



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

02-12-2002

15:00 uur

lundi

02-12-2002

15:00 heures

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

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

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

INHOUD

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

Moties

40

SOMMAIRE

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

Motions

40

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 2 DECEMBER 2002

15:00 uur

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

du

LUNDI 2 DÉCEMBRE 2002

15:00 heures

De vergadering wordt geopend om 15.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 15.08 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde interpellaties en vraag van**

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

01 **Interpellations et question jointes de**

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

De **voorzitter**: Vooraleer de interpellanten en vraagstellers het woord krijgen, wenst de eerste minister een mededeling te doen.

01.01 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben hier niet alleen gekomen. De minister van Mobiliteit is hier samen met mij, omdat ik denk dat het de minister van Mobiliteit is die op die interpellaties moet antwoorden. Ik vraag aan de collega's of dat enig probleem vormt. Ik weet wel dat de regering altijd het recht heeft om gewoon iemand aan te duiden. Normaal gezien is dat de bevoegde minister.

Ik moet u zeggen dat wij een akkoord gesloten hebben in het overlegcomité. Minister Durant zal dat akkoord in alle details toelichten. Mijn vraag is of er daarover enig probleem is. In feite moet ik die vraag niet stellen, maar ik doe dat uit collegialiteit met de collega's hier aanwezig.

01.02 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik vind dat alleen een eigenaardige manier van handelen. Ik weet niet of de eerste minister zich nog herinnert dat hij vorige week dat dossier naar zich toegetrokken heeft - naar het overlegcomité of naar het interministerieel overleg.

01.03 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Neen.

01.04 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de eerste minister, dat hebt u tenminste toch aangekondigd. Op basis daarvan zijn de ingediende interpellaties aan u gericht en ze werden op die manier ook goedgekeurd in de Conferentie van voorzitters. Er werd ook aangekondigd dat de eerste minister vandaag zou antwoorden.

Ik heb er uiteraard geen moeite mee als minister Durant namens de regering antwoordt, maar ik vind het een zeer vreemde manier van werken.

Mijnheer de voorzitter, u was ook aanwezig in de Conferentie van voorzitters waar die afspraken gemaakt zijn. Ik ben al heel blij als ik een antwoord van de regering zou krijgen, vermits wij de afgelopen weken heel veel standpunten gehoord hebben van minister Durant, maar ook van minister Vandenbroucke, van minister Dua, van de eerste minister en van de Vlaamse minister-president, noem maar op. Ik zou graag het standpunt van de regering over een aantal aspecten vernemen.

Mijnheer de eerste minister, sta mij toch even toe om het volgende te zeggen.

Het gaat hier immers toch over een problematiek die in feite niet alleen de federale regering toekomt, maar ook de Vlaamse en de Brusselse regering. De vergadering van vrijdag heeft plaatsgevonden onder leiding van – denk ik toch – de eerste minister. Daarom dacht ik dat het logisch was dat wij onze vragen aan de eerste minister zouden stellen.

01.05 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik heb er geen enkel probleem mee dat minister Durant hier aanwezig is. Uiteraard kent ook zij het dossier. Het is soms heel nuttig om de meningen met elkaar te confronteren. Ik hecht er echter belang aan dat ook de eerste minister zeker luistert naar wat gezegd wordt en ook kan antwoorden. De belangen lopen immers nogal eens uiteen en dat geldt ook voor de partijstandpunten. Als ik zie wat sommige mensen van dezelfde partij als de eerste minister komen verklaren op de regionale

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

01.02 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Voilà qui est étrange. La semaine dernière, le premier ministre a décidé de s'occuper personnellement du dossier.

01.04 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Les interpellations lui sont adressées. La ministre Durant peut bien évidemment répondre aussi mais nous souhaitons connaître le point de vue du premier ministre.

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

televisie, ben ik ten zeerste benieuwd naar het standpunt van de eerste minister zelf. Ik heb er geen bezwaar tegen dat mevrouw Durant hier ook aanwezig is.

ayons enfin une idée précise de la vision du gouvernement.

De **voorzitter**: Mevrouw Durant bedankt u dat ze hier aanwezig mag zijn.

01.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ze mag het akkoord ook mee toelichten. Op mijn vragen wens ik echter ook een antwoord te krijgen van de eerste minister.

01.07 Minister Isabelle Durant: Ik ben heel blij dat ik hier aanwezig mag zijn. Ik hoop dat het niet gênant is

01.08 Eerste minister Guy Verhofstadt: Mijnheer de voorzitter, er bestaat geen antwoord van de eerste minister en er bestaat geen antwoord van de regering, er is het standpunt van de regering, punt. Het is mevrouw Durant die het dossier heeft voorbereid voor het overlegcomité en die met andere woorden ook gemachtigd om hier het standpunt van de regering mee te delen in al zijn details. Men kan zeggen dat ik het op het overlegcomité heb gebracht. Dit is nogal evident. Het gaat hier over de uitvoering van een samenwerkingsakkoord dat gesloten werd tussen de federale overheid, de Brusselse regering en de Vlaamse overheid. In feite zijn het twee akkoorden die zoals u weet allebei dateren van 2002. Het gebruiken van een aantal instrumenten in het kader van dit samenwerkingsakkoord behoort tot de bevoegdheid van de drie overheden samen.

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

De plaats waar die drie overheden elkaar ontmoeten is natuurlijk het overlegcomité. In dat overlegcomité is een gezamenlijke beslissing genomen. De beslissing geldt niet alleen voor de federale overheid, het is een beslissing die ook de Brusselse en de Vlaamse regering bindt. Het is een gezamenlijke tekst uit het overlegcomité. Wat mevrouw Durant u gaat voorstellen is een notificatie van het overlegcomité. Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het toch geen goede zaak is dat ik over die negen punten details en uitleg zou geven. Ik zeg niet dat ik totaal onbekwaam ben om dat te doen maar ik denk dat mevrouw Durant dat veel beter kan dan ik. Het is nooit zo geweest dat ik het dossier naar mij toe heb getrokken. Ik heb het dossier alleen op de agenda van het overlegcomité geplaatst. Het is trouwens mevrouw Durant die de notificatie heeft voorgesteld in het overlegcomité die uiteindelijk – met een aantal wijzigingen aangebracht aan het overlegcomité – werd aanvaard.

01.09 Frieda Brepoels (VU&ID): (...)

01.10 Eerste minister Guy Verhofstadt: De procureur van Antwerpen doet maar iets als ik zeg dat hij iets moet doen. Mevrouw Durant beweegt haar vleugels maar in Zaventem als ik zeg dat ze ze mag opslaan of naar beneden doen. Mevrouw Brepoels, als men alles moet geloven wat er in de pers staat wat dat betreft, dan doe ik het allemaal alleen en is er geen regering meer nodig en dat is niet juist.

01.11 Frieda Brepoels (VU&ID): Dat zegt Miguel Chevalier, de woordvoerder van premier Verhofstadt.

01.12 Eerste minister Guy Verhofstadt: De realiteit is dat wij het punt op het overlegcomité hebben geplaatst. Dat is normaal. Ik plaats punten op het overlegcomité. Ik wil u wel komen uitleggen waarom ik het op het overlegcomité heb geplaatst. Dat is niet moeilijk.

Ik heb het op het overlegcomité geplaatst omdat er meningsverschillen

waren. Er waren ook twijfels over de juiste toepassing van het samenwerkingsakkoord.

Om daar uit te geraken en om er zeker van te zijn dat de problemen van de Noordrand in overweging zouden worden genomen, moeten wij dat met drie overheden samen doen. Wij kunnen die problemen niet alleen oplossen. Waarom is dat zo? Dat is zo omdat wij met drie overheden een samenwerkingsakkoord over de nachtvluchten hebben getroffen. Ik kan dat dus niet alleen. Mevrouw Durant kan dat niet alleen. We moeten dat samen doen. Als we dus met andere woorden dat een aantal problemen in de Noordrand op te samenwerkingsakkoord willen activeren – wat we hebben gedaan – om lossen, kunnen we dat niet alleen. We moeten dat samen doen.

Ik heb dat akkoord gewoon op het overlegcomité geplaatst. Dat betekent niet dat ik nu de aangewezen persoon ben om te zeggen hoe men van de 25R moet opstijgen, in welke corridor men moet vliegen, over welke gemeenten men eventueel kan vliegen, wat het aantal gehinderden is, hoeveel gehinderden er meer of minder zijn, welke vliegtuigen er wel of niet 's nachts mogen vliegen, in welke mate men moet onderhandelen met DHL, en dergelijke vragen meer. Dat is voor mevrouw Durant.

De **voorzitter**: Ik heb nog drie mensen ingeschreven. Ik probeer de chronologische volgorde te respecteren. Er is mevrouw Creyf, de heer Cortois en ...

01.13 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, ik vind het toch wel vreemd dat u nu de bal doorschuift naar minister Durant. Oorspronkelijk had u zelf toegezegd om te antwoorden, althans dat meenden wij ook te begrijpen uit het document – de agenda – waar duidelijk opstaat dat de eerste minister zal antwoorden. We gaan er dus van uit dat u ondertussen toegezegd had om te antwoorden. Trouwens, mijnheer de eerste minister, de reden waarom wij u ook graag willen horen, is omdat er inderdaad verdeeldheid is binnen deze meerderheid en dat wij daar inderdaad van de eerste minister willen horen wat nu uiteindelijk daar beslist is.

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

01.14 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Wel, ge hebt het, mevrouw.

01.15 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de eerste minister, u zegt dat u altijd ondervraagd wordt over pietluttigheden. Welnu, wij vragen u nu, deze keer, niet te antwoorden over pietluttigheden. Het gaat over serieuze beslissingen, het gaat over serieuze dossiers, en u moet mij inderdaad niet gaan uitleggen wat 25R is en hoe men kan vliegen enzovoort. Ik denk dat al diegenen die op dit ogenblik met dit dossier bezig zijn, goed gedocumenteerd zijn, best weten waarover het gaat, en dat het niet in die technische details is dat we antwoorden verwachten, maar dat we vooral antwoorden verwachten op de vragen naar de verdeeldheid die bij uw meerderheid heerst, de vragen die...

01.16 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Maar excuseer mij, mevrouw Creyf, nu wil ik u echt even onderbreken. Ik lees u de vragen voor die de heer Laeremans, toch geen stommerik, stelt. Ik geef ze u. "Waarom beperkt de impactstudie zich tot Vilvoorde, Mechelen en Brussel? Waarom houdt men geen rekening met het aantal vluchten? Schadelijke invloed van uitlaatgassen. Is de minister bereid bijkomende berekeningen te doen voor dit? Kan er vergeleken worden tussen 2000 en 1999? Waarom 26 december? Zou het niet beter gelinkt worden aan het verdwijnen van de B-727?" Ondertussen is dat gebeurd, maar enfin, soit. Enzovoort, enzovoort. Sorry, ik ben – eerlijk gezegd – onbekwaam om daarop te antwoorden. Ik ben bekwaam tot veel. maar ik ben

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

onbekwaam daarop te antwoorden. Dat is toch typisch iets voor de minister die het dossier beheert! Hoe moet ik nu beginnen uitleggen over LAX- en LAEQ-normen en dergelijke meer. Sorry. Wat is nu het probleem?

De **voorzitter**: Mevrouw Creyf, u krijgt straks terug het woord, maar ik had al de heer Cortois en de heer Vanoost ingeschreven. Wij gaan het wel kort houden, maar u krijgt straks nog het woord. Mijnheer Cortois.

01.17 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, voor mij is de eerste minister uiteraard altijd welkom. Ik wil hier echter vandaag een debat voeren over het federaal akkoord dat werd gesloten in 2000 en waarvoor de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer moet instaan voor de uitvoering. Daarover gaat het vandaag. Mevrouw Creyf, dat is waarmee de mensen bezig zijn. De mensen vragen zich niet af of de regering eensgezind is of niet. Ze vragen zich af – ik maak u erop attent dat wij toch nog iets meer dan u in deze regio leven – of het akkoord van 2000 moet worden uitgevoerd.

Ik weet ook dat het de eerste minister is die het overlegcomité moet voorzitten, de eerste minister zit ook de Ministerraad voor, men kan dus met alles naar de eerste minister gaan. Ik wil hier echter vandaag in deze omstandigheden geen politieke discussie voeren waar de gelen dit, de groenen dat en de blauwen dat zeggen, want daarmee helpen wij de zaken niet vooruit.

Ik probeer een bijdrage te leveren in deze commissie die eigenlijk handelt over de politiek, over het beleid van mevrouw Durant en een aantal zinvolle vragen te stellen en hopelijk zinvolle antwoorden te krijgen, wat mij dan zal toelaten een oordeel te vellen.

De eerste minister wil ons nog twintig minuten onderhouden over hoe het overlegcomité is samengesteld – ik dacht dat wij dat stilletjes aan allemaal wel wisten. Ik sta er in de eerste plaats op – ik spreek nu als iemand van de regio, en ik heb daarover misschien toch nog wel iets meer te zeggen – een oordeel te kunnen vellen uit ervaring

Daarover moet ik mij tegenover u niet verantwoorden, mevrouw Creyf, hoe braaf ik u verder ook vind. Wat mij vandaag interesseert is te weten welke de consequenties zijn voor de uitvoering van het akkoord van 2000. Als dit akkoord van 2000 – dat inderdaad een politiek akkoord is – geen stand meer houdt, kan ik mij voorstellen dat men zich tot de regeringsleider richt. Nu zitten wij hier samen om na te gaan welke de consequenties zijn bij de uitvoering van dit akkoord.

Daarover heb ik een aantal vragen waarop ik – in de eerste plaats van mevrouw Durant – een zinvol antwoord zou willen krijgen. Ik stel trouwens vast dat degenen die in de fameuze rand wonen - behalve de heer Laeremans, die uiteraard zijn rol speelt en ik geef graag toe dat hij dat met een zeker dynamisme doet - in de eerste plaats nood hebben aan meer informatie en meer uitleg van mevrouw Durant. Ik heb geen behoefte om hier vandaag een politieke discussie te voeren.

01.18 Simonne Creyf (CD&V): (...)

01.19 Willy Cortois (VLD): Wat wij in de partij hebben uitgepraat, weet ik niet. Ik kan alleen maar zeggen dat wij vandaag, als we constructief willen zijn en een oplossing willen zoeken, ...

01.20 Simonne Creyf (CD&V): (...)

01.21 Willy Cortois (VLD): Ik weet niet wat uw bedoeling is. Is het uw

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

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

bedoeling om te zeggen dat men het in de regering niet eens is? Dat is uw mening. Dat is uw recht, maar daarmee helpt u geen mens vooruit in de rand. Mevrouw Creyf, u helpt daarmee geen mens vooruit.

De **voorzitter**: Mag ik u vragen de dialoog tussen u beiden...

01.22 Willy Cortois (VLD): Ik zou in deze vooral de mening van mevrouw Durant willen kennen. Ik heb nu gehoord waarom de premier het dossier naar zich heeft toegetrokken, als men dat zo wenst uit te drukken. Daarmee is voor mij – wat de premier betreft – de kous af. Ik pleit voor een discussie met mevrouw Durant die duidelijk gescheiden blijft van al de rest.

01.23 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter,...) want daar gaat het toch over, namelijk over de 9 punten die we overeengekomen zijn. Dan kunnen we misschien onmiddellijk over de inhoud met mevrouw Durant beginnen.

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

01.24 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik wil gewoon, want na al die jaren begin ik het gewoon te worden dat de debatten vóór het debat, langer duren dan het debat zelf. We hebben daar zelf ook aan meegedaan in de oppositie. Ik zal daar dan zeker geen commentaar bij geven. Ik denk dat de eerste minister gelijk heeft wanneer hij zegt dat de minister altijd in naam van "de" regering spreekt. Dat is juist.

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

Ik denk nochtans dat de oppositie ook gelijk heeft wanneer ze zegt dat wanneer "de" eerste minister antwoordt, dat het een andere politieke "ampleur" heeft, los van de waardering die ik heb voor mevrouw Durant. Maar, dat neemt niet weg dat over zo'n debat, dat het nogal evident is – men kan van een politicus niet verwachten dat hij alle details van alles kent, ik vind dat niet meer dan normaal. Ik moet soms "bijzitten" in Sociale Zaken, dan weet ik ook niet waar het over gaat. Dat is toch helemaal geen schande, ook niet voor een eerste minister.

Maar, ik zou aan de eerste minister – hij heeft het belangrijk genoeg geacht om hier aanwezig te zijn – wel willen vragen, niettegenstaande ik weet dat u een drukke agenda heeft, om hier wel degelijk te blijven tot het einde van het debat. Ik zou het geen goed signaal vinden om halfweg op te stappen. Ik ging er ook van uit dat u hier niet ging zijn, mevrouw Durant heeft geantwoord, dat is voor mij uitstekend. Als u hier bent, denk ik te mogen verwachten dat u hier zal blijven tot op het laatste ogenblik.

01.25 **Hans Bonte** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik wou niet het woord nemen in wat ik zou noemen dat onnozel en volkomen bijkomstig debat. Wat mij interesseert – en dat was ook de reden waarom ik tijdens mijn eerste interpellatie aangekondigd heb dat ik een tweede interpellatie zou houden – is het feit dat ik op een pak vragen geen antwoord heb gekregen. Ik veronderstel dat men dit met twee mensen nu wel kan geven. De premier is mij te vlug af. Ik denk dat het voor de zindelijkheid van het debat inderdaad goed is dat we ons concentreren op de notificatie van het overleg. Dat is, denk ik, de kern van de zaak, waar de mensen letterlijk wakker van liggen.

