er dus gemiddeld 35 opstijgende vluchten zijn, heel wat meer dan de 22 waarvan officieel sprake is. Aangezien er in deze periode van het jaar ongeveer 20 vluchten per nacht zijn, zullen dat er in andere periodes, wellicht

Les données relatives à la moyenne des mouvements sont trompeuses. Vingt-cinq mille mouvements sont autorisés par an. Cela signifie donc une moyenne de 35 décollages par nuit, soit bien plus que les 22 dont il est question officiellement. Etant donné qu'à cette époque-ci de l'année, on compte environ 20 vols par nuit, cette moyenne passera, à d'autres périodes,

de zomermaanden, 40 à 50 worden. Precies die zomercharters zijn erg lawaaierig en zij zullen alle in de Noordrand worden geconcentreerd.

De voortzetting van het isolatieprogramma bewijst overigens dat de regering wil doorgaan met de concentratie. Geluidsisolatie is een ersatzoplossing, die overbodig zou zijn als men de nachtvluchten evenwichtig verdeelde.

Ondertussen is het nog steeds wachten op het aangekondigde akkoord over de dagvluchten. Het gaat om meer dan 90 procent van alle vluchten. Meer dan 50 procent daarvan komt over de Noordrand. Waaraan hebben de plaatselijke inwoners dat verdiend? Is het omdat ze Vlaming zijn? In ieder geval hebben de Vlaamse ministers van de federale en de Vlaamse regering zich laten rollen. De burgemeesters en actievoerders hebben dan ook, volkomen begrijpelijk, laten verstaan dat ze voort zullen doen met hun acties.

Kan de eerste minister een rationele verklaring geven voor de concentratie? Waarom moeten de meest lawaaierige vliegtuigen boven de Noordrand vliegen?

Waarom wil men concentreren voor er sprake is van isolatie? Er is immers uitgewezen dat er bijkomende hinder is. Waarom blijft men kiezen voor isolatie in plaats van voor spreiding? Ook is niet duidelijk welke zones precies in aanmerking komen voor isolatie.

Wanneer zal de procedure van 24 januari in werking treden?

Wanneer komt er een akkoord over de dagvluchten? Er wordt gevreesd dat dit zal worden uitgesteld tot na de verkiezingen.

01.02 Simonne Creyf (CD&V): Het akkoord is een stap in de goede richting. De eerste minister is eindelijk bereid om van het slechte luchtvaartbeleid af te stappen. Men stapt af van het concentratie-idee. Wat nu nog rest is het bijsturen van het akkoord zelf en een snelle uitvoering ervan.

Volgens het akkoord moeten de nachtvluchten worden gespreid al naargelang van hun bestemming. Daar wordt echter onmiddellijk van afgeweken. Zeventig procent van de vluchten heeft een bestemming in het zuiden of zuidoosten, 30 procent in het noorden of noordwesten. Toch blijft de Noordrand het zwaarst belast met 50 procent

probablement durant les mois d'été, à 40, voire 50 vols. Il s'agira précisément de ces charters estivaux très bruyants et ils seront tous concentrés au-dessus de la périphérie nord.

La poursuite du programme d'isolation confirme d'ailleurs l'intention du gouvernement de maintenir la concentration. L'isolation sonore est un ersatz de solution et serait superflue si les vols de nuit étaient répartis de manière équilibrée.

Entre-temps, nous attendons toujours l'accord annoncé concernant les vols de jour. Il s'agit de plus de 90 pour cent de tous les vols. Plus de 50 pour cent de ceux-ci survolent la périphérie nord. Qu'ont fait les habitants locaux pour mériter un tel traitement? Est-ce parce qu'ils sont flamands? Quoi qu'il en soit, les ministres flamands du gouvernement fédéral et du gouvernement flamand se sont laissés abuser. Les bourgmestres et les militants ont donc fait savoir, et c'est compréhensible, qu'ils poursuivraient leurs actions.

La ministre peut-elle nous fournir une explication rationnelle à propos de la concentration des vols? Pourquoi les avions les plus bruyants doivent-ils voler au-dessus de la périphérie nord?

Pourquoi veut-on concentrer les vols avant la réalisation des travaux d'isolation? Il a, en effet, été démontré que la nuisance supplémentaire est réelle. Pourquoi vous accrochez-vous à l'isolation au lieu d'opter pour la déconcentration? Quant aux zones entrant en ligne de compte pour l'isolation, elles n'apparaissent pas clairement non plus.

Quand la procédure du 24 janvier entrera-elle en vigueur?

Quand pouvons-nous attendre un accord sur les vols de jour? Certains craignent que cet accord soit reporté jusqu'après les élections.

01.02 Simonne Creyf (CD&V): L'accord constitue un pas dans la bonne direction. Le Premier ministre se montre enfin disposé à abandonner la politique désastreuse menée par ce gouvernement en matière de navigation aérienne. On renonce au principe de la concentration des vols. Reste maintenant à adapter et à corriger l'accord en tant que tel et à le mettre à exécution rapidement.

Aux termes de l'accord, les vols de nuit seront répartis en fonction de leur destination. Or, l'encre n'est pas encore sèche qu'on déroge déjà à l'accord. En effet, bien que 70% des vols décollent pour une destination au sud ou au sud-est et que 30% aient une destination située au nord ou au nord-ouest, la périphérie nord de Bruxelles subit

van de vluchten en de zwaarste vliegtuigen.

toujours le plus gros des nuisances, écopant de 50% des vols et des avions les plus lourds.

Het akkoord maakt een onderscheid tussen de Noordrand en de ring. Deze routes liggen amper 500 meter van elkaar en volgens alle metingen blijkt dat beide routes gedurende 15 kilometer samenvallen. De vluchten schuiven bovendien systematisch op naar de binnenkant van de ring, naar het noorden.

L'accord établit une distinction entre la périphérie nord et le ring. Ces routes sont séparées de 500 mètres seulement. En outre, toutes les mesures indiquent que les deux routes coïncident pendant 15 kilomètres. Les vols sont par ailleurs systématiquement déplacés vers l'intérieur du ring, vers le nord donc.

De burgemeesters vragen een verdere uitwaaiing van de vluchten en een echte spreiding van de lasten, zodat de overlast beperkt blijft tot een of twee vluchten per nacht.

Les bourgmestres demandent un étalement géographique plus important des vols et une véritable répartition des nuisances afin que celles-ci se limitent à un ou deux vols par nuit.

Kiest men voor de chartervluchten tussen Pasen en oktober voor spreiding of concentratie?

En ce qui concerne les vols charters des vacances de Pâques et du mois d'octobre, opte-t-on pour la répartition ou pour la concentration ?

Het akkoord biedt geen oplossing voor de dagvluchten. ProBru moet voorstellen doen voor een evenwichtige verdeling, maar wat is een evenwichtige verdeling? De Noordrand krijgt nu 55 procent van de dagvluchten over zich heen.

L'accord n'apporte aucune solution pour les vols de jour. ProBru doit formuler des propositions en vue d'instaurer une répartition équilibrée mais qu'entend-on par-là ? A l'heure actuelle, 55% des vols de jour survolent la périphérie nord.

Wanneer zal het akkoord worden uitgevoerd? Het enige element dat totnogtoe is verwezenlijkt, is de verwijdering van de lawaaiigerige Boeings 737. Men heeft drie maanden nodig voor de publicatie van de vluchtroutes. Het akkoord kan pas dan worden gerealiseerd. Dat is onaanvaardbaar.

Quand l'accord sera-t-il mis en oeuvre? Jusqu'à présent, la seule réalisation concrète est la disparition des bruyants Boeing 737. Trois mois sont nécessaires pour la publication des routes aériennes. Ce n'est qu'à ce moment-là que l'accord pourra être mis en œuvre. C'est inadmissible.

