



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 BINNENLANDSE ZAKEN,
DE ALGEMENE ZAKEN EN HET OPENBAAR AMBT

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

dinsdag

04-02-2003

14:15 uur

mardi

04-02-2003

14:15 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 : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

Samengevoegde interpellaties en vragen van	1
- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister over "het lot van het luchthavenakkoord" (nr. 1533)	1
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het luchthavenakkoord en de verklaringen van Vlaams minister Dua" (nr. A721)	1
- mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "het luchthavenakkoord" (nr. 1536)	1
- mevrouw Frieda Brepoels tot de eerste minister over "het luchthavenakkoord" (nr. 1539)	1
- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de concentratie van nachtvluchten boven de Noordrand van Brussel" (nr. 1546)	1
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "verklaringen vanwege Vlaams minister Vogels na het akkoord op het Overlegcomité van 24 januari 2003 inzake de nachtvluchten" (nr. A834)	1
- de heer Willy Cortois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 tussen de federale, Vlaamse en Brusselse regering betreffende de spreiding van de nachtvluchten en de verdere evolutie van de dagvluchten" (nr. 1565)	1
<i>Sprekers: Bart Laeremans, Simonne Creyf, Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Hans Bonte, Willy Cortois, Guy Verhofstadt, eerste minister, Lode Vanoost, Marie-Thérèse Coenen</i>	
<i>Moties</i>	30
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de eerste minister over "de IJzeren Rijn" (nr. A857)	31
<i>Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Guy Verhofstadt, eerste minister</i>	

SOMMAIRE

Interpellations et questions jointes de	1
- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "le sort de l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1533)	1
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à l'aéroport et les déclarations de la ministre flamande, Mme Dua" (n° A721)	1
- Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1536)	1
- Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1539)	1
- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration de vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1546)	1
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations de la ministre flamande Vogels après l'accord relatif aux vols de nuit conclu lors du comité de concertation du 24 janvier 2003" (n° A834)	1
- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution de l'accord conclu le 24 janvier 2003 entre les gouvernements fédéral, flamand et bruxellois concernant la répartition des vols de nuit et l'évolution future des vols de jour" (n° 1565)	1
<i>Orateurs: Bart Laeremans, Simonne Creyf, Frieda Brepoels, présidente du groupe VU&ID, Hans Bonte, Willy Cortois, Guy Verhofstadt, premier ministre, Lode Vanoost, Marie-Thérèse Coenen</i>	
<i>Motions</i>	30
Question de Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "le Rhin de fer" (n° A857)	31
<i>Orateurs: Frieda Brepoels, présidente du groupe VU&ID, Guy Verhofstadt, premier ministre</i>	

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

van

DINSDAG 4 FEBRUARI 2003

14:15 uur

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

du

MARDI 4 FÉVRIER 2003

14:15 heures

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur door de heer Paul Tant, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.36 heures par M. Paul Tant, président.

01 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister over "het lot van het luchthavenakkoord" (nr. 1533)
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het luchthavenakkoord en de verklaringen van Vlaams minister Dua" (nr. A721)
- mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "het luchthavenakkoord" (nr. 1536)
- mevrouw Frieda Brepoels tot de eerste minister over "het luchthavenakkoord" (nr. 1539)
- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de concentratie van nachtvluchten boven de Noordrand van Brussel" (nr. 1546)
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "verklaringen vanwege Vlaams minister Vogels na het akkoord op het Overlegcomité van 24 januari 2003 inzake de nachtvluchten" (nr. A834)
- de heer Willy Cortois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 tussen de federale, Vlaamse en Brusselse regering betreffende de spreiding van de nachtvluchten en de verdere evolutie van de dagvluchten" (nr. 1565)

01 **Interpellations et questions jointes de**

- M. Bart Laeremans au premier ministre sur "le sort de l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1533)
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à l'aéroport et les déclarations de la ministre flamande, Mme Dua" (n° A721)
- Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1536)
- Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "l'accord relatif à la concentration des vols au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1539)
- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concentration de vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles" (n° 1546)
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations de la ministre flamande Vogels après l'accord relatif aux vols de nuit conclu lors du comité de concertation du 24 janvier 2003" (n° A834)
- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution de l'accord conclu le 24 janvier 2003 entre les gouvernements fédéral, flamand et bruxellois concernant la répartition des vols de nuit et l'évolution future des vols de jour" (n° 1565)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de eerste minister.)
(La réponse sera fournie par le premier ministre.)

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, ik zou willen beginnen met u te feliciteren voor de lepe wijze waarop u tot nu toe het debat hebt kunnen ontlopen. Mijn interpellatieverzoek dateert, mijnheer de eerste minister, van 14 januari, vlak na de fameuze uitspraken van Vlaams minister Dua. Ik spreek over de toegeving van minister Dua dat die concentratieoplossing helemaal niet deugde. Dat is inmiddels 3 weken geleden. Ik heb mijn interpellatie ingediend op dinsdag 14 januari en vandaag is het dinsdag 4 februari; dat is dag op dag drie weken. Ondertussen is er natuurlijk heel wat gebeurd.