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

01.26 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de eerste minister heeft inderdaad het recht om te zeggen dat hij niet antwoordt. Volgens het Reglement kan hij dit inderdaad doorschuiven naar een collega uit de regering. Gewoonlijk gebeurt dit echter onmiddellijk, bij het ontvangen van de vraag of de interpellatie. mijnheer de eerste

01.26 **Simonne Creyf** (CD&V): Le premier ministre a le droit, en vertu du règlement, de laisser aux membres du gouvernement le soin de répondre à des questions mais il

minister. Alle interpellaties zijn gericht tot de eerste minister. De eerste minister heeft aanvankelijk geantwoord dat hij zou antwoorden, dat staat trouwens in het document dat we hebben ontvangen. Ik blijf het ongewoon vinden om op het laatste ogenblik te zeggen dat hij de bal doorgeeft aan minister Durant. Ik denk dat collega Cortois gelijk heeft als hij zegt dat de mensen in de rand wakker liggen van wat de oplossing is en op welke manier men nu met hen bezig is. Ik denk dat de mensen dit graag zouden horen van de eerste minister. Van de regering wil men dit horen. Ik denk niet dat ik overdrijf, collega Cortois, als ik zeg dat er ten aanzien van mevrouw Durant betreffende de situatie van de Noordrand, toch op zijn minst enige argwaan bestaat. Mijnheer de eerste minister, ik denk dat de Vlamingen uit de Noordrand van u graag zouden vernemen wat de regering hen als oplossing voorstelt.

doit le faire en temps utile, pas au début du débat. Ce qui préoccupe les gens, c'est la situation sur le terrain. Les Flamands du nord de la périphérie veulent savoir quelle solution propose le premier ministre.

01.27 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mevrouw Creyf, als dat uw probleem is, deel ik onmiddellijk de beslissing van het overlegcomité uit. Het document bevat in 9 punten het antwoord, niet alleen van de federale regering, maar ook van de Vlaamse regering en van de Brusselse regering, dat door het overlegcomité werd goedgekeurd. Nooit eerder kwam het overlegcomité met betrekking tot dergelijke problemen tot een gezamenlijk standpunt. Vroeger kwam men helemaal niet tot standpunten. Men deed gewoon niets aan die problemen! Niets, noch met betrekking tot de nachtvluchten, noch met betrekking tot de dagvluchten, noch met betrekking tot zaterdagsvluchten. Nul de botten! Niets!

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

Wij hebben een akkoord gemaakt. Dat akkoord is in uw bezit. Dat akkoord blijft binnen de akkoorden die in het verleden werden afgesproken in het samenwerkingsakkoord en lost één voor één een aantal problemen op om die bijkomende hinder die er wel degelijk is, weg te nemen. Ik denk dat mijn antwoord heel klaar en heel duidelijk is. Als u mij vraagt meer details te geven over punt 1 of punt 3 of punt 7 of punt 9 van de notificatie van het overlegcomité, antwoord ik dat de bevoegde minister u die uitleg veel beter kan geven dan ik met de advocatentaal die ik gebruikelijk hanteer.

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, u krijgt 5 seconden.

01.28 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik ga ervan uit dat als de eerste minister niet antwoordt, hij wel luistert naar wat men in de Noordrand te vertellen heeft.

01.29 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: (...) Ik heb het zelfs niet nodig te luisteren om het te verstaan.

01.30 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijn interpellatie dateert van 22 november 2002, nog voor het akkoord tot stand is gekomen.

01.31 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Uw interpellatie is een beetje voorbijgestreefd.

01.32 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Ondertussen is een akkoord gesloten.

01.33 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Ah!. Wij werken voor de mensen in de rand, niet voor u!

01.34 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Dit akkoord is bijzonder nefast. Ik vraag u minstens te luisteren naar wat er in de rand leeft. Als u dat al niet meer wilt, is het heel era met u aesteld. Ik zal dat melden

01.34 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Le premier ministre doit à tout le moins assister aux

aan de mensen.

interventions au sein de notre commission. Il saura alors ce que les habitants de la périphérie pensent de cet accord néfaste.

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, u had beloofd u te beperken tot 5 seconden. U mag het me niet ten kwade duiden dat ik u erop wijs dat u uw tijd hebt overschreden. Ik zou tot de werkzaamheden zelf willen overgaan.

01.35 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, aangezien dit het enige punt op de agenda is, zou ik u gewoon willen vragen om een beetje soepel te zijn met de zogenaamd reglementair voorziene tijd.

De **voorzitter**: Ik wilde daarover nog spreken.

Ik wil eerst het volgende zeggen.

Mevrouw Creyf, jammer genoeg hebt u niet helemaal gelijk als u zegt dat de interpellaties of vragen allemaal tot de eerste minister gericht zijn. Die van de leden van de oppositie zijn allemaal naar de eerste minister gegaan, maar die van de meerderheid allemaal naar de vice-eerste minister. Daar is één uitzondering op, namelijk de vraag van mevrouw Van Weert. Maar die is nog niet helemaal "aan de overkant"; dat zal daaraan te wijten zijn. Het is alleszins zo dat u zich richt tot de eerste minister. Dat is een eerste zaak.

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

Collega's, ten tweede, het Reglement bepaalt dat de regering antwoordt. Ik kan het jammer vinden of niet jammer, als voorzitter, dat de eerste minister hier niet antwoordt, maar reglementair is er, zoals mevrouw Creyf daarnet zei, geen speld tussen te krijgen. Als de regering antwoordt, antwoordt ze als één college. Meer kan ik daarover als voorzitter niet zeggen.

Wat de werkzaamheden zelf betreft, wil ik het volgende zeggen. U weet allen dat de eerste interpellant tien minuten spreektijd krijgt en de volgende telkens vijf minuten. Ik stel voor dat wij de vergadering toch wat ordentelijk houden. Ik stel voor dat iedereen ruim een minuut meer krijgt dan de hem toegekende tijd. Ik weet dat, als ik dat zeg, dat toch twee minuten wordt. U moet echter weten dat de eerste interpellant dan twaalf minuten spreekt in plaats van tien. Als elke interpellant zes minuten spreektijd heeft, maar zeven minuten spreektijd krijgt, dan kom ik op tweeënveertig minuten spreektijd. De tien minuten van de eerste spreker daarbij opgeteld, levert een uur aan interpellaties op. Daarna komt het antwoord van de minister en daarna nog eventuele replieken. Ik denk dat het dan ongeveer 17.00 uur zal zijn. Hoe dan ook, als de eerste minister hier blijft, verandert dat de zaak niet. Wat de afspraken over de tijd betreft, was overeengekomen dat wij zouden vergaderen tussen 15.00 uur en 17.00 uur. Dat kan dus misschien wat langer duren, maar wij gaan hier ook geen oeverloos debat voeren. Ik denk dat de gebalde uiteenzettingen de beste zijn.

Is iedereen het daarmee eens? Wie het daarmee niet eens is, gelieve dat nu te vertellen. Eén, twee drie, verkocht!

Mevrouw Creyf, u bent de eerste interpellante. U hebt mij daarnet horen spreken over de tijd. U krijgt nu het woord.

01.36 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, bedankt.

De **voorzitter**: Ik ben één zaak vergeten. Ik zeg dat niet alleen aan u, maar aan iedereen. Er is in deze zaal

een spreekgestoelte voor wie er gebruik wil van maken. Het schijnt dat dat daarvoor voorzien is.

(De eerste minister verlaat de zaal).

01.37 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zie dat de eerste minister gaat lopen!

01.38 Simonne Creyf (CD&V): (...)

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, ik heb u daarstraks gezegd wat mijn...

01.39 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): (...)

(...)

Mijnheer de voorzitter, kan in het verslag in ieder geval genoteerd worden dat de eerste minister weggegaan is?

De **voorzitter**: Dat zal genoteerd worden.

Mijnheer Laeremans, nu zou ik u dankbaar zijn mocht u mevrouw Creyf aan het woord laten. Ik begrijp uw verontwaardiging, maar mevrouw Creyf heeft nu het woord.

01.40 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik betreur ook ten eerste dat de premier ten eerste, niet wil antwoorden en dat hij ten tweede, bovendien vertrekt. Hij verwijst naar de notificaties van het overlegcomité. Collega's, we hebben deze notificaties ondertussen reeds kunnen lezen. We willen de premier misschien ook ondervragen over punten die niet in de notificaties of in het akkoord staan. Mijnheer de voorzitter, dit gezegd zijnde zijn we dan maar verplicht om verder te gaan met de interpellaties en mevrouw Durant aan te spreken, niettegenstaande de premier het dossier inderdaad naar zich toe had gehaald - zoals collega Brepoels ook heeft gezegd - getuige de persberichten van zijn eigen diensten.

Mevrouw de minister, er is een overlegcomité geweest, maar mijn grote vrees is dat de beslissingen die genomen zijn op vrijdag 29 november niets hebben opgelost. Het enige dat u hebt gedaan, is tijd winnen. De huidige hinder met 85% van de nachtvluchten boven de Noordrand is nu reeds veel te groot en uw beslissingen doen daar niets van af. U stelt de 100-concentratie voor enkele maanden uit. Er komen nieuwe metingen. Er komt een nieuwe Nederlandstalige ombudsdienst. Ik vrees, mevrouw minister, dat dit allemaal ruim onvoldoende is.

Ten eerste, blijft u vasthouden aan een beleid van onrechtmatige discriminatie. Bepaalde gebieden mogen niet overvlogen worden door nachtvluchten. Dit geldt voor Brussel, Tervuren en delen van Waals-Brabant. Voor hen geldt een totaal verbod op nachtvluchten. Voor de andere gemeenten geldt de LAEQ-norm. De geluidshinder wordt op verschillende manieren gemeten. De LAEQ-55-DBA-norm geldt niet voor iedereen. Boven de Noordrand is er pas hinder voor wie binnen de LAEQ-55-DBA-contour woont. In Brussel wordt iemand gehinderd als er 's nachts één vliegtuig overvliegt. In Vlaams-Brabant is er pas hinder als de persoon binnen de 55-DBA-contour woont.

Mevrouw de minister, Brussel is toevallig uw electoraal wingewest. Uw kabinetschef en de heer Dolf Cauwelier van Agalev en wakker Tervuren wonen in Tervuren. Voor de beslissing tot concentratie werd er naar het zuiden gevlogen. Nu heeft men de zaak gewoon verlegd. Zij worden gespaard en alles moet over Vlaams-Brabant. Dit is een communautair

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

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

Il a été décidé de limiter provisoirement à 85% des vols la concentration au-dessus de la

dossier waarbij Vlaanderen weer aan het kortste eind trekt. U vertrekt immers van verschillende uitgangspunten. U zegt dat het daar en daar niet mag, dan pas beslist u wat de nieuwe vluchtroutes zijn. U blijft dus vasthouden aan het beleid van onrechtmatige discriminatie.

Ten tweede, blijft u het concentratiebeleid verdedigen. Sinds 1 november 2002 gaan 85% van de nachtvluchten over de Noordrand. Vanaf 26 december zal dit 100% worden. U houdt het voorlopig bij de 85%. De huidige hinder met 85% is nu al ondraaglijk groot voor een aantal gemeenten uit de Noordrand.

Ik denk aan Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise, Wemmel. De klachtenstroom dijt uit. Merchtem, Opwijk, Asse, Ternat, Affligem, Sint-Pieters-Leeuw tot Liedekerke. Het gaat daarbij om zeer veel mensen.

Ik wil nog eens herinneren aan het akkoord in verband met nieuwe procedures en vliegroutes. De voorwaarden voor de concentratie waren: minder inwoners aan geluidslast blootstellen, geen nieuwe inwoners aan geluidslast blootstellen, de reeds getroffen inwoners niet zwaarder belasten. Mevrouw de minister, als wij die drie voorwaarden bekijken, dan moeten we vaststellen dat aan geen enkele van deze drie voorwaarden is voldaan. Welnu, als aan de voorwaarden niet voldaan is, dan zou men kunnen veronderstellen dat de concentratie niet zou mogen doorgaan. Maar de concentratie blijft. U schort de 100-concentratie alleen maar op voor een drietal maanden, maar de 85%-concentratie van vandaag, die blijft. U wil nieuwe metingen. De vraag rijst natuurlijk waarom er nog steeds geen duidelijk, publiek toegankelijk meetinstrument is. De metingen van BIAC en Aminoal zijn verschillend. Hoe komt dat? Gaat men op verschillende plaatsen staan om te meten? Heeft men een verschillend instrument? Hoe komt het dat men eigenlijk niet beschikt over een duidelijk, objectief toegankelijk meetinstrument?

De cijfers van BIAC – ik vraag mij tussen haakjes af of zij geen rechter en partij zijn in deze – zijn lager dan de cijfers van Aminoal. Maar de cijfers, zelfs van BIAC en zeker van Aminoal, tonen aan dat de geluidsnormen nu worden overschreden. Nieuwe metingen zullen niet veel opleveren, tenzij opnieuw tijd winnen. Dan zijn er nog de metingen van de heer Philippe Touwaide, in een vroeger leven en misschien in een huidig leven nog steeds, actief bij de Brusselse vereniging tegen vliegtuiglawaai boven Brussel. De bewoners van de Noordrand vertrouwen de heer Touwaide niet. Nogal logisch als men als bewaker van de geluidshinder in Vlaams-Brabant iemand benoemt die actief lid is van een vereniging die tegen nachtvluchten boven Brussel is. Een flater, mevrouw Durant, is de benoeming van deze persoon door de regering. Nu gaat de regering een tweede, Nederlandstalige ombudspersoon aanstellen, daarmee toegevend dat de eerste, Franstalige persoon inderdaad niet objectief was. Dit had de regering onmiddellijk moeten weten. De regering had onmiddellijk een onafhankelijk persoon moeten aanstellen vanaf het begin, een persoon die objectief en onafhankelijk was en in wie de bewoners ten minste vertrouwen konden hebben. Dat is niet gebeurd. Is het een flater of een doelbewuste zet, ik laat het in het midden.

De uitvoering van de volledige concentratie wordt uitgesteld tot maart 2003 en tot alle Boeings 727 uit de lucht zijn genomen. Ook daar staan de mensen sceptisch tegenover dit programma. DHL heeft als ik mij niet vergis nog 5 Boeings 727 in gebruik. Deze kunnen maar vervangen worden als de nieuwe B 757's worden geleverd. De omschakeling gebeurt geleidelijk en kan onmogelijk voor maart ten einde zijn. DHL zegt dat het past in een vlootvernieuwing die al twee jaar bezig is. Ik ben ervan overtuigd dat als de Boeings 727 uit de lucht aenomen zullen

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

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

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

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

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

zijn dit inderdaad een verbetering zal zijn. Maar de mensen uit de Noordrand verwijzen niet alleen naar de hoogte van de decibels maar ook naar de frequentie van de storingen in de nacht.

Dan is er het verhaal van de Hushkit-vliegtuigen. Een koninklijk besluit verbiedt de Hushkit-vliegtuigen in 2003. Er is echter rechtsonzekerheid ontstaan door het feit dat het koninklijk besluit te laat is gepubliceerd.

De Europese commissie is weer aan zet en de minister maakt er zich vanaf door te zeggen dat het koninklijk besluit buiten schot is. Ik weet niet of het koninklijk besluit buiten schot is. De houding van de Europese Commissie kan ertoe leiden dat het koninklijk besluit wordt vernietigd.

Welnu, mevrouw de minister, meent u dat dergelijke nummertjes, dit soort nieuws, in staat is om de bevolking uit de Noordrand gerust te stellen?

Ik kom thans tot de vluchtroute. Ook de pilotenvereniging gaf haar mening. Na het opstijgen rechtdoor vliegen is de veiligste en meest efficiënte manier om snel hoogte te winnen. Nu worden de piloten verplicht tot het maken van een S-bocht, onmiddellijk na het opstijgen. Zij zeggen zelf dat dit het stijgingspercentage verlaagt en dat het de geluidshinder verhoogt door te moeten optrekken en draaien op een korte afstand. Bovendien verhoogt zulks het fuelverbruik door de omweg van ongeveer 50 km en 25% van het totale energiegebruik gebeurt tijdens het opstijgen. Het verhoogt eveneens de kerosine-uitstoot. Dat is wat de piloten zeggen.

Om ecologische reden is de concentratie boven de Noordrand zeker niet nodig en veilig is dit evenmin. Bij zuidwestenwind wordt opstijgen zelfs moeilijk omdat de vliegtuigen moeilijk hoogte krijgen bij rugwind.

Bovendien, mevrouw de minister – en dat werd nog nooit aan de Brusselaars zelf verteld – vraag ik mij af welke de opdracht en de richtlijnen zijn van een piloot mocht hij bij het opstijgen in een problematische situatie terechtkomen, bijvoorbeeld door brand in een motor. In die omstandigheden is hij verplicht rechtdoor te vliegen om zo snel mogelijk hoogte te winnen. Ik herhaal dat het nog nooit aan de Brusselaars werd verteld dat in gevaarsituaties Brussel zal moeten worden overvlogen.

De veiligheid inroepen om de grootstad Brussel niet te overvliegen is dus een vals argument want als er zich een noodsituatie voordoet zal men wel over Brussel vliegen. Ik hoop dat dit ook eens aan de Brusselaars wordt verteld. Ik zal daar trouwens voor zorgen.

