

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

Commission de la Mobilité, des Entreprises
publiques et des Institutions fédérales

Dinsdag

27-08-2024

Namiddag

Mardi

27-08-2024

Après-midi

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement Réformateur
PS	Parti Socialiste
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	Les Engagés
Vooruit	Vooruit
cd&v	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de lutttes originales – Groen
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 56 0000/000	Parlementair stuk van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document parlementaire de la 56 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

Gedachtewisseling over de intrekking van de toelating van DHL om vanuit de luchthaven van Brussel-Zaventem met Boeing 777F (Triple Seven) op te stijgen en toegevoegde vragen van 1

- Kjell Vander Elst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toelating om de meest moderne toestellen van DHL te laten opereren vanop Brussels Airport" (56000019C) 1

- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beslissing om geen vluchten met Boeing 777-toestellen meer toe te staan" (56000022C) 1

- Britt Huybrechts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de uitzonderingsregel voor de nachtvluchten van DHL met Boeings 777" (56000024C) 1

- Tine Gielis aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van Boeing 777-toestellen door DHL" (56000025C) 1

- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ministeriële instructie om Boeing 777-nachtvluchten van DHL op Zaventem te verbieden" (56000028C) 1

- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ministeriële instructie om Boeing 777-nachtvluchten van DHL op Zaventem te verbieden" (56000029C) 1

- Kemal Bilmez aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de aan DHL verleende uitzondering inzake vluchten met Boeings 777" (56000032C) 1

Sprekers: **Bert Wollants, Theo Francken**, voorzitter van de N-VA-fractie, **Britt Huybrechts, Kemal Bilmez, Xavier Dubois, Fatima Lamarti, Tine Gielis, Dieter Vanbesien, Kjell Vander Elst, François De Smet, Georges Gilkinet**, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, **Ismaël Nuino**

SOMMAIRE

Échange de vues sur la suppression de l'autorisation accordée à DHL d'opérer à partir de l'aéroport de Bruxelles-Zaventem avec le Boeing 777F (Triple Seven) et questions jointes de 1

- Kjell Vander Elst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'autorisation relative à l'exploitation par DHL des avions les plus modernes à Brussels Airport" (56000019C) 1

- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de l'autorisation des vols effectués avec des Boeing 777" (56000022C) 1

- Britt Huybrechts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la règle d'exception pour les vols de nuit des Boeing 777 de DHL" (56000024C) 1

- Tine Gielis à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement de Boeing 777 par DHL" (56000025C) 1

- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instruction ministérielle visant à interdire les vols de nuit des Boeing 777 de DHL à Zaventem" (56000028C) 1

- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instruction ministérielle visant à interdire les vols de nuit des Boeing 777 de DHL à Zaventem" (56000029C) 1

- Kemal Bilmez à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de l'exception accordée à DHL concernant le Boeing 777" (56000032C) 1

Orateurs: **Bert Wollants, Theo Francken**, président du groupe N-VA, **Britt Huybrechts, Kemal Bilmez, Xavier Dubois, Fatima Lamarti, Tine Gielis, Dieter Vanbesien, Kjell Vander Elst, François De Smet, Georges Gilkinet**, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, **Ismaël Nuino**

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 27 AUGUSTUS 2024

Namiddag

Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

du

MARDI 27 AOUT 2024

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 16 par M. Frank Troosters, président.

01 Gedachtewisseling over de intrekking van de toelating van DHL om vanuit de luchthaven van Brussel-Zaventem met Boeing 777F (Triple Seven) op te stijgen en toegevoegde vragen van

- Kjell Vander Elst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toelating om de meest moderne toestellen van DHL te laten opereren vanop Brussels Airport" (56000019C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beslissing om geen vluchten met Boeing 777-toestellen meer toe te staan" (56000022C)
- Britt Huybrechts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de uitzonderingsregel voor de nachtvluchten van DHL met Boeings 777" (56000024C)
- Tine Gielis aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van Boeing 777-toestellen door DHL" (56000025C)
- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ministeriële instructie om Boeing 777-nachtvluchten van DHL op Zaventem te verbieden" (56000028C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ministeriële instructie om Boeing 777-nachtvluchten van DHL op Zaventem te verbieden" (56000029C)
- Kemal Bilmez aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de aan DHL verleende uitzondering inzake vluchten met Boeings 777" (56000032C)

De **voorzitter**: De toegevoegde vragen zullen deel uitmaken van de gedachtewisseling.

01.01 Bert Wollants (N-VA): Op 17 juni hebt u de toelating voor DHL ingetrokken om met een

01 Échange de vues sur la suppression de l'autorisation accordée à DHL d'opérer à partir de l'aéroport de Bruxelles-Zaventem avec le Boeing 777F (Triple Seven) et questions jointes de

- Kjell Vander Elst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'autorisation relative à l'exploitation par DHL des avions les plus modernes à Brussels Airport" (56000019C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de l'autorisation des vols effectués avec des Boeing 777" (56000022C)
- Britt Huybrechts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la règle d'exception pour les vols de nuit des Boeing 777 de DHL" (56000024C)
- Tine Gielis à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement de Boeing 777 par DHL" (56000025C)
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instruction ministérielle visant à interdire les vols de nuit des Boeing 777 de DHL à Zaventem" (56000028C)
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instruction ministérielle visant à interdire les vols de nuit des Boeing 777 de DHL à Zaventem" (56000029C)
- Kemal Bilmez à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de l'exception accordée à DHL concernant le Boeing 777" (56000032C)

Le **président**: Les questions jointes seront intégrées à l'échange de vues.

01.01 Bert Wollants (N-VA): Le 17 juin, vous avez retiré à DHL l'autorisation de faire voler des

Boeing 777F te vliegen op Zaventem. Die toelating was nochtans gebaseerd op een genuanceerde interpretatie van het *quota count* (QC)-systeem, waarbij rekening werd gehouden met het gewicht en de reële lading van het toestel. Als de Boeing 777F, een van de modernste vrachtvliegtuigen, 's nachts niet meer mag vliegen, zal het moeten worden vervangen door oudere toestellen, die veel voller moeten worden geladen en daardoor ook veel meer lawaai zullen maken. Door uw beslissing zal de geluidsoverlast voor de bewoners in de Vlaamse Rand en Brussel dus toenemen.

De Vlaamse regering heeft intussen al een belangenconflict ingeroepen, omdat uw beslissing de uitoefening van de Vlaamse bevoegdheden bemoeilijkt en de werkgelegenheid op de luchthaven in gevaar brengt.

Wat wilt u hiermee bereiken? Is het een laatste stuip trekking van een minister in lopende zaken die nauwelijks iets heeft kunnen verwezenlijken in het luchthavendossier?

Wist u dat de Boeing 777F zoals die vandaag wordt ingezet meer dan 50 % stiller is dan alternatieve toestellen? Wat vindt u ervan dat DHL bij een verbod genoodzaakt zal zijn om luidere vliegtuigen in te zetten? Zal de vliegroute ook moeten worden aangepast?

Hoe kan u uw acties in Zaventem verzoenen met het beleid van Ecolo in de Waalse regering, die op de luchthaven van Luik veel laxere geluidsnormen hanteert?

Klopt het dat u nooit hebt geantwoord op de vragen om verduidelijking van het Directoraat-generaal Luchtvaart? Klopt het dat u na oktober 2023 geen verdere stappen meer hebt gezet in dit dossier? Waarom hebt u de methodiek uit de instructie-Durinckx niet opgenomen in de wetgeving, zoals het DG Luchtvaart had voorgesteld?

Sommige vliegtuigen met een lagere QC-waarde zorgen voor meer lawaai op de grond. Moet het QC-systeem niet worden aangepast? In welke zin?

01.02 Theo Francken (N-VA): Het is opmerkelijk dat Open Vld-parlementslid Kjell Vander Elst een vicepremier van de regering waarvan zijn eigen partij de premier levert naar de Kamer vordert tijdens het reces.

In lopende zaken, na voor uw partij en uzelf

Boeing 777F à partir de l'aéroport de Zaventem. Cette autorisation était pourtant fondée sur une interprétation nuancée du système de *quota count* (QC), qui tient compte de la masse et du chargement réel de l'appareil. Si le Boeing 777F, l'un des avions de fret les plus modernes, ne peut plus voler la nuit, il devra être remplacé par des appareils plus anciens, qui devront être remplis bien davantage et seront ainsi beaucoup plus bruyants. Votre décision entraînera donc une augmentation des nuisances sonores pour les habitants de la périphérie flamande et de Bruxelles.

Le gouvernement flamand a intenté une procédure en conflit d'intérêts, car votre décision complique l'exercice des compétences flamandes et met en péril l'emploi à l'aéroport.

Quel est l'objectif de votre décision? S'agit-il du dernier soubresaut d'un ministre en affaires courantes qui n'a quasiment rien pu concrétiser dans le dossier de l'aéroport?

Saviez-vous que le Boeing 777F tel qu'il est utilisé aujourd'hui, est plus de 50 % plus silencieux que d'autres appareils? Que pensez-vous du fait qu'en cas d'interdiction, DHL sera obligé de déployer des appareils plus bruyants? La trajectoire de vol devra-t-elle également être modifiée?

En quoi vos actions à Zaventem sont-elles compatibles avec la politique que mène Ecolo au gouvernement wallon et qui prévoit des normes de bruit beaucoup plus souples pour l'aéroport de Liège?

Est-il exact que vous n'avez jamais répondu aux demandes d'éclaircissements de la Direction générale du Transport aérien (DGTA)? Est-il exact que vous n'avez plus pris aucune mesure dans ce dossier après octobre 2023? Pourquoi n'avez-vous pas intégré la méthode de l'instruction Durinckx dans la législation, tel que l'avait proposé la DGTA?

Comparés à d'autres, certains avions ayant un QC moins élevé sont beaucoup plus bruyants au sol. Ne faudrait-il pas modifier le système des QC? Dans quel sens?

01.02 Theo Francken (N-VA): Il est remarquable que le député de l'Open Vld Kjell Vander Elst réclame, durant les congés parlementaires, la présence d'un vice-premier ministre du gouvernement dont le premier ministre est issu des rangs de son propre parti.