Mijnheer de voorzitter, ik kan niet anders dan vaststellen dat het Parlement in een voor de meerderheid bijzonder delicaat dossier stevig met zijn voeten heeft laten rammelen. Wij hebben in dit dossier helemaal geen inspraak gehad. Het was veel nuttiger geweest als wij voor het akkoord van 24 januari al onze zeg hadden kunnen doen. Nu is het alleen nog praat achteraf, maar de eerste minister wou natuurlijk kost wat kost vermijden dat er verdeeldheid zou blijken binnen zijn meerderheid of dat een of andere motie tweespalt in de regering zou teweegbrengen. Daarom mocht het punt niet worden geagendeerd voordat het akkoord tot stand kwam en er een zogenaamde oplossing was. Het is trouwens niet de eerste keer dat eerste minister Verhofstadt het debat tracht te ontlopen. Begin december is hij zelfs weggelopen uit de commissie toen we toch met verschillende leden vragen stelden, waarvan er hier een aantal aanwezig zijn. Zij zullen het zeker niet kunnen tegenspreken. De eerste minister weigerde toen zelfs te luisteren naar de parlementsleden. De tactiek was duidelijk. De bevolking moest de indruk krijgen dat heel dit verhaal een zaak was van Ecolo en minister Durant en dat de VLD zelf niets met die beslissing te maken had. Het was allemaal de schuld van minister Durant en die had zich in dit dossier zodanig in nesten gewerkt met haar gemanipuleerde studies en het achterhouden van informatie, dat de eerste minister liever niet meer in het bijzijn van Durant werd gezien. Nochtans weet iedereen dat het om collegiale beslissingen ging van drie regeringen; de federale, de Vlaamse en de Brusselse regering, waarbij telkens VLD-ministers waren betrokken. Wat nieuw was voor mij, mijnheer de eerste minister, was de uitslating in *De Morgen* van 20 januari vanwege een Brussels parlements lid, mevrouw Byttebier, die verklaarde dat de concentratie-idee in oorsprong geen idee was van mevrouw Durant, maar van Verhofstadt zelf.

In *De Morgen* stond dus gekopt: "Concentratie nachtvluchten komt uit de koker van Verhofstadt". Dat was waarschijnlijk de reden waarom de eerste minister zich zoveel mogelijk aan het debat heeft onttrokken.

Mijnheer de eerste minister, daarover heb ik een eerste vraag. Wie is eigenlijk voor het eerst komen aandraven met die rampzalige, nefaste idee van concentratie? Ik denk dat het toch wel nuttig is dat de kiezers in de Noordrand dat weten.

Het akkoord van 24 januari is geen goed akkoord. Het is allesbehalve een goed akkoord. Natuurlijk, er zijn een aantal pluspunten. Het zou er nogal aan mankeren, moest dat niet het geval zijn. Ten eerste, er is de verzekerde tewerkstelling bij DHL. De groene ministers hebben eindelijk opgehouden die werkgelegenheid in vraag te stellen en

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

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

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

spelletjes te spelen op de kap van de werknemers. Ten tweede, eindelijk is erkend dat de volledige concentratie boven één bepaald gebied, en binnen één smalle strook dan nog, onrechtvaardig is en ondraaglijk voor de betrokken inwoners. Ten derde, er werd ook beslist om de informatie over de vluchten sneller ter beschikking te stellen via het internet. Ook dat vroegen wij al maanden. Dat zijn de pluspunten.

Voor het overige is er op het terrein zelf en voor de mensen uit de Noordrand zelf in elk geval weinig veranderd. Men blijft namelijk overconcentreren in die regio. Meer dan 50% van de nachtvluchten blijft, ook na de invoering van dat akkoord, boven de Noordrand passeren, waaronder alle vliegtuigen boven een bepaald geluidsniveau. Alle vliegtuigen boven een bepaald quotum blijven boven de Noordrand vliegen. Wij blijven in de Noordrand dus de klos. Men zegt wel dat het uiteindelijk nog maar om zes of zeven vliegtuigen gaat, want de rest vliegt via een bepaald traject boven de Ring, maar ook dat is een foutieve analyse. Het is integendeel een eerste element van manipulatie in dat dossier, van een verdraaide voorstelling van zaken. De Ringzone, het Ringtraject, en de Noordrand vallen namelijk grotendeels samen. Pas voorbij het overvliegen van Grimbergen treedt er een voorzichtige opsplitsing op. Beide zones, beide vluchtroutes, blijven echter op hoorafstand van elkaar liggen.

In Brussel daarentegen zijn er drie, en dan nog minder lawaaierige, vluchten. Dat is minder dan 15% van de vluchten. Van een billijke spreiding is er dus geen sprake. Het is louter een symbolische spreiding.

Mijn vraag is dan ook, mijnheer de eerste minister, wat de Noordranders eigenlijk misdaan hebben. Waar hebben zij het aan verdiend dat zij met meer dan 50% van de vluchten boven hun dak blijven zitten en dat bovendien alle lawaaierige vluchten boven hen geconcentreerd worden?