De isolatie is een vergiftigd geschenk. Een grondige – industriële – isolatie creëert condensatie- en ventilatieproblemen. Bovendien bestaat de vrees dat de isolatie een excuus zal zijn voor verdere concentraties. Isolatie is enkel een oplossing voor de huizen binnen een straal van 5 km rond de luchthaven. Voor de overige regio's is spreiding de beste oplossing. Slechts door een totale spreiding zal men ecologie en economie met elkaar kunnen verzoenen.

L'isolation est un cadeau empoisonné. Une isolation minutieuse, de type industriel, crée des problèmes de condensation et de ventilation. En outre, d'aucuns craignent que l'isolation serve de prétexte à la poursuite de la concentration. L'isolation n'est envisageable que dans un rayon de 5 km autour de l'aéroport. Pour les régions situées plus loin, la répartition des vols constitue la meilleure solution. Seule une répartition intégrale permettra de concilier écologie et économie.

01.03 Frieda Brepoels (VU&ID): De luchthavenakkoorden volgen elkaar maar op. Welk akkoord telt nu eigenlijk nog?

01.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Les accords aéroportuaires se succèdent. Quel accord est-il encore en vigueur aujourd'hui ?

De oplossing die op 24 januari uit de bus is gekomen, is duidelijk het resultaat van een partijtje politiek touwtrekken en houdt geen structurele oplossing in. Wel wordt eindelijk erkend dat het element 'vluchtfrequentie' een substantieel onderdeel is van het overlastprobleem. Minister Durant is nochtans maandenlang doof gebleven voor deze evidentie. Het akkoord is weliswaar een stap in de goede richting, maar in plaats van het concept van de concentratie helemaal te begraven,

La solution arrêtée le 24 janvier résulte manifestement d'une épreuve de force politique et ne prévoit aucune solution structurelle. Toutefois, les intervenants ont finalement reconnu que l'élément "fréquence des vols" constituait un paramètre substantiel du problème des nuisances. La ministre Durant a cependant refusé pendant des mois de se rendre à l'évidence. L'accord constitue certes une avancée mais plutôt que d'abandonner définitivement le concept de concentration, on se

wordt er wat heen en weer geschoven met de vliegroutes.

Er staat nu wel een akkoord op papier, maar hoe zal dit akkoord in praktijk worden omgezet? Wat wordt bijvoorbeeld concreet bedoeld met de uitwaaiing van de nachtvluchten boven de Noordrand? De bewoners van de Noordrand moeten blijven afrekenen met het gros van de nachtvluchten, op de koop uitgevoerd door de meest lawaaierige toestellen.

Als men de bijsturingen van het akkoord op 29 november 2002 en de inhoud van het nieuwe akkoord van 24 januari 2003 naast mekaar legt, stelt men bijzonder grote parallellen vast. Zo krijgt de adviescommissie een haast identieke opdracht, met name het bestuderen van nieuwe vliegroutes. De problematiek van de dagvluchten is nog maar eens verwezen naar een werkgroep en over de afspraken die de premier met DHL zou gemaakt hebben, bestaat de grootst mogelijke onduidelijkheid. Minister Durant beweert dat het isolatieprogramma onverdroten wordt voortgezet en dat de kostprijs ervan niet zal stijgen. Hoe ze dat zal verzoenen met de onvermijdelijke toename van het aantal te isoleren woningen, is mij een raadsel.

Het is hoog tijd dat de regering de duidelijke eisen van de actiegroep Daedalus, die veel steun krijgt uit het Parlement, ernstig neemt. Het akkoord van 2002 moet worden opgeblazen en er moet worden teruggekeerd naar het akkoord van 2000. De regering mag dit debat niet langer uit de weg gaan.

01.04 Hans Bonte (SP.A): De heer Laeremans treurt blijkbaar omdat er een nieuw akkoord is gesloten, ik feliciteer de regering met het bereikte resultaat. Het akkoord vormt een breuk met het verleden, omdat duidelijk wordt afgestapt van het concept van de concentratie van vluchten en omdat er wordt beklemtoond dat vliegtuigen via de snelst mogelijke weg hun vlucht moeten aanvangen.

Ik betreur dat de gebeurtenissen van de voorbije maanden en het politieke gehacketak voor een vorm van verzuring en argwaan hebben gezorgd bij de bewoners van de Brusselse Noordrand. Ik stel vast dat het debat de problematiek van de geluidsoverlast overstijgt: er is de discussie tussen de *fundi's* enerzijds, die elke economische activiteit op de luchthaven willen doen wegsmelten omdat die hoe dan ook overlast meebrengt, en de *realo's* anderzijds, die economie en ecologie met mekaar willen verzoenen.

Ik heb begrip voor de argwaan van de bewoners van de Noordrand: zij stellen vast dat de bevoegde

contente de remanier quelque peu les routes aériennes.

A présent qu'un accord existe sur le papier, comment sera-t-il traduit dans la pratique? Qu'entend-on concrètement, par exemple, par la répartition des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord? Les habitants de la périphérie nord doivent continuer de supporter l'essentiel des vols de nuit, effectués de surcroît par les appareils les plus bruyants.

Si l'on compare les remaniements de l'accord du 29 novembre 2002 et le contenu du nouvel accord, on constate des similitudes troublantes. Ainsi, la commission d'avis se voit attribuer une mission quasiment identique, à savoir l'étude de nouvelles routes aériennes. La question des vols de jour est une fois de plus déléguée à un groupe de travail et la plus grande confusion règne en ce qui concerne les accords conclus entre le premier ministre et DHL. La ministre Durant affirme que le programme d'isolation sera poursuivi assidûment et que son coût n'augmentera pas. Quant à savoir comment elle s'y prendra pour concilier cet objectif avec l'inévitable augmentation des habitations à isoler, cela demeure pour moi un mystère.

Il est grand temps que le gouvernement prenne au sérieux les revendications précises du groupe d'action Daedalus, qui est largement soutenu par le Parlement. Il faut faire table rase de l'accord de 2002 et revenir à l'accord de 2000. Le gouvernement doit cesser d'éluder ce débat.

01.04 Hans Bonte (SP.A): M. Laeremans regrette manifestement qu'un nouvel accord ait été conclu, mais je félicite le gouvernement du résultat obtenu. Cet accord permet de rompre avec le passé en abandonnant clairement le concept de la concentration des vols et en insistant sur le fait que les avions doivent décoller en empruntant la voie la plus rapide.

Je déplore que les événements des derniers mois et les querelles politiques aient engendré une certaine forme d'aigreur et de méfiance chez les habitants de la périphérie nord de Bruxelles. Je constate que le débat va au-delà du problème des nuisances sonores: la discussion oppose à présent les «fondamentalistes», qui souhaitent éliminer toute activité économique sur le site de l'aéroport car celle-ci entraînera inévitablement des nuisances, et les «réalistes», qui aspirent à réconcilier l'économie et l'écologie.

Je comprends la méfiance des habitants de la périphérie nord, qui ont constaté que la ministre

minister maandenlang staalhard heeft ontkend wat nu ineens in het nieuwe akkoord is opgenomen. Het is daarom belangrijk dat het akkoord zo spoedig en zo transparant mogelijk in praktijk wordt omgezet.

Hoe zal de maximale uitwaaiëring boven de Noordrand worden gerealiseerd? Kan de premier de Kamer inlichten over de opdracht die aan het ingenieursbureau AAC werd gegeven? Hoe zal de problematiek van de dagvluchten worden aangepakt en wat is de inhoud van de opdracht die Probru heeft ontvangen?