En affaires courantes, après des élections

desastreuze verkiezingen, vond u het nodig een beslissing te nemen over DHL en de luchthaven van Zaventem, de tweede economische motor van ons land. Ondanks de aangekondigde nieuwe vliegwet en de vele andere maatregelen die in het vooruitzicht werden gesteld, hebt u helemaal niets gerealiseerd. Nu komt u echter met een instructie waardoor de Boeing 777F 's nachts niet meer mag opstijgen.

Die beslissing houdt geen steek. In de plaats van een niet-volgeladen Boeing 777F komt er een toestel dat wel volgeladen is en meer lawaai maakt. Met deze fundamentalistische beslissing jaagt u alle Vlaamse regeringspartners tegen u in het harnas. Nadat de kiezer u heeft afgestraft voor uw rampzalige beleid, probeert u de economie in Vlaams-Brabant nog even af te maken. *No pasarán!*

Helemaal kras is dat Ecolo in de Waalse regering voor de nachtvluchten op de luchthaven van Luik een hogere QC hanteert. Daar gaat het natuurlijk over de eigen jobs en de eigen centen. Hoe legt u uit dat uw partij verschillende geluidsnormen hanteert voor Luik en voor Zaventem?

Zonder democratisch draagvlak en tegen de wil van de premier in hebt u een instructie uitgevaardigd. Is daarover beraadslaagd binnen de regering? Hebben de andere vicepremiers hun fiat gegeven?

Hoe wilt u aan de mensen die bij DHL werken, uitleggen dat Ecolo vindt dat de geluidsnormen in Luik hoger mogen zijn dan die in Zaventem? Kunnen Luikenaars nachtvluchten beter verdragen dan inwoners van Kampenhout of Vilvoorde?

Was er al contact met de gewestelijke ministers nadat er een belangenconflict werd ingeroepen en volgt er nog overleg? Zult u de instructie intrekken?

Hebt u contact gehad met DHL? Ik denk het niet. Mensen van DHL zijn hier aanwezig, misschien kunt u vandaag even met hen praten. Je moet het maar doen, als onverkozen lijsttrekker nog snel even een bedrijf droogleggen.

01.03 Britt Huybrechts (VB): Het verbod op nachtelijke landingen van DHL heeft ernstige gevolgen voor de economie en de werkgelegenheid

désastreuses pour votre parti et pour vous-même, vous avez jugé nécessaire de prendre une décision sur DHL et l'aéroport de Zaventem, le deuxième moteur économique de notre pays. Malgré la nouvelle loi aérienne annoncée et les nombreuses autres mesures promises, vous n'avez rien concrétisé. Or, voilà que vous décrétez une instruction empêchant les décollages du Boeing 777F la nuit.

Cette décision ne tient pas debout. L'on remplace un Boeing 777F qui n'est pas chargé au maximum par un appareil qui est, lui, chargé au maximum et cause davantage de nuisances sonores. En prenant cette décision fondamentaliste, vous vous mettez à dos tous les partenaires gouvernementaux flamands. Après avoir été puni par l'électeur en raison de votre politique catastrophique, vous essayez encore de détruire l'économie du Brabant flamand. *No pasarán!*

Il est tout à fait insupportable qu'au sein du gouvernement wallon, Ecolo utilise un QC plus élevé pour les vols de nuit à l'aéroport de Liège. Les recettes et les emplois wallons sont évidemment en jeu. Comment expliquez-vous que votre parti adopte des normes sonores différentes pour Liège et pour Zaventem?

Vous avez décrété une instruction en l'absence d'assise démocratique et contre la volonté du premier ministre. Des délibérations ont-elles eu lieu à ce sujet au sein du gouvernement? Les autres vice-premiers ministres ont-ils donné leur approbation?

Comment comptez-vous expliquer aux travailleurs de DHL qu'Ecolo estime que les normes de bruit peuvent être plus élevées à Liège qu'à Zaventem? Les Liégeois supporteraient-ils mieux les vols nocturnes que les habitants de Kampenhout ou de Vilvorde?

Des contacts ont-ils déjà été pris avec les ministres régionaux après que la Flandre a intenté une procédure en conflit d'intérêts et des concertations suivront-elles encore? Comptez-vous retirer cette instruction?

Vous êtes-vous entretenu avec DHL? Je ne le pense pas. Des représentants de DHL sont présents ici, peut-être pourriez-vous discuter avec eux aujourd'hui. Asphyxier encore in extremis une entreprise en tant que tête de liste non élue, il faut le faire.

01.03 Britt Huybrechts (VB): L'interdiction d'atterrissages nocturnes de DHL entraîne de graves conséquences pour l'économie et l'emploi dans le

in Vlaams-Brabant, waar volgens recente berekeningen van arbeidseconoom Stijn Baert de werkzaamheidsgraad sterk gedaald is. Binnen die context is het totaal fout om nu opnieuw een essentiële motor voor de economie in deze provincie aan te vallen. Duizenden directe en indirecte banen worden door deze beslissing op de helling gezet.

Het is onbegrijpelijk dat een uittreidend minister een dergelijke beslissing neemt. Heeft hij wel nagedacht over de gevolgen?

Door de verplichting om de Boeing door kleinere vliegtuigen te vervangen, zullen ofwel de kleinere vliegtuigen vaker moeten vliegen – waardoor meer personeel en kerosine nodig zijn –, ofwel zullen er minder goederen getransporteerd worden, wat de prijzen voor de consument zal opdrijven.

Het Vlaams Belang pleit voor een coherente en ambitieuze Vlaamse luchtvaartstrategie, waarbij samenwerking, transparantie en overleg centraal staan – drie woorden die u vreemd lijken te zijn. Het is ondoordacht om zonder enige vorm van overleg zulke maatregelen te nemen en het is bovendien schadelijk voor de toekomst van onze regio en voor de democratie.

Nachtelijke vluchten zijn cruciaal voor de logistieke keten. Door ze te beperken, zullen bedrijven ons land verlaten of een duurdere oplossing moeten zoeken, waardoor de prijzen zullen stijgen. Een goed functionerende luchthaven is essentieel voor de competitiviteit van onze bedrijven, die al zwaar onder druk stond door het beleid van de regering.

Ik roep u op om hier en nu terug te komen op uw besluit. We moeten samen met alle betrokkenen een oplossing vinden die zowel de economische belangen als de bezorgdheden van de burgers in acht neemt. De economie en de werkgelegenheid in Vlaanderen moeten beschermd worden, niet ondermijnd!

Waarom hebt u deze beslissing genomen, terwijl het Parlement al ontbonden was? Waarom werden de Kamerleden niet op de hoogte gebracht? Hebt u overleg gepleegd met DHL?

Zijn de kleinere toestellen even rendabel als de Boeing 777F? Hoeveel extra vluchten moeten er per nacht worden uitgevoerd, met hoeveel werknemers en hoeveel bedragen de kosten? Kunt u aantonen dat de uitstoot van kleinere vliegtuigen minder hoog is dan die van de Boeing 777F? Wat is de impact op de Vlaamse welvaart?

Brabant flamand, où le taux d'emploi a fortement diminué, d'après de récents calculs de l'économiste du travail Stijn Baert. Dans ce contexte, s'en prendre de nouveau à un moteur essentiel de l'économie dans cette province est une grave erreur. Cette décision met en péril des milliers d'emplois directs et indirects.

Il est incompréhensible qu'un ministre sortant prenne une telle décision. A-t-il réfléchi aux conséquences?

En imposant le remplacement du Boeing 777F par de plus petits avions, soit ceux-ci devront voler plus souvent, ce qui nécessitera davantage de personnel et de kérosène, soit moins de marchandises seront transportées, ce qui augmentera les prix pour le consommateur.

Le Vlaams Belang plaide pour une stratégie aéronautique flamande cohérente et ambitieuse, axée sur la coopération, la transparence et la concertation, trois notions qui semblent vous être étrangères. Il est inconsideré de prendre de telles mesures en l'absence de toute forme de concertation et, de surcroît, cela nuit à l'avenir de notre région et à notre démocratie.

Les vols de nuit sont cruciaux pour la chaîne logistique. Leur limitation forcera les entreprises à quitter notre pays ou à chercher une solution plus onéreuse, ce qui entraînera une augmentation des prix. Un aéroport opérationnel est essentiel pour la compétitivité de nos entreprises, qui ont déjà été fortement pénalisées par la politique menée par le gouvernement.

Je vous invite ici et maintenant à revenir sur votre décision. Nous devons trouver avec l'ensemble des intervenants une solution prenant en considération à la fois les intérêts économiques et les préoccupations des citoyens. Il convient de protéger et non de saper l'économie et l'emploi flamands!

Pourquoi avez-vous pris cette décision alors que le Parlement était déjà dissous? Pourquoi les députés n'ont-ils pas été mis au courant? Vous êtes-vous concerté avec DHL?

Les petits avions sont-ils aussi rentables que le Boeing 777F? Combien de vols supplémentaires doivent être effectués chaque nuit, combien de travailleurs doivent être affectés à cet effet et quel en est le coût? Pouvez-vous démontrer que les émissions des petits avions sont inférieures à celles du Boeing 777F? Quel est l'impact sur la prospérité de la Flandre?

01.04 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Enkele partijen willen van deze situatie een communautaire kwestie maken. Ik heb zelf een jaar voor DHL gewerkt en ik kan verzekeren dat er mensen werken uit Vlaanderen, Brussel, Wallonië en zelfs Nederland. We spreken allemaal met dezelfde stem. Ik zal die stem hier tijdens de hele legislatuur trots verdedigen.

Hebt u de vakbonden geraadpleegd over de beslissing om de uitzondering voor DHL af te schaffen? Welke gevolgen zal dit hebben voor de werkgelegenheid en de aanwezigheid van DHL in België? Wat zal DHL ondernemen? Welke gevolgen heeft die beslissing voor het milieu en de omwonenden? Welke andere maatregelen zijn er genomen om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren sneller te investeren in nieuwe en stillere vliegtuigen? Heeft een en ander een impact op de veroordelingen van de Belgische overheid en de boetes wegens de geluidsoverlast op de luchthaven?