Dan is er het verhaal van de aantallen, waarmee gegoocheld wordt. Er wordt gezegd 6,4 boven de eigenlijke Noordrand, 4,7 boven de Ring – die toch ook Noordrand is – 7,7 boven de Oostrand en 3,2 boven Brussel. In werkelijkheid worden dat er voor de mensen heel wat meer gedurende een heel deel van het jaar. Men mag tot 25.000 bewegingen gaan. Dat betekent dat er gemiddeld 35 opstijgende vluchten per nacht zullen zijn. Dat is al heel wat meer dan de 22 waarvan nu sprake. Wanneer we in deze periode rond de 20 zitten, dan betekent dat het er in bepaalde periodes in het jaar dik boven de 40 of zelfs 50 vluchten per nacht zullen zijn, met name in de zomermaanden, tijdens dewelke mensen met hun vensters open slapen. Nu heb ik mij laten vertellen dat precies de charters die in de zomermaanden voor de extra toevoer van nachtvluchten zullen zorgen, erg lawaaierig zijn. Die worden allemaal boven de Noordrand geconcentreerd uitgerekend in de periode waarin mensen met open vensters slapen.

Dat de regering wil doorgaan met de isolatieplannen, mijnheer de eerste minister, bewijst in ieder geval dat zij nog steeds welbepaalde stroken wil viseren, dat een welbepaalde groep mensen de dupe zal blijven, terwijl er gisteren nog door de burgemeesters – ook liberale burgemeesters waren daarbij – zeer terecht op gewezen werd dat het

périphérie nord. Qu'ont bien pu faire les habitants de la périphérie nord pour subir un tel châtement?

Les données relatives à la moyenne des mouvements sont trompeuses. Vingt-cinq mille mouvements sont autorisés par an. Cela signifie donc une moyenne de 35 décollages par nuit, soit bien plus que les 22 dont il est question officiellement. Etant donné qu'à cette époque-ci de l'année, on compte environ 20 vols par nuit, cette moyenne passera, à d'autres périodes, probablement durant les mois d'été, à 40, voire à 50 vols. Il s'agira précisément de ces charters estivaux très bruyants et ils seront tous concentrés au-dessus de la périphérie nord.

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

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

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

Pourquoi veut-on concentrer les

veel eenvoudiger kan, dat die isolatie voor niets nodig is, dat het een ersatzoplossing is en dat er bij een echte spreiding helemaal geen isolatie noodzakelijk is.

Dan is er nog het verhaal van de dagvluchten, mijnheer de eerste minister. In dat verband was duidelijk aangekondigd dat men tot een akkoord zou komen, maar men heeft helemaal geen akkoord inzake de dagvluchten. Dat gaat natuurlijk om 90% van alle vluchten. Dat is dus nog veel meer dan de nachtvluchten. Er is geen akkoord. Ook hier blijft de Noordrand de klos en blijft 50% van alle vluchten boven dat deel van Vlaams-Brabant vliegen. Men wil dat natuurlijk zo houden, men wil daar niet langer aan tornen.

Mijnheer de eerste minister, waaraan hebben de mensen uit de Noordrand dit verdiend? Is het omdat er daar toevallig veel Vlamingen wonen dat men daar blijft concentreren?

Mijn conclusie kan dan ook niet anders zijn dan dat de Vlaamse ministers, zowel in de Vlaamse als in de federale regering, net als uzelf zich andermaal hebben laten rollen in dit dossier. U kunt in elk geval ervan op aan dat de mensen in de Noordrand deze onrechtvaardigheid niet pikken en dat hiertegen nog veel verzet zal komen. Gisteren hebben de burgemeesters collectief duidelijk laten verstaan dat zij voortdoen met hun gerechtelijke acties en dat zij helemaal niet akkoord gaan met de oplossing die u uit uw hoed hebt getoverd. Ook de actiegroepen hebben gezegd dat zij voortdoen. Zij kunnen, zoals u allicht weet, op zeer veel steun van de bevolking rekenen. Zij hebben heel veel mensen achter zich. Het enige wat ze gedaan hebben, is hun affiches geactualiseerd. Zij vragen de mensen nu het getal 250 op de affiches te overplakken. Het zijn er nu immers wat minder, er zijn vanaf nu 247 vluchten boven de Noordrand per etmaal. Dat is de facto het enige dat er veranderd is voor de mensen. Voor het overige is alles bij hetzelfde gebleven en bent u nog altijd met hetzelfde bezig als vroeger.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen. Ten eerste, welke rationele verklaring is er toch om te blijven concentreren boven bepaalde zones? Waarom wil men uitgerekend de meest lawaaierige toestellen nog steeds boven één bepaalde groep inwoners sturen? Waarom viseert de regering de mensen in de Noordrand?

Ten tweede, waarom wilt u concentreren nog vóór er van enige isolatie sprake is? Men zal zich herinneren – zeker degenen die het dossier al een tijdje volgen – dat men in Kortenberg pas zal concentreren na isolatie omwille van de bijkomende hinder. In dit dossier werd er echter altijd beweerd dat er geen bijkomende hinder is. Men heeft nu eindelijk erkend dat die bijkomende hinder er wel is, maar men wil toch onmiddellijk concentreren zonder isolatie. Dat zal pas gebeuren binnen enkele jaren. Dat is bijzonder tegenstrijdig.