Ik kom thans tot de dagvluchten. De verdeling over nacht- en dagvluchten is een verhouding van 8% tot 92%. Op 27 november 2001 besliste de kabinetsraad om reeds 20% meer dagvluchten over de corridor Vilvoorde-Grimbergen-Meise te sturen. Nu reeds krijgt de Noordrand 60% van de dagvluchten te verwerken. Met andere woorden, de concentratie van de dagvluchten over de Noordrand is aan de gang. De omwonenden zijn hierover bijzonder ongerust. Bij de dagvluchten gaat het over 500 tot 700 vluchten per dag. Dit wordt pas catastrofaal als al deze dagvluchten ook over de Noordrand moeten.

De vrees wordt nog versterkt omdat de vereniging Bruxelles Air Libre een actie is begonnen tegen de dagvluchten over Brussel. Zij doen een beroep op u, mevrouw de minister, Isabelle Durant, Brussels minister. De vereniging Bruxelles Air Libre vraagt dat u de dagvluchten over Brussel zou tegenhouden.

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

En ce qui concerne la répartition entre les vols de jour et de nuit, la décision relative à la concentration a déjà pour conséquence que 60 pour cent de l'ensemble des vols de jour survolent le nord de la périphérie. En cas de concentration totale, cela représentera entre 500 et 700 avions par jour, ce qui est catastrophique.

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

Une étude a montré que les habitants de la périphérie nord sont exposés. la nuit. à des bruits de

Het derde punt is het isolatieprogramma. Mevrouw de minister, het isolatieprogramma is een farce. Het principeakkoord voorzagt in gelijktijdigheid van concentratie en isolatie. Hierover is geen sprake meer wat betreft de Noordrand. De concentratie is er al en zal in 2003 worden vervolledigd, terwijl aan het isolatieprogramma ten vroegste pas zal worden begonnen in 2004. Het kan tien jaar of meer in beslag nemen alvorens het programma zal zijn uitgevoerd. Trouwens de koninklijke besluiten over de geluidsisolatie werden nog niet gepubliceerd.

Niet alle overvlogen gemeenten uit de Noordrand zullen worden geïsoleerd. Hierover bestaat trouwens veel onduidelijkheid en onzekerheid. Volgens u, mevrouw de minister, zou het gaan om 12.000 woningen, terwijl u anderzijds zei dat er omwille van de nieuwe vluchtroutes slechts 10.500 gehinderden zijn. Welnu, indien men 2,5 gezinsleden telt per woning, dan komt men tot 30.000 personen. Toch worden Grimbergen of sommige delen van Meise bijvoorbeeld, niet geïsoleerd.

Geluidsspecialisten twijfelen bovendien sterk aan de doelmatigheid van de isolatie. Wil men huizen werkelijk isoleren tegen vliegtuiglawaai, dan is als het ware industriële isolatie nodig. Dit zal wellicht niet haalbaar zijn binnen het voorgestelde budget.

Met andere woorden, er heerst veel twijfel over de doeltreffendheid van het programma.

Ik ben bijna klaar, mijnheer de voorzitter.

De programmawet, die we hebben besproken, bevat ook een hoofdstuk, artikel 473, met betrekking tot het akoestisch isolatieprogramma voor de woningen in de omgeving van Brussel Nationaal. Het advies van de Raad van State is vernietigend over deze bepaling. Men wijst op de te ruime bevoegdheidsdelegatie aan de Koning, er was geen overleg met de Gewesten over de geluidsnormen en er is sprake van een ongrondwettelijke retributie aan gebruikers van luchtvervoer. Dit zegt de Raad van State, mevrouw de minister, over hetgeen u in de programmawet hebt gezet.

Ten slotte, de bewoners vrezen dat de isolatie een vergiftigd geschenk is, want nadien zal dit het alibi zijn voor verdere concentraties van de dagvluchten.

Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een laatste punt. Er wordt geen rekening gehouden met de factor gezondheid. Op dit ogenblik worden gemiddelde waarden geconstateerd van 68,5 tot 72,2 decibel met pieken van 100 decibel en meer. Dit is, onder andere volgens de ministerraad van de Raad van Europa, nadelig voor de gezondheid.

Mevrouw de minister, collega's, de nieuwe beslissing is absoluut geen antwoord aan de bewoners van de Noordrand.

01.41 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zou nogmaals willen beklemtonen dat ik het een absolute, werkelijk ongekende schande vind dat eerst wordt aangekondigd dat de eerste minister hier zal antwoorden en dat hij uiteindelijk zelfs nog niet blijft om te luisteren. Er zijn misschien een paar argumenten voor het feit dat hij niet antwoordt, maar dat hij niet wil luisteren, is bijzonder verregaand en erg. Ik denk dat daarvoor maar één verklaring is. De perceptie bij de bevolking moet zijn dat de eerste

68,5 à 72 décibels, ce qui nuit à leur santé. Le nouveau plan est une véritable calamité pour la périphérie nord.

01.41 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Il est scandaleux que le premier ministre ne daigne même pas écouter et se comporte comme si tout le dossier incombait à la ministre de la Mobilité. La responsabilité est partagée par tous les partis de la majorité.

minister daar eigenlijk niets mee te maken heeft, dat de VLD daar niets mee te maken heeft en dat het allemaal de schuld is van mevrouw Durant. Welnu, het is duidelijk de schuld van de drie meerderheidspartijen; én van SP.A én van VLD én van Agalev aan Vlaamse kant. Ik zal mijn interpellatie dan ook mede tot u richten. Laat dat duidelijk wezen.

Ik wil beginnen met het volgende punt. Ik denk dat u niet goed doorheeft wat u op dit moment in onze streek aanricht. U woont er misschien wel, maar ik ben gisteren nog rond gereden in mijn buurt. Er zijn wijken waar tweederde van de mensen deze affiches hebben voorgehangen omdat ze zich werkelijk heel erg gepijnigd voelen door de beslissing. Welnu, mevrouw de minister, wat u aan het doen bent, komt volgens mij neer op een van de grofste staaltjes van politieke zelfbediening en politieke bevoordeling van het eigen Brusselse electoraat, ten koste van de mensen uit de Noordrand. Ik vraag mij af wat de mensen uit Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise, Wemmel, Merchtem en verder hebben misdaan dat u hen met alle overlast van de luchthaven tijdens de nacht en een zeer groot deel van de dag opzadelt. Wat hebben die mensen verkeerd gedaan? Waarom zijn zij het kind van de rekening? Waarom zijn zij uiteindelijk de klos? Wat hebben zij misdaan waardoor u mordicus blijft vasthouden aan de meest oneerlijke beslissing die deze regering tijdens deze legislatuur heeft genomen, met name een beslissing die wordt gekenmerkt door bedrog, manipulaties en achterbakse trekken. Daarover gaat het.

Ten eerste, de beslissing was zogezegd gebaseerd op een onafhankelijke studie, mevrouw de minister, die aantoonde dat er geen extra hinder zou zijn voor de mensen uit de Noordrand, maar die bleek al heel snel – zodra u het hier heeft bekendgemaakt, want u hebt het lang achtergehouden – een doorgestoken kaart te zijn. Grimbergen en Meise – de gemeenten waar de meeste nieuwe lasten kwamen – waren gewoon niet in het onderzoek opgenomen. De cijfers hadden daarop geen betrekking. Ondertussen heeft het Vlaams Gewest met cijfers bewezen dat uw studie nep was.

Ten tweede had u aangekondigd dat er een gelijke tred zou zijn tussen het opleggen van de concentratie en de isolatie, maar ook dat hebt u aan uw laars geveegd. Pas begin 2004 begint men met die isolatie om te eindigen in 2010. Desalniettemin gaat men er nu al mee door om het volle pond op de Noordrand te leggen.

Ten derde, de kaarten met de isolatiezones gingen klaar zijn tegen begin oktober. Vandaag is dat nog altijd niet het geval. Ik heb u gevraagd op voorhand aan deze commissie kaarten voor te leggen. Wij hebben ze nog altijd niet gehad.

Ik hoor hier juist dat Grimbergen geen isolatiegebied meer zou zijn. Dat is nieuw voor mij, men heeft mij altijd wijsgemaakt dat dit wel zo zou zijn. U geeft daarover nog altijd geen duidelijkheid en dat wijst erop dat er met de kaarten tot op heden gefoefeld wordt, dat de ene wijk wel mag overgevlogen worden en een andere niet omwille van allerlei belangen. Noch de gemeentebesturen, noch de parlementsleden hebben tot nu toe inzage gekregen in de kaarten. Dit is werkelijk onvoorstelbaar. Wanneer ik dan een hoorzitting vraag in deze commissie met de actiegroepen, met de burgemeesters, enzovoort, dan wordt die door VLD, SP.A en Agalev weggestemd. Ik weet niet of de collega's Cortois en Bonte daarvan op de hoogte zijn gesteld door hun collega's, maar die is met groot plezier weggestemd door die collega's, op aangeven van collega Vanoost trouwens. Hij zei dat hoorzittingen moeten kunnen, als we achter de wetsontwerpen nog even tijd hebben, als we de NMBS hebben gehad en als de hoorzitting

L'accord est une catastrophe pour la région. Il procède d'une grossière manœuvre électorale de la ministre Durant, aux dépens des habitants de la périphérie nord.

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

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

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

over de NMBS heeft plaatsgehad. Ongeveer tegen Pasen kunnen we dus een hoorzitting over de nachtvluchten houden. Zo gaat het hier.

Ten vierde, minister Durant is hier de commissie komen vertellen dat het gewoon maar ging om een verschuiving van de Zuidrand naar de Noordrand en dat Brussel daar in feite niets mee te maken heeft. De laatste dagen is echter duidelijk bewezen dat dit niet zo was, want de heer Gosuin, Brussels Gewestminister, was heel triomfalistisch na de beslissingen en zij zijn bijzonder blij dat Brussel nu gespaard wordt, dat er van Brussel wel degelijk een verlegging plaatsvindt richting Noordrand. Er zijn trouwens andere gegevens, onder meer van de ombudsdienst, die bewijzen dat er wel degelijk een aantal nachtvluchten over de Noordrand waren.

Ten vijfde, minister Durant heeft de commissie wijsgemaakt dat het voorlopig alleen maar over de nachtvluchten ging en dat er aan de dagvluchten niets zou veranderen. Ondertussen blijkt uit de cijfers van de actiegroep Daedalus dat men tussen 2000 en vandaag van 30% nachtvluchten in de Noordrand al naar 55 of 60% is gegaan en dat we nu 250 vluchten per etmaal in de Noordrand hebben. Waar hebben de mensen van de Noordrand dat verdiend, mevrouw de minister?

Dan is er nog het toppunt, en daarmee eindig ik, namelijk het verhaal van de ombudsman. Die mocht volgens het koninklijk besluit van de minister zelf terecht geen banden hebben met belangengroepen, bedrijven en actiegroepen. Wie wordt er dan uiteindelijk genomen? De heer Touwaide van de UBCNA, een Franstalige belangengroep die de Oostrand van Brussel, Wezembeek en Kraainem, wilde vrijwaren en geen vluchten in het zuiden en Brussel wil, maar alleen in het noorden. Het is uitgerekend iemand die tot en met partijdig is en in Wezembeek is komen wonen, net zoals de kabinetschef van de eerste minister, de heer Coene, die in Tervuren woont. In die zin was het trouwens zeer interessant dat hij hier was. Zo'n mensen zijn verantwoordelijk. Bij zo iemand moeten de mensen uit de Noordrand nu gaan klagen. Ze moeten als het ware, ik weet niet of u de uitdrukking kent, mevrouw de minister, bij de duivel te biechte gaan. Dat hebt u veroorzaakt met uw partijdige ombudsman. U hebt hem dan nog ingeschakeld op uw persconferentie om uw beleid te verdedigen, maar dat is absoluut het tegenovergestelde van wat van een ombudsman wordt verwacht.

Eindelijk hebben de Vlaamse ministers ingezien dat dit niet ging, maar in plaats van dan die man de laan uit te sturen, doet men iets knettergek. Men zet daar een Vlaamse ombudsdienst gewoon naast en men zegt dat de Vlamingen gewoon maar daar moeten gaan. Er zijn dus twee waarheden en twee onafhankelijke personen die nu zagezegd op een objectieve manier de mensen moeten gaan helpen. Dat is knettergek. Het is gewoon onvoorstelbaar wat hier gebeurt. Er is een aparte ombudsman voor de Nederlandstaligen en een aparte ombudsman voor de Franstaligen, maar die voor de Franstaligen wordt natuurlijk wel gefinancierd met federaal geld, die wordt door een federale beslissing aangeduid. Wij moeten daarvan ook 60% betalen. Dat is, mevrouw de minister, totaal onaanvaardbaar. Het compromis van vrijdag is geen compromis, het is alleen maar uitstel van executie. Vanaf 15 maart krijgen de Noordranders dus alles boven hun dak, 7 iets te lawaaierige vliegtuigen worden vervangen door 14 iets minder lawaaierige vliegtuigen. Dat is geen eerbaar compromis, dat is een eenzijdige veroordeling van de mensen uit de Noordrand. Waar hebben zij dit verdiend?

De vragen hebt u op voorhand gekregen, mevrouw de minister, maar gezien de actualiteit voeg ik er nog enkele aan toe en daarmee eindig ik. mijnheer de voorzitter. Ten eerste. welke objectieve grond hebt u om

vanaf 15 maart, zelfs zonder isolatie, alles boven de Noordrand te concentreren? Ten tweede, waarom wordt bij het evalueren van de overlast geen rekening gehouden met de frequentie en de vervuiling en enkel met de bepaalde geluidsgrenzen? Ten derde, wat verstaat men onder uitwaaiëren en haalt u met de beslissing tot uitwaaiëren niet het laatste argument onderuit om te concentreren? U kunt namelijk onmogelijk de hele Noordrand isoleren, u bent nu wel verplicht om die isolatie ook op de helling te zetten en dan verdwijnt uw laatste argument om te concentreren. U moet dan wel, als u een beetje consequent zou zijn, opnieuw spreiden over de hele omgeving van de luchthaven. Ten slotte, mevrouw de minister, bent u in deze omstandigheid, nu vastgesteld is dat die ombudsman niet objectief is, bereid die ombudsman te ontslaan?

01.42 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik meen dat de collega's reeds voldoende hun kritiek hebben geuit over het feit dat de eerste minister volledig het woord laat aan de federale minister voor Mobiliteit die wij de afgelopen weken in deze commissie over deze problematiek reeds verscheidene malen hebben ondervraagd en die heel duidelijk – ik apprecieer dat ten volle - voor haar standpunt is opgekomen maar veel minder voor het zoeken naar een oplossing voor de problemen die zich voor een aantal Vlamingen in de Noordrand rond Brussel stellen. Ik betreur dat ten zeerste. Op dit punt bent u zoals de federale ombudsman niet de persoon die de problemen als such wil verdedigen. De voorbije week hebt u uitdrukkelijk teruggegrepen – nogmaals dat is uw recht - naar uw visie, naar de visie van de groenen.

01.43 Minister Isabelle Durant: (...)

01.44 Frieda Brepoels (VU&ID): Neen, neen, niet van het akkoord. Tijdens de voorbije week hebt u heel nadrukkelijk gezegd dat wat u betreft de nachtvluchten volledig mogen verdwijnen. Na een gesprek met DHL en de vakbonden hebt u deze woorden onmiddellijk moeten inslikken. U hebt dat echter heel uitdrukkelijk gezegd.

Mevrouw de minister, waarom bent u vorige vrijdag met dit dossier terug naar het overlegcomité moeten gaan? U hebt dit moeten doen omdat de uitvoering van de verschillende akkoorden enorme problemen met zich meebracht. Eerlijk toegegeven heb ik het dossier ook moeten leren in zijn techniciteit en ik had gehoopt dat de eerste minister dat ook zou doen om de eenvoudige reden dat zonder deze techniciteit men over het dossier niet kan meepraten omdat het over lawaaihinder gaat en de wijze waarop men voor dit probleem een oplossing moet zoeken. Dat is niet zo eenvoudig en subjectief als het op het eerste gezicht lijkt.

Wat de oorzaak van de problemen betreft, geef ik grif toe dat ik graag de Vlaamse regering zou willen interpellieren. Ik hoop dat mijn collega's in het Vlaams Parlement dat uitdrukkelijk zullen doen omdat de Vlaamse regering in dit dossier een immense verantwoordelijkheid draagt. De meerderheidspartijen VLD, SP.A, Agalev en Spirit in de Vlaamse regering zijn op 16 juni 2002 ermee akkoord gegaan, ik citeer heel uitdrukkelijk uit het akkoord: " dat de betrokken regeringen zich akkoord verklaren met de invoering van de geoptimaliseerde nachtelijke vertrekroute voor de baan 25R op 31 oktober 2002. Men zal evaluaties uitvoeren na de impactstudie. De impactstudie geldt niet als opschortende voorwaarde voor het ingangtrekken van die eerste stap". Op dit ogenblik wil men niet meer terugkomen op die eerste stap omdat de Vlaamse regering hiermee akkoord is gegaan, ongeacht – stel u dat voor collega's - de impactstudie. De impactstudie wordt niet als opschortende voorwaarde gehanteerd voor de invoering van de concentratie op de Vlaamse gemeenten in de Noordrand vanaf 31

01.42 Frieda Brepoels (VU&ID): Le Premier ministre est à nouveau absent. Nous devons une fois de plus nous satisfaire de la ministre Durant alors que celle-ci ne se soucie pas des problèmes des Flamands. Pourquoi a-t-on dû renvoyer le dossier au Comité de concertation vendredi? Parce qu'il était inexécutable. Nous voulons que le Premier ministre s'explique à ce sujet.