Begin augustus konden we in de pers lezen dat verschillende personen, waaronder twee agenten van de FOD Mobiliteit, aangeklaagd werden voor valsheid in geschrifte en overtreding van de luchtvaartwetgeving bij de uitzondering die gemaakt werd om de Boeing 777 's nachts te laten vliegen. Kunt u dat toelichten?

01.05 Xavier Dubois (Les Engagés): Zijn deze vluchten wettelijk? In november 2023 concludeerde de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal in een rapport dat nachtelijke take-offs van de Boeing 777 strijdig zijn met de internationale regelgeving.

Wij begrijpen dat er bij dit vraagstuk economische belangen op het spel staan, maar de regering moet zich voor haar beslissing laten leiden door de gezondheid van de omwoners.

01.06 Fatima Lamarti (Vooruit): Ik ben zelf van Vilvoorde en ken dus het spanningsveld tussen de gezondheid en nachtrust van onze inwoners enerzijds en de economische realiteit anderzijds. De omwonenden en werknemers hebben echter niets aan profileringsdrang in verkiezingstijd. U hebt immers vier jaar lang niets gedaan aan deze problematiek.

Voor mijn fractie moet de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van de omwonenden fors dalen, vooral 's nachts. Daarbij moet er werk worden gemaakt van een billijke spreiding van de routes en

01.04 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Certains partis veulent faire de cette situation une question communautaire. J'ai travaillé un an pour DHL et je peux vous assurer que des personnes venant de Flandre, de Bruxelles, de Wallonie et même des Pays-Bas y travaillent. Nous parlons tous d'une même voix. Je défendrai ici cette voix avec fierté durant toute la législature.

Avez-vous consulté les syndicats sur la décision d'abroger l'exception accordée à DHL? Quelles seront les conséquences de cette décision sur l'emploi et la présence de DHL en Belgique? Que fera DHL? Quelles seront les conséquences de cette décision sur l'environnement et les riverains? Quelles autres mesures seront-elles prises pour inciter les compagnies aériennes à investir plus rapidement dans de nouveaux avions moins bruyants? Des répercussions seront-elles à prévoir sur les condamnations de l'État belge et les amendes dues aux nuisances sonores de l'aéroport?

Début août, nous avons pu lire dans la presse que plusieurs personnes, dont deux agents du SPF Mobilité, ont été poursuivies pour faux en écriture et infraction à la législation aérienne dans le cadre de l'exception autorisant le vol nocturne de Boeing 777. Pouvez-vous fournir plus d'explications?

01.05 Xavier Dubois (Les Engagés): Quelle est la légalité de ces vols? En novembre 2023, un rapport du médiateur aérien concluait que les décollages de nuit du Boeing 777 sont en infraction avec la réglementation internationale.

Nous comprenons les enjeux économiques que cette question soulève, mais la santé des riverains doit guider la décision du gouvernement.

01.06 Fatima Lamarti (Vooruit): Étant moi-même originaire de Vilvorde, je connais les tensions entre la santé et le sommeil des habitants d'une part et la réalité économique d'autre part. Toutefois, les riverains et les travailleurs de l'aéroport n'ont rien à gagner du besoin que ressentent certains de se profiler à l'approche des élections. Pendant quatre ans, vous n'avez rien fait pour remédier à ce problème.

Mon groupe est d'avis que l'impact du trafic aérien sur la santé des riverains doit diminuer de manière significative, surtout la nuit. Pour cela, il faut répartir équitablement les routes aériennes et les vols. De

vluchten. Bovendien zorgen gerechtelijke uitspraken en dwangsommen voor kosten en juridische onzekerheid. Ik roep de politici op om deze discussie serieus te nemen en oplossingen te zoeken.

01.07 Tine Gielis (cd&v): De nationale luchthaven heeft een niet te onderschatten impact op haar onmiddellijke omgeving. We moeten dus zorgvuldig omspringen met dit dossier. Tijdens de zomer van 2023 wilde u alle nachtvluchten verbieden, vervolgens was er een verbod op binnenlandse vluchten en nu is er dus deze instructie. Dit zijn eenzijdige, niet gedragen voorstellen. Mijn fractie wil de geluidshinder verminderen op een weloverwogen manier.

Volgens het regeerakkoord moest er een evenwichtige vliegwet komen, maar nu krijgen we een grotere rechtsonzekerheid, in lopende zaken dan nog wel. Dit valt niet onder gewoon beheer en heeft geen dringend karakter. Mijn fractie vraagt daarom dat de diensten een juridische nota opstellen zodat de beslissing grondig kan worden onderzocht.

Zult u de instructie intrekken? Welke contacten hebt u gehad met DHL en het DG Luchtvaart? Wat zijn de huidige werkwijze en toestemming voor de toestellen? Moet het *quota count*-systeem worden aangepast?

01.08 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Toenmalig Vlaams viceminister-president Gwendolyn Rutten beweerde op X dat minister Gilkinet met zijn instructie 'groene spelletjes' zou spelen ten koste van onze economie en werkgelegenheid. Dat maakt mij boos, want het gaat hier over de volksgezondheid. Medische rapporten hebben immers overtuigend aangetoond dat de geluidsoverlast veroorzaakt door nachtvluchten schadelijk is voor wie onder de vliegroutes woont. Toch negeerde de Vlaamse regering enkele maanden geleden een advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie (GOVC) om de nachtvluchten verder te beperken en te zorgen voor stille weekendnachten.

Ook de Hoge Gezondheidsraad adviseert om nachtvluchten op Brussels Airport te verbieden vanwege het gezondheidsrisico ervan voor minstens 160.000 omwonenden.

Ik neem altijd een zeer genuanceerd standpunt in over de luchthaven, waarbij ik rekening houd met alle

plus, les décisions judiciaires et les astreintes engendrent des coûts et une insécurité juridique. J'appelle les responsables politiques à prendre cette discussion au sérieux et à chercher des solutions.

01.07 Tine Gielis (cd&v): L'incidence qu'exerce l'aéroport national sur son environnement immédiat n'est pas à négliger. Dans ce dossier, il convient d'agir avec rigueur. Durant l'été 2023, vous avez souhaité interdire tous les vols de nuit; ensuite, les vols intérieurs ont été interdits et à présent, nous sommes face à cette instruction. Il s'agit de propositions unilatérales et non abouties. Mon groupe souhaite réduire les nuisances sonores d'une manière réfléchie.

Alors que l'accord de gouvernement annonçait une loi aérienne équilibrée, l'insécurité juridique ne fait qu'augmenter aujourd'hui et qui plus est, sous un gouvernement en affaires courantes. Cette matière ne relève pas de la gestion ordinaire et n'a aucun caractère d'urgence. C'est pourquoi mon groupe demande que les services établissent une note juridique afin que la décision puisse être examinée en profondeur.

Retirez-vous votre instruction? Quels contacts avez-vous eus avec DHL et la DGTA? Quels sont les processus et les autorisations applicables actuellement aux appareils? Le système de fixation des quotas (*quota count*) doit-il être modifié?

01.08 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): La vice-ministre-présidente flamande de l'époque, Gwendolyn Rutten, a déclaré sur X qu'en promulguant son instruction, le ministre Gilkinet s'adonnait à des "petits jeux écologistes" au détriment de notre économie et de notre emploi. Une telle déclaration me rend furieux, car c'est la santé publique qui est en jeu. En effet, des rapports médicaux ont démontré de manière concluante que les nuisances sonores causées par les vols de nuit sont nocives pour toute personne habitant sous les routes aériennes. Pourtant, il y a quelques mois, le gouvernement flamand a ignoré un avis de la commission régionale du permis d'environnement (*gewestelijke omgevingsvergunningscommissie*, GOVC) visant à poursuivre la limitation des vols de nuit et à instaurer des nuits silencieuses pendant les week-ends.

Le Conseil Supérieur de la Santé recommande également d'interdire les vols de nuit à Brussels Airport en raison du risque pour la santé d'au moins 160 000 riverains.

J'adopte toujours un point de vue très nuancé sur l'aéroport et je tiens compte de tous les aspects de

aspecten van de problematiek, waaronder de volksgezondheid. Wie dat groene spelletjes noemt, is zelf niet genuanceerd en zet de gezondheid van de burgers af tegen de economische belangen. Ik hoop toch dat ook andere politieke families belang hechten aan de volksgezondheid.

Mevrouw Rutten wou als Vlaams minister een belangenconflict invoeren tegen de instructie van de minister, maar als burgemeester van Aarschot heeft ze een rechtszaak aangespannen tegen de federale overheid omdat er 's nachts te veel vliegtuigen over haar stad vliegen. Plots wil ze de gezondheid van de inwoners van haar stad wel beschermen.

Ook de heer Francken spant als burgemeester van Lubbeek een rechtszaak aan tegen de overheid om te klagen over de nachtluchten, terwijl hij als parlementslid de commissie vervroegd samenroept om te klagen over de maatregel van de minister om het nachtlawaai te verminderen.

Ik kom tot de kern van de zaak: vinden wij als vertegenwoordigers van de bevolking dat nachtluchten een bedreiging vormen voor de volksgezondheid? En wat betekent dat dan voor de toekomst van de nachtluchten? De Vlaamse regering heeft enkele maanden geleden een historische kans gemist om dat debat te voeren, want ze heeft opnieuw een eeuwigdurende milieuvergunning afgeleverd aan de luchthaven zonder een uitdoofscenario voor nachtluchten in overweging te nemen.

Zijn de heren Francken en Vander Elst wel bereid om dat debat ten gronde te voeren? Kunnen we bij de start van het politieke jaar hoorzittingen organiseren waarbij we alle betrokkenen uitnodigen en alle argumenten pro en contra tegen elkaar afwegen?