Ten derde, waarom wil men mordicus die isolatie handhaven? Waarom houdt men daaraan vast? Waarom spreidt men niet in alle richtingen zoals gisteren duidelijk werd voorgesteld door de burgemeesters, zodat die enorme kost en die enorme omslachtige procedure voor de mensen kan worden vermeden?

Ten vierde, als u dan toch isoleert, mijnheer de eerste minister, welke zones zijn dat dan? Ook daarover is geen enkele duidelijkheid

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

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

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

gegeven. Het is al maandenlang dat wij daarnaar vragen. In september was aangekondigd dat dit voor begin oktober zou zijn, nadien is er gezegd eind november, dan is er gezegd begin januari. Het is nu begin februari en er is nog altijd geen duidelijkheid over welke zones precies in die isolatiegebieden zullen liggen.

Ik kom tot mijn laatste vragen, mijnheer de voorzitter. Wanneer gaat de geplande procedure in die op 24 januari werd overeengekomen? Op dit ogenblik is er namelijk nog helemaal niets veranderd. Wanneer zullen de resultaten via internet ter beschikking zijn?

Ten slotte, wanneer mogen wij een akkoord verwachten over de dagvluchten, of wordt heel die problematiek uitgesteld tot na de verkiezingen? In de Noordrand leeft namelijk de indruk dat men heel die belangrijke problematiek van 90% van alle vluchten – de dagvluchten – wil doorschuiven naar een volgende regering, om die hete aardappel zelf niet meer te moeten eten. Ik hoop dat u een en ander kan tegenspreken en duidelijkheid verschaffen.

01.02 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal zowel mijn interpellatie als mijn vraag bundelen in één interventie. Ik wil ook nog even herhalen dat mijn interpellatieverzoek is ingediend op 15 januari. Het belangrijke luchthavenakkoord is totstandgekomen op 24 januari. Vandaag is het 4 februari en nu pas kunnen wij over de zaak debatteren. Door het feit dat er interpellaties hangende waren, konden wij zelfs geen vraag richten, want alles wordt dan opgeschort tot op het ogenblik dat de interpellaties worden behandeld. Dat wil dus zeggen dat een dergelijk belangrijk politiek en maatschappelijk probleem meer dan drie weken uit het politieke debat en het Parlement wordt gehouden. Dat is eigenlijk onaanvaardbaar, mijnheer de voorzitter.

Wat het akkoord zelf betreft, zou ik – met een aantal anderen – durven te zeggen dat het een stap in de goede richting is. Eindelijk zegeviert het gezond verstand en is de premier bereid af te stappen van een slecht luchthavenakkoord dat drie jaar onrust, chaos, stuurloosheid en bedreiging van de gezondheid heeft gebracht voor een hele regio. Een slecht akkoord en de koppigheid van minister Durant, en allicht ook van de premier, hebben een hele regio in opstand gebracht, ook tegen de politiek, premier. Ik wil dat duidelijk laten horen. Ook de politiek zal daarvan het slachtoffer zijn.

Eindelijk wordt het concentratie-idee verlaten. U zegt zelf: concentratie was een vergissing. Er komt een spreiding. Wat blijft er nu nog over? Ten eerste, de bijsturing van het akkoord zelf blijft over. Het akkoord is een stap in de goede richting, maar in zijn totaliteit is het absoluut geen goed akkoord. Ten tweede, ook de snelle uitvoering van het akkoord blijft over.

Het akkoord stelt een spreiding voor van de nachtvluchten naar gelang de bestemming van het vliegtuig. Bravo, dat is de logica zelf, dat is gezond verstand. Waarom echter, premier, is al onmiddellijk afgeweken van dat principe? De vliegtuigen met bestemming zuid en zuidoost met een quota count hoger dan 4 worden over de Noordrand gestuurd. Dat is dus een afwijking van het principe dat men opstijgt in de richting van de bestemming.

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

Aux termes de l'accord, les vols de nuit seront répartis en fonction de leur destination. Or, l'encre n'est pas encore sèche qu'on déroge déjà à l'accord. En effet, bien que 70% des vols décollent pour une destination au sud ou au sud-est et que 30% aient une destination située au nord ou au nord-ouest, la périphérie nord de Bruxelles subit toujours le plus gros des nuisances, écopant de 50% des vols et des avions les plus lourds.

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

Men vliegt in principe in de richting van de bestemming. Onmiddellijk is er echter een uitzondering want wat in het zuiden en het oosten met een quotum kampt hoger dan vier wordt over de Noordrand gestuurd. Het is bovendien een nieuwe discriminatie want de vogeltjes zijn voor Tervuren en de zware lawaaimakers zijn voor de Noordrand. Uit het voorstel zoals u het zelf hebt uitgewerkt met de cijfers en de vluchtroutes blijkt heel duidelijk dat 70% van de vluchten een bestemming Zuid of Zuid-Oost heeft. Enkel 30% van de opstijgende vluchten heeft een bestemming Noord en Noord-West. Toch blijft de Noordrand het zwaarst belast qua aantal vluchten want hij blijft 50% van de nachtvluchten behouden en ten tweede blijft hij het zwaarst belast wat de geluidshoeveelheid en de geluidsterkte betreft, namelijk de zwaarste en de lawaaierigste vliegtuigen. Premier, ik kom onmiddellijk bij mijn vraag. U stelt een principe maar wijkt daar onmiddellijk van af. Waarom?