Ik heb nog een laatste fundamentele bedenking betreffende de ontsluiting van de luchthaven via de TGV. De Brusselse regering had beloofd om nog voor eind vorig jaar te beslissen waar de TGV-terminal zou komen. Nu vernemen we echter dat Brussel nog tien jaar wil wachten met die beslissing. Dat is economisch onverantwoord en in tegenspraak met het eerdere engagement.

Wanneer zal er duidelijkheid komen over een eventuele TGV-terminal in Schaarbeek? Kan de premier een realistische timing vooropstellen?

01.05 Willy Cortois (VLD): Het eerste luchthavenakkoord is er gekomen omdat een federaal minister vond dat de nachtvluchten in Zaventem afgeschaft moesten worden. Deze beslissing zorgde voor opschudding in een streek waar na de sluiting van Renault de tewerkstellingsproblematiek gevoelig lag. We moeten deze regering dus eigenlijk feliciteren omdat ze tegelijk probeert de lawaaihinder op te lossen en toch DHL tracht te sparen.

Lawaaihinder is overigens een probleem dat ik uit eigen ervaring ken en geenszins minimaliseer. Als bewoner van de Noordrand heb ik echter geleerd dat er zowel voor- als nadelen zijn aan de nabijheid van een luchthaven.

De actiegroep gaat akkoord met de basisprincipes van het akkoord van 24 januari en noemt het een stap in de goede richting. De belangrijkste vraag is echter hoe dit akkoord geïmplementeerd zal worden. Ik hoop dat de groep van experts in de komende dagen tot resultaten zal komen en dat de premier ons in alle openheid zal informeren over het naleven van dit akkoord.

compétente avait nié dur comme fer pendant des mois ce qu'elle a finalement accepté de faire figurer dans le nouvel accord. C'est la raison pour laquelle il importe que l'accord soit mis en pratique aussi rapidement et de manière aussi transparente que possible.

Comment le rayonnement maximal au-dessus de la périphérie nord sera-t-il réalisé? Le Premier ministre peut-il informer la Chambre à propos de la mission confiée au bureau d'ingénieurs AAC? Sous quel angle le problème des vols de jour sera-t-il envisagé? Et en quoi consiste la mission de Probru?

Je voudrais formuler une dernière observation fondamentale au sujet du désenclavement de l'aéroport par le TGV. Le gouvernement bruxellois avait promis de prendre une décision sur l'implantation du terminal TGV avant la fin de l'année passée. Or, nous venons d'apprendre que Bruxelles veut reporter cette décision de dix ans. Cette attitude est irresponsable d'un point de vue économique et va à l'encontre de l'engagement pris précédemment.

Quand la création éventuelle d'un terminal TGV à Schaarbeek va-t-elle être décidée? Le Premier ministre peut-il avancer un calendrier réaliste?

01.05 Willy Cortois (VLD): Le premier accord aéroportuaire a vu le jour parce qu'un ministre fédéral estimait que les vols nocturnes devaient être interdits à Zaventem. Cette décision a suscité l'émotion dans une région très sensible à la problématique de l'emploi, depuis de la fermeture de Renault. Nous devrions donc en réalité féliciter ce gouvernement car il essaie de résoudre le problème des nuisances sonores tout en épargnant DHL.

Les nuisances sonores sont, du reste, un problème dont j'ai fait personnellement l'expérience et que je ne minimise nullement. En tant qu'habitant de la périphérie nord, j'ai cependant appris que la proximité d'un aéroport comportait autant d'avantages que d'inconvénients.

Le groupe d'action est d'accord avec les principes fondamentaux de l'accord du 24 janvier qu'il considère comme un pas dans la bonne direction. La question fondamentale est de savoir comment cet accord sera concrétisé. J'espère que le groupe d'experts aboutira dans les jours à venir et que le premier ministre nous informera en toute transparence sur la mise en œuvre de cet accord.

Ten slotte moet het isolatieprobleem aangepakt worden, zeker in Diegem.

Het akkoord van 24 januari is een goed akkoord en we hopen dat het snel geïmplementeerd zal worden.

01.06 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Ik zal in mijn betoog regelmatig verwijzen naar de tekst van het akkoord van 24 januari tussen de federale overheid en de Gewesten en naar de kaarten met de situatie voor en na 24 januari.

Ik wil eraan herinneren dat er vroeger geen enkel beleid was inzake lawaaihinder, isolatieproblemen en geluidswallen en dit terwijl het aantal klachten bleef stijgen. Er kwamen overigens niet alleen klachten vanuit de Noordrand, maar ook vanuit de Zuidrand, de Oostrand en delen van Brussel. Er waren enkel individuele pogingen van Gewesten om bepaalde normen te laten respecteren, maar deze initiatieven waren niet op elkaar afgestemd. Er was dus dringend nood aan een evenwichtige oplossing die rekening hield met ecologie en tewerkstelling.

Verder waren er ook economische overwegingen: de luchthavenactiviteiten mochten niet verminderen en de schade voor DHL moest worden beperkt.

Om een zo goed mogelijk resultaat te behalen werden de maatregelen van een aantal buitenlandse luchthavens bestudeerd. Vooral Schiphol bleek interessant omdat de geluidsoverlast er op een bijzonder efficiënte manier wordt aangepakt. Een heel leger experts heeft samen met minister Durant en met mij een studie gemaakt van die maatregelen en daarop werd het luchthavenakkoord gebaseerd.

Eerst en vooral moest de geluidsbron worden verminderd. In 1989 vlogen er nog vliegtuigen over met een *Quota Count* (QC) van meer dan 50. Onderhandelingen met DHL en met BIAAC hebben een QC opgeleverd van maximum 12. Een aantal types vliegtuigen vliegt niet meer en de meest lawaaiige vliegtuigen mogen enkel op afgesproken momenten overvliegen.

Ten tweede moesten de vliegtuigen worden geconcentreerd op bepaalde routes zodat er minder gehinderden zouden zijn.

Die gehinderden zouden tot slot isolatie van hun woning aangeboden krijgen.

Enfin une solution doit être apportée au problème de l'insonorisation, notamment à Diegem.

L'accord du 24 janvier nous satisfait et nous espérons qu'il sera rapidement mis en oeuvre.

01.06 **Guy Verhofstadt**, Premier ministre (*en néerlandais*): Au cours de mon exposé, je renverrai régulièrement à l'accord conclu le 24 janvier entre les autorités fédérales et les Régions et aux cartes décrivant la situation avant et après cette date.

Je souhaiterais vous rappeler qu'aucune politique en matière de nuisances sonores, de problèmes d'isolation et de murs antibruit n'existait auparavant alors que le nombre de plaintes ne cessait de croître. Ces plaintes ne provenaient pas uniquement du nord de la périphérie mais également du sud et de l'est et de certaines parties de Bruxelles. Quelques initiatives isolées avaient été prises par les Régions afin que certaines normes soient respectées mais il n'y avait aucune harmonisation. Il était donc urgent de rechercher une solution équilibrée qui tiendrait compte de l'écologie et de l'emploi.

Des considérations économiques ont également joué: les activités aéroportuaires ne devaient pas décroître et il fallait limiter les dommages pour DHL.

Dans le souci d'obtenir le meilleur résultat possible, les mesures adoptées par certains aéroports étrangers ont été étudiées. Le cas de Schiphol était particulièrement intéressant dans la mesure où les nuisances sonores y sont traitées très efficacement. Une véritable armée d'experts ont étudié ces mesures avec la ministre Durant et avec moi-même. L'accord de l'aéroport repose sur cette étude.