01.09 Theo Francken (N-VA): De gemeenten Haacht, Rotselaar, Aarschot en Lubbeek zijn inderdaad naar de rechtbank gestapt tegen de beslissing om het vliegverkeer boven die regio te concentreren. De bewering dat ik niet consequent zou zijn door nu kritische vragen te stellen over de eenzijdige beslissing van de minister en over de timing van die beslissing, slaat nergens op. De gemeente Lubbeek is niet tegen nachtluchten, tegen DHL of tegen Boeings, we hebben een probleem met de interne spreiding van de vluchten boven Vlaams-Brabant.

01.10 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): In dat dossier vechten wij samen voor dezelfde zaak. Als de nachtluchten echter worden afgebouwd en

la problématique, dont la santé publique. Ceux qui évoquent des "petits jeux écologistes" manquent de nuance et font prévaloir les intérêts économiques sur la santé des citoyens. J'espère que d'autres familles politiques se soucieront aussi de la santé publique.

Lorsqu'elle était ministre flamande, Gwendolyn Rutten souhaitait intenter une procédure en conflit d'intérêts, mais en tant que bourgmestre d'Aarschot, elle a intenté un procès contre le gouvernement fédéral car trop d'avions survolent sa ville la nuit. Elle semble soudainement tenir à protéger la santé des habitants de sa commune.

En tant que bourgmestre de Lubbeek, M. Francken intente une action en justice contre les pouvoirs publics pour dénoncer les vols de nuit, alors qu'en tant que député, il convoque la commission pendant les vacances parlementaires pour dénoncer la mesure prise par le ministre en vue de réduire les nuisances sonores nocturnes.

J'en viens au nœud du problème: en tant que représentants du peuple, estimons-nous que les vols de nuit constituent une menace pour la santé publique? Et quelles conclusions faut-il en tirer pour l'avenir des vols de nuit? Il y a quelques mois, le gouvernement flamand a raté une occasion historique d'en discuter puisqu'il a de nouveau délivré un permis d'environnement à durée indéterminée à l'aéroport, sans envisager de scénario d'extinction pour les vols de nuit.

MM. Francken et Vander Elst sont-ils disposés à mener un débat de fond? Pouvons-vous, dès la rentrée, organiser des auditions au cours desquelles nous entendrons toutes les parties concernées et nous mettrons en balance l'ensemble des arguments en faveur et en défaveur des vols de nuit?

01.09 Theo Francken (N-VA): Les communes de Haacht, Rotselaar, Aarschot et Lubbeek ont en effet engagé une procédure en justice contre la décision de concentrer le trafic aérien au-dessus de cette région. L'affirmation selon laquelle je serais incohérent en posant aujourd'hui des questions critiques sur la décision unilatérale du ministre et sur le moment où elle a été prise n'a aucun sens. La commune de Lubbeek n'est pas contre les vols de nuit, contre DHL ou contre les avions de Boeing. C'est la répartition interne des vols au-dessus du Brabant flamand qui nous turlupine.

01.10 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Nous nous battons pour la même cause dans ce dossier. Cependant, si les vols de nuit sont progressivement

Leuven Rechtdoor wordt behouden, dan zullen de inwoners van Lubbeek wel tevreden zijn. De nachtvluchten zijn immers het grootste probleem. U verdedigt nu eigenlijk de nachtvluchten, zolang ze maar niet over Lubbeek vliegen. Ik vind dat het debat over alle nachtvluchten op alle luchthavens moet gaan en dat debat moeten wij dringend voeren.

01.11 Theo Francken (N-VA): De inwoners van Lubbeek achten het economisch belang van de luchthaven heel hoog. Ook al zorgt ze soms voor overlast, wij zijn ook fier op de luchthaven. Ik ben ervan overtuigd dat er in Lubbeek absoluut geen meerderheid is voor het afschaffen van de nachtvluchten waardoor DHL zou vertrekken.

01.12 Kjell Vander Elst (Open Vld): Het is logisch dat burgemeesters hun gemeente en inwoners verdedigen. Ik hoop dat we in dit federale Parlement de nimby achter ons kunnen laten en spreken in het algemeen belang van de luchthaven en de volksgezondheid. Ik heb het initiatief voor de commissie genomen, samen met de N-VA. Van de ene op de andere dag besliste minister Gilkinet immers om de instructie-Durinckx in te trekken. Daar gaan wij niet mee akkoord.

Die beslissing heeft een economische impact. Als de Triple Seven niet meer mag opstijgen – wat door het belangenconflict on hold werd gezet – heeft dat een directe impact op de werkgelegenheid op Brussels Airport en bij DHL, dat liefst 1.600 jobs creëert op de luchthaven.

Er is ook een ecologische impact. De maximale QC-waarde bedraagt voor een Triple Seven 10,7 terwijl 's nachts slechts 8 is toegestaan. Hebt u al moeite gedaan om de geluidsmetingen te bekijken? In werkelijkheid overschrijden de toestellen 's nachts nooit de 8 QC. Door uw beslissing mogen de modernste en stilste cargotoestellen niet meer vliegen en zullen ze vervangen worden door oudere en luidere toestellen.

De timing van de beslissing is opmerkelijk, na de ontbinding van de Kamer en zonder mandaat van de regeringspartners. Een brief van de premier hebt u genegeerd. In de nadagen van uw mandaat zet u Brussels Airport nog even een laatste hak.

De Vlaamse regering heeft een belangenconflict ingeroepen. Hebt u ondertussen al stappen gezet om het Overlegcomité samen te roepen? Zult u dit politieke spelletje stopzetten en de beslissing

supprimeren en dat de route "Louvain tout droit" er blijft, de inwoners van Lubbeek zullen blij zijn. De nachtvluchten zijn immers het grootste probleem. U verdedigt nu eigenlijk de nachtvluchten, zolang ze maar niet over Lubbeek vliegen. Ik vind dat het debat over alle nachtvluchten op alle luchthavens moet gaan en dat debat moeten wij dringend voeren.

01.11 Theo Francken (N-VA): Les habitants de Lubbeek ont une grande estime pour l'intérêt économique de l'aéroport. Bien qu'il engendre parfois des nuisances, nous sommes fiers de l'aéroport. Je suis convaincu que Lubbeek est loin d'être majoritairement favorable à la suppression des vols de nuit, qui entraînerait le départ de DHL.

01.12 Kjell Vander Elst (Open Vld): Il est logique que les bourgmestres défendent leur commune et ses habitants. J'espère qu'au sein de ce Parlement fédéral, nous serons à même de faire abstraction du syndrome NIMBY (*not in my backyard*) et de discuter dans l'intérêt général de l'aéroport et de la santé publique. Avec la N-VA, j'ai pris l'initiative de convoquer la commission. En effet, du jour au lendemain, le ministre Gilkinet a décidé de révoquer l'instruction Durinckx. Nous ne sommes pas d'accord avec cette décision.

Cette décision a un impact économique. Si le Boeing 777 n'est plus autorisé à décoller – ce qui a été suspendu en raison du conflit d'intérêts – cela aura un impact direct sur l'emploi à Brussels Airport et chez DHL, qui occupe pas moins de 1 600 personnes à l'aéroport.

Il y a également l'impact écologique. La valeur QC maximale s'élève à 10,7 pour un Boeing 777, tandis que la valeur maximale autorisée la nuit n'est que de 8. Avez-vous déjà pris la peine d'examiner les mesures acoustiques? En réalité, les appareils ne dépassent jamais les 8 QC pendant la nuit. Votre décision empêche désormais les avions-cargos les plus modernes et les plus silencieux de voler et entraînera leur remplacement par des appareils plus anciens et plus bruyants.

Le moment où cette décision intervient est singulier, après la dissolution de la Chambre et en l'absence de mandat des partenaires gouvernementaux. Vous avez ignoré une lettre que le premier ministre vous a adressée. Au crépuscule de votre mandat, vous assénez encore un dernier coup à Brussels Airport.

Le gouvernement flamand a intenté une procédure en conflit d'intérêts. Avez-vous depuis entrepris des démarches pour convoquer le Comité de concertation? Allez-vous cesser ce jeu politicien et

intrekken?

01.13 François De Smet (DéFI): Het was volkomen legitiem en wettelijk dat u deze beslissing nam. Het was zelfs uw plicht. Bevestigt u dat deze instructie van juli 2023 dateert? Zo ja, dan is de kwestie van het verkiezingsresultaat niet langer van belang, maar rijst wel meteen de vraag waarom uw administratie zoveel tijd nodig gehad heeft om uw beslissing uit te voeren.

Inhoudelijk gezien is het onwettelijk om met deze Boeing 777 nachtvluchten te blijven uitvoeren. Sommige partijen gaan vol op het orgel om in andere dossiers te wijzen op het belang van de wet, maar niet in dit dossier. In dit geval heeft de operator echter een duidelijke wettelijke instructie naast zich neergelegd.

Op 23 november 2023 heeft de Ombudsdienst voor de luchthaven aangetoond dat alle nachtelijke take-offs met deze Boeing – ongeacht of het toestel volgeladen is of niet – strijdig zijn met de internationale regelgeving.

Waarom duurde het een jaar voor uw instructie werd uitgevoerd? Met dit type vliegtuig wordt er vandaag blijkbaar nog steeds gevlogen: welke maatregelen overweegt u? Welk standpunt zal de federale regering innemen in het Overlegcomité? Waarom heeft de regering de milieu-impact van de nachtvluchten in het algemeen nog niet onder de loep genomen?

In een liberale economie horen bedrijven zich aan de gezondheidsnormen aan te passen en niet omgekeerd. Mijnheer Francken, waarom hebt u het niet over Antwerpen, in plaats van over Luik? De Vlaamse minister van Mobiliteit, die van N-VA-signatuur is, heeft een voorwaardelijke vergunning uitgereikt aan de luchthaven van Deurne, waarbij nachtvluchten tussen 23 en 6 uur verboden worden. De gezondheid van de omwonenden is overal even belangrijk. DHL zal niet ten onder gaan of vertrekken doordat één vliegtuig een vliegverbod opgelegd krijgt. Voor de rendabiliteit van een operator kunnen we de nachtrust van de Brusselaars niet opofferen.