Ten derde, het akkoord maakt een onderscheid tussen de vliegroute over de ring en de Noordrand. Deze routes liggen amper 500 meter van elkaar en volgens alle metingen blijkt dat gedurende 15 kilometer beide routes samenvallen en volledig aan de buitenkant van de ring. Uit metingen die gebeurd zijn heeft men een systematische opschuiving van deze vliegtuigroutes naar het Noorden vanuit het Zuiden en geconcentreerd aan de buitenkant van de ring kunnen vaststellen. De mensen uit de overvlogen gemeenten en de burgemeesters vragen een echte spreiding en een echte uitwaaiering over diverse routes zodat misschien iedereen wat meer gehinderd wordt maar niemand meer dan twee vluchten per nacht krijgt. Wat dat betreft, wil ik verwijzen naar de vraag van de burgemeesters gisteren. Zij zeggen dat het verkeerd zou zijn de vluchten opnieuw te concentreren binnen vier routes of vier corridors. Zij pleiten ervoor te vertrekken vanuit die routes maar de vluchten dan verder uit te waaieren of te spreiden zoals u dat wil. Op die manier worden misschien meer mensen gehinderd maar die overlast blijft dan beperkt tot één tot twee vluchten per nacht.

Dit is de uitdrukkelijke vraag van alle burgemeesters van alle partijen en mijnheer de eerste minister, dit is ook de vraag voor u: een verdere uitwaaiering en spreiding van de lasten.

Het akkoord gaat over 22 nachtvluchten, wat een gemiddelde is. In het weekend zijn er minder, maar tijdens de week zijn er meer. Dat betekent ook dat de 11 vluchten over de Noordrand er in de praktijk soms ook 20 kunnen zijn.

De vraag rijst ook wat er zal gebeuren met de chartervluchten vanaf Pasen tot oktober. Welk principe zal daarvoor gebruikt worden: het concentratieprincipe of het spreidingsprincipe of spreiding met uitzonderingen, zoals nu gebeurt? Daarop verwacht ik natuurlijk ook een antwoord.

Er is geen akkoord voor de dagvluchten. ProBru moet voorstellen doen voor evenwichtige verdeling van de dagvluchten. De vraag luidt natuurlijk wat een evenwichtige verdeling van de dagvluchten inhoudt. Betekent dat ook: opstijgen in de richting van de bestemming? Ik hoef u niet te zeggen dat de mensen in de Noordrand ongerust zijn. Op dit ogenblik krijgen zij 55% van de dagvluchten over zich. Dat is ook een gevolg van de luchthavenakkoorden van 2000 en 2002. 55% van de dagvluchten is

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

eigenlijk ook een concentratie, maar op dit ogenblik is er geen akkoord over de dagvluchten.

Wat is de timing van de invulling van het akkoord? De drie 727-Boeiings die nog in de lucht waren, zijn eruit. Maar dat is dan ook het allerenige van het luchthavenakkoord dat nu reeds uitgevoerd is. Al de rest moet op termijn gebeuren. Men zou drie maanden nodig hebben voor de publicatie van de vluchtroutes. Met andere woorden, de uitvoering van het akkoord kan pas beginnen na drie maanden. Mijnheer de eerste minister, dat is onaanvaardbaar. Men kan de situatie van vandaag niet nog drie maanden laten voortduren. Men kan de onhoudbare toestand en de druk op de gezondheid van een hele regio niet nog drie maanden laten aanslepen tot al die vluchtroutes zijn gepubliceerd. Kan men niet reeds onmiddellijk beslissingen nemen met betrekking tot de spreiding? Waarom kan dat nu niet?

In het verleden heeft men, om nieuwe routes te testen, de controletoren wel de mogelijkheid gegeven een spreiding door te voeren. Als dat kan om te testen, waarom kan dat dan niet in het kader van de gezondheid van een hele groep mensen? Waarom kan die spreiding niet onmiddellijk worden doorgevoerd?

Een bijzonder gevoelig dossier is dat van de isolatie. De mensen vinden dat een vergiftigd geschenk. Ten eerste, opdat een isolatie effect zou hebben op de geluidshinder, moet zij grondig, serieus en heel stevig zijn. Men moet dus zijn toevlucht nemen tot een industriële isolatie. Dan hebben de mensen echter geen leven meer en kunnen zij in elk geval niet buiten komen. Een dergelijke isolatie doet opnieuw problemen rijzen inzake condensatie en ventilatie. De mensen vinden die isolatie absoluut geen oplossing. Zij vrezen dat isolatie het alibi zal zijn voor nieuwe concentratie of een verdere concentratie van de dagvluchten. Men moet de geluidshinder aanpakken aan de bron en het enige middel daartoe is de spreiding. Men kan natuurlijk isoleren vanaf vijf kilometer rond de luchthaven. Daar is immers geen spreiding mogelijk en kan men inderdaad overgaan tot isolatie. Zodra men echter buiten de vijf kilometer van de luchthaven komt, bestaat er slechts één oplossing en dat is spreiding. Indien men volledig spreidt, zal isolatie dan ook niet nodig zijn.