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

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

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

oktober 2002. Nu gaat het nog alleen over de volledige concentratie, de uitvoering van de bijkomende 20%.

Als ik dan vaststel hoe u, de regering, de Vlaamse regering en de Brusselse regering denken dat probleem te kunnen aanpakken, dan is dat om tranen met tuiten te wenen. Die mensen die in de Noordrand met die hinder geconfronteerd worden en die moeten vaststellen dat de verschillende regeringen op geen enkel ogenblik bereid zijn om terug te komen op dat akkoord dat zij zonder kennis van zaken sloten – en in het andere geval is het misdadig te noemen, want dan zijn er inderdaad ministers in een bepaalde functie die daar totaal geen recht toe hebben en die niet met kennis van zaken spreken, die hun dossiers niet kennen. Dat blijkt nu ook wel duidelijk. Ik bedoel: dan zijn wij natuurlijk heel ver weg van huis.

Mevrouw de minister, als men voortdurend refereert aan de hinder in 2001, dan weet u ook – en u bent daar heel nadrukkelijk bij betrokken geweest – dat in de loop van 2001 al systematisch heel veel wijzigingen zijn doorgevoerd in het gebruik van de routes. Ik herinner u aan de afschaffing van de route-Chabert op 23 februari, de uitbreiding van de ronde van Brabant op 19 april. Vanaf mei 2001 werd reeds een begin van concentratie doorgevoerd. Als men nu verwonderd is over de gevolgen van deze beslissingen, dan vraag ik mij echt af met welke kennis van zaken u spreekt.

Collega's, na al die forse uitspraken van alle partijen uit de meerderheid van het federale niveau en van het Vlaamse niveau...

De **voorzitter**: Mevrouw Brepoels, mag ik u vragen op de tijd te letten?

01.45 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik zal afsluiten met een vaststelling, want de vragen die de collega's stellen, komen heel erg met mijn vragen overeen.

Na al die forse uitspraken stel ik vast dat de mensen van de Noordrand van Brussel al meer dan een maand geteisterd worden door die miskleun van een beslissing. Zij kunnen niet meer slapen, met alle mogelijke gevolgen, ook voor de volksgezondheid. Daarvan horen wij hier weinig of niets. Ik heb minister Tavernier daarover ook nog niets horen zeggen. Nochtans draagt hij daar ook een heel belangrijke verantwoordelijkheid in. Nu gaan wij nog eens meten, onderzoeken, werkgroepen vormen.

Mijn conclusie: men creëert hier in feite een geluidsvuilbak met alle gevolgen van dien, vooral voor de volksgezondheid. Wij zullen die wijze van handelen ten opzichte van die inwoners dan ook nooit aanvaarden, omdat dit zeer onrechtvaardig is en ook een zeer ondemocratische beslissing is.

Ik hoop dat de minister antwoordt op de vragen van de collega's. Dan zou ik al heel tevreden zijn. Ik ben ervan overtuigd dat dit dossier ook absoluut nog niet voleindigd is. Wij zullen daarop zeker in de loop van de volgende weken terugkomen.

01.46 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de minister, ik wil in een eerste deel kort een aantal vragen herhalen die ik u ook twee weken geleden heb gesteld en waarop u toen niet hebt geantwoord. Ik hoop dat u dat nu wel doet. Ik heb ze als dusdanig geformuleerd dat u er eigenlijk, bij wijze van spreken, ja of neen op kunt antwoorden.

Mijn eerste reeks vragen heeft betrekking op wat ik zou noemen het

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

01.46 Hans Bonte (SP.A): Je souhaite réitérer plusieurs des questions que j'ai précédemment posées mais je pointe en tout premier lieu du doigt le défaut de communication dans ce dossier. Cette mauvaise communication est

ongelooflijk gestuntel inzake communicatie in heel dat dossier. Niettegenstaande er ook in het akkoord van juli 2002 een hoofdstuk 5 opgenomen is inzake communicatie met de bevolking, is er met de bevolking eigenlijk niets anders dan wancommunicatie geweest. Men weet niet meer waar men aan toe is en in welk scenario een en ander geplaatst moet worden. Dat is, denk ik, voor een stuk al de verklaring voor de massale opstand – als ik dat zo kan zeggen – in de Noordrand.

Maar dat gebrek aan communicatie stelt zich ook naar ons, mevrouw de vice-premier. Dit is natuurlijk van een andere orde maar dit tast in mijn ogen op een verschrikkelijke manier ons controlerecht als parlements lid aan.

Waar heb ik het over? Ik wil nog eens herhalen dat ik bijzonder geïnteresseerd ben – en met mij een aantal collega's denk ik – in de implementatiestudie. Wij hebben hier twee weken terug een paar papertjes gekregen. Waar ik in geïnteresseerd ben – ik ben intussen ook al een beetje doorheen de techniek – is de volledige implementatiestudie, inclusief die belangrijke bijlage, mevrouw de minister. Is dit openbaar of niet? Kan het Parlement daarover beschikken of niet? Zo ja, op welke manier kunnen we dit krijgen?

Een tweede zaak, mevrouw de minister, waarover in de rand allerlei geruchten de ronde doen, is de opdracht. U heeft ongetwijfeld een schriftelijke opdracht geformuleerd aan de auteurs van die implementatiestudie. Ook dat hadden wij graag als Parlement ter beschikking gehad.

Een derde zaak, mevrouw de minister, is bijna nog het ergste van allemaal omwille van het feit dat dit ook een van de meest logische vragen is die leeft in de Noordrand en bij de lokale verantwoordelijken van de Noordrand, namelijk gegevens, meetgegevens. Dit zijn allemaal gegevens van openbare instanties. Maar om een of andere reden krijgen we die gegevens niet, ook niet als we telefoneren of mailen naar mijnheer Touwaide. Wij hebben nooit gegevens gekregen. De ombudsman, die precies als taak heeft communicatie te voorzien naar de Noordrand, slaagt erin om te zwijgen, rond de pot te draaien of niets te zeggen. In dit verband, mevrouw de minister, dring ik erop aan om de communicatie naar de bevolking alstublieft ter harte te nemen. Ik hoop dat dit in de toekomst verbetert. Dit zal in elk geval tot een meer zindelijk debat leiden dan vandaag het geval is. Mijn vraag is ter zake altijd dezelfde: mogen we die gegevens verwachten van u in dit Parlement of op welke manier kunnen we die integrale gegevens ter beschikking krijgen?

Een tweede soort vragen, mevrouw de minister, die ik herhaal, zijn deze van de dagvluchten. Ook daar zou het belangrijk zijn om de cijfers te kennen over het percentage dagvluchten dat vandaag vliegt over de Noordrand en een vergelijking met de cijfers van 2000. Er is inderdaad een versterkt gevoel van extra overlast ten gevolge van concentratie van dagvluchten. Ik denk dat we dit probleem moeten objectiveren en die twee cijfergegevens kunnen dit volgens mij. Het lijkt mij eveneens noodzakelijk in dat verband, mevrouw de minister, om ook een overzicht te hebben van de diverse beslissingen die getroffen zijn en die leiden naar een verschuiving van de dagvluchten. Dit mogen zeer punctuele, technische beslissingen zijn op het niveau van Belgocontrol maar het lijkt mij belangrijk om daarvan een overzicht te krijgen.

Een laatste vraagje vooraleer ik tot de notificatie kom, heeft betrekking op iets, mevrouw de minister, dat mij verschrikkelijk intrigeert en dat letterlijk komt uit het prinsipsakkoord van 16 juli 2002 waar een pak enoedementen van diverse overheden inzitten. In mijn oden zit daar ook

à l'origine des réactions massives enregistrées dans la périphérie nord. De même, la ministre comunique mal avec le Parlement. La version complète de l'étude d'incidence est-elle disponible pour le Parlement? Quel est l'objectif précis de cette étude? Les mandataires locaux ne disposent pas non plus des résultats des mesures. Même le médiateur continue à tergiverser. Pourtant, seules une bonne information et une bonne communication permettront un débat sain.

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

L'accord de principe du 16 juillet 2002 comporte un engagement du gouvernement bruxellois, à savoir le désenclavement ferroviaire de l'aéroport pour le trafic international. Le gouvernement bruxellois a-t-il déjà pris une décision à ce sujet ou cet élément peut-il être retiré de l'accord? Cette matière revêt une grande importance pour les plans de mobilité dans le nord de la périphérie.

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

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

Le Comité de concertation s'est

een bijzonder belangrijk engagement – voor de Noordrand - ingebakken van de Brusselse regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat betrekking heeft op de ontsluiting van de luchthaven via het internationale treinvervoer. U zal het met mij eens zijn en de leden van de Sabena-commissie hebben bij herhaling gehoord hoe belangrijk die internationale treinontsluiting is voor de luchthaven. Het is ook bijzonder belangrijk voor alle mobiliteitsproblemen in de Noordrand. Om het sluipverkeer tegen te gaan en om een milieuvriendelijker alternatief te kunnen ontwikkelen ten aanzien van de korte vluchten is het bijzonder belangrijk dat die ontsluiting gebeurt.

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

Welnu, we lezen inderdaad in het akkoord van 16 juli 2002 een bijzonder belangrijk engagement, met name dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het einde van het jaar 2002 een keuze moet maken met betrekking tot het te volgen tracé, alsook met betrekking tot de terminal van Schaarbeek. Daar is mijn vraag bijzonder duidelijk, mevrouw de minister: is het het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gepermitteerd om op zijn beurt dit element uit het akkoord niet uit te voeren, of hoe zit dat? In elk geval heb ik de informatie dat terzake nog geen beslissing genomen is. De vraag is: wanneer valt die beslissing en in welke richting valt die beslissing, zodoende dat ook wij in onze lokale mobiliteitsplannen voor een stuk verder kunnen werken aan het probleem dat gekoppeld is aan het feit dat daar een luchthaven is.

Tot slot, mevrouw de minister, heb ik door het feit dat ik vierde spreker ben al voor een stuk kennis kunnen nemen van de notificatie van het overlegcomité. Daar moet mij toch een onduidelijkheid van het hart, mevrouw de minister, waarvan ik hoop dat u ze kan wegnemen. In mijn ogen zit er een enorme contradictie tussen uw derde en uw vijfde punt. Met name uw derde punt zegt dat de geoptimaliseerde route, zeg maar de volledige concentratie, zal doorgaan ten laatste na het verdwijnen van de laatste B-727. In de media horen we, en een aantal collega's herhalen dit ook hier, dat de volledige concentratie zal doorgevoerd worden na het vertrek van de laatste B-727 van DHL. Dit staat in punt 3, dit is de letterlijke herhaling van het akkoord van juli 2002. Wat lees ik in punt 5? Dat er een definitieve optimalisatie van de vliegprocedures zal komen, dus de volledige concentratie, nadat vastgesteld werd dat zij voldoen aan de voorwaarden van artikel 4, punt 2, namelijk geen nieuwe gehinderden en geen extra hinder. Daarenboven is nog een akkoord vereist – dat is dan artikel 4, punt 3 van het akkoord van 16 juli 2002 – van de diverse regeringen.

Nu is het van twee dingen een, mevrouw de minister. Ofwel is er afgesproken vorige vrijdag dat er een automatisme bestaat tussen het verdwijnen van de laatste B-727, voorzien voor 15 maart 2003, en de volledige concentratie. Ofwel is die koppeling afgesproken, ofwel moeten we een contradictie lezen, namelijk dat het vertrek van de B-727 op 15 maart een voorwaarde is in een reeks van voorwaarden, maar waarvan de belangrijkste mij die lijkt van punt 5, namelijk dat er inderdaad vastgesteld wordt dat de nieuwe vluchtroutes niet zullen leiden tot bijkomende hinder. Met andere woorden, is, het vertrek van die laatste B-727 nu een strikte voorwaarde om naar de concentratie te gaan, of is dit een van de voorwaarden en is er inderdaad een bewijsvoering nodig dat er geen bijkomende hinder komt? Die contradictie, mevrouw de minister, tussen punt 3 en punt 5 dient in mijn ogen dringend uitgewerkt te worden.

Een tweede elementje is dat het mij – ik heb al alle akkoorden terzake uit het hoofd geleerd - ...

De **voorzitter**: Mijnheer Bonte, als ik mag vragen...

01.47 Hans Bonte (SP.A): Ik heb nog twee kleine vraagjes, mijnheer de voorzitter. Wat ik echt wel nieuw vind in dit akkoord, is dan men dan toch spreekt over een redelijke frequentie. Blijkbaar is men toch tot het inzicht gekomen dat het niet zo is dat frequentie en aantallen vliegtuigen geen effect hebben op de hinder, wat een beetje in de definitie zat van uw eerste akkoord, maar dat men nu toch probeert rekening te houden met een redelijke frequentie. Ik denk dat u daarmee, mevrouw de minister, op het goeie pad bent en daar eigenlijk ook voor een stuk mee het argument aanreikt om nooit volledig te concentreren. Want dan hebt u inderdaad een onredelijke frequentie, zoals de mensen het vandaag al aanvoelen.

Een derde en misschien de meest prangende vraag, mevrouw de minister, is dat het overlegcomité opnieuw is samengekomen vorige vrijdag op basis van een reeks vaststellingen dat een aantal voorwaarden inzake hinder niet gerealiseerd zijn.

Daarnet vroeg ik of wij konden beschikken over de documenten in dat verband en over de cijferanalyses.

Een tweede vraag die wellicht velen die 's nachts wakker liggen zich samen met mij stellen, is te weten hoe lang men moet wachten alvorens de extrahinder wordt weggewerkt.

Mevrouw de minister, u kondigde een reeks maatregelen aan die in de notificatie werden opgenomen en die moeten leiden tot het wegwerken van extrahinder. Welnu, wetende dat vandaag een probleem rijst, dat werd aangekaart in het overlegcomité, vraag ik u hoeveel slapeloze nachten betrokkenen nog moeten meemaken alvorens er geen extrahinder meer zal zijn en alvorens er geen nieuwe gehinderden meer zullen overblijven?

01.48 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in de notificatie staat inderdaad dat de regering vaststelt dat bij de uitvoering van de akkoorden er blijkbaar problemen rezen. Dat is een positieve vaststelling.

Voorts verwijs ik naar uw verklaring van 25 november 1999, waarbij u woordelijk zei: "De maatregelen die worden genomen kunnen niet voor één gewest worden genomen. Men kan de problemen niet verplaatsen en daardoor de toestand in één Gewest slechter maken". Dat was een logische en formidabele uitgangspositie. Ik kan uiteraard slechts verwijzen naar parlementaire stukken die eigenlijk de filosofie inhielden van het federaal akkoord van 2000.

Ten eerste, blijft u bij uw verklaringen die u aflegde in het Parlement en die zich situeerden in de lijn van wat u wou verwezenlijken ingevolge het federaal akkoord van 2000?

Ik kan niet anders, mevrouw de minister, dan u confronteren met parlementaire stukken en u vragen stellen. Gezien wat er in 2000 gebeurde na een aantal ingrepen met betrekking tot de vliegroutes en met betrekking tot de vliegtuigprocedures, hebben een aantal personen berekeningen gemaakt. Hieruit blijkt dat indien uw beleid onverkort zou worden voortgezet - dus de uitvoering van het akkoord van 2000, dat principieel gezien een goed akkoord is - van de 150.000 opstijgende bewegingen er eigenlijk 82.000 of 60% boven de Noordrand zouden plaatsvinden, 1.3% boven het Hoofdstedelijk Gewest en een kleine 40% boven de hoofdstad.

Indien men deze cijfers vergaaijkt met deze van 2000. op het moment

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

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

L'accord intervenu vendredi mentionne une "fréquence

dat het akkoord werd gesloten, dan stelt men een toename vast van het aantal dagvluchten boven het Vlaams Gewest, in vergelijking met het Brussels Hoofdstedelijk Gebied.

Als ik daaruit moet vaststellen dat men tot cijfers komt van 28.000 vluchten boven Brussel in 2000 tot een goede 2.000 op vandaag, dan krijg ik toch de indruk dat de winst zich uitsluitend in één Gewest situeert. Als ik heel Vlaams-Brabant neem, hebben we meer dagvluchten bij voltooiing van uw beleid dan we vandaag hebben en is de enige winst in één Gewest te vinden. Dat staat, volgens mij, toch haaks op de verklaringen die u in het Parlement hebt afgelegd. Er moet een evenwicht zijn en men mag niet zorgen voor een verschuiving van het ene naar het andere Gewest. Men concentreert zich de laatste tijd sterk op de nachtvluchten, maar het probleem is even scherp voor de dagvluchten.

Ik kom tot een tweede aspect dat ik wens op te werpen, mevrouw de minister. De heer Gosuin, Brussels gewestminister voor het Leefmilieu, heeft blijkbaar goed geanticipeerd door voor zijn Gewest een aantal normen vast te leggen met betrekking tot het geluid, veroorzaakt door vliegtuigen. Ik richt mij nu tot de federale minister. Bent u niet van mening dat rond de luchthaven – waar de omwonenden ook wonen – de normen voor de kwaliteit van het leefmilieu en de gevolgen voor de volksgezondheid dezelfde moeten zijn, of men nu in het zuiden, het noorden of het oosten woont? Het kan toch niet dat lawaaihinder in het ene geval wordt gemeten bij norm X en dat er in het andere geval geen of zwakkere normen zijn. Dat is mijn tweede vraag. Bent u niet van mening dat we, om een zinvol akkoord te sluiten, in heel de regio rond de luchthaven tot dezelfde normering moeten komen?