Het overvliegen van Brussel maakt alleszins geen deel uit van de lopende regeringsonderhandelingen. De enige partij die het onderwerp aansnijdt, is de N-VA, die meer vliegtuigen boven Brussel en het park van Laken in het Koninklijk Domein wil. Ik nodig de andere partijen uit om het op te nemen voor de nachtrust van de Brusselaars!

01.14 Theo Francken (N-VA): Er zijn geen nachtvluchten op de luchthaven van Deurne omdat

retirer la décision?

01.13 François De Smet (DéFI): Vous aviez toute la légitimité et la légalité pour prendre cette décision, c'était même votre devoir. Confirmez-vous que cette instruction date de juillet 2023? Si oui, cela évacue la question du résultat des élections, mais cela ouvre la question d'un tel délai pour que votre administration exécute votre décision.

Sur le fond, le maintien de vol de nuit de ce Boeing 777 est illégal. Certains partis rappellent fortement la loi dans d'autres dossiers, mais pas ici. Or, l'opérateur n'a pas respecté une instruction légale claire.

Le 23 novembre 2023, le Service de Médiation pour l'Aéroport a montré que tous les décollages de nuit de ce Boeing – qu'il soit rempli ou non – enfreignent la réglementation internationale.

Pourquoi votre instruction a-t-elle mis un an avant d'être exécutée? Il semble que cet avion vole toujours aujourd'hui: qu'envisagez-vous? Quelles positions défendra le gouvernement fédéral en Comité de concertation? Pourquoi n'a-t-il pas encore évalué les incidences environnementales des vols de nuit en général?

Dans une économie libérale, les entreprises doivent s'adapter aux normes de santé, non l'inverse. Plutôt que de parler de Liège, pourquoi ne pas parler d'Anvers, Monsieur Francken? La ministre flamande de la Mobilité, N-VA, a octroyé un permis sous conditions à l'aéroport de Deurne, interdisant tout vol de nuit entre 23 h et 6 h. La santé des habitants a la même valeur partout. DHL ne va ni mourir ni partir à cause de l'interdiction de vol d'un seul avion. On ne peut sacrifier le sommeil des Bruxellois pour la rentabilité d'un opérateur.

Le survol de Bruxelles n'est certainement pas abordé dans les négociations gouvernementales en cours. La N-VA, seule à en parler, souhaite amener plus d'avions sur Bruxelles et sur le Parc Royal. J'appelle les autres partis à défendre le sommeil des Bruxellois!

01.14 Theo Francken (N-VA): Il n'y a pas de vols de nuit à l'aéroport de Deurne parce qu'aucun

daar geen cargospelers actief zijn. Dat is dus een onzinnig argument.

01.15 François De Smet (DéFI): Mevrouw Demir zal met veel plezier vernemen – van een partijgenoot bovendien – dat het verbod dat zij heeft uitgevaardigd onzinnig is...

01.16 Minister Georges Gilkinet (Frans): Ik wens u als verkozenen toe dat u zich zou inspannen voor het algemeen belang en voor de volksgezondheid, dat u de wettelijkheid zou eerbiedigen en dat u zich zou hoeden voor de beïnvloeding door lobbygroepen, waarvan sommigen zich hier als de agressieve woordvoerders opwerpen.

(Nederlands) Ik ga meteen naar de kern van de zaak. De doelstellingen zijn een minimale geluidsimpact van de luchtvaartactiviteiten op de bewoners, zeker 's nachts, en een beter evenwicht tussen de economische activiteiten en de gezondheid van de bewoners. We kunnen ze bereiken door de wet correct toe te passen en door de luchtvaartsector te ondersteunen om betere milieuprestaties te halen.

In het advies van de Hoge Gezondheidsraad van mei 2024 werden de nefaste gevolgen van nachtlawaai voor de volksgezondheid nog eens duidelijk gesteld. Nachtelijke luchtvaartactiviteit in het algemeen en het niet-conform gebruik van grote vrachtliegtuigen gaan ten koste van de levenskwaliteit van de omwonenden. Het is bovendien oneerlijk tegenover maatschappijen die wel volgens het wettelijke kader opereren. Het is mijn verantwoordelijkheid om toezicht te houden op de naleving van de geldende regels. Daarom heb ik meer dan een jaar geleden een instructie gegeven aan de FOD Mobiliteit, waarbij het wettelijke kader inzake geluidshinder op de luchthaven van Brussels Airport door iedereen moet worden gerespecteerd.

(Frans) Ik wil kort de historiek van het dossier schetsen, en meer bepaald de beslissingen en het overleg met alle betrokken partijen in herinnering brengen.

Het wettelijke kader omvat de verordening (EU) 2018/1139 van 4 juli 2018; het koninklijk besluit van 25 september 2003 met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal, dat vervangen werd door het KB van 11 juni 2023; en het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal.

(Nederlands) Dat ministerieel besluit bepaalt dat

opérateur de fret n'y opère. Cet argument n'a donc aucun sens.

01.15 François De Smet (DéFI): Mme Demir sera ravie d'apprendre – de la part de son collègue de parti – que la norme d'interdiction qu'elle a prise ne sert à rien...

01.16 Georges Gilkinet, ministre (en français): Je vous souhaite, à vous qui avez été élus, d'œuvrer à l'intérêt général, à la santé publique et au respect de la légalité, à l'abri de l'influence des lobbies dont certains se font les porte-parole agressifs.

(En néerlandais) J'irai directement au cœur du sujet. Les objectifs sont les suivants: une incidence sonore minimale des activités aériennes sur les riverains, surtout la nuit, et un meilleur équilibre entre les activités économiques et la santé des riverains. Nous pouvons y parvenir en appliquant correctement la loi et en aidant le secteur aérien à atteindre de meilleurs résultats environnementaux.

Dans son avis rendu en mai 2024, le Conseil Supérieur de la Santé rappelle sans ambiguïté les effets néfastes sur la santé publique de l'exposition nocturne au bruit. Une activité aérienne nocturne en général et l'utilisation non conforme de gros avions-cargos nuisent à la qualité de vie des riverains. Permettre de telles pratiques serait en outre malhonnête vis-à-vis des sociétés qui agissent dans le respect du cadre légal. Il m'incombe de veiller au respect des règles en vigueur. Voici plus d'un an, j'ai dès lors donné au SPF Mobilité une instruction visant à ce que le cadre légal en matière de nuisances sonores à l'aéroport de Brussels Airport soit respecté par tous.

(En français) Je rappelle brièvement l'historique du dossier, notamment les décisions prises et les consultations organisées avec toutes les parties concernées.

La cadre législatif comprend le règlement européen 2018/1139 du 4 juillet 2018, l'arrêté royal du 25 septembre 2003 relatif à l'introduction de restrictions à l'aéroport de Bruxelles-National remplacé par celui du 11 juin 2023, ainsi que l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores dans cet aéroport.

(En néerlandais) Cet arrêté ministériel stipule que

vliegtuigen met een individuele geluidsquota hoger dan 8 's nachts niet mogen vliegen. De officiële en gecertificeerde geluidsquota van de Amerikaanse Boeing 777F, gebruikt door DHL, is echter 10,7.

(Frans) In een nota van 23 april 2021 heeft het DGLV me meegedeeld dat de door de directeur-generaal van het DGLV aan DHL verleende toestemming om Boeings 777 in te zetten in strijd was met het ministerieel besluit van 3 mei 2004 waarin er voor de nachtvluchten een toegestane maximale geluidshoeveelheid van 8 vastgesteld werd.

Een vliegtuig kan echter maar één geluidscertificaat hebben en dat van dit type Boeing bedraagt 10,7. Bovendien worden er bij dit besluit geen discretionaire bevoegdheden aan de Staat toegekend of in afwijkingen voorzien, zoals in de nota van het DGLV nogmaals benadrukt werd. Het DGLV heeft me derhalve om richtlijnen gevraagd. De administratie heeft mijn kabinet en de luchtvaartmaatschappij geraadpleegd.

(Nederlands) Sinds juni 2021 was er regelmatig overleg tussen de directie van DHL, mijn kabinet en het DG Luchtvaart. Tot op heden deed DHL nog altijd geen ernstige voorstellen, terwijl de luchtvaartmaatschappij vandaag al andere minder luidruchtige vliegtuigtypes laat vliegen. Brussel-Nationaal mag niet Europa's geluidsvuurnisbak worden.

(Frans) De maatregel werd met DHL besproken. Ik heb de vertegenwoordigers van de werknemers uit de luchtvaartsector ontmoet. Een en ander staat in de beleidsnotitie die aan deze commissie voorgelegd werd.

(Nederlands) Vliegen met vliegtuigen die de maximaal toegestane geluidsquota overschrijden, is een schending van het internationale, het Europese en het Belgische recht. De situatie moest daarom worden gecorrigeerd. Daarom heb ik het DG Luchtvaart op 24 juli 2023 een instructie gegeven om de geldende regelgeving toe te passen.

(Frans) In de loop van het jaar vonden er coördinatievergaderingen plaats tussen mijn kabinet en het DGLV. Op vraag van het DGLV bracht ik op 17 juni mijn instructie van 24 juli 2023 in herinnering via een groene nota waarin er bevestigd werd dat de wet toegepast moest worden. Daarmee moest er verder gevolg gegeven worden aan een reeds eerder gegeven instructie, maar ook wilde ik de nachten van de omwonenden van de luchthaven verlichten.

De bevestiging van die instructie riep verscheidene

les avions dont le quota de bruit individuel est supérieur à 8 ne sont pas autorisés à voler la nuit. Or, le quota de bruit officiel et certifié du Boeing 777F américain utilisé par DHL s'élève à 10,7.

(En français) Le 23 avril 2021, une note de la DGTA m'a informé de l'illégalité de l'autorisation du directeur général de la DGTA octroyée à DHL de faire voler des Boeing 777 par rapport à l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 fixant une limite acoustique de 8 en vol de nuit.

Or un avion ne peut avoir qu'une seule certification acoustique et celle de ce Boeing est de 10,7. De plus, cet arrêté n'accorde aucun pouvoir discrétionnaire à l'État ni aucune dérogation, comme le rappelle la note de la DGTA. Dès lors, celle-ci m'a demandé des instructions. L'administration a consulté mon cabinet et l'opérateur aérien.