En premier lieu, il fallait réduire la source sonore. En 1989, notre territoire était encore survolé par des avions dont le *Quota Count* (QC) était supérieur à 50. Des pourparlers avec DHL et BIAAC ont permis de ramener le QC à 12 maximum. Certains types d'avions ont été retirés du service et le survol des avions les plus bruyants a été limité à des moments convenus.

En second lieu, les évolutions des avions devaient être concentrées sur certaines routes pour que le nombre de personnes qui subissent le bruit soit réduit.

Enfin, les habitations des victimes des nuisances devaient être isolées.

Die drie krachtlijnen hebben tot het luchthavenakkoord geleid. Dit akkoord pakte het probleem geïntegreerd aan en zou leiden tot een sterke vermindering van de meer dan 22.000 gehinderden, tot de afbakening van een vrij smalle vliegstrook en tot een isolatieprogramma, betaald door BIAC. We hebben deze afspraken consequent toegepast onder leiding van experts uit alle hoeken. Voor alle veiligheid hebben we een clausule toegevoegd die stipuleerde dat als de gehinderden meer hinder zouden ondervinden dan voor het luchthavenakkoord, het akkoord moest kunnen worden bijgestuurd. Dat is nu gebeurd. Dat het correctiemechanisme in werking is getreden is niet meer dan normaal, want hoewel het aantal gehinderden van 22.000 naar 10.000 is gezakt, ondervinden vooral de 6.000 gehinderden in de Noordrand beduidend meer hinder dan voor het luchthavenakkoord.

Eerst zijn er metingen uitgevoerd. Op 24 januari zijn we op basis van die metingen tot de conclusie gekomen dat het akkoord wel degelijk aangepast moest worden. De QC van 12 bleef behouden, maar met DHL werd een akkoord gesloten dat de Boeing 727 er vroeger dan afgesproken uit moest en dat DHL zijn vloot verder zal blijven moderniseren tot er alleen vliegtuigen overblijven met een QC van minder dan 5. Verder werd het concentratiemodel aangepast: de overvliegfrequentie bleek voor de smalle strook gehinderden onverdraaglijk, hoewel het theoretisch interessant was om zoveel mogelijk vliegtuigen over zo weinig mogelijk mensen te doen vliegen.

Het compromis is een *destination model* waarbij de route van een vliegtuig wordt bepaald door de bestemming. Het komt er dus op aan om zo slim mogelijk te spreiden. Er mogen geen nieuwe problemen worden gecreëerd en de oude moeten in de mate van het mogelijke worden opgelost. Een studie over uitwaaiëren wordt momenteel gemaakt door BIAC en Belgocontrol. Waarschijnlijk zullen er 3 tot 5 corridors komen.

De 11 vluchten over de Noordrand zullen worden verdeeld over die corridors, afhankelijk van de bestemming van de vliegtuigen. De QC zal maximaal 12 bedragen, waar dat vroeger 20 was. DHL ziet daarbij af van het gebruik van lawaaierige Boeing 727's. Door de uitwaaiëring, waarvoor BIAC en Belgocontrol momenteel routes vastleggen, zullen er per corridor slechts 1 à 3 nachtvluchten passeren. De hinder zal dus sterk afnemen. Het isolatieprogramma zal worden aangepast aan de

Voilà les trois lignes directrices qui ont mené à l'accord aéroportuaire, qui envisageait le problème selon une approche intégrée et devait permettre une réduction sensible du nombre de victimes des nuisances (à savoir 22.000 personnes), de délimiter un couloir aérien relativement étroit et de définir un programme d'isolation financé par BIAC. Logiquement, nous avons mis ces accords en pratique sous la supervision de divers experts. Pour plus de sécurité, nous avons ajouté une clause stipulant que si la situation des victimes des nuisances devait empirer à la suite de l'accord aéroportuaire, cet accord devait pouvoir être soumis à des adaptations, ce qui a été le cas. Il est tout à fait normal que le mécanisme de correction ait été lancé, car bien que le nombre de victimes ait été ramené de 22.000 à 10.000 personnes, les 6.000 victimes de la périphérie nord subissaient des nuisances bien supérieures à celles d'avant l'accord aéroportuaire.

Pour commencer, des mesures ont été effectuées. Le 24 janvier, nous sommes arrivés à la conclusion, sur la base de ces mesures, que l'accord devait effectivement être adapté. Le QC de 12 a été maintenu, mais un accord a été conclu avec DHL, selon lequel le Boeing 727 devait être retiré plus tôt que prévu et selon lequel DHL continuera à moderniser sa flotte jusqu'à ce qu'il ne subsiste plus que des avions avec un QC inférieur à 5. En outre, le modèle de concentration a été adapté: la fréquence de survol s'est avérée intolérable pour la bande étroite de riverains qui subissent des nuisances, même s'il était intéressant, sur le plan théorique, de faire voler autant d'avions que possible au-dessus du plus petit nombre possible de personnes.

Le compromis consiste en un "*destination model*" dans lequel l'itinéraire d'un avion est déterminé par la destination. Tout repose donc sur une dispersion aussi intelligente que possible. De nouveaux problèmes ne peuvent être créés et les anciens doivent être résolus dans la mesure du possible. BIAC et Belgocontrol mènent actuellement une étude sur le rayonnement. De 3 à 5 corridors seront probablement créés.

Les 11 vols survolant la périphérie nord seront répartis sur ces couloirs en fonction de leur destination. Le QC devra être limité à 12 là où il atteignait 20 auparavant. DHL n'utilisera dès lors plus les Boeing 727, trop bruyants. La dispersion, dans le cadre de laquelle BIAC et Belgocontrol s'emploient actuellement à définir des routes, permettra de ramener le nombre de vols à 1 à 3 par couloir, ce qui entraînera une diminution significative des nuisances. Le programme

uitwaaiering.

d'isolation sera adapté en fonction de cette dispersion.

In drukkeren perioden zullen er maximaal 9,5 vluchten per nacht over de Oostrand zijn, 3,6 over Brussel zelf en 12,9 over de Ringzone en de Noordrand samen. In de zo gevreesde zomermaanden zal het om respectievelijk 9,9, 4,1 en 12 vluchten gaan. De routes zullen niet alle over één messcherpe lijn zullen lopen. De mensen die nu met 14 à 15 vluchten per nacht worden geconfronteerd, zullen dat aantal drastisch zien verminderen. Het aantal gehinderden zal wel lichtjes toenemen.

Durant les périodes plus chargées, le nombre de vols au-dessus de la périphérie est limité à 9,5 ; il sera limité à 3,6 pour les vols au-dessus de Bruxelles et à 12,9 pour l'ensemble des vols au-dessus de la zone du Ring et de la périphérie nord. Durant les mois d'été, période la plus redoutée, ces chiffres atteindront respectivement 9,9, 4,1 et 12. Les routes ne suivront pas toutes un tracé taillé au couteau. Les habitants actuellement confrontés à 14 à 15 vols par nuit verront ce nombre réduit de manière drastique. Toutefois, le nombre de personnes subissant des nuisances augmentera légèrement.

Ik verwacht dat Belgocontrol en BIAC tegen half februari de nieuwe routes zullen hebben bepaald. Daarna moeten die nog worden voorgelegd aan de internationale luchtvaartorganisaties. De internationale publicatie neemt 56 à 90 dagen in beslag.

Je m'attends à ce que Belgocontrol et BIAC aient déterminé les nouvelles routes pour la mi-février, après quoi celles-ci devront encore être soumises aux organisations internationales de l'aviation. Il faut compter 56 à 90 jours pour la publication internationale.

Volgens het luchthavenakkoord blijven de controles en metingen gehandhaafd. Het aantal meetpunten zal worden uitgebreid.