Ik kom tot een derde opmerking. Ik herhaal dat het akkoord is gesloten in 2000. Als men impactstudies en vergelijkingen maakt, moet men 2000 dan niet vergelijken met 2002 en 2003? Anders zit men niet meer in hetzelfde referentiekader van het akkoord van 2000.

Ten slotte, mevrouw de minister, ben ik ook van mening dat men in het akkoord van vorige vrijdag voor de eerste keer spreekt – ik verheug mij daarover – van een redelijke frequentie. Ik denk dat de heer Bonte daar ook de nadruk op heeft gelegd. Bij de uitvoering van het akkoord bent u van mening dat men ook moet rekening houden met de redelijke frequentie. Dat betekent dat we niet alleen over gemiddelden spreken, collega's, maar dat men inderdaad moet vaststellen dat er een groot verschil is als er tien vliegtuigen boven uw hoofd vliegen dan – bijvoorbeeld – 250 vliegtuigen. Dat is de problematiek van de frequentie. Bent u niet van mening dat men in een globaal akkoord ook de term frequentie in aanmerking moet nemen? Ik denk dat men dan tot andere resultaten moet komen.

Mevrouw de minister, ik heb nog een algemene vraag. Ik spreek nog altijd binnen de uitvoering – dat is uw taak en uw plicht – van het federaal akkoord van 2000. Bent u niet van mening dat dit akkoord op een zodanige wijze moet worden uitgevoerd dat het de coöperatie krijgt van de twee betrokken Gewesten? Dat betekent in de praktijk het volgende. Als u het akkoord wilt uitvoeren en een van de twee Gewesten bij wijze van besluit een soort van veto uitspreekt.

Gaat u dat veto dan aanvaarden, als we tot de vaststelling moeten komen dat men eigenlijk – ik twijfel er niet aan dat het een goed bedoeld akkoord was – de basisprincipes niet kan respecteren? Zelfs als men ze wil respecteren komt men tot resultaten waarbij het niet haalbaar is. Vindt u ook niet dat de geluidsnormen in het Brussels Gewest dezelfde moeten zijn als die in het Vlaams Gewest. en

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

Cet accord doit être mis en oeuvre avec la coopération des deux Régions. Si un problème devait se poser et qu'une des deux régions opposait son droit de veto, le ministre l'accepterait-il?

En février 2002, il a été décidé de charger une commission d'évaluation de faire procéder à des tests pendant un an. Quels résultats ces tests ont-ils donnés?

Cette évaluation doit porter sur tout le territoire, mais il semblerait que les normes ne soient pas uniformes.

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

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

omgekeerd? Niemand mag sterker zijn dan de andere. Gaat u ermee akkoord, rekening houdend met dit referentiekader, dat men daarin moet kijken wat uiteindelijk mogelijk is? Ik geef toe dat men dan voor een stuk de verantwoordelijkheid verlegt, collega's, naar de Vlaamse regering, bevoegd voor Vlaams-Brabant.

Tot besluit, mijnheer de voorzitter, mevrouw Durant, men heeft in februari 2002, dacht ik, gezegd dat men een evaluatiecommissie zou oprichten die gedurende één jaar een soort van test zou uitvoeren. Die test moet volgens mij dan gaan over heel het gebied, niet over het gebied dat u ondertussen geconcentreerd hebt. Wat zijn de resultaten van die test? Er is inderdaad een soort van perceptie dat blijkbaar niet alle gegevens beschikbaar zijn. Ik denk dat het bijzonder moeilijk zal zijn om tot coöperatie en een soort van consensus te komen als we ons niet kunnen baseren op juiste metingen, die dan worden toegepast met dezelfde methode en normen, wat vandaag, meen ik, niet het geval is.

Ten slotte, mevrouw de minister, ben ik een beetje ontgoocheld in de wijze waarop de federale ombudsman zijn informatieplicht vervult. Ik heb de heer Touwaide hier in het verleden, onder meer op aanvallen van de heer Laeremans, herhaalde malen gezegd dat ik hoop dat hij een integer man is. Er is echter duidelijk een informatieprobleem. Ik heb hem bijvoorbeeld als federaal parlamentslid aangeschreven op 4 november en hem gevraagd naar een gepersonaliseerde outprint van alle uitgevoerde nachtvluchten en de gevlogen routes tijdens de nacht van 30 oktober tot en met de nacht van 10 op 11 november. Ik heb namelijk een aantal andere metingen gekregen, vooral uit Meise, en ik wou die vergelijken. We zijn nu vandaag 2 december. De heer Touwaide heeft nog niet de tijd gevonden om mij ook maar het minste antwoord te geven. Ik betreur dit. Ik denk dat u moet aanvaarden dat dit toch een aantal vragen doet rijzen.

Wat mij betreft, mevrouw de minister, is de conclusie de volgende. Als ik het akkoord van verleden vrijdag bekijk, dan is dit een goede stap is in de goede richting, op voorwaarde dat iedereen ook alle elementen die erin staan met de nodige goodwill wil beschouwen. Zoals de zaken er nu voor staan en met de concentratie die er nu is, vrees ik echter dat u in een situatie dreigt te verzeilen waarbij de uitvoering van wat in wezen een goed federaal akkoord is, onmogelijk wordt gemaakt. Ik denk dat u daarover als federaal minister moet waken. U hebt altijd gezegd dat u coöperatie wilt tussen de Gewesten en dat u het als een principe beschouwt dat men niet wenst te werken met een verschuiving. Ik kijk dus met belangstelling uw antwoord tegemoet, maar ik denk dat er in het federaal akkoord dringend een aanpassing zal nodig zijn als we over alle Gewesten heen tot een consensus willen komen. Ik besluit, mijnheer de voorzitter. Ons moet u er niet van overtuigen - en dan spreek ik meer bepaald voor Vlaams-Brabant - dat de luchthaven een belangrijke groeipool is, een belangrijke bron van tewerkstelling.

U moet ons er ook niet van overtuigen dat dit niet alleen voordelen, maar ook nadelen met zich meebrengt. Ik vind dat het uw taak is als federaal minister om ervoor te zorgen dat men dit principe in de hele regio aanvaardt. We hebben een belangrijk aantal voordelen. We hebben allemaal samen een belangrijke troef. Laten wij toch voor een stuk aanvaarden dat de lasten en de lusten op een eerlijke manier worden verdeeld. Ik beschouw dat als een van uw grootste uitdagingen. Volgens mij hebt u terzake toch nog wel wat werk uit te voeren voor het zover komt.

01.49 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, **01.49** Lode Vanoost (AGALEV-

collega's, ik zou drie punten naar voren willen brengen.

Ten eerste, dit akkoord en de huidige situatie hebben een voorgeschiedenis. Als men over de waarheid wil spreken dan moet deze volledig zijn. Men kan discussiëren over de kwaliteiten van deze oplossing, maar naar mijn mening is deze meerderheid de allereerste meerderheid die de problematiek erkent en er probeert iets aan te doen.

In de vorige legislatuur, van 1995 tot 1999, waren er slechts twee parlementsleden – ere wie ere toekomt – die deze problematiek volgden. Dat waren de heer Jacques Vandenhoutte van de PRL en burgemeester - hij werd nota bene steeds bijgestaan door zijn vaste parlementaire medewerker, de heer Touwaide - en ikzelf. Ik heb u trouwens nooit in de commissie gezien, het was uw collega Spinnewyn die er altijd was. U heb ik er nooit gezien. Ik herinner mij ook nog dat in de vorige legislatuur vier voorstellen van hemzelf en door mij geamendeerd – zij gingen veel minder ver dan het akkoord van vandaag - door de vorige meerderheid weggestemd werden. U weet dat ook nog, mevrouw Creyf. Dit was onder andere in 1996. Toen ging het over de beperking van de nachtvluchten.

In het voorjaar van 1999, kort voor de verkiezingen, vroeg ik aan de vorige minister van Verkeer wat hij aan de problematiek van de overlast 's nachts – ik heb het niet over de dagvluchten – wilde doen. Hij antwoordde heel eenvoudig namens de regering van toen dat de nachtvluchten een economisch gegeven zijn en hij niet van plan was om er iets aan te doen. Ook dit moet geweten zijn. Ik kan het niet genoeg blijven herhalen.

Ten tweede, ik richt mij tot de coalitiepartners. In december 1999 heeft de minister een voorstel gedaan voor een stille nacht – het is trouwens bijna 25 december - van 1.00 uur tot 5.00 uur. De coalitiepartners hebben gezegd dat dit om sociale en economische motieven niet aanvaardbaar was. Dit was een eerbare keuze, maar je moet er dan ook voor uitkomen dat dit jullie keuze is geweest en dat we dus een oplossing moeten zoeken met het voortbestaan van de nachtvluchten. Ik vind dan ook dat het niet meer dan correct is dat onze coalitiepartners erkennen dat dit akkoord in al zijn aspecten een resultaat van de voltallige meerderheid is. Als we daarop kritiek hebben, moeten we daar samen uitgeraken.

We hebben echter geen commerciële visie op lange termijn gehad en zeker niet in de luchtvaartsector. Dat we nu in deze toestand zijn terechtgekomen, is het gevolg van het feit dat de overheid in dit land de laatste 20 jaar een complete "laissez-faire" heeft aangehouden ten opzichte van deze nachtvluchten. Deze zaak is volledig uit de hand gelopen met als gevolg de resultaten waarmee wij vandaag worden geconfronteerd. Dit is een verantwoordelijkheid die de vorige regeringen moeten erkennen. Het is ook eigenaardig dat dit bedrijf een monopoliepositie heeft. Dit kan tellen wat vrije markt betreft. Dit bedrijf heeft een monopoliepositie op Brussel-Zaventem. Ik wil het even hebben over mijn voorstel van resolutie over de kosten-batenanalyse dat ik vorige week heb ingediend. Er werd op Belgisch niveau eigenlijk nooit nagedacht over wat nu eigenlijk de baten en de kosten zijn van de nachtvluchten. Men heeft hier nooit bij stilgestaan.

Ik spreek mij niet uit over wat het resultaat van zo'n analyse zou zijn maar ik vind dat we minstens die oefening moeten maken, dat eens nagaan en de resultaten van zo'n analyse objectief bekijken. Mevrouw de minister, ik heb eigenlijk maar één vraag, namelijk of u het met mij eens bent en of u bereid bent om zo'n analyse te laten uitvoeren. Bent u het met mij eens dat om een echt degelijke oplossing te zoeken voor

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

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

de problematiek van de nachtvluchten het goed zou zijn om de economische en sociale baten en de gezondheidskosten en de sociale kosten – er zijn ook mensen die 's nachts wakker liggen en die overdag moeten gaan werken – op een rijtje te zetten en daar dan conclusies uit te trekken.

De **voorzitter**: Mijnheer Vanoost, ik feliciteer u, u hebt zich perfect aan de toebedeelde tijd gehouden. Mevrouw Van Weert, u bent de hekkensluis. Ik kan u alleen maar aanbevelen het goede voorbeeld van de heer Vanoost te volgen.

01.50 Els Van Weert (VU&ID): Mevrouw de minister, na de deskundige toelichting van alle voorgaande sprekers zal ik trachten het kort te houden. Desalniettemin vind ik het ook belangrijk om hier onze stem te laten horen en van de minister een aantal verduidelijkende antwoorden te krijgen, ook na het laatste akkoord dat in het overlegcomité werd gesloten.

Voor alle duidelijkheid, het is hier al tot ten treure toe gezegd maar ik meen dat het zeer essentieel is. Wij moeten heel uitdrukkelijk rekening houden met de voorwaarden die gekoppeld werden aan het akkoord in het overlegcomité destijds en die ook nu nog gestand zijn. Die voorwaarden zijn hier al vaak herhaald. Ik noem ze toch nog even op.

Ten eerste, er moeten veel minder gehinderden zijn in de nieuwe situatie. Ten tweede, er mogen geen nieuwe gehinderden bijkomen en, ten derde, de gehinderden zouden minder hinder moeten ondervinden. Dat is de essentie.

Wat de eerste voorwaarde betreft, denk ik dat dat op zijn minst betwistbaar is. Wij hebben aanwijzingen dat er ook meer gehinderden zijn op dit moment. Ten tweede, dat er geen nieuwe gehinderden zouden zijn, is niet juist. Dat staat eigenlijk al vast. Dat is hier al opgesomd, de gemeenten die erbij komen zijn Wemmel, Zellik, Ternat, Merchtem, Opwijk en noem maar op. Ik denk dat dat eigenlijk onbetwistbaar is. Trouwens, ook in de notificatie van vorige week vrijdag wordt dat uitdrukkelijk toegegeven. Ten derde, de gehinderden moeten minder hinder ondervinden. Wat dat betreft, sluit ik mij aan bij die collega's die stellen dat niet alleen het decibelgehalte relevant is maar dat ook de frequentie zeer relevant is voor het verminderen van de hinder. Hinder is veel meer dan het lawaai op zich. De frequentie is daar zeer bepalend in. Nu, die voorwaarden blijven gestand. Dan is de vraag of men met de notificatie en met de voorstellen die in de notificatie van het overlegcomité van vorige vrijdag zijn opgenomen überhaupt aan de voorwaarden zal kunnen voldoen.

Mevrouw de minister, dat mag misschien toch ook wel eens duidelijk gesteld worden. Met welk punt in de tijd gaan wij vergelijken als wij het hebben over het analyseren of nu al dan niet aan die voorwaarden is voldaan? Die 80% concentratie die er vandaag al is, zorgt sowieso al voor meer hinder. Men kan dus terecht de vraag stellen of men niet moet vergelijken met de situatie van voor 23 februari 2001.

Waarom moet er iets aan die nachtvluchten gebeuren? Ik denk dat daarvoor al tal van goede redenen zijn gegeven. De gezondheidsredenen en de effecten van het onderbreken van de nachtrust zijn niet min. Ook de milieuhinder is al terecht aangehaald, te meer omdat met de nieuwe route die is gekozen de bewegingen die de vliegtuigen moeten maken voor extra milieuhinder zorgen. Dat is door mevrouw Creyf daarstraks tot in de puntjes uitgelegd.

Ook het veiligheidsaspect is heel belangrijk. Het wordt ook vaak

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

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

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

Quelle est l'alternative si nous ne sommes pas en mesure de remplir les conditions? Une interdiction totale des vols de nuit est économiquement irréaliste. Une répartition accrue des vols pourrait offrir une solution. Pour le surplus.

aangehaald als reden om niet bijvoorbeeld over Brussel te vliegen. Ik kan in dat verband toch zeggen dat wat de veiligheid betreft, het recht door vliegen het meest efficiënte is. Het nemen van bochten, zoals het vandaag bij die concentratie gebeurt, verhoogt dus eigenlijk alles behalve de veiligheid. Ik zou graag zien dat rond die materie wat studiewerk wordt verricht en dat die dan mee in rekening wordt gebracht. Ik wens hier ook op te merken dat als het over veiligheid gaat, het enige Seveso-bedrijf in de omgeving van Brussel nu precies onder die route is terechtgekomen, met alle gevolgen van dien. Wanneer wij toch op een gegeven moment met een ongeluk zouden worden geconfronteerd, zou de ramp zeker zo groot kunnen zijn als wanneer men over Brussel zou vliegen.

Men spreekt hier ten slotte ook niet over gebieden die niet bewoond zijn. De Noordrand is behoorlijk bewoond. Hij heeft daarenboven nog een Seveso-bedrijf onder de route liggen.

Ik ga niet al te lang verder uitweiden. Ik denk dat alle elementen zijn aangebracht. Wat ik wel zou willen weten, is het volgende. Stel dat men niet aan die voorwaarden kan voldoen. Dan vervalt wat ons betreft het akkoord. Dat heeft de Vlaamse minister-president afgelopen vrijdag nog eens uitdrukkelijk gesteld in een perscommuniqué. Dat kan heel eigenaardig worden genoemd. Men voelde zich immers van beide kanten genoodzaakt om te communiceren. Het is derhalve heel duidelijk dat deze zaak nog niet van de baan is.

De vraag is dan wat de alternatieven zijn. Geen nachtvluchten meer lijkt weinig haalbaar. Dat hebt u zelf ook mogen ondervinden. Een ander alternatief zou kunnen zijn: gedeelde lasten, gedeelde lusten. Dat wil zeggen een echt ruime spreiding – dan spreek ik niet over uitwaaiing zoals in de notificatie staat – van de nachtvluchten.

Verder sluit ik mij aan bij een aantal vragen die al door de collega's zijn gesteld. Ik denk niet dat ik die nog moet herhalen. Ik vraag echter toch uitdrukkelijk een antwoord op het veiligheidsaspect. Ik denk immers dat dit nog te weinig is onderzocht en ter sprake is gekomen in de discussie. Ik vraag in dit verband dan ook uitdrukkelijk een antwoord van de minister.

De **voorzitter**: Bedankt, mevrouw Van Weert. De rij is hiermee afgewerkt. Mevrouw de minister, u hebt het woord.

01.51 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal op de verschillende vragen betreffende de inleiding gegeven door de eerste minister en de notificatie van het overlegcomité antwoorden.

Ten eerste, is er een onrechtmatige discriminatie? Daarover wil ik zeggen dat geen enkel dossier zo wetenschappelijk werd aangepakt als dit van de nachtvluchten. De wijzigingen aan de procedure werden begeleid door een buitenlands consultant, AAC. Ik heb hier voor u de kaarten. Het zijn de bijgevoegde elementen van de impactstudie van AAC.