Mijnheer de eerste minister, ik heb nog een retorische vraag waarop ik toch graag een antwoord krijg. Wat is uw mening over de leefbaarheid van een regio met 55% van de opstijgende dagvluchten over één strook op minimum vijftien kilometer afstand van de luchthaven, met 50% van de opstijgende nachtvluchten in dezelfde strook en met 24 uur op 24 belasting op diezelfde strook? Ik wil graag van u weten wat uw mening is over de leefbaarheid in deze regio?

Mijnheer de voorzitter, er is maar één oplossing, met name zo snel mogelijk tot een totale spreiding te komen. Op deze manier wordt ook de tewerkstelling behouden. Het gaat bij DHL om ongeveer drieduizend mensen, vierduizend gezinnen. Dan hebben we het nog niet over alle toeleveringsbedrijven die ook zwaar in hun tewerkstelling zouden worden gehinderd op het ogenblik dat men die nachtvluchten zou afschaffen. Ik denk dat er pas met een zo snel mogelijke en totale spreiding een verzoening tot stand kan komen tussen ecologie, economie en de gezondheid van de betrokkenen.

01.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, de collega's hebben al voldoende hun ongenoegen geuit over het feit dat het zo lang duurde alvorens de eerste minister naar het Parlement kwam om duidelijkheid te verschaffen over de situatie in dit belangrijk dossier.

Ik stel vast dat de luchthavenakkoorden elkaar in een snel tempo opvolgen. Ik vraag mij af welk luchthavenakkoord er eigenlijk nog bestaat. Gaan wij terug naar het luchthavenakkoord van januari 2000 of hebben wij het over het akkoord van 11 februari 2002, over de overeenkomst van 16 juli 2002, over de notificatie van het overlegcomité van 29 november 2002 of over het laatste luchthavenakkoord van 24 januari 2003?

Men breit telkens verder aan bepaalde uitzonderingen, voorstellen en opdrachten die in de verschillende notificaties werden opgenomen. Er wordt bijzonder veel gediscussieerd tussen de verschillende regeringen, ministers en leden van de meerderheid. Er is ook enorm veel getouwtrek, maar eigenlijk worden er bitter weinig structurele oplossingen geboden voor de toekomst.

Immers, naa tientallen interpellaties en vragen van leden, zowel van de oppositie als van de meerderheid, wordt eindelijk erkend in het akkoord van 14 dagen geleden, dat de frequenties als dusdanig een probleem is in de definitie van geluidshinder. Een van de uitgangspunten van het luchthavenakkoord van 24 januari is dat om het erkende probleem van de frequentie op te lossen er in een grotere spreiding moet worden voorzien. Hoe vaak hebben wij die discussie met minister Durant gevoerd? Hoe vaak hebben wij hierover kunnen spreken met u en met minister Tavernier? Telkens was het probleem dat de frequentie als dusdanig niet aan bod kwam tijdens de discussie over de definitie van geluidshinder en over de vraag wat de geluidshinder voor de omgeving bepaalt.

Een logisch gevolg zou zijn dat men afstapt van het principe van de concentratie. Maar dat gebeurt niet. Wat wel gebeurt is dat men wat meer gaat spreiden, terwijl het logisch zou zijn dat er een evenwichtige verdeling plaatsvindt van de lasten en de lusten.

Blijkbaar is dat niet zo logisch voor deze paars-groene regering. Het laatste akkoord, van 24 januari, is inderdaad een klein stapje in de goede richting, maar is eigenlijk vis noch vlees. Ik kan het niet anders uitdrukken. Het is van alles een beetje; het is weer een typische oplossing op zijn Belgisch. Wat stellen de mensen ter plekke immers vast? Dat zij weer een akkoord op papier hebben, maar dat de wijze waarop deze afspraken mogelijk uitgevoerd worden weer van cruciaal belang is, zo niet zal er geen belangrijke verandering in het vliegverkeer worden waargenomen.

De collega's hebben het al gehad over die uitwaaiing boven de zogenaamde Ring en de Noordrand. Dit is absoluut onduidelijk om de impact van de spreiding te kunnen nagaan. Zo niet, blijft inderdaad minstens de helft van de nachtvluchten geconcentreerd boven dezelfde bewoners die hierdoor dubbel gehinderd worden. Daarbij krijgen ze ook nog de meest lawaaierige toestellen boven hun hoofd.

Mijnheer de eerste minister, u moet mij toch eens over de notificatie

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

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

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

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

van het overlegcomité van 29 november – ongeveer een maand na de eerst uitgevoerde concentratie einde oktober – uitleggen wat er daarvan op dit ogenblik precies is uitgevoerd. Als ik die punten vergelijk met de beslissing van 24 januari, stel ik vast dat men nu eigenlijk opnieuw tot dezelfde vaststellingen en opdrachtenformulering aan de adviescommissie komt. De adviescommissie moet concrete voorstellen doen over de uitwaaiing van de routes. Dat moest ze op 29 november ook al doen! Wat stellen we vast? Dat er in die periode eigenlijk niets is gedaan, of toch heel weinig. Zoals mevrouw Creyf zei, zijn er enkele vliegtuigen uit de lucht genomen en voor de rest is er aan de werkelijkheid niets veranderd.