Aux termes de l'accord, les mesures et les contrôles sont maintenus. Le nombre de points de mesure sera augmenté.

Voor de dagvluchten is ook een akkoord en een isolatieprogramma nodig. Het gaat om vliegbewegingen vanaf 6 uur 's ochtends met soms zeer lawaaiige toestellen. Het is dan ook onjuist dat er geen geld voor isolatie meer nodig zou zijn als DHL werd opgedoekt - een firma die goed is voor 3.500 arbeidsplaatsen!

Par ailleurs, il faudra également aboutir à un accord et mettre au point un programme d'isolation pour les vols de jour. Il s'agit en l'occurrence de mouvements d'avions à partir de 6 heures du matin, parfois d'avions très bruyants. Il est donc inexact d'affirmer qu'il ne faudrait plus prévoir de budget pour des travaux d'isolation si DHL fermait ses portes - une société qui donne du travail à 3.500 personnes !

De financiering voor het isolatieprogramma is rond en de eerste proefprojecten zullen nog dit jaar van start gaan. De geplande perimeter zal worden geïsoleerd vanaf januari 2004. Wellicht zullen er tijdens de werken nog zaken aan het licht komen die aanpassingen aan de plannen nodig maken.

Le financement du programme d'isolation est réglé, les premiers projets pilotes débuteront encore avant la fin de l'année. Les travaux d'isolation dans le périmètre prévu seront lancés à partir de janvier 2004. Sans doute les projets devront-ils encore être adaptés à la suite de l'apparition éventuelle d'éléments nouveaux durant les travaux.

De samenstelling van de DHL-groep is onlangs veranderd. DHL is nu meer Europees georiënteerd. Wereldwijd werken er 160.000 mensen voor het bedrijf, dat een omzet heeft van 18 miljard euro per jaar. Voor het hoofdkwartier waren drie belangrijke vestigingen in de running: Basel, Bonn en Brussel. Brussel heeft het gehaald door zijn centrale ligging en de talenkennis van de Belgische werknemers. Dat betekent dat het aantal werknemers daar zal stijgen van 600 tot verscheidene duizenden. In totaal zal DHL zo'n 6.000 Belgische inwoners in dienst hebben.

La composition du groupe DHL s'est modifiée récemment. Aujourd'hui, DHL est davantage orienté vers l'Europe. Quelque 160.000 personnes de par le monde travaillent pour cette entreprise dont le chiffre d'affaires se monte à 18 milliards d'euros par an. Trois implantations importantes étaient en lice pour héberger son quartier général: Bâle, Bonn et Bruxelles. Bruxelles a emporté la timbale grâce à sa situation géographique centrale et aux connaissances linguistiques des travailleurs belges. Cela signifie que dans notre capitale, le nombre de travailleurs passera de 600 à plusieurs

Er zullen ongetwijfeld nog opmerkingen komen over dit dossier. Er zijn voortdurend aanpassingen nodig. We evolueren echter duidelijk in de goede richting. Ik geef toe dat ik er de voorkeur aan gaf op deze vragen te antwoorden na 24 januari.

01.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De eerste minister is goed in het uiten van eigen lof, al is die onterecht. Zijn ideeën, zoals de geluidswallen, zijn niet nieuw.

Dat er slechts 6.000 gehinderden in de Noordrand zouden zijn, is in strijd met de werkelijkheid. De klachten zijn veel massaler.

De eerste minister wekt de indruk dat alles volgens plan verloopt en dat men enkel wat correcties aanbrengt. Minister Durant bleef echter maandenlang bij haar standpunt en verwierp de spreiding. Men is alleen geplooid omwille van het massale protest.

Het betoog van de eerste minister is tegenstrijdig. Enerzijds zegt hij dat er concentratie nodig is, anderzijds is er de uitwaaiing boven een bepaalde regio. Brussel krijgt 3,6 vluchten per nacht. De spreiding is niet billijk.

Ik trek ook de cijfers van de eerste minister in twijfel. Als ik ze optel, kom ik aan 26. Dat klopt niet met zijn eigen cijfers.

01.08 Eerste minister Guy Verhofstadt (Nederlands): Ik ben vergeten te zeggen dat ik eind deze week een akkoord verwacht met DHL over de weekendvluchten. Ik hoop op een halvering.

01.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik maak even abstractie van de weekends. Als ik 25.000 vluchten deel door 365 dagen, kom ik aan 35 vluchten per dag, de eerste minister aan 26. Het verschil zit onder meer in de charters, die boven de vier *Quota Counts* komen en dus allemaal naar de Noordrand worden afgeleid.

01.10 Eerste minister Guy Verhofstadt (Nederlands): De QC van meer dan 90 procent van de chartervluchten is minder dan vier.

milliers. Au total, DHL emploiera quelque 6.000 personnes habitant en Belgique.

Nul doute que ce dossier donnera lieu à d'autres commentaires encore. Des aménagements devront y être apportés sans arrêt. Toutefois, nous sommes incontestablement sur la bonne voie. Cela étant dit, je reconnais que je préférerais répondre à ces questions après le 24 janvier.

01.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le Premier ministre excelle à vanter ses propres mérites, même s'il ce n'est pas justifié. Ses idées, telles que des murs antibruit, ne datent pas d'aujourd'hui.

Affirmer que 6.000 personnes seulement seraient incommodées dans la périphérie nord ne correspond pas à la réalité. Les plaintes sont beaucoup plus nombreuses.

Le Premier ministre donne l'impression que tout se passe comme prévu et qu'on se borne à apporter quelques correctifs. La ministre Durant a pourtant campé sur ses positions pendant des mois, rejetant la dispersion. Le revirement n'est dû qu'aux protestations massives.

Le discours du Premier ministre est contradictoire. D'une part, il dit que la concentration est nécessaire et de l'autre, il y a un rayonnement au-dessus d'une région donnée. Il y aura 3,6 vols par nuit à Bruxelles. La dispersion n'est pas équitable.

Je mets également en doute les chiffres du Premier ministre. Si je les additionne, j'arrive à 26, ce qui ne correspond pas à ses propres chiffres.

01.08 Guy Verhofstadt, Premier ministre (en néerlandais): J'ai omis de dire que j'attends, pour la fin de cette semaine, la conclusion d'un accord avec DHL sur le nombre des vols de week-end, que j'espère voir réduit de moitié.

01.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Permettez-moi de faire un instant abstraction des vols de week-end. Si je divise 25.000 vols par 365 jours, j'obtiens 35 vols par jour. Le premier ministre, quant à lui, en obtient 26. Cette différence doit être attribuée aux vols charters, qui s'ajoutent aux quatre *Quota Counts* et sont ainsi tous détournés vers la périphérie nord.

01.10 Guy Verhofstadt, Premier ministre (en néerlandais): Le QC de plus de 90 % applicable aux vols charters est inférieur à 4.

01.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Volgens mijn berekening - 25.000 gedeeld door 365 - zijn er 35 vluchten per nacht in plaats van 26, zoals de eerste minister beweert.

01.12 Eerste minister Guy Verhofstadt (*Nederlands*): Er zijn 19.000 vluchten: 25.000 is het maximum, 19.000 is de realiteit.

01.13 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Voor een regeling voor de dagvluchten is er geen timing gegeven. De eerste minister wil een regeling analoog aan die van de nachtvluchten. Dat betekent dus dat meer dan 50 procent van de vluchten boven de Noordrand zal vliegen. Dat is onrechtvaardig en onredelijk.

01.14 Eerste minister Guy Verhofstadt (*Nederlands*): Van de 114.000 vluchten naar Brussel vliegen er nu 1.290 over de stad. Dat is 1 procent.