Deze – AAC dus – werd juist gekozen om buiten het communautaire vaarwater te blijven en op basis van wetenschappelijke elementen te werken die niets te maken hebben met een communautaire aanpak.

Tweede element in dezelfde richting. Mijnheer Cortois, ik ga akkoord met u en ik bevestig wat ik heb gezegd. Er is absoluut geen sprake van een transfer van het ene Gewest naar het andere. Ik heb voor u ook de cijfers met de daavvluchten en nachtvluchten. Het gaat om de absolute

je rejoins mes collègues. En tout état de cause, j'attends de la ministre qu'elle réponde clairement aux questions touchant à la sécurité.

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

L'accord de juillet 2002 constituait

cijfers en geen percentages. Ik kan ook de percentages geven. Wij zullen dat verspreiden. Dit is ook een manier om aan te tonen dat het geen perfecte transfer is. Coöperatie is de eerste bedoeling.

Dit zijn elementen die interessant kunnen zijn.

01.52 Willy Cortois (VLD): (...)

01.53 Minister Isabelle Durant: Ja, natuurlijk. De datum vanaf 2000, 2001. Wat betreft de dagvluchten, gaat het om de cijfers vanaf '96. Dit is een manier om de evolutie te bekijken vóór het akkoord en na het akkoord wat het aantal dagvluchten en nachtvluchten betreft. Dit toont aan dat het absoluut geen perfecte transfer is van het ene Gewest naar het andere.

Het tweede element is het akkoord van juli 2002 dat de basis vormde van ons akkoord van vrijdag. Dit akkoord was inderdaad de eerste stap in het globaal beleid dat de federale regering wenste uit te stippelen voor een drastische vermindering van het nachtlawaai rond de luchthaven van Brussel-Nationaal en deze had als eerste doel het totaal. Het was geen vermindering voor iedereen. Het principeakkoord van 2002 is een vermindering van het aantal gehinderden. Het gaat niet om een vermindering van het nachtlawaai voor iedereen. Dat is onmogelijk. Dat is een van de redenen voor mijn boutade wat betreft nachtvluchten. Ik heb de laatste dagen alleen gezegd, als wij "le beurre et l'argent du beurre" willen dan moeten we nachtvluchten verbieden. Wij weten dat dit op economisch vlak heel moeilijk is. Ik heb met de vakbonden gediscussieerd en ik weet hoe gevoelig dit ligt. Het is evident. De bedoeling van dit akkoord is een vermindering van het aantal gehinderden.

Vanuit die logica en met die doelstelling werd aan de groep Probru de opdracht gegeven om procedures uit te werken die zo veel mogelijk de dichtbevolkte zones moesten vermijden. Dat is de tweede logica. Een vermindering van het aantal gehinderden wil zeggen dat men de dichtbevolkte zones moet vermijden. Sedert eind 2001 werden de Gewesten actief betrokken bij de uitbouw van een globaal plan voor de bestrijding van de geluidshinder rond de luchthaven. Hieruit zijn de akkoorden van 22 februari en juli 2002 voortgevloeid. Dit akkoord is totaal, onverkort uitgevoerd.

Wat betreft de concrete vragen, ik citeer letterlijk punt 4 van het principeakkoord van 19 juli 2002 dat integraal werd goedgekeurd door de betrokken ministers van zowel de Vlaamse, de Brusselse als de federale regering. Wat zegt het akkoord van juli 2002? Ik citeer: "Voor wat betreft de optimalisatie van de vliegprocedures wordt er een onderscheid gemaakt tussen de vliegroutes en het baangebruik. Op voorstel van AAC – de buitenlandse consultant – en in nauwe samenwerking met BIAC en Belgocontrol werden de nachtelijke standaardvertrekroutes voor de vier startbanen herschreven.

De meest gunstige geluidssituatie in de zin van geluidsbelasting en geluidshinder, wordt aldus verkregen voor de luchthaven Brussel-Nationaal, waarbij rekening gehouden werd met alle veiligheidsvereisten, inclusief de obstakelonderzoeken. De betrokken regeringen verklaarden zich in juli 2002 akkoord met de invoering van de geoptimaliseerde nachtelijke vertekroute voor de baan 25R op 31

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

01.53 Isabelle Durant, ministre: Il a été demandé au groupe PROBRU d'examiner les procédures permettant d'éviter au maximum les régions densément peuplées.

Depuis fin 2001, les Régions jouent un rôle actif dans l'élaboration d'un plan global visant à réduire les nuisances sonores. Les accords de février et de juillet 2002 découlent de cette collaboration. Dans le cadre de l'accord de juillet, les différents gouvernements ont convenu de nouveaux itinéraires de départ moins bruyants. Un itinéraire a été instauré fin octobre. La mise en oeuvre des trois itinéraires restants, prévue pour le 26 décembre, dépendra des résultats d'une étude d'incidence.

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

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

oktober 2002, aangezien uit de nota vanwege AAC kan worden afgeleid dat het totaal aantal gehinderden zal dalen tegenover de contour van het jaar 2001. Voor de banen 07R, 02 en 20 wordt de invoering voorzien op 26 december 2002, onder de opschortende voorwaarde van een gunstige evaluatie op basis van een impactstudie. Deze impactstudie zal ook betrekking hebben op de 25R, maar geldt hier niet als opschortende voorwaarde. Dat is het akkoord van juli 2002. Maar, de ministers waren het eens met de invoering van de nieuwe procedure op 31 oktober 2002. Deze impactstudie onderzoekt in haar eerste luik of een geoptimaliseerde vertrekroute zonder wijziging van het huidig baangebruik geen nieuwe gehinderden en geen zwaardere belasting veroorzaakt ten opzichte van de reële contour van het jaar 2001.

Ik spreek niet meer van het akkoord: ik zeg nu wat wij hebben bediscussieerd vorige vrijdag in het overlegcomité. De twee voorwaarden moeten gerespecteerd worden, maar het laatste lid van de zin is niet onbelangrijk. Sedert 1996 berekent het Laboratorium voor akoestische en thermische fysica van de KUL – dus een wetenschappelijke actor – de jaarlijkse geluidscontouren voor het lawaai geproduceerd door het vliegverkeer van en naar de luchthaven van Brussel-Nationaal. Dit gebeurt dus in opdracht van BIAC of de toenmalige Regie der Luchtwezen. Sinds 1999 werd de berekening van de geluidscontouren verplicht door de Vlarew-wetgeving. Vlarew verplicht een berekening van de LAEQ-contouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dBA voor een weergave van de geluidsbelasting 's nachts, met de nacht zijnde van 23 uur tot 6 uur, conform de Vlarew-wetgeving. Aangezien dit de enige officieel erkende contouren zijn, was het volkomen logisch dat de betrokken ministers zich hierop zouden baseren bij de evaluatie van de impact. Uiteraard mogen we ons hier niet blind – of: niet doof – op starren en zoals u weet zijn er bij de toepassing problemen gerezen die niet conform deze akkoorden zijn. De invoering van de geoptimaliseerde procedure sinds 1 november 2002 creëert additionele geluidshinder voor bepaalde zones, wat in tegenspraak is met artikel 4 punt 1, laatste zin, van het akkoord van juli 2002. Dus om aan de huidige problemen te verhelpen zal de adviescommissie, opgericht bij een ander artikel van ons akkoord van juli 2002, met de Gewesten – ik insister, mijnheer Cortois, dat de adviescommissie met de Gewesten is, dus de Gewesten zijn betrokken bij de aanpassingen of de correcties die moeten gedaan – wat betreft de Noordrand van Brussel zo snel mogelijk voorstellen uitwerken met het oog op een vermindering van de huidige geluidshinder. Deze voorstellen hebben betrekking op het uitwaaiëren van de huidige routes met het oog op het bekomen van een redelijke frequentie, eventueel nieuwe routes met een lagere geluidshinder en een specifieke procedure voor de individuele begeleiding van de vluchten van de B-727.

Die kunnen worden begeleid door Belgocontrol. De commissie kan hiervoor een beroep doen op een expert.

Kort samengevat zal de adviescommissie voor een permanente controle zorgen op de naleving van de voorwaarden van het akkoord. Dat is heel belangrijk en ik heb nooit iets anders gezegd. Dat moet permanent worden gevolgd om de voorwaarden te garanderen. Indien zij het opportuun acht, zullen bijkomende gemeenten worden opgenomen in het onderzoek en zal de verificatie ook kunnen geschieden ten aanzien van de andere referentiejaar. Als wij bijvoorbeeld moeten veranderen van referentiejaar – niet meer 2001 maar een ander jaar – dan is het de adviescommissie die voorstellen kan formuleren in dit verband.

Een vraag van de heer Bonte was ook hoe lang we zullen wachten en hoeveel tijd er nodig zal zijn? Alle experts zijn nu reeds aan het werk. Dat was al het geval vóór ons akkoord van vrijdag. Wij wisten immers

la fin de l'année. Cela dépendra aussi de la célérité avec laquelle BIAC et Belgocontrol effectueront leur étude.

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

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

dat de uitvoering niet perfect was en dat was natuurlijk een van de redenen voor een discussie in het overlegcomité. Dat is al het geval, aanpassingen van de procedure kunnen niet zomaar gebeuren. Bovendien moet de adviescommissie ook steeds de geluidsimpact hiervan nagaan. Wij doen dus ons best om vóór het einde van het jaar concrete aanpassingen voor te stellen. Dat moet zo vlug mogelijk gebeuren, ook wat betreft een correctie van de trajecten. Het is vooral de opdracht van deze adviescommissie aan BIAC en Belgocontrol om de trajecten misschien een beetje te kunnen verspreiden over de verschillende gemeenten om zo beter een antwoord te bieden voor de problemen en inzake de voorwaarden die moeten worden gerespecteerd.

Een ander element is het punt 4 van het akkoord van juli 2002, waarin wordt gezegd dat wat betreft het baangebruik de regeringen opteren voor het stable runway concentrated concept model. De betrokken regeringen verklaren zich akkoord met een gefaseerde omschakeling in baangebruik naar dit stable concentrated model, mits het tweede luik van de impactstudie aantoont dat de omschakeling geen nieuwe gehinderden geeft en geen zwaardere belasting voor de actueel gehinderden veroorzaakt ten opzichte van een reëel contour 2001.

Wat betreft het tweede element in ons akkoord, punt 4, 3°, geschiedt de procedure van de akkoordverklaring als volgt: BIAC maakt beide luiken van de impactstudie over aan de minister van Mobiliteit ten laatste op 15 augustus. Dat was het geval. De minister van Mobiliteit bezorgt de impactstudie aan de Vlaamse en de Brusselse regering tegen maandag 19 augustus en vraagt dat haar ten laatste op 4 september een schriftelijk akkoord wordt bezorgd voor de publicatie van de nieuwe routes en/of de invoering van dit model. Indien nodig wordt een interministerieel overleg samengeroepen. Dat was het geval. Alle agendapunten werden dus uitgevoerd. De laatste zin van artikel 4, 3° bepaalde evenwel het volgende, en ik citeer: "Er kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de invoering van de geoptimaliseerde routes en de verandering van het baangebruik ten laatste zullen ingaan na het verdwijnen van de laatste B-727 voor de nacht. De impactstudie moet echter uitsluitel geven." Het was dus reeds voorzien in ons akkoord dat wij na de afschaffing van de B-727 het tweede deel van de concentratie konden uitvoeren.

In het overlegcomité van vorige vrijdag, gelet op de verwarring die momenteel heerst in de Noordrand, beslisten alle ministers om de definitieve optimalisering van de vliegprocedure en de wijziging van het baangebruik in te voeren nadat werd vastgesteld dat zij voldoen aan de voorwaarden van de punten 4.2 en 4.3 van het akkoord van 16 juli 2002. Dat betekent een uitstel van het tweede deel van de concentratie van 26 september tot de afschaffing van de B-727, alsook dat een permanente evaluatie zal worden uitgevoerd.

Er werd beslist dat de metingen over een lange periode worden uitgevoerd, teneinde vast te stellen dat de voorwaarden worden gerespecteerd.

Om te komen tot de meest optimale oplossing zal BIAC, in samenwerking met Aminoal en BIM – de IBGE van Brussel – zijn meetnetuitbreiding en metingen verrichten nacht per nacht. Deze metingen moeten de basis vormen van de vaststelling vermeld in de vorige paragraaf. Deze metingen worden voortgezet om te kunnen nagaan of de definitieve regeling blijvend voldoet aan de voorwaarden.

Eerst en vooral moet men dus wachten tot de afschaffing van de B-727, wellicht rond 15 maart. en ten tweede is er een permanente monitoring

met betrekking tot het respect van de voorwaarden. Deze monitoring gebeurt niet door Aminoal alleen of door BIAC alleen; zij moeten de metingen samen verrichten.

De reden waarom de heer Touwaide niet antwoordde in verband met de metingen van Aminoal was eenvoudigweg omdat hij niet beschikte over een reële basis van monitoring om te weten op welk ogenblik het tweede deel van de concentratie kon worden uitgevoerd.

01.54 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de minister, in dat verband heb ik een punctuele vraag, want dit deel van uw antwoord in verband met de planning om de volledige concentratie door te voeren is mij nog niet helemaal duidelijk.

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

In punt 3 lees ik de herhaling van hetgeen werd afgesproken, te weten dat wordt voorzien in de volledige concentratie zodra de B-727 niet meer vliegt.

01.55 Minister Isabelle Durant: Nee.

01.56 Hans Bonte (SP.A): Ik lees nochtans het volgende: "Ten laatste ingaande op ..."

01.57 Minister Isabelle Durant: Dit punt is de herhaling van het akkoord van 2002. Wij streefden totale duidelijkheid na. Wij hebben het akkoord van 2002 herhaald omtrent de mogelijkheid om te wachten tot de afschaffing van de B-727. Deze afschaffing is door BIAC gepland omstreeks 15 maart, ingevolge de vernieuwing van de vloot.

01.57 Isabelle Durant, ministre: Aux termes de l'accord de juillet, les 727 seront retirés d'ici au 15 mars. Mais une condition supplémentaire est que les mesures supplémentaires devront être favorables.

De metingen moeten evenwel samen worden verricht. De voorwaarden zijn de volgende: samen overgaan tot de afschaffing van de B-727 en samen de metingen verrichten die moeten aantonen dat de voorwaarden worden gerespecteerd, aan de hand van metingen die worden verricht, niet alleen door BIAC en evenmin alleen door Aminoal, maar samen.

01.58 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de minister, het is precies over dat punt dat de zaken niet duidelijk zijn. Ingevolge uw uitleg is de herhaling van die alinea totaal verwarrend. In die alinea staat er: "De verandering van het baangebruik zal ten laatste ingaan na het verdwijnen van de laatste B-727". Dat betekent dat het vroeger kan, maar dat het ten laatste zal gebeuren zodra de luidruchtige toestellen verdwijnen.

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

Volgens uw uitleg is het vertrek van de lawaaiërië toestellen B-727 gepland omstreeks half maart 2003. Tijdens die periode zullen er metingen worden verricht en op basis van de resultaten daarvan, als kan worden aangetoond dat er geen extrahinder noch nieuwe hinder is, gaat men over tot volledige concentratie.

01.59 Minister Isabelle Durant: Dat moeten de metingen inderdaad aantonen. Vervolgens zijn er aanpassingen van de procedure, die bijvoorbeeld door Belgocontrol kunnen worden nagegaan. Die aanpassingen hebben echter betrekking op de huidige lawaaihinder, dus ten aanzien van degenen die nu problemen kunnen hebben. Dat is een soort begeleiding van de B-727 tot het ogenblik dat het toestel wordt afgeschaft, omstreeks 15 maart. Er zijn andere maatregelen wat betreft de procedure, die ook het respect van de voorwaarden kunnen garanderen.

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

Het gaat dus om de afschaffing van de B-727, dus tot de laatste vlucht van het laatste toestel en om metingen die samen worden verricht.

BIAC beweert niet dat de metingen van Aminorale slecht zijn, maar is van oordeel dat de metingen samen moeten worden verricht, op dezelfde plaats. Uiteraard is de keuze van de plaats zeer belangrijk.

Het is het werk van Belcontrole en BIAC om de procedures aan te passen, bijvoorbeeld wat betreft de begeleiding van de B-727 tot het moment van de afschaffing ervan en zelfs daarna, of inzake de spreiding op het einde van de trajecten. Er bestaan dus een aantal parameters die samen zullen worden aangewend om de eerbiediging van de voorwaarden te garanderen.

01.60 Simonne Creyf (CD&V): Inspelend op punt 5, nog het volgende. De definitieve beslissing voor concentratie zal onder meer afhangen van het respect van de voorwaarden en van bijkomende metingen. Komen die metingen bovenop de 80% concentratie die reeds bestaat?

Tot op heden hoorde ik weinig nieuws, maar als ik iets goed hoorde uit uw antwoord, dan is het wel dat die 80% concentratie verworven is en blijft. Daar komt men dus niet meer op terug. De impactstudie heeft alleen betrekking op de bijkomende 20%. Die zijn aan de voorwaarden van de impactstudie onderworpen.

Met andere woorden, ofwel gaat de bijkomende concentratie van 20% door, ofwel niet. Hier staat dat zulks zou gebeuren op basis van onderzoek naar de nieuwe voorwaarden. Maar als er dan metingen zijn dan is het op basis van bijkomende hinder na de 80% concentratie.

De **voorzitter**: Om tijd te winnen, als u mij toestaat, geef ik eerst het woord aan de heren Cortois en Laeremans in verband met dezelfde zaak. Zo kan de minister in een keer antwoorden.