(En néerlandais) Depuis juin 2021, des concertations fréquentes ont eu lieu entre la direction de DHL, mon cabinet et la DGTA. À ce jour, la compagnie DHL n'a toujours pas présenté de propositions sérieuses, alors qu'elle utilise déjà d'autres types d'avions moins bruyants aujourd'hui. L'aéroport de Bruxelles-National ne doit pas devenir la poubelle sonore de l'Europe.

(En français) Cela a été discuté avec DHL. J'ai rencontré les représentants des travailleurs du secteur aérien. Cela figure dans la note de politique générale présentée devant cette commission.

(En néerlandais) Utiliser des avions qui dépassent le quota de bruit maximum autorisé constitue une violation du droit international, du droit européen et du droit belge. La situation devait donc être corrigée. C'est pourquoi j'ai donné, le 24 juillet 2023, à la DGTA l'instruction d'appliquer la réglementation en vigueur.

(En français) Des réunions de coordination ont eu lieu au cours de l'année entre mon cabinet et la DGTA. À sa demande, j'ai rappelé le 17 juin mon instruction du 24 juillet 2023 par une note verte confirmant que la loi devait être appliquée. Il s'agissait de la continuité d'une instruction déjà donnée, mais aussi de ma volonté de soulager les nuits des riverains de l'aéroport.

La confirmation de cette instruction a suscité des

reacties op. Op 9 augustus werd ik op de hoogte gebracht van de door de Vlaamse regering ingestelde belangenconflictprocedure. Aangezien mijn mogelijkheid om actie te ondernemen betwist wordt en de procedure momenteel loopt, wordt de toepassing van de instructie opgeschort om overleg mogelijk te maken. Indien er geen oplossing gevonden wordt, zal de volgende federale regering het dossier behartigen.

De ins en outs van het probleem zijn bekend. Deze onwettelijke situatie kan niet blijven voortduren, aangezien ze problematisch is voor de volksgezondheid, zoals vastgesteld wordt in het rapport van de Hoge Gezondheidsraad (HGR). Bovendien wordt één enkele operator op grond van het voorrecht dat hem toegekend wordt, in een oneerlijke concurrentiepositie geplaatst, wat een kwalijk precedent zou kunnen vormen.

Ik heb tijdens de legislatuur initiatieven genomen, onder meer door een staten-generaal te organiseren over de vliegroutes, wat geleid heeft tot een rapport en de studie van de HGR, maar ook door een systeem van variabele vergoedingen op basis van de milieuprestaties van de vliegtuigen in te voeren.

Een technische groep experimenteert met nieuwe naderings- en opstijgtechnieken om de impact op de omwonenden te verminderen. Er werd voorgesteld om de zogenaamde *quota count* van de vliegtuigen te herzien en stille nachten in te voeren. Een studie over de socio-economische impact van die stille nachten zou eerlang afgerond moeten zijn.

In het nieuwe beheerscontract van skeyes worden er doelstellingen opgenomen om de milieu- en geluidsimpact van de luchtvaartactiviteiten te verminderen. Er werd een ontwerp van kaderwet ingediend om het luchtvervoer in ons land op een objectieve manier te organiseren.

Aan de administratie werd er gevraagd om op de naleving van de wet en de normen toe te zien. Men zal verder werk moeten maken van de vermindering van de impact van de luchtvaart op de volksgezondheid. Daarvoor rekenen we op de politieke moed van de volgende meerderheid, de loyaliteit van de administratie en de onafhankelijkheid van het Parlement ten aanzien van de economische operators. Men mag evenmin van elk dossier een communautaire aangelegenheid maken. Ik zal aandachtig blijven toezien op de standpunten van elke partij. Ik ben benieuwd naar de uitkomst van de onderhandelingen van Les Engagés, met name met de heer Francken.

België en Wallonië blinken uit in de luchtvaart. De

réactions. Le 9 août, j'ai été informé de la procédure en conflit d'intérêts, introduite par le gouvernement flamand. Vu les contestations sur ma possibilité d'agir et la procédure en cours, l'application de l'instruction est suspendue pour permettre des concertations. Si aucune issue n'est trouvée, le prochain gouvernement fédéral se chargera du dossier.

Les données du problème sont connues. Cette situation illégale ne peut perdurer, car elle est problématique pour la santé publique, comme l'établit le rapport du Conseil Supérieur de la Santé (CSS). En outre, le privilège accordé à un seul opérateur lui octroie une position de concurrence déloyale qui pourrait constituer un fâcheux précédent.

J'ai pris des initiatives au cours de la législature, avec l'organisation d'états-généraux à propos du survol, ayant donné lieu à un rapport et à l'étude du CSS, mais aussi l'instauration d'un système de redevances variables en fonction des performances environnementales des avions.

Un groupe technique expérimente de nouvelles techniques d'approche et de décollage réduisant l'impact sur les populations. On a proposé de revoir les *quotas counts* des avions, avec l'instauration de nuits silencieuses. Une étude d'impact socioéconomique sur ces dernières devrait bientôt aboutir.

Le nouveau contrat de gestion de skeyes instaure des objectifs de diminution de l'impact environnemental et sonore de l'activité aérienne. Un projet de loi-cadre a été déposé, pour organiser de façon objective le transport aérien dans notre pays.

Il a été demandé à l'administration de s'assurer du respect de la loi et des normes. La diminution de l'impact de l'aviation sur la santé publique devra être poursuivie, avec du courage politique de la part de la prochaine majorité, une administration loyale et un Parlement indépendant de tout opérateur économique, et sans réduire chaque dossier à une question communautaire. Je resterai attentif à la position de chaque parti. Je suis curieux de voir ce qu'il ressortira de la négociation des Engagés, notamment, avec M. Francken.

La Belgique et la Wallonie excellent en matière

economische activiteit mag evenwel niet ontwikkeld worden ten koste van het algemeen belang en de gezondheid van de omwonenden in Vlaanderen, Wallonië of Brussel, en moet in alle wettelijkheid verlopen.

01.17 Bert Wollants (N-VA): De minister verwijst naar de QC-waarden, maar houdt geen rekening met de beperkingen die in de instructie-Durinckx staan. Daarmee wordt de indruk gewekt dat de 777F lawaaiëriger is dan de alternatieven. Het meetnet van Brussels Airport kan dat perfect nagaan. Daaruit blijkt dat de Boeing 724, die volgens de regels van minister Gilkinet nog steeds mag worden gebruikt, liefst 3 decibel luider is dan de 777F. Concreet betekent dat een verdubbeling van de geluidsdruk. Die alternatieve toestellen maken bovendien vaak gebruik van de MIKE-route, die tot meer overlast leidt boven de Vlaamse Rand.

Hoe ziet u dat, mijnheer Vanbesien? Ik begrijp dat u minder geluidshinder wilt, maar deze beslissing zorgt net voor meer hinder. Mijnheer de minister, u weet dat ook. U hebt al deze gegevens, DHL heeft u dat uitgelegd. In oktober 2023 beloofde u aan DHL dat u voorstellen zou doen. Dat is niet gebeurd. Ook op de vragen van het DG Luchtvaart hebt u nooit geantwoord. Wat er op het terrein gebeurt, lijkt u niet echt te interesseren. U wordt louter gedreven door een afkeer van cargovluchten en van een aantal bedrijven die op Brussels Airport actief zijn. U wilt ervoor zorgen dat DHL geen plaats meer heeft in Zaventem. De norm van 8 QC is bijzonder streng. Misschien ziet u die vluchten liever vanop Luik vertrekken? Wat is precies uw bedoeling? Ik hoop dat er snel iemand anders op uw stoel zit die dit dossier wel op de juiste manier aanpakt.

01.18 Theo Francken (N-VA): De eerste minister verwijst u in een brief van 19 juli 2024 dat u de omzendbrief van 27 mei 2024 over de begrotingsbehoedzaamheid gedurende de periode van lopende zaken niet hebt nageleefd.

Uw instructie valt immers niet onder een van de drie principes op basis waarvan een regering in lopende zaken nog beslissingen kan nemen. Zo mag men alleen nieuwe maatregelen nemen als ze urgent zijn, wat hier absoluut niet het geval is.

(Frans) De premier vraagt u dus om die instructie, die tot geluidsoverlast leidt voor de omwoners en

aéronautique. Mais l'activité économique ne peut se développer contre l'intérêt général et la santé des riverains flamands, wallons ou bruxellois, ni dans l'illégalité.

01.17 Bert Wollants (N-VA): Le ministre fait référence aux valeurs QC, mais ne tient pas compte des restrictions prévues dans l'instruction Durinckx. Il donne ainsi l'impression que le 777F est plus bruyant que d'autres appareils qui pourraient s'y substituer. Le réseau de mesure de Brussels Airport permet parfaitement de le vérifier. Il en ressort que le Boeing 724, qui peut toujours être utilisé selon les règles du ministre Gilkinet, est 3 décibels plus bruyant que le 777F. Concrètement, cela représente un doublement de la pression acoustique. En outre, ces autres appareils empruntent souvent la route MIKE, qui cause davantage de nuisances au-dessus de la périphérie flamande.

Quel est votre point de vue à ce sujet, Monsieur Vanbesien? Je comprends que vous souhaitiez moins de nuisances sonores, mais cette décision entraînera justement une augmentation des nuisances. Monsieur le ministre, vous le savez aussi. Vous disposez de toutes ces données, DHL vous les a expliquées. En octobre 2023, vous avez promis à DHL de formuler des propositions. Cela n'a pas été le cas. Vous n'avez jamais répondu non plus aux questions de la DG Transport aérien. Ce qui se passe sur le terrain ne semble pas vraiment vous intéresser. Seule une aversion pour les vols cargo et certaines entreprises actives à Brussels Airport vous anime. Vous souhaitez faire en sorte que DHL n'ait plus sa place à Zaventem. La norme de 8 QC est très sévère. Peut-être préféreriez-vous que ces vols partent de Liège? Quelles sont exactement vos intentions? J'espère que vous serez rapidement remplacé par quelqu'un qui gèrera ce dossier de manière adéquate.