01.15 Simonne Creyf (CD&V): De eerste minister doet alsof hij het warm water heeft uitgevonden, maar dat deed hij niet. De route-Chabert was in het verleden reeds een voorbeeld van spreiding. Minister Durant heeft een discriminatiepolitiek gestart, omdat zij zelf in Brussel woont.

01.16 Eerste minister Guy Verhofstadt (*Nederlands*): De meest luidruchtige vliegtuigen, zoals de Boeing 747, vliegen boven Brussel.

01.17 Simonne Creyf (CD&V): De eerste minister heeft in 2000 op een ondoordachte manier een slecht akkoord opgesteld. Nu, onder druk van de mensen van de Noordrand, is hij bereid zijn fouten in te zien. De grote vergissing was de concentratie. Het enige alternatief is een totale spreiding.

Dat de spreiding pas over negentig dagen zal plaatsvinden, is onaanvaardbaar. De bedoeling van mijn betoog was te onderzoeken of dit niet vroeger kon.

01.18 Frieda Brepoels (VU&ID): De eerste minister is gaan kijken naar de situatie rond Schiphol. Kijken naar het buitenland is goed, maar men kan het Nederlandse concept niet simpelweg naar Zaventem overplanten.

Hij heeft drie belangrijke elementen aangehaald: het wegnemen van de luidruchtige vliegtuigen, de concentratie op bepaalde routes en de isolatie. Men

01.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): D'après mon calcul - 25.000 divisé par 365 -, il y a 35 vols par nuit, au lieu de 26 comme le prétend le premier ministre.

01.12 Guy Verhofstadt, Premier ministre (*en néerlandais*): Il y a 19.000 vols, 25.000 étant le maximum et 19.000 la réalité.

01.13 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Il n'a pas été fixé d'échéancier pour établir un règlement applicable aux vols de jour pour lesquels le premier ministre veut un règlement analogue à celui en vigueur pour les vols de nuit, ce qui signifie donc que plus de 50 % des vols survoleront la périphérie nord. C'est injuste et déraisonnable.

01.14 Guy Verhofstadt, premier ministre (*en néerlandais*): 1.290 des 114.000 vols sur Bruxelles, soit 1%, survolent la ville.

01.15 Simonne Creyf (CD&V): Le Premier ministre se comporte comme s'il avait inventé l'eau chaude mais ce n'est pas le cas. Par le passé, la route Chabert constituait déjà un exemple de répartition. La ministre Durant a amorcé une politique discriminatoire parce qu'elle habite elle-même Bruxelles.

01.16 Guy Verhofstadt, Premier ministre (*en néerlandais*): Les avions les plus bruyants, comme le Boeing 747, survolent Bruxelles.

01.17 Simonne Creyf (CD&V): En 2000, le premier ministre a conclu à la légère un accord médiocre. À présent, sous la pression des habitants de la périphérie nord, il se montre disposé à reconnaître ses erreurs, dont la principale était certainement la concentration. La seule solution envisageable est la dispersion totale.

Il est inadmissible que la dispersion n'interviendra pas avant nonante jours. Mon exposé visait à faire examiner la possibilité d'y procéder plus tôt.

01.18 Frieda Brepoels (VU&ID): Le premier ministre s'est rendu compte sur place de la situation à Schiphol. Il peut être utile de s'inspirer de l'exemple d'autres pays mais il est impossible de transplanter tel quel le concept néerlandais à Zaventem.

Il a cité trois éléments importants: le retrait des avions les plus bruyants, la concentration sur

start echter met de concentratie vooraleer men heeft geïsoleerd of de luidruchtige vliegtuigen uit de lucht heeft genomen. De problemen zijn begonnen met de concentratie van 80 procent van de nachtvluchten sinds 31 oktober zonder enige evaluatie of impactstudie.

Ik ben ook teleurgesteld over de aanpak van de dagvluchten. Zal men daar kiezen voor een evenwichtige spreiding? Wij komen hier op terug.

01.19 Hans Bonte (SP.A): Als ik het discours van de oppositie - en dan in het bijzonder van de heer Laeremans - hoor, heb ik de indruk dat men ongelukkig is dat er een oplossing uit de bus is gekomen. Er wordt gegoocheld met niet-correct cijfermateriaal en er wordt verwezen naar een volledig gefingeerde reactie van de gemeenteraad van Vilvoorde. (*Protest van de heer Laeremans*)

De premier had het in zijn antwoord over het aanpassingsmechanisme dat opgenomen was in het oorspronkelijk luchthavenakkoord. Mij moet wel van het hart dat dit mechanisme toch wel bijzonder moeizaam in gang is geschoten. Ook toen heel snel kon worden aangetoond dat de concentratie zorgde voor een ernstig overlastprobleem, werd niet onmiddellijk door de overheid gereageerd.

01.20 Eerste minister Guy Verhofstadt (Nederlands): Daar ben ik het helemaal mee eens. De eerste concentratiefase is gestart eind oktober, begin november. Op 29 november is er al een bijsturing gebeurd en werd de volgende fase van de concentratie afgeblazen. Op 24 januari werd er een nieuw akkoord gesloten waarbij de Boeing 727 toestellen uit de lucht worden genomen en er aan de vliegroutes wordt gesleuteld. Op acht weken tijd is er toch heel wat gebeurd: ik vind dit een staaltje van snel en adequaat reageren!

01.21 Hans Bonte (SP.A): Dat de concentratie van de nachtvluchten op één enkele route en de verhoging van de vluchtfrequentie wel voor overlast moesten zorgen, werd niet alleen de volgende nacht al aan den lijve ondervonden door de bewoners van de Noordrand, het werd ook vrijwel onmiddellijk in het Parlement aangeklaagd. Toch is de minister maandenlang doof gebleven voor de klachten. De bewoners waren overtuigd van de oneerlijke verdeling van de overlast, zodat het maatschappelijk draagvlak voor het luchthavenakkoord onmiddellijk werd aangevreten.

certaines routes et l'insonorisation. Or, on a appliqué la concentration sans attendre les travaux d'insonorisation ou le retrait des avions les plus bruyants. Les problèmes ont commencé avec la concentration de 80 % des vols de nuit dès le 31 octobre, sans la moindre évaluation ou étude d'incidence.

L'organisation des vols de jour m'a également déçue. Optera-t-on pour une répartition équilibrée? Nous reviendrons sur ce point.

01.19 Hans Bonte (SP.A): Le discours de l'opposition - et en particulier de M. Laeremans - me donne à penser que ses membres ne sont pas satisfaits qu'une solution ait été trouvée. Ils brandissent des chiffres erronés et se réfèrent à une réaction inventée de toutes pièces du conseil communal de Vilvorde. (*Protestations de M. Laeremans*)

Dans sa réponse, le premier ministre évoquait le mécanisme d'adaptation figurant dans l'accord aéroportuaire initial. Je ne peux toutefois m'empêcher de remarquer qu'il s'est révélé particulièrement difficile d'actionner ce mécanisme. Bien qu'il ait rapidement été démontré que la concentration entraînait de graves problèmes de nuisances, la réaction des autorités n'est pas intervenue immédiatement.

01.20 Guy Verhofstadt, Premier ministre (en néerlandais): Je ne suis pas entièrement d'accord avec ce que vous dites. La première phase de concentration a été entamée fin octobre, début novembre. Une adaptation a déjà été réalisée le 29 novembre, et la phase suivante a été abandonnée. Le 24 janvier, un nouvel accord a été conclu; il prévoyait le retrait des Boeing 727 et des modifications des couloirs aériens. De nombreuses mesures ont ainsi été prises en l'espace de huit semaines: il s'agit, selon moi, d'un bel exemple de réaction rapide et adéquate!