01.61 Willy Cortois (VLD): Als de minister spreekt over een aanpassing van de procedure, dan betekent dat de aanpassing van de vliegtuigroutes?

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

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

01.62 Minister Isabelle Durant: Ten eerste, in verband met de B-727 is er een vernieuwing van de vloot. Sommige vliegtuigen kunnen niet meer vliegen. Dat is één manier om op die probleemstelling te antwoorden. Ten tweede, de trajecten en de begeleiding wat betreft de hoogte van de vliegtuigen. Ten derde, het gewicht van de vliegtuigen. U weet dat het lawaai proportioneel samenhangt met het gewicht van de vliegtuigen. Er zijn dus drie verschillende manieren om de problematiek van het lawaai aan de bron te verhelpen.

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

(...)

De **voorzitter**: Laat mevrouw de vice-eerste minister voortgaan want ze was nog niet klaar met haar antwoord.

01.63 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): In verband met wat mevrouw Creyf heeft gevraagd. Het is een aspect waar ook voortdurend wordt naar gevraagd en wordt opgemerkt door de bewoners van de Noordrand. Niet alleen het geluidsniveau moet worden gemeten, maar ook de frequentie. De grootste oorzaak van de hinder is niet zozeer het geluid – soms is dat slechts eenmalig en nadien valt men weer in slaap – maar het feit dat er voortdurend vliegtuigen te horen zijn. Eens men wakker wordt dan kan men de slaap niet meer vatten omdat er voortdurend vliegtuigen overkomen. Precies dat veroorzaakt die enorme hinder. Ik begrijp niet dat daar geen metingen naar of evaluaties van gebeuren.

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

01.64 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Laeremans, ten eerste, het

01.64 Isabelle Durant, ministre:

is onmogelijk om perfect te zijn. Verbeteringen zijn natuurlijk altijd mogelijk. Men moet weten wat men wil. Ofwel heeft men het over pieken, maar dan is het antwoord niet voldoende. We kijken eerst naar het gemiddeld aantal vliegtuigen en daarna naar de frequentie. Wij proberen de problemen te remediëren aan de hand van de verschillende parameters. Er zijn zoveel parameters als vliegtuigen. Men kan alle parameters niet beheersen want anders zou dat willen zeggen dat er in sommige zones geen vliegtuigen meer vliegen. Het akkoord heeft niet de bedoeling om een afschaffing te organiseren maar een concentratie van sommige nachtvluchten in minder bevolkte zones met garanties voor de nieuw gehinderden. U kent dat wel, het staat op papier.

Het is onmogelijk om op alle vragen te antwoorden en alle parameters zoals frequentie en pieken te beantwoorden. Het is onmogelijk om met alle parameters tegelijk rekening te houden want anders zou er geen enkele nachtvlucht meer overblijven. Wij spelen dus met alle parameters in een principe van concentratie maar met de twee voorwaarden die moeten worden gerespecteerd en gegarandeerd. Dat is de bedoeling van de metingen.

01.65 Willy Cortois (VLD): Wat is voor u een redelijke frequentie?

01.66 Minister Isabelle Durant: Wat is dat voor u?

01.67 Willy Cortois (VLD): Dat is niet aan mij. Het staat in uw tekst.

01.68 Minister Isabelle Durant: De frequentie is het aantal vliegtuigen dat tijdens de nacht vliegt.

Het gaat om het aantal bewegingen, maar het heeft ook te maken met het lawaai dat een enkele beweging kan veroorzaken. Wat is de bedoeling van de trajecten? Als men zo vlug mogelijk stijgt, maakt men minder lawaai, zelfs met een frequentie die is verhoogd. Wij garanderen het aantal decibel. Dat is de voorwaarde die was beloofd en niets anders.

01.69 Willy Cortois (VLD): Een redelijke frequentie betekent ook dat het niet redelijk is als men boven gemeente X vijf vliegtuigen per dag krijgt en boven gemeente Y 200 vliegtuigen. Wat is de redelijke frequentie? In mensentaal versta ik daaronder dat ik 50 tot 75 keer per dag een vliegtuig boven mij krijg. Het is onredelijk als er 200 passeren. Wat is dan de frequentie? Wat bedoelt u met de term redelijke frequentie? Dat gaat toch om het optellen van een aantal evenementen? Ik zie een vliegtuig of niet. *(De geluidsinstallatie produceert een storend gezoem)*

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

De **voorzitter:** Mijnheer Cortois, mag ik verzoeken in deze zaal niet de situatie op te bouwen die u bij nacht en ontij kent in uw gemeente wat het geluid betreft? Ik zou ook willen vragen om de minister te laten antwoorden. Iedereen heeft straks nog recht op een repliek, maar we zijn al serieus over onze tijd. Straks krijgt u nog de kans om kort te repliceren, maar laat de minister nu verder antwoorden.

01.70 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik kom tot de huidige situatie, voor de afschaffing van de B-727 en de volgende concentratie. Wij gaan naar nieuwe routes op 25R, die hen reeds worden geboden, met aanpassingen aan de procedure indien mogelijk. Wij zorgen voor een redelijke frequentie, maar wat is een redelijke frequentie? Dat is natuurlijk proportioneel aan het gewicht van de vliegtuigen, het lawaai van de vliegtuigen en – met betrekking tot de concentratie – de mogelijkheid om te spreiden op het laatste deel van het traject. Het gaat erom een kleinere frequentie te garanderen voor de verschillende gemeenten volgens het aantal personen waaraan de twee

01.70 Isabelle Durant, ministre: Le nombre d'avions volant de nuit est une donnée et nous ne pouvons qu'en réduire le bruit. Les nouvelles routes ont été définies en fonction de plusieurs paramètres. Les termes "fréquence raisonnable" portent notamment sur le bruit, le poids de l'avion, le nombre de vols au-dessus d'un lieu déterminé.

voorwaarden zijn gekoppeld: niet meer gehinderde mensen en geen verhoging voor degenen die al hinder hadden. Voor de concentratie is het de permanente monitoring die de naleving van de voorwaarden moet volgen.

Op het laatste punt over de ombudsdienst, wil ik u het volgende zeggen. De heer Touwaide heeft veel vragen om informatie en klachten gehad, dialogen gevoerd, de plaatsen in situ bezocht, enzovoort. Er is een bijgevoegde man of vrouw op de federale begroting, mijnheer Laeremans. Dat is geen Vlaamse mediator, betaald door het Vlaams Gewest. Dat is natuurlijk in het kader van de federale opdracht van de dienst. Het gaat om een bijgevoegde man of vrouw – ik weet het niet – betaald door de federale overheid om te antwoorden. Ik hoop op iedereen die tweetalig is. Dat is toch beter, zoals de heer Touwaide. Zij kunnen samenwerken voor alle vragen die zullen komen, ook in het kader van de gemeenschappelijke metingen tussen Aminal, BIAC en het BIM van Brussel.

Ik kom tot de laatste vraag over de verspreiding van de documenten. De laatste vraag van de heer Bonte heeft toch iets te maken met de tweede ontsluiting van de HST. Het heeft daarmee formeel niets te maken. Er is geen formele beslissing van het Brussels Gewest.

U weet dat ik een studie had gevraagd naar de beste oplossing of de beste inplanting. De laatste conclusie heb ik nog niet gekregen, maar ik hoor en zie dat "Schaerbeek-Voyageurs" in het kader van de tweede terminal de oplossing zal zijn. Dat is niet formeel beslist door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar dat is toch de tendens die volgens mij beslist zal worden in het kader van alle financiële elementen van de NMBS, die natuurlijk niet heel gemakkelijk zijn. Ik denk dat die beslissing dezelfde zal zijn, maar ze is dus nog niet formeel genomen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De **voorzitter**: Ik dank de vice-eerste minister voor haar antwoord. Wie wenst er een repliek? Ik neem aan iedereen. U zult er geen bezwaar tegen hebben dat ik dezelfde volgorde toepas als daarstraks, maar wij zijn al ruim geweest in de tijd, daarom zou ik iedereen willen vragen van het extreem kort te houden in de repliek.

01.71 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij hebben een uitgebreid antwoord gekregen van de minister. Dat is goed, denk ik, maar ik heb ook op veel zaken geen antwoord gekregen. Ik heb veel zaken gezegd in verband met het isolatieprogramma en mijn kritiek daarop. Daarop heb ik geen antwoord gekregen. Trouwens, veel nieuwe elementen heeft de minister absoluut niet aangebracht. Ik herhaal derhalve dat wij nu echt formeel de bevestiging hebben gekregen dat die 80% concentratie die er nu is, verworven is. In die zin heeft de Vlaamse regering dat ofwel niet gezien, ofwel geslikt, maar dan doelbewust geslikt, maar dat in haar communicatie niet als dusdanig meegedeeld.

01.72 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, verontschuldigd mij, maar ik was het aspect van het isolatieprogramma vergeten.

Er was nooit beslist of gesteld dat concentratie en isolatie simultaan zouden samengaan. Dat was absoluut niet gezegd.

01.73 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): (...)

01.74 Simonne Creyf (CD&V): Op een zeker ogenblik werd er gezegd: isolatie vóór concentratie.

l'étalement des vols et le nombre d'habitants subissant les nuisances. Le nombre de personnes subissant des nuisances ne peut augmenter, pas plus d'ailleurs que l'importance des nuisances pour celles qui y sont déjà exposées.

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

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

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

01.72 Isabelle Durant, ministre: Je n'ai jamais dit que la concentration et l'isolation auraient lieu simultanément, sans quoi l'étude d'incidence n'aurait jamais été nécessaire.

01.75 Minister **Isabelle Durant**: Anders was er nooit een impactstudie nodig geweest. Begrijpt u? Wij hebben precies een impactstudie gevraagd om dat te garanderen.

Ten tweede, het isolatieprogramma wil juist soelaas bieden voor alle mensen die niet via maatregelen aan de bron worden geholpen. Dat is de bedoeling van het isolatieprogramma. Alleen zo kan men de financiële middelen daarvoor concentreren. Ik heb al vaker gezegd dat het onmogelijk is om een isolatieprogramma te garanderen waarbij 100.000 huizen geïsoleerd moeten worden en met een verspreiding in alle buurgemeentes. Ik spreek niet over de Gewesten, maar in het algemeen. Dat is onbetaalbaar. De concentratie is dus een van de waarborgen van de haalbaarheid en de betaalbaarheid van het isolatieprogramma.

Waarom zijn er meer mensen in het isolatieprogramma dan in de impactstudie? De reden is dat de impactstudie uitging van de VLAREM-wetgeving 55 LAEQ, terwijl het isolatieprogramma de norm van het OMS-WHO volgt, die strikter zijn dan de normen van de VLAREM-wetgeving. Dat is dus niet 55 LAEQ, maar 51 LAEQ, dus 4 LAEQ minder dan de normen van VLAREM. Daarmee verklaar ik dat het niet de bedoeling is om slechter te maken, maar precies om de studie beter te maken dan de VLAREM-wetgeving, namelijk van 55 LAEQ tot 51 LAEQ. Dat is het verband met het isolatieprogramma.

De **voorzitter**: Mevrouw Creyf, wilt u uw repliek beëindigen?

01.76 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wat het isolatieprogramma betreft, wil ik het volgende herhalen. Ik heb niet de tijd gehad om onze vroegere interpellaties na te kijken, maar ik meen mij toch wel te herinneren dat isolatie en concentratie gelijk zouden lopen. Wij hebben zelfs ooit horen spreken van eerst isolatie en dan concentratie. Ik durf toch te betwijfelen of het eerst concentreren en dan pas isoleren is.

Voor de mensen in de Noordrand denk ik dat de beslissing die vrijdag genomen is, er eigenlijk niet in zal slagen het protest en de onzekerheid terug te schroeven, integendeel. Ik denk dat u misschien zelfs bezig bent met de onrust en het protest nog te verbreden. Er is niet alleen onrust in de Noordrand, maar er is ook onrust bij andere omwonenden, want morgen kunnen zij het slachtoffer worden van een nieuwe lawaaiicorridor. Er is onrust omdat de uitvoering van de eigen akkoorden niet of nauwelijks gebeurt en dat er geen enkele openbaarheid bestaat over de wijze waarop een en ander gemeten en geëvalueerd wordt. Ten slotte is er ook onrust bij de werknemers, omdat ook zij beginnen te vrezen voor het voortbestaan van hun job.

Mevrouw de minister, ik denk dus dat er op dit ogenblik een zekere chaos heerst. De beslissing van vrijdag heeft die niet kunnen temperen. De enige mogelijkheid is dat men beslist met een propere lei te herbeginnen en alle vliegroutes en vliegprocedures herbekijkt. Spreiding is, denk ik, het enige antwoord, natuurlijk naast de vervanging van de grootste lawaaimakers. Maar de spreiding kan onmiddellijk gebeuren. Vervanging van een vloot vraagt enige tijd, maar als men morgen beslist tot spreiding, volstaat een telefoontje. Binnen de twee uren kan die spreiding gerealiseerd worden.

Aan de Franstaligen uit Brussel wil ik toch wel zeggen dat men graag een eigen luchthaven heeft, Brussel Nationaal, maar dat de lasten voor de Vlamingen zijn. Ik denk dat deze regering deze discriminatie bekrachtigt. Ik denk dat het Brussels Gewest zich ook eens moet

01.75 Minister **Isabelle Durant**: Le programme d'isolation est là pour aider les personnes qui n'ont pas profité des mesures prises à la source. La concentration est absolument indispensable pour rendre le programme d'isolation réalisable sur le plan financier.

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

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

La décision de vendredi dernier ne réduira ni les incertitudes, ni le mécontentement dans la périphérie nord. La meilleure solution serait de reprendre tout à zéro, de remplacer les appareils les plus bruyants et d'appliquer sans délai une politique de dispersion.

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

realiseren dat als het een luchthaven wil, het daar ook mee, samen met de anderen, de gevolgen zou moeten kunnen van dragen. Ik denk dat dit ook een politieke conclusie is die kan gemaakt worden. Wie de lusten wil, die moet ook de lasten dragen. Ik denk dat dat ook een boodschap is naar het Brussels Gewest.

01.77 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, om te beginnen, in verband met die isolatie wil ik mevrouw de minister citeren op 27 februari van dit jaar: "Het is noodzakelijk voor de betrokkenen dat de nieuwe geluidsconcentratie er pas kan komen zodra er daadwerkelijk aan geluidsisolatie gedaan is". Mevrouw Durant op 27 februari. Dan wat verder: "Ik begrijp zeer goed uw vraag naar een zo groot mogelijke gelijktijdigheid tussen de nieuwe geluidsconcentratie en het aanbrengen van isolatie voor de mensen die daardoor geluidsoverlast krijgen". Dat heeft u toen gezegd. U zegt nu het tegendeel. Het is in elk geval zeer duidelijk, het staat nu zwart op wit dat u vandaag het tegendeel zegt van destijds. U zegt dat het wetenschappelijk goed aangepast is. Het was een mooie verspreking, niet dat u dat doelbewust heeft gezegd. In elk geval, het is klinkklare onzin dat hier een wetenschappelijk fundament voor is. Nog eens, men heeft de verkeerde opdracht gegeven. Men heeft er duidelijk voor gezorgd dat die gemeenten die in de vuurlijn zouden liggen en veel meer hinder zouden krijgen dan vroeger, Meise en Grimbergen, niet in de studie zouden zitten. Precies daarom bent u nu teruggefloten, omdat het wetenschappelijk helemaal niet kosjer was.

Twee, u zegt opnieuw dat de dichtbevolkte zones zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Het is op basis van dit argument dat nu alle nachtvluchten naar de Noordrand gaan. Op basis daarvan hebt u in het verleden al gezegd dat u wat de dagvluchten betreft ook als criterium zult nemen zoveel mogelijk de dichtbevolkte zones te vermijden, dus Brussel vermijden. Ik weet waar u naartoe wil. U wil uw electoraat zoveel mogelijk naar de mond praten, mevrouw de minister. U vergeet in elk geval een heel belangrijke zaak, dat de Noordrand of een groot deel ervan niet in het verlengde ligt van de startbaan en dat men daardoor inderdaad veel minder snel kan opstijgen en dat de overlast daardoor veel groter is dan wanneer ze recht over Brussel vliegen, waarmee ik ook niet gezegd heb dat alle nachtvluchten over Brussel moeten. Evenwichtige spreiding is de enige oplossing.

Drie, waarom juist de Noordrand en niemand anders? Waarom zijn zij de klos, wat hebben zij misdaan en waarom daar geen isolatie in tegenstelling tot Kortenberg? Daar heb ik nog altijd geen antwoord op gehad.

Vier, wat uitwaaiëren en frequentie betreft, heb ik nu begrepen dat u vooral wil gaan uitwaaiëren op het einde van de route, wellicht nog voorbij Vilvoorde, dus eerder naar Meise of Merchtem op. Ik vrees dat u dat zal doen op die plaatsen waar op termijn helemaal geen isolatie wordt voorzien. In elk geval, mevrouw de minister, er blijft een totale onduidelijkheid. U hebt zelf gezegd dat er verwarring is in de Noordrand. U bent verantwoordelijk voor die verwarring, ook al omdat u had aangekondigd dat u begin oktober geluidskaarten en isolatiekaarten zou hebben. Niets van dat alles, de bevolking leeft in de grootst mogelijke onduidelijkheid en daar bent u voor verantwoordelijk. Ten slotte, mevrouw de minister, zou ik er nog eens aan willen herinneren dat de gevolgen van dit beleid zijn dat veel mensen hun woning in waarde zien dalen en dat heel veel mensen daarvoor zeer gevoelig zijn. Die rekening, die zal u, als u dit voortzet, plus alle andere meerderheidspartijen op het bord krijgen, ten laatste op 15 juni. Dat kan ik u garanderen.