01.18 Theo Francken (N-VA): Dans une lettre datée du 19 juillet 2024, le premier ministre vous reproche de ne pas avoir respecté la circulaire du 27 mai 2024 relative à la prudence budgétaire pendant la période des affaires courantes.

Votre instruction n'entre dans le cadre d'aucun des trois principes en vertu desquels un gouvernement en affaires courantes peut encore prendre des décisions. Dans ce cadre, de nouvelles mesures ne peuvent en effet être prises que si elles sont urgentes, ce qui n'est absolument pas le cas dans le dossier qui nous occupe.

(En français) Le premier ministre vous demande donc de retirer cette instruction qui a un impact

economische gevolgen heeft, én dus niet onder lopende of dringende zaken valt, in te trekken. Uw instructie vloeit evenmin voort uit een beslissing van een regering in lopende zaken.

(Nederlands) De premier zegt dat u volledig buiten de Grondwet handelt door in een periode van lopende zaken zo'n instructie uit te schrijven. Daarom hebben wij het Parlement bijeengeroepen, zodat wij onze controlerende bevoegdheid kunnen uitoefenen.

De premier vraagt u om uw instructie in te trekken, maar u zegt hier dat u dat niet zult doen. De premier steunt u niet meer en zou u onmiddellijk moeten vervangen, eventueel door de heer Vanbesien, iemand uit Vlaams-Brabant die oog heeft voor de economische en ecologische aspecten. U bent zelfs niet opnieuw verkozen! Wat doet u hier nog?

Kortom, u hebt geen democratische meerderheid voor uw instructie en ik zal daarover eerstdaags ook laten stemmen. Als soevereine verkozenen zullen wij uw instructie via het Parlement intrekken.

Ik wil hiervan geen communautair dossier maken, maar het valt mij wel op dat de geluidsnormen in Luik veel hoger liggen. De werknemers bij DHL in Zaventem begrijpen niet dat alle vliegtuigen zonder problemen mogen landen in Luik, maar niet in Zaventem.

Wat de bedoeling achter deze commissie betreft: als u die ongrondwettelijke instructie niet had uitgevaardigd, zou ik de Kamervoorzitter niet hebben gevraagd om de commissie samen te roepen. Wij doen gewoon ons werk als parlementsleden.

Tijdens de onderhandelingen over de toekomstige coalitie heb ik alvast duidelijk gemerkt dat iedereen aan tafel ernaar streeft om in het luchthavendossier een juist evenwicht te vinden tussen ecologie, duurzaamheid, volksgezondheid en economie. Het is een heel moeilijk dossier, ook vanwege de gewestelijke problematiek, maar ik ben ervan overtuigd dat we in de komende maanden een compromis zullen vinden.

01.19 Britt Huybrechts (VB): Het Vlaams Belang was mede initiatiefnemer voor de bijeenroeping van deze commissie, maar blijkbaar vertelt men liever leugens over mijn fractie.

Voorzitter: Bert Wollants.

sonore sur les riverains et des conséquences économiques, et ne relève donc pas de la gestion courante ou urgente. Elle n'est pas non plus l'aboutissement d'une décision d'un gouvernement en affaires courantes.

(En néerlandais) Le premier ministre affirme qu'en rédigeant une telle instruction en période d'affaires courantes, vous violez la Constitution. C'est pourquoi nous avons convoqué le Parlement afin de pouvoir exercer notre pouvoir de contrôle.

Le premier ministre vous demande de retirer votre instruction, mais vous déclarez devant cette commission que vous ne le ferez pas. Il ne vous soutient plus et devrait vous remplacer immédiatement, éventuellement par M. Vanbesien, un élu du Brabant flamand attentif aux aspects économiques et écologiques. Vous-même n'avez pas été réélu! Que faites-vous encore ici?

Bref, vous ne détenez pas de majorité démocratique pour mettre en œuvre votre instruction et, en outre, je soumettrai prochainement cette question au vote. En tant qu'élus souverains, nous retirerons votre instruction par la voie parlementaire.

Je ne cherche pas à faire de cette affaire un dossier communautaire, mais je m'étonne que les normes de bruit en vigueur à Liège sont beaucoup plus élevées. Les travailleurs de DHL à Zaventem ne comprennent pas que tous les avions puissent atterrir sans difficulté à Liège et pas à Zaventem.

Quant à la finalité de la réunion de notre commission d'aujourd'hui, si vous n'aviez pas donné d'instruction anticonstitutionnelle, je n'aurais pas demandé au président de la Chambre de convoquer la commission. Nous faisons simplement notre travail de députés.

Durant les négociations sur la future coalition, il ne m'a pas échappé que dans le dossier des aéroports, toutes les personnes présentes autour de la table recherchaient un juste équilibre entre l'écologie, la durabilité, la santé publique et l'économie. Il s'agit d'un dossier très difficile, auquel se greffe une question régionale, mais je suis convaincu que nous trouverons un compromis dans les prochains mois.

01.19 Britt Huybrechts (VB): Le Vlaams Belang a été l'un des initiateurs de la convocation de cette commission, mais d'aucuns préfèrent visiblement asséner des contre-vérités au sujet de mon groupe.

Président: Bert Wollants.

Ik hoop dat u vandaag niet alleen goed hebt geluisterd, maar ook uw beslissing zo snel mogelijk zult terugdraaien. Dat bent u niet alleen ons, maar ook het personeel van DHL, de partners van DHL en de Vlaming verschuldigd. U gebruikt overigens alleen zwakke en onjuiste excuses.

J'espère que vous avez non seulement écouté attentivement aujourd'hui, mais que vous reviendrez aussi sur votre décision le plus rapidement possible. Vous nous en êtes redevables mais vous en êtes également redevables au personnel de DHL, aux partenaires de DHL et aux Flamands. Par ailleurs, vos excuses sont faibles et ne sont pas conformes à la vérité.

Ik kan begrijpen dat u snel nog een laatste knauw wilde geven vooraleer u het federale podium moet verlaten, zeker nadat u zich onvoldoende – zo zegt ook de vox populi – hebt bewezen. Ik hoop dat u vandaag met schaamte naar buiten gaat, de brief van de premier nog eens goed leest en ontslag neemt, ook al is dit mede de fout van de hele vivaldiregering. Als de premier zijn regering beter onder controle zou hebben gehad, dan hadden we hier niet gestaan.

Je peux comprendre que vous ayez encore souhaité faire un ultime coup de théâtre avant de devoir quitter la scène fédérale, surtout après avoir insuffisamment fait vos preuves – c'est également l'avis de la population. J'espère qu'aujourd'hui, vous sortirez de cette salle en éprouvant un sentiment de honte, que vous relirez attentivement la lettre du premier ministre et que vous démissionnerez, même si l'ensemble de la Vivaldi porte en partie la responsabilité de ce couac. Si le premier ministre avait eu son gouvernement davantage sous contrôle, nous n'en serions pas là.

Voorzitter: Frank Troosters.

Président: Frank Troosters.

Volgens de PVDA-PTB-fractie zien wij overal een communautaire angel, maar wanneer een Waal een Vlaamse luchthaven aanvalt ten voordele van Waalse luchthavens, wordt de Vlaamse welvaart aangevallen. Ik ben blij dat de Vlaamse partijen zich tegen uw beslissing kanten en ik roep dan ook iedereen op om het voorstel van het Vlaams Belang over de regionalisering van de luchthaven van Zaventem te steunen.

À en croire le groupe PVDA-PTB, le Vlaams Belang verrait une pierre d'achoppement communautaire dans chaque dossier, mais, lorsqu'un Wallon attaque un aéroport flamand au profit des aéroports wallons, c'est la prospérité flamande qui est attaquée. Je me réjouis de constater que les partis flamands s'opposent à votre décision et j'appelle donc tout le monde à soutenir la proposition du Vlaams Belang visant à régionaliser l'aéroport de Zaventem.

01.20 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Ik heb niet gezegd dat het Vlaams Belang van alles een communautaire kwestie maakt. Ik ben het eens met collega Francken dat het een slecht idee is dat er maar één luchthaven onder federale bevoegdheid staat en dat er meer afstemming zou moeten komen tussen de luchthavens, om oneerlijke concurrentie te vermijden.

01.20 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Je n'ai pas dit que le Vlaams Belang faisait de chaque dossier une question communautaire. Je suis d'accord avec M. Francken pour affirmer que le fait que seul un aéroport relève de la compétence fédérale est une mauvaise idée et qu'il devrait y avoir une harmonisation accrue entre les aéroports afin d'éviter toute concurrence déloyale.

U hebt echter niet geantwoord op mijn vragen. Werden de vakbonden geraadpleegd? Welke impact is er op de werkgelegenheid? Hoe zit dat met die twee agenten die aangeklaagd zijn wegens valsheid in geschrifte?

Cependant, vous n'avez pas répondu à mes questions. Les syndicats ont-ils été consultés? Quelle incidence y a-t-il sur l'emploi? Qu'en est-il de ces deux agents accusés de faux en écriture?

01.21 Ismaël Nuino (Les Engagés): Ik zal wat afstand nemen en niet op de man spelen. De economische uitdagingen waar we voor staan, doen zich niet voor op Waals of Vlaams niveau, maar op Belgisch niveau.

01.21 Ismaël Nuino (Les Engagés): Je vais prendre de la hauteur et éviter les invectives personnelles. Les enjeux économiques ne sont ni wallons ni flamands mais belges.

Ik heb weinigen over gezondheid horen spreken. Men mag de volksgezondheid niet afzetten tegen de

J'ai peu entendu parler de la santé. On ne peut l'opposer à l'économie. Le survol nuit au sommeil de

economie. Nachtvluchten zijn schadelijk voor de gezondheid van vele inwoners van Brabant, Vlamingen of Walen. In een rapport van de Hoge Gezondheidsraad van mei werd een verbod op nachtvluchten voorgestaan, omdat deze leerstoornissen en aandoeningen veroorzaken.