01.21 Hans Bonte (SP.A): Non seulement les habitants de la périphérie nord ont appris à leurs dépens, dès la nuit suivante, que la concentration des vols de nuit sur une seule route et l'augmentation de la fréquence des vols provoqueraient des nuisances, mais cet état de fait a, en outre, été dénoncé au Parlement presque immédiatement. Malgré cela, la ministre n'a accordé aucune attention aux plaintes des mois durant. Les habitants étaient convaincus de la répartition inéquitable des nuisances, ce qui a immédiatement mis l'adhésion sociale à l'accord

aéroportuaire en péril.

Ondertussen blijven sommigen halsstarrig pleiten voor het stopzetten van de nachtvluchten, met alle economische gevolgen van dien.

01.22 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): U bedoelt: in de schoot van de Vlaamse regering!

01.23 **Hans Bonte** (SP.A): Ja, maar ook hier in de federale Kamer.

Dit dossier is nog niet afgesloten. Heel wat zogenaamde 'bronmaatregelen' wachten nog op hun realisatie. In het oorspronkelijke akkoord werd vastgelegd dat de Brusselse regering voor einde 2002 de knoop moest doorhakken inzake de broodnodige aansluiting van de luchthaven van Zaventem op het HST-net. Daarvan is helemaal geen sprake meer, integendeel zelfs: de Brusselse regering schuift heel dit dossier op de lange baan.

01.24 **Willy Corts** (VLD): Het is inderdaad zo dat het maatschappelijk draagvlak voor het akkoord snel verdwenen is, omdat minister Durant halsstarrig weigerde in te gaan op de klachten van de bewoners van de Noordrand. Vandaar dat de regering nu in verband met het nieuwe akkoord de grootste aandacht moet besteden aan de communicatie, zowel naar het Parlement als naar de bevolking en de actiegroepen toe. De regering moet ook een zo groot mogelijke transparantie aan de dag leggen inzake de richtlijnen die ze aan de technici verstrekt.

01.25 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Al in 1999 interpelleerde ik toenmalig minister van Vervoer, de heer Daerden, in de Kamer over de nachtvluchten. Hij antwoordde toen dat hij niet zinnens was hieraan ook maar iets te veranderen omdat het nu eenmaal ging om een economisch gegeven. Ik diende toen mee een wetsvoorstel in om het aantal nachtvluchten tot 25 te beperken. In het recente akkoord spreekt men nu nog maar van een twintigtal vluchten.

Het akkoord van 24 januari is gesloten door alle coalitiepartners van de meerderheid. Ik hoop dat alle mandatarissen van de meerderheid het akkoord in hun thuisbasis loyaal zullen verdedigen.

01.26 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Mij dunkt dat er 12.000 burgers door dit probleem getroffen worden. Al die mensen ondervinden de

Entre-temps, certains s'obstinent à plaider en faveur de la suppression pure et simple des vols de nuit, avec toutes les conséquences que l'on imagine du point de vue économique.

01.22 **Guy Verhofstadt**, Premier ministre (*en néerlandais*): Vous voulez dire: au sein du gouvernement flamand!

01.23 **Hans Bonte** (SP.A): Oui, mais également ici, au sein de la Chambre fédérale.

Ce dossier n'est pas encore clôturé. Bon nombre de « mesures-source » attendent encore leur mise en œuvre. L'accord original prévoyait que le gouvernement bruxellois devrait prendre une décision en ce qui concerne le raccordement indispensable de l'aéroport de Zaventem au réseau TGV avant fin 2002. Or, il n'en est plus question, au contraire: le gouvernement bruxellois renvoie l'ensemble du dossier aux calendes grecques.

01.24 **Willy Corts** (VLD): Il faut se rendre à l'évidence: la population a eu tôt fait de ne plus soutenir l'accord parce que Mme Durant a obstinément refusé de tenir compte des doléances des habitants de la périphérie nord. Voilà pourquoi, s'agissant du nouvel accord, le gouvernement prête la plus grande attention à la communication destinée au Parlement comme à la population et aux groupes d'action. Il se doit également de faire preuve de la plus grande transparence à propos des directives qu'il donne aux techniciens.

01.25 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): En 1999, j'avais déjà interpellé à la Chambre le ministre des Communications de l'époque, M. Daerden, au sujet des vols de nuit. Le ministre m'avait alors répondu qu'il n'avait pas l'intention de modifier la situation d'un iota parce qu'il s'agissait à ses yeux d'une réalité économique intangible. Sur ce, j'ai cosigné une proposition de loi visant à réduire à 25 le nombre de vols de nuit. Or, dans l'accord passé récemment, il n'est plus question que d'une vingtaine de vols.

L'accord du 24 janvier a été conclu par tous les partenaires de la coalition majoritaire. J'espère que tous les mandataires de la majorité défendront loyalement cet accord devant leur base électorale.

01.26 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Je considère que le problème touche 12 000 citoyens, tous concernés par les plans de

gevolgen van de plannen met betrekking tot de concentratie van nachtvluchten. Het aantal nachtvluchten moet verder naar omlaag, in overleg met de economische partners. De vermindering van het aantal vluchten en de beperking van de lawaaihinder kaderen in het federale plan voor duurzame ontwikkeling dat tijdens de huidige zittingsperiode aangenomen werd. Over de noodzaak van dringende transporten moet een grondig debat gevoerd worden. We moeten de kwestie benaderen in het licht van het intermodaal transport. Uit uw antwoord blijkt dat het proces op gang gebracht is, en dat een verbetering van de situatie mogelijk is.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans en Filip De Man en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Bart Laeremans, mevrouw Simonne Creyf, mevrouw Frieda Brepoels en de heren Hans Bonte en Willy Cortois
en het antwoord van de eerste minister,
vraagt de regering
- af te stappen van de concentratie van nacht- en dagvluchten vanuit Zaventem;
- een maximale spreiding te verzekeren over de verschillende gewesten, zodat de hinder voor alle inwoners op een draaglijk niveau wordt gebracht."

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

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Bart Laeremans, mevrouw Simonne Creyf, mevrouw Frieda Brepoels en de heren Hans Bonte en Willy Cortois
en het antwoord van de eerste minister,
vraagt de regering
- onmiddellijke opzegging van de luchthavenakkoorden van 2000 en 2002 en terug te keren tot de toestand van voor 2001;
- onmiddellijk een democratische beslissingsprocedure op te starten met alle betrokkenen in alle openheid;
- onmiddellijk over te gaan tot volledige spreiding van dag- en nachtvluchten."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heren Willy Cortois, Jean Depreter, Denis D'hondt, Jan Peeters

concentration des vols de nuit. La réduction des vols de nuit doit également se poursuivre, en concertation avec le pôle économique. La réduction des vols et de la nuisance sonore s'inscrit dans le cadre du plan fédéral de développement durable adopté sous la législature actuelle. Un débat de fond doit avoir lieu quant à la nécessité d'un transport urgent. Nous devons nous inscrire dans une perspective d'intermodalité. Votre réponse nous montre que le processus est enclenché et qu'une amélioration est possible.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans et Filip De Man et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Bart Laeremans, Mme Simonne Creyf, Mme Frieda Brepoels et MM. Hans Bonte et Willy Cortois
et la réponse premier ministre,
demande au gouvernement
- de renoncer à la concentration des vols de nuit et des vols de jour au départ de Zaventem;
- d'assurer la dispersion maximum des vols au-dessus des différentes régions afin de ramener les nuisances à un niveau supportable pour tous les habitants."