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

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

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

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

01.78 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, als de minister hier reeds geciteerd werd voor wat haar uitspraken betreft van februari van dit jaar, wil ik er nog even een citaat aan toevoegen voor wat haar antwoord betreft hier in de commissie op 17 juli. Dat was de dag nadat de verschillende regeringen een basisakkoord hebben afgesloten. Daar zegt u letterlijk: "Wat de transfer van de overgebleven vertrekken van baan 20 naar 25R betreft, is er altijd gezegd dat die zou gebeuren nadat een impactstudie heeft uitgewezen dat er geen nieuwe gehinderden zijn of dat zij die reeds belast worden geen bijkomende hinder zullen ondervinden. Desnoods zal men eerst isoleren. Hoeveel maal moet ik dat nog herhalen? Ik heb dat reeds diverse malen gezegd in deze commissie tegen de burgemeesters en tegen de andere actoren die zich ongerust zouden kunnen voelen. Ik wil dat dus herhalen". Neen, ik heb het over isolatie. Desnoods zal men eerst isoleren. Daar is dus geen sprake van. Ten tweede, ook voor wat de impactstudie betreft, de wetenschappelijke aanpak waar u daarstraks naar verwees die is er natuurlijk niet voor wat die 80% nachtvluchten op de 25R betreffen. U hebt misschien nog niet gezien dat u de impactstudie pas hebt afgewerkt gekregen op 8 augustus. Op dat ogenblik was er op 16 juli reeds lang beslist dat de keuze gemaakt was voor de 25R, los van de impactstudie. Ik zie uw medewerker bevestigend knikken. Dat is dus zo. Dus moet u niet verwijzen naar een wetenschappelijke aanpak want die is er niet voor wat de eerste fase van die nachtvluchten op de 25R betreft en de hinder waar wij het op dit ogenblik over hebben. Ten tweede stel ik vast, en ik heb dat ook reeds in mijn interpellatie gezegd, dat de Vlaamse regering hier natuurlijk een verpletterende verantwoordelijkheid draagt. Het is natuurlijk niet aan ons om dat hier te stellen maar vermits men toch altijd zo graag oploopt met de goede relaties tussen de paars-groene regering hier en deze op het Vlaamse niveau kan ik alleen maar vaststellen dat de ene zich heeft laten rollen door de andere en blijkbaar niet op de hoogte geweest is van de beslissingen die daar voorgesteld zijn. In het andere geval begrijp ik niet wat de collega's van de meerderheid hier komen vertellen. Zij contesteren de beslissingen zoals ze door de verschillende regeringen werden afgesproken. Ten slotte hebt u daarstraks gezegd dat u desnoods voor het einde van het jaar een aantal concrete aanpassingen zal doen.

Hoe zal dat concreet gebeuren?

01.79 Minister Isabelle Durant: De adviescommissie zal voorstellen doen aan de minister en aan Belgocontrol.

01.80 Frieda Brepoels (VU&ID): U bent de minister.

01.81 Minister Isabelle Durant: De adviezen komen van de adviescommissie.

01.82 Frieda Brepoels (VU&ID): Inderdaad, de adviescommissie doet u voorstellen. U hebt gezegd dat u voor het einde van het jaar concrete aanpassingen zal voorstellen. Zijn dat aanpassingen aan de eerste fase of zijn dat aanpassingen aan het invoeren van de tweede fase voor 26 december?

01.83 Hans Bonte (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik ga doelbewust niet in op de uitnodiging tot discussie, zal ik maar zeggen, van collega Vanoost. Want ik denk dat het niet helemaal klopt dat er vroeger niets is gebeurd. Ik denk dat het hoegenaamd niet zo is dat er een iemand van de meerderheid kan betraat worden om ook maar iets in iemands

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

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

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

01.79 Isabelle Durant, ministre: La commission d'avis me fera des suggestions.

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

01.83 Hans Bonte (SP.A): J'ai toujours dit que l'accord conclu en juillet devait être exécuté intégralement et correctement. Il a été extrêmement difficile de faire

zijn schoenen te schuiven. De leden van de meerderheid en ikzelf hebben altijd gezegd dat het akkoord in al zijn aspecten concreet en correct moet worden uitgevoerd. Ik ben niet in de, zeg maar, gemakkelijke val getrapt om problemen in iemand anders schoenen te schuiven. Het moet me wel van het hart, mevrouw de minister, dat het inderdaad bijzonder veel moeite, tijd, energie en gegevens gevegd heeft om de regering en u in het bijzonder te doen inzien dat de fase die op 31 oktober 2002 is ingegaan niet conform het akkoord was. Gegevens bewijzen dat de voorwaarde van geen extra hinder – een cruciale voorwaarde van het akkoord - in de Noordrand niet gerealiseerd was.

01.84 Minister **Isabelle Durant**: 31 oktober is nog niet zo lang geleden. Twee dagen later was ik met de heer Touwaide gedurende de nachten aanwezig in Dilbeek, Wemmel, Meise, Vilvoorde om metingen te doen. Drie dagen later was ik de eerste om te stellen dat er een probleem was, vooral met de B-727. Daarna hebben we de cijfers van Aminoal gekregen. Het was, mijns inziens, onmogelijk om de problemen nog sneller vast te stellen. Ik herhaal dat metingen werden uitgevoerd vanaf de nacht van 31 oktober tot 1 november en van 1 tot 2 november. Daarna kregen we de metingen van Aminoal en BIAC en het Overlegcomité van vorige vrijdag. Men kan moeilijk beweren dat we gedraald hebben met het vaststellen van problemen. Twee dagen later was ik reeds op de hoogte van de problemen. Ik heb het duidelijk gehoord.

01.85 **Hans Bonte** (SP.A): Mevrouw de minister, ik wil de politieke discussie ter zake niet verder voeren. Op een ander ogenblik hebben we de gelegenheid gehad hierover te debatteren. Het is correct dat de heer Touwaide zeer snel op pad is gegaan. Hij heeft ook heel vaak op de verkeerde plaatsen gestaan. Of men Nederlands of Frans spreekt – bij ons zijn er veel tweetaligen- het is ook een kwestie van niet willen communiceren en niet willen doorgeven hetgeen hij wel in zijn bezit heeft. Ik hoop dat u dat begrijpt. Ik ben ook 's nachts met de heer Touwaide op pad geweest. Als we 's morgens terugkwamen en de resultaten opvroegen, kregen we ze niet. Zeven weken later kregen we ze nog niet! Het is ook een kwestie van niet willen. Ik hoop dat u dat eens wil inzien.

01.86 Minister **Isabelle Durant**: De metingen van Aminoal...

01.87 **Hans Bonte** (SP.A): De registraties die hij 's nachts komt doen met het kleine metertje rond de nek. Als wij er bij hem op aandringen dat de resultaten belangrijk zijn voor de bevolking en hem naar indicaties vragen maar geen antwoord krijgen vind ik dat hij een andere functie moet krijgen dan die van ombudsman.

Los daarvan wil ik toch ook op een aantal inhoudelijke zaken terugkomen.

U heeft een aantal kaarten overhandigd aan de commissiesecretaris. Ik hoop dat we die krijgen. Ik hoop dat het deze keer na twee keer wel lukt om de informatie te krijgen die mij nodig lijkt om als parlements lid op een afdoende manier mijn taak te kunnen waarmaken. Ik dring erop aan dat we de volledige bundel van de implementatiestudie met alle bijlagen krijgen, dat we ook de geschreven opdracht krijgen die u heeft verstrekt aan het Wetenschappelijk Studie bureau en dat we ook de cijfergegevens – op basis waarvan is vastgesteld dat het vandaag niet loopt zoals zou moeten – ter beschikking krijgen. Zoals netjes geregeld in het Reglement, had ik vooraf mijn vragen doorgespeeld. Ik hoop dat we deze documenten zeer snel kunnen vinden zodoende dat we dit dossier met de nodige deskundigheid verder kunnen opvolgen.

comprendre au gouvernement que cela n'a pas été le cas.

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

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

01.87 **Hans Bonte** (SP.A): J'espère que nous recevrons la documentation complémentaire fournie par la ministre. J'espère que nous recevrons l'ensemble des documents relatifs à l'étude d'incidence, y compris toutes les annexes et les données chiffrées.

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

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

Tot slot, mijnheer de voorzitter, wil ik een ook wel evaluatie geven van het akkoord van vorige vrijdag. Ik denk dat het wel een stap voorwaarts is. In mijn ogen zijn daarmee twee zottigheden van de baan. Een eerste zottigheid is opnieuw het lanceren van een afschaffing van de nachtvluchten en het verbod van DHL om 's nachts te vliegen. Dat is absoluut niet de inhoud en de filosofie van het akkoord. Het heeft wel opnieuw voor onrust gezorgd. Een tweede zottigheid die in mijn ogen uit de lucht is – vandaar dat ik er zonet ben in tussengekomen – is de onrealistische kalender die in het eerste akkoord zat om op 26 december te gaan concentreren wetende dat de impactstudie en de meetgegevens al aantoonde dat er extra hinder en bijkomende hinder was. Ik wil u een voorspelling doen, mevrouw de minister. Niet alleen ik zeg dat maar ook mensen die veel deskundiger zijn in deze materie. Dit akkoord is onuitvoerbaar. Men kan geen knikker door een sleutelgat duwen. Wil men de voorwaarden respecteren van geen extra hinder en geen nieuwe gehinderden dan is het onmogelijk om dit op een geconcentreerde route te doen. Het is technisch, mathematisch en fysiek onmogelijk om dit te realiseren. Ik hoop dat u dit beseft en dat de regering en het overleg daarover conclusies trekken. Die conclusies kunnen enkel en alleen maar gaan in de richting van een grotere spreiding.

01.88 Willy Cortois (VLD): Ik vrees, mevrouw de minister, dat men tot de vaststelling zal moeten komen dat de wijze waarop u dit akkoord nu poogt uit te voeren niet zal kunnen blijven bij, wat voor mij nog altijd het referentiejaar is, de situatie van 2000. Niet eind 2000, maar begin 2000. In uw benadering van superconcentratie zal u vanuit uw federale verantwoordelijkheid tot de vaststelling moeten komen dat u daarmee buiten de referentiekaders zult gaan en buiten de basisvoorwaarden. De tijd zal waarschijnlijk wel raad brengen in de volgende dagen. U zal ook eens aan 'lateral thinking' moeten doen. Moest ik van u zijn dan zou ik niet langer de moeite doen om mij nog langer te concentreren op de baan 25R. Boone heeft daar interessante boekjes over geschreven. Ik kan er u een van bezorgen. Als u een probleem heeft dan moet u niet steeds recht voor u uitkijken, maar aan 'lateral thinking' doen. Op te proberen op die manier tot een oplossing te komen. Na wat er nu ter tafel ligt en na alle uitleg die u heeft willen geven, denk ik niet dat u op die manier zult kunnen landen.

Het is nog altijd mijn wens dat u als federaal minister van de luchthaven, die voor de hele regio een troef is, geen communautaire twistappel maakt. Dat is het laatste wat ik wens.

01.89 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik herinner mij van de hele commotie in januari-februari 2000 dat de mensen van DHL inderdaad ongerust waren over hun werk. De vakbondsvertegenwoordigers van DHL kwamen hun positie verdedigen. Dat is normaal. Ik herinner mij echter ook dat de hogere vakbondsvertegenwoordigers toen hebben herhaald dat nachtarbeid zoveel mogelijk moest kunnen worden vermeden. Zij hebben toen ook herhaald dat dit soort arbeid niet iets was wat zij wensten te stimuleren.

Tussen haakjes, het gaat bovendien om een bedrijf waar de sociale verhoudingen heel slecht zijn. Die mensen mogen bijvoorbeeld alleen nu staken. Voor de rest durven ze dat gewoon niet.

Trouwens, ik ben goed geplaatst om te weten dat nachtarbeid niet gezond is. Ik heb zelf een paar jaar 's nachts op de luchthaven gewerkt. Iedereen die ik kende en die nachtarbeid deed, deed dat in afwachting

01.88 Willy Cortois (VLD): La manière dont est organisée la super-concentration dépasse le cadre de référence et les conditions de base de l'accord. J'espère que le temps fera son œuvre.

La ministre doit se livrer à du *lateral thinking*. J'espère que la ministre ne fera pas de l'aéroport une pomme de discorde communautaire.

01.89 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Les travailleurs de DHL s'inquiètent pour leur avenir. Le travail nocturne nuit toutefois à la santé et est souvent accepté dans l'attente d'un meilleur emploi.

C'est la raison pour laquelle j'espère que ma proposition relative à une analyse économique sera inscrite le plus rapidement possible à l'ordre du jour de la commission.

van iets beters. Ik ken niemand die zei dat hij een carrière in de nachtarbeid wilde maken tot hij 65 jaar was. Laten wij dat ook niet vergeten.

Collega's, ik zal het heel kort houden. In de plenaire vergadering is de urgentie voor mijn voorstel voor die economische analyse aanvaard. Mijnheer de voorzitter, ik zou dan ook willen vragen om bij het eerste, passende ogenblik dat voorstel op de agenda van de commissie te willen plaatsen.

01.90 Els Van Weert (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik kan nogmaals herhalen wat al door een aantal collega's is gezegd. Een akkoord is inderdaad een akkoord. Dat betekent echter ook dat het een akkoord in zijn globaliteit is, dat wil zeggen met de voorwaarden die er uitdrukkelijk aan werden gekoppeld.

Mevrouw de minister, ik vind het toch heel vreemd dat u weigert te aanvaarden dat de definitie van het begrip "hinder" ruimer is dan alleen maar het aantal decibels. Het begrip "hinder" heeft ook te maken met de frequentie van het aantal vluchten. Ik denk dat dit toch een heel eigenaardige kronkel is. U tracht hier voor een stuk die voorwaarden te ontlopen.

Ten tweede, ik sluit mij ook aan bij diegenen die zeggen dat het ijkpunt of het vergelijkingspunt verder moet teruggaan dan 2001. Men moet inderdaad vergelijken met de situatie van vóór de concentratie van 80%. Deze wordt nu reeds als verworven beschouwd.

Ten derde, ook ik vind het eigenaardig dat bepaalde pistes duidelijk niet in aanmerking kwamen. Het mag dan ook niet raar zijn dat wij vinden dat er bepaalde communautaire aspecten duidelijk wel meespelen in dit dossier. Uiteraard kunnen wij dit niet aanvaarden.

Ten vierde, collega Bonte heeft heel terecht gezegd dat wij zullen moeten erkennen dat het niet mogelijk zal zijn om aan die voorwaarden te voldoen, als men blijft vasthouden aan de huidige concentratie. Dan hoop ik toch dat wij dit op tijd inzien en alternatieven voor een bredere spreiding wel mogelijk worden. Ik zou willen vermijden dat wij hier een veroordeling krijgen, zoals Heathrow die naar verluidt heeft gekregen. Heathrow kreeg die veroordeling omdat er geen sprake was van een billijke spreiding of omdat er een te overdreven concentratie was. Ik denk dat ons hetzelfde te wachten staat als wij op deze weg doorgaan. Ik heb dat ook verwoord in een motie aan de Kamer.

Moties

Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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

"De Kamer,

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

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

- vraagt de onmiddellijke stopzetting van de concentratie van de nachtvluchten boven de Noordrand boven Brussel;

- eist de billijke spreiding van alle nacht- en dagvluchten in alle windrichtingen;

- vraagt het ontslag van ombudsman Philippe Touwaide."

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

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

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

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

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

“La Chambre,

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

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

- demande l'abandon immédiat de la concentrations des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles;
- exige la répartition équitable de tous les vols de jour et de nuit dans toutes les directions;
- demande la démission du médiateur, M. Philippe Touwaide.”

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

“De Kamer,

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

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

- vraagt de regering om de concentratie van nachtvluchten en dagvluchten boven de Noordrand te herzien en terug te keren naar de situatie van vóór februari 2001;
- vraagt het opstarten van een niet-politiek, objectief samengesteld overlegorgaan waarin alle betrokken partijen eerlijk inspraak hebben.”

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

“La Chambre,

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

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

- demande au gouvernement de reconsidérer la concentration des vols de nuit et de jour au-dessus de la périphérie nord et de revenir à la situation antérieure à 2001;
- demande la création d'un organe de concertation non politisé, constitué sur une base objective, où toutes les parties concernées auront droit au chapitre.”

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

“De Kamer,

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

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

vraagt de regering

- strikt toe te zien op de naleving van de voorwaarden die gekoppeld werden aan de aanvaarding van de concentratie van de nachtvluchten;
- voor de bepaling van de hinder niet enkel het geluidsniveau maar ook de frequentie in aanmerking te nemen;
- gelet op de manifeste overlast die vandaag reeds wordt vastgesteld in de Noordrand, een nieuwe meer evenwichtige spreiding van de vluchten te overwegen.”

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

“La Chambre,

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

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

demande au gouvernement

- de veiller au strict respect des conditions liées à l'acceptation de la concentration des vols de nuit;
- de prendre également la fréquentation en considération pour déterminer les nuisances sonores, et pas seulement le niveau sonore;
- d'envisager, eu égard aux nuisances manifestes qui sont déjà constatées aujourd'hui au-dessus de la périphérie nord, une autre répartition, plus équilibrée, des vols de nuit.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Lode Vanoost.

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

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

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

La réunion publique de commission est levée à 17.41 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.