De stille nacht moet uitgebreid worden van 22.00 tot 07.00 uur. Het aantal vliegbewegingen vanop Brussels Airport moet teruggeschoefd worden, en de meest lawaaierige toestellen moeten gebannen worden. Die drie eisen worden gedragen door de omwoners, de organisaties en de lokale mandatarissen. Brussel mag niet het lawaaiputje van Europa blijven.

De grote Europese luchthavens verbieden nachtvluchten. De gezondheid – met name van de omwonenden – moet een prioriteit zijn.

01.22 Fatima Lamarti (Vooruit): Vooruit wil oplossingen voor de bewoners en duidelijkheid voor de luchthaven en haar werknemers. Met een rondje politieke spelletjes is niemand geholpen. Dit is een complex dossier, waarbij iedereen rond de tafel moet zitten.

01.23 Tine Gielis (cd&v): We vragen zoals gezegd een juridische nota, waarin volgende punten zouden moeten worden verduidelijkt. Wat is de inhoud van het voorstel waarnaar de minister verwees, op welke fora werd het besproken en waar is het vastgelopen? We vragen ook meer duidelijkheid over de uitspraak van de minister dat de volgende regering moet kunnen rekenen op een loyale en onafhankelijke administratie. Pas één jaar na de beslissing werd de instructie-Durinckx geschrapt. In een juridische nota wensen we meer duidelijkheid en transparantie over de tijdlijn en de inhoud van de gesprekken en over het overschrijden van uw bevoegdheid.

01.24 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Er moet snel een grondig debat worden gevoerd over deze problematiek en een hoorzitting met de betrokkenen worden georganiseerd. De verdienste van deze instructie is dat ze het debat nog urgenter maakt. De heer Francken schermt met een tekst waarover we zouden stemmen om de instructie in te trekken, maar waarom werd die nog niet voorgelegd? We zijn intussen een maand verder! Vandaag zijn we gestart met een debat, wat op zich al heel waardevol is.

01.25 Theo Francken (N-VA): U weet toch dat het Bureau moet samenkomen om een interpellatie te kunnen indienen, maar tijdens het reces komt het Bureau niet samen. Over enkele weken komt er

nombreux Brabançons, flamands ou wallons. Un rapport du Conseil Supérieur de la Santé préconisait en mai d'interdire les vols de nuit qui causent des troubles de l'apprentissage et des maladies.

La nuit aérienne doit être élargie de 22 h 00 à 07 h 00. Il faut réduire les mouvements aériens depuis l'aéroport de Zaventem et les avions les plus bruyants. Les habitants, les associations et mandataires locaux soutiennent ces trois revendications. Bruxelles ne peut rester la poubelle sonore de l'Europe.

Les grands aéroports européens interdisent les vols de nuit. La santé – des riverains notamment – doit être une priorité.

01.22 Fatima Lamarti (Vooruit): Vooruit demande des solutions pour les riverains et de la clarté pour l'aéroport et ses employés. Une série de jeux politiques n'aidera personne. Il s'agit d'un dossier complexe, qui nécessite que tous les acteurs se réunissent autour de la table.

01.23 Tine Gielis (cd&v): Comme nous l'avons déjà indiqué, nous demandons une note juridique qui devrait clarifier les points suivants. Quel est le contenu de la proposition à laquelle le ministre s'est référé? Dans quels forums a-t-elle été discutée et où le dossier s'est-il enlisé? Nous demandons également plus de clarté sur la déclaration du ministre selon laquelle le prochain gouvernement devrait pouvoir compter sur une administration loyale et indépendante. L'instruction Durinckx n'a été supprimée qu'un an après la décision. Nous demandons qu'une note juridique apporte plus de clarté et de transparence sur le calendrier et le contenu des discussions ainsi que sur le dépassement de votre compétence.

01.24 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Un débat approfondi sur la question et une audition des parties concernées doivent être organisés rapidement. Cette instruction a le mérite de rendre le débat encore plus urgent. M. Francken brandit un texte qu'on serait censé voter afin de faire retirer l'instruction, mais pourquoi ce texte n'a-t-il pas encore été soumis? Un mois est passé depuis lors! Aujourd'hui, nous avons entamé un débat, ce qui est déjà très précieux en soi.

01.25 Theo Francken (N-VA): Vous n'êtes pas sans savoir que le Bureau doit se réunir afin qu'une interpellation puisse être déposée, mais que le Bureau ne se réunit pas pendant les vacances

zeker een vervolg, mét een interpellatie en een stemming over de moties.

01.26 Kjell Vander Elst (Open Vld): Uw tijdlijn klopt niet. De effectieve beslissing om de instructie-Durinckx in te trekken, is genomen op 17 juni 2024. Er zijn eerder wel contacten geweest met uw administratie en met DHL, maar nooit werd hard gemaakt dat zij de instructie zou moeten intrekken. U hebt de beslissing genomen tijdens de periode van lopende zaken.

DHL is de grootste cargospeler op Brussels Airport. De tijdsloten gaan quasi allemaal naar DHL. Het is logisch dat er meer rekening wordt gehouden met DHL. Het bedrijf creëert 1.600 jobs op Brussels Airport. Zomaar stellen dat het om een privilege gaat, is behoorlijk kras.

De bewering dat de vernieuwing van de vloot niet snel genoeg gaat, klopt niet. De Boeing 777 is het modernste cargotoestel. De toestellen werden aangekocht in 2009. Het alternatief is nu om oudere, meer vervuilende en luidere toestellen te gebruiken. Deze instructie zorgt voor meer overlast voor de omwonenden. Ik vraag nogmaals om uw gezond verstand te gebruiken en de beslissing ongedaan te maken.

01.27 François De Smet (DéFI): Mijnheer de minister, u hebt niet gezegd wat er gebeurd is tussen uw beslissing van 24 juli 2023 en de uitvoering ervan door de administratie. U bent evenmin ingegaan op het feit dat er in dit dossier personen in staat van beschuldiging gesteld werden.

Idealiter zouden dezelfde normen voor het hele land moeten gelden en zouden de luidruchtigste vluchten op termijn verboden moeten worden.

U schuift de hete aardappel door naar de arizonapartijen. Wat de nachtvluchten betreft, stellen de Franstalige parlementsleden zich hier altijd zeer stoer op, maar brengen het onderwerp nooit ter sprake op sleutelmomenten, wanneer er onderhandeld moet worden over de vorming van een federale regering. Er moet nu gehandeld worden opdat die kwestie in het regeerakkoord opgenomen zou worden!

De voorzitter: Vragen over de tijdlijn en de contacten die de diensten gehad hebben, kunnen in eerste instantie best beantwoord worden door de diensten van de minister zelf. Mevrouw Gielis kan dat in een mondelinge of schriftelijke vraag gieten.

parlementaires. Une suite y sera réservée à coup sûr, et celle-ci comprendra une interpellation et un vote sur les motions.

01.26 Kjell Vander Elst (Open Vld): Votre ligne du temps ne tient pas la route. La décision effective de retirer l'instruction Durinckx a été prise le 17 juin 2024. Des contacts ont, certes, eu lieu précédemment avec DHL et votre administration, mais il n'a jamais été gravé dans le marbre que celle-ci devait retirer l'instruction. Vous avez pris la décision en période d'affaires courantes.

DHL est le principal acteur en matière de fret à Brussels Airport. La plupart des créneaux horaires sont alloués à DHL. Il est logique que l'on tienne davantage compte de DHL. Cette entreprise occupe 1 600 personnes à Brussels Airport. Il est absolument insupportable de vous entendre dire qu'il ne s'agit que d'un privilège accordé à DHL.

L'affirmation selon laquelle le renouvellement de la flotte n'est pas assez rapide n'est pas exacte. Le Boeing 777 est l'avion-cargo le plus moderne. Les appareils de ce modèle ont été achetés en 2009. La solution de substitution consiste à présent à utiliser des appareils plus anciens, plus polluants et plus bruyants. Cette instruction cause davantage de nuisances aux riverains. Je vous redemande donc de faire preuve de bon sens et d'annuler cette décision.

01.27 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, vous n'avez pas dit ce qu'il s'est passé entre votre décision du 24 juillet 2023 et son exécution par l'administration. Vous n'avez pas réagi non plus sur le fait que des personnes ont été inculpées dans ce dossier.

Il faudrait idéalement que les normes soient les mêmes dans tout le pays, et qu'on tende vers l'interdiction des vols les plus bruyants.

Vous refilez la patate chaude à l'Arizona. Sur les vols de nuit, si les parlementaires francophones sont toujours très virulents ici, le sujet n'est jamais abordé aux moments clés, quand il s'agit de négocier la mise en place d'un gouvernement fédéral. C'est maintenant qu'il faut agir, pour que cela figure dans l'accord!

Le président: Les services du ministre sont les mieux placés pour répondre aux questions concernant le calendrier et les contacts qu'ils ont eus. Mme Gielis peut en faire une question orale ou écrite. Souhaitez-vous que les questions sur les

Wilt u de vragen over de bevoegdheid van de minister en de procedures tijdens een periode van lopende zaken aan de diensten van de Kamer voorleggen? Dat kunnen wij namens de commissie vragen, als er daarvoor voldoende draagvlak is en u de vraag wilt preciseren.

01.28 Tine Gielis (cd&v): Ik wil vernemen of de instructie nog onder een regering in lopende zaken kon worden uitgevoerd.

01.29 Theo Francken (N-VA): Ik wil mij bij die vraag aansluiten. Kan de juridische dienst dit uitzoeken?

De **voorzitter**: Ik veronderstel dat er hierover een consensus bestaat. Wij zullen die vraag aan de diensten bezorgen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.08 uur.

compétences du ministre et les procédures pendant une période d'affaires courantes soient adressées aux services de la Chambre? Nous pouvons le demander au nom de la commission, si un nombre suffisant de membres soutiennent cette demande et si vous voulez spécifier la question.

01.28 Tine Gielis (cd&v): Je souhaite savoir si l'instruction pouvait encore être exécutée sous un gouvernement en affaires courantes.

01.29 Theo Francken (N-VA): Je veux m'associer à cette question. Le service juridique peut-il l'examiner?

Le **président**: Je suppose qu'il y a un consensus sur ce point. Nous transmettrons cette question aux services.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 08.