Het probleem van de spreiding van de dagvluchten, mijnheer de eerste minister, wordt hier weliswaar aangestipt, maar er wordt geen oplossing voor geboden. Het wordt naar een werkgroep verwezen. Voor wanneer voorziet u daarvoor een oplossing? Voor wanneer voorziet u concrete voorstellen?

U vraagt ook heel vriendelijk aan DHL om in het weekend minder geluid te produceren. Ik vind dit nogal vrijblijvend. Dit is zelfs geen voorstel meer, dit is geen belofte, dit is gewoon een vraag aan DHL. Mijnheer de eerste minister, ik zou ook graag iets willen weten – in de pers bestaat daarover nogal wat onduidelijkheid – over de belofte die u doet in verband met het overbrengen van het hoofdkwartier van een aantal internationale activiteiten van DHL naar Brussel. Sommige kranten schrijven dat de hoofdzetel in Diegem daardoor versterkt zal worden. De tewerkstelling gaat dus naar Brussel. Blijkbaar ligt dit vervat in een akkoord met Brussel. Kunt u daarover iets meer duidelijkheid verschaffen? DHL zegt immers dat dit zeer voorbarig is.

Ten slotte is er nog het isolatieprogramma. Minister Durant zegt daarover dat dit gewoon doorgaat en dat dit niet duurder zal zijn. Ik vraag mij af hoe dat kan, als men huizen onder meerdere routes bijkomend zal moeten isoleren. Ook daarover kreeg ik graag meer toelichting. Ten slotte denk ik, mijnheer de eerste minister, dat de eisen zoals ze ter plekke worden geformuleerd door de mensen vanuit de actiegroepen, door dit Parlement bijzonder worden ondersteund. Men vraagt een onmiddellijke opzegging van het akkoord van 2002 en een terugkeer naar de situatie van 2000, evenals het eindelijk opstarten van een democratische beslissingsprocedure – ik vind dit zeer belangrijk – met de mensen ter plekke in verband met dit dossier, in volledige openheid. Daarover hebben we toch bijzonder te klagen gehad, mijnheer de voorzitter, in de afgelopen maanden. Ik wil het hier voorlopig bij laten. Ik denk dat de collega's nog heel wat elementen zullen aanbrengen, waardoor het de premier wel mogelijk moet zijn om op alle vragen te antwoorden.

01.04 Hans Bonte (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik had de indruk dat de eerste spreker, de spreker van het Blok, zo'n beetje vergeten was dat er een nieuw akkoord kwam of in elk geval niet echt gelukkig bleek omwille van de inhoud van dit nieuwe akkoord. Hoe dan ook wil ik deze interpellatie aanvatten met een oprechte felicitatie, in die zin dat er effectief een nieuw akkoord op tafel ligt waarbij het cruciaal is om te onderstrepen dat er een fundamentele breuk is gekomen in vergelijking met de vorige akkoorden. Men is met name afgestapt

habitations à isoler, cela demeure pour moi un mystère.

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

01.04 Hans Bonte (SP.A): M. Laeremans regrette manifestement qu'un nouvel accord ait été conclu, mais je félicite le gouvernement du résultat obtenu. Cet accord permet de rompre avec le passé en abandonnant clairement le

van de idee van concentratie en men schrijft in het nieuwe akkoord de idee in dat vliegtuigen zo snel mogelijk naar bestemming moeten vliegen. Ik denk dat dit de logica is. Daarvoor zijn veel argumenten, niet als minste het milieuargument en ook het argument van de leefbaarheid van de omgeving en van het bewaren van het maatschappelijk draagvlak voor de luchthaven. Dit noodzaakt inderdaad om zich op dat gezonde principe te zetten en dat is dan ook datgene wat er blijkbaar na moeilijke vergaderingen en onderhandelingen effectief uit de bus is gekomen.

Premier, ik ga mij niet meer vermoeien met oude kritieken op oude akkoorden.

Ik wil wel even op het volgende wijzen. De grote argwaan die er tot vandaag bestaat in de Noordrand leidt wellicht tot verzuring, tot een toename van het onbegrip voor beleid en politiek in het algemeen. Een tweede element dat mij niet gelukkig maakt en dat ik wil onderstrepen, is heel de discussie die tot voor een paar dagen in de media werd gevoerd en die gaat tussen de fundi's die 's nachts de economische activiteit op de luchthaven onmogelijk willen maken en degenen die pleiten voor een soort combinatie tussen economie en ecologie. De discussie terzake heeft geleid tot een afbrokkeling van de maatschappelijke aanvaarding van de luchthaven en dit maakt mij bijzonder ongerust. Ik heb dit dossier altijd bestempeld als een belangrijk symbooldossier voor paars-groen omdat men moest proberen een evenwicht te vinden tussen enerzijds, de economische motor die de luchthaven is en anderzijds, de leefbaarheid van de omgeving die verbeterd moest worden. Ik heb nu de indruk dat veel problemen konden worden vermeden indien men van bij de aanvang was gekomen tot het principe dat vliegtuigen zo vlug mogelijk naar hun bestemming moeten vliegen en niet moeten worden geconcentreerd boven een bepaald deel van Vlaanderen.