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

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Bart Laeremans, Mme Simonne Creyf, Mme Frieda Brepoels et MM. Hans Bonte et Willy Cortois
et la réponse du premier ministre,
demande au gouvernement
- de dénoncer sur-le-champ les accords aéroportuaires de 2000 et 2002 et d'en revenir à la situation d'avant 2001;
- de mettre immédiatement en place une procédure décisionnelle démocratique associant ouvertement tous les acteurs concernés;
- de disperser sans délai tous les vols de nuit et les vols de jour."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Marie-Thérèse Coenen et MM. Willy Cortois, Jean Depreter, Denis D'hondt, Jan Peeters et Lode

en Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de eerste minister over "de IJzeren Rijn" (nr. A857)

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Op 28 maart 2000 tekenden België en Nederland een *Memorandum of Understanding* over het hergebruik van de IJzeren Rijn. Jammer genoeg werd ook de definitie van een nieuw tracé in dezelfde overeenkomst opgenomen. Onder meer daardoor is deze overeenkomst dode letter gebleven en stelt België nu een arbitrageprocedure voor aan Nederland om uit de patstelling te geraken.

Zal er een arbitrageprocedure volgen? Wanneer kunnen we een uitspraak verwachten?

Nog deze maand hebben België en Nederland het oorspronkelijke memorandum bevestigd. Welke waarde heeft dit memorandum nog? Tot welke concrete stappen betreffende het hergebruik van de IJzeren Rijn zal dit leiden? Klopt het dat België zijn akkoord zal verlenen aan de aanleg van spoorlijn 11, die van groot belang is voor de haven van Vlissingen? Mag België dit dossier niet meer koppelen aan het dossier van de IJzeren Rijn? Welke stappen zal de regering nog nemen inzake de IJzeren Rijn? Wat is de timing? Wanneer zullen de eerste treinen over de IJzeren Rijn rijden?

02.02 Eerste minister Guy Verhofstadt (Nederlands): Oorspronkelijk had België eenzijdig beslist om geen treinen meer te laten rijden over het historische tracé, daarna moest deze beslissing weer worden omgekeerd. Vooraleer we het *Memorandum of Understanding* konden implementeren ontstond er een nieuw discussiepunt. Nederland wilde België namelijk exuberante kosten aanrekenen die te maken hadden met de aanpassing van het historische tracé aan strikte Europese normen. Daarom heb ik minister-president Balkenende op 12 december 2002 voorgesteld om de kwestie van de IJzeren Rijn te onderwerpen aan een arbitrageprocedure.

Gisteren heb ik telefonisch de bevestiging gekregen dat de Nederlandse regering ingaat op ons voorstel. De formele bevestiging zal binnen enkele dagen volgen. Op dit ogenblik wordt er nog onderhandeld over de keuze van een arbitragehof,

Vanoost.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

02 Question de Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "le Rhin de fer" (n° A857)

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le 28 mars 2000, la Belgique et les Pays-Bas ont signé un *Memorandum of Understanding* sur la remise en service du Rhin de fer. Malheureusement, la définition d'un nouveau tracé figure également dans cet accord. C'est pour cette raison notamment que l'accord est resté lettre morte. La Belgique propose à présent aux Pays-Bas une procédure d'arbitrage pour sortir de l'impasse.

Une procédure d'arbitrage sera-t-elle menée ? Quand pouvons-nous espérer une décision dans cette affaire ?

La Belgique et les Pays-Bas ont encore confirmé ce mois-ci le mémorandum initial. Quelle valeur celui-ci revêt-il encore ? A quelles démarches concrètes ce mémorandum aboutira-t-il en ce qui concerne la remise en service du Rhin de fer ? Est-il exact que la Belgique marquera son accord sur l'aménagement de la ligne ferroviaire 11 qui est très importante pour le port de Flessingue ? La Belgique ne peut-elle plus lier ce dossier à celui du Rhin de fer ? Quelles démarches le gouvernement entreprendra-t-il encore en ce qui concerne le Rhin de fer ? Quel est le calendrier prévu en la matière ? Quand les premiers trains circuleront-ils sur le Rhin de fer ?

02.02 Guy Verhofstadt, Premier ministre (en néerlandais): Initialement, la Belgique avait unilatéralement décidé de ne plus faire circuler de trains sur le tracé historique, décision sur laquelle il a fallu revenir par la suite. Avant que le *Memorandum of Understanding* puisse être mis en œuvre, un autre point de discussion a surgi. Les Pays-Bas voulaient facturer des frais excessifs à la Belgique pour adapter le tracé historique à des normes européennes rigoureuses. C'est pourquoi, le 12 décembre 2002, j'ai proposé au ministre-président, M. Balkenende, de soumettre la question du Rhin de fer à une procédure d'arbitrage.

Hier, j'ai obtenu par téléphone la confirmation que le gouvernement néerlandais accédait à notre proposition. La confirmation officielle suivra dans quelques jours. Pour l'heure, nous négocions encore à propos du choix d'une cour d'arbitrage, à

Den Haag of Luxemburg, over de vraagstelling in de arbitrageprocedure en over de identiteit van de raadsheren. Ik verwacht dat we binnen vier à zes weken een akkoord kunnen bereiken. Als een akkoord onmogelijk is start ik een rechtszaak tegen Nederland.

savoir La Haye ou Luxembourg, de la formulation de la question dans le cadre de la procédure d'arbitrage et de l'identité des conseillers. Je pense que nous devrions pouvoir atteindre un accord d'ici quatre à six semaines. Si aucun accord ne peut se dégager, j'entamerai une procédure contre les Pays-Bas.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): De discussie over de kosten blijft ondoorzichtig. In het investeringsplan van de NMBS wordt een miljard Belgische frank gereserveerd voor het hergebruik van de IJzeren Rijn, maar het is niet duidelijk of het gaat over het historische tracé of het definitieve tracé. Nochtans zijn de kosten voor de aanpassing van beide tracés van een heel andere grootteorde. Ik betreur het dat deze zaken gecombineerd zijn in één dossier.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La discussion sur les coûts demeure obscure. Le plan d'investissement de la SNCB prévoit une réserve d'un milliard de francs belges destinée à la remise en service du Rhin de fer, mais il n'est pas clair s'il s'agit du tracé historique ou du tracé définitif. Les coûts d'aménagement des deux tracés sont pourtant d'un ordre de grandeur tout à fait différent. Je regrette que ces deux matières soient regroupées dans un seul dossier.

02.04 Eerste minister Guy Verhofstadt (Nederlands): Ik wil nog antwoorden op uw vraag betreffende spoorlijn 11. Minister Durant heeft inderdaad gezegd dat zij in beide dossiers vooruitgang wil zien. Er is geen reden om van dit standpunt af te stappen.

02.04 Guy Verhofstadt, Premier ministre (en néerlandais): Je souhaite encore répondre à votre question concernant la ligne ferroviaire 11. La ministre Durant a effectivement affirmé qu'elle désire que les deux dossiers avancent. Il n'y a pas lieu d'abandonner cette position.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik zal dit dossier alleszins blijven opvolgen en ik hou de premier aan de door hem beloofde termijnen.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Je continuerai néanmoins à suivre ce dossier et je ne manquerai pas de rappeler au premier ministre quels sont les délais qu'il a promis.

02.06 Eerste minister Guy Verhofstadt (Nederlands): Ik hoop dat ik binnen zes weken opnieuw de vragen van collega Brepoels zal mogen beantwoorden.

02.06 Guy Verhofstadt, Premier ministre (en néerlandais): J'espère que, dans six semaines, j'aurai à nouveau l'occasion de répondre aux questions de notre collègue Brepoels.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.42 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.42 heures.