Ik heb u daarstraks mijn indruk gegeven. Ik denk dat er inderdaad een zeer grote argwaan blijft bestaan in de Noordrand. Na lectuur van het dossier en het akkoord is deze argwaan terecht. Er zijn een aantal cruciale en goede principes vastgelegd maar alles is nu afhankelijk van de manier waarop die precies worden ingevuld en hoe ze geïmplementeerd worden. Ik heb u verwezen naar de noodzakelijke opstand in de Noordrand om een aantal mensen de ogen te openen. Ook hier in het Parlement was er een regen aan vragen en interpellaties vanuit vrijwel alle fracties. Het blijft moeilijk om het vertrouwen te behouden in de bevoegde minister omdat die zo lang blind is gebleven voor een aantal evidenties die vanuit alle hoeken werden geformuleerd. Er waren bijvoorbeeld onderzoeksresultaten die aantoonde dat een aantal voorwaarden niet waren vervuld. De argwaan is verklaarbaar maar die kan voor een stuk worden weggenomen door precies aan te geven op welke manier het akkoord zal worden uitgevoerd. Ik ondersteun het pleidooi van andere collega's die zeggen dat dit het beste gebeurt in een zo groot mogelijke openheid en transparantie ten aanzien van de betrokken regio en dit Parlement.

Ik wil even inzoomen op drie punten die volgens mij nog voor controverse kunnen zorgen. Ten eerste, er is de volgens mij logische eis dat men nu ook in de Noordrand een maximale uitwaaiing moet proberen te organiseren. Ook dat principe staat in het akkoord, mijnheer de eerste minister. U heeft daarnaar verwezen. Ik denk dat

concept de la concentration des vols et en insistant sur le fait que les avions doivent décoller en empruntant la voie la plus rapide.

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

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

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

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

daarover nog veel discussie kan ontstaan. In het akkoord staat dat een opdracht zal worden doorgespeeld aan AAC. Het vertrouwen in dit ingenieursbureau is echter min of meer zoek. Ik zou u dan ook willen vragen, mijnheer de eerste minister, of het mogelijk is om ook de instructies, die aan AAC worden gegeven, in dit Parlement bekend te maken.

Ik denk dat dat belangrijk is en ik wil dat illustreren. In de Noordrand vindt momenteel een discussie plaats over de vraag waar die uitwaaiing zou kunnen gebeuren en wat de samenhang is met de zogenaamde Ringroute. Alles hangt samen en het soort instructies die u geeft aan het onderzoeksbureau zal determinerend zijn voor de uitwaaiing die er precies geïmplementeerd zal worden. Vandaar mijn vraag, mijnheer de eerste minister, om ook het Parlement te informeren over de opdracht waarmee het onderzoeksbureau zal worden gelast. Ik vraag zeker een overleg over de resultaten van dat onderzoeksbureau.

Een ander punt waarover er toch zeer duidelijke en in mijn ogen zeer terechte eisen blijven circuleren in de Noordrand alsook elders in Vlaams-Brabant, betreft de dagvluchten. Op dat vlak is er niets gebeurd. Men zal ongetwijfeld het principe om vliegtuigen ook overdag zo snel mogelijk naar hun bestemming te laten vliegen, in de praktijk proberen om te zetten. Wegens de argwaan ten aanzien van ProBru, dat daarover voorstellen moet formuleren, vraag ik of het Parlement kan beschikken over de precieze opdracht die aan ProBru gegeven zal worden, en bijgevolg ook over de resultaten van ProBru.

Het volgende, derde en laatste element is in mijn ogen bijzonder fundamenteel wanneer men nadenkt over de luchthaven. De onderzoekscommissie-Sabena heeft geprobeerd een aantal conclusies te trekken voor de toekomst. Een ervan is dat er een bijzonder hoge nood is aan een goede ontsluiting van de luchthaven van Zaventem via het internationale spoorwegnet, via de HST. Wij kennen de ambities van de regeringen. Die lagen vast, ook in het luchthavenakkoord. Ik herinner u eraan dat de Brusselse regering zich in de vorige versie van het luchthavenakkoord ertoe geëngageerd had om vóór het eind van 2002 precieze beslissingen te nemen over de plaats van de HST-terminal. Dat is cruciaal voor de economische leefbaarheid van de luchthaven, alsook voor de ecologische leefbaarheid van de Noordrand. Afgelopen weekend las ik echter in de krant dat Brussel nu toch nog tien jaar de tijd zou nemen om effectief te beslissen waar de tweede HST-terminal zou komen. Dat is economisch gezien volkomen onverantwoord. Dat is ook in tegenspraak met de politieke engagementen die de Brusselse regering daarover genomen heeft en die gebetonneerd lagen in het luchthavenakkoord.

Vandaar luidt mijn derde en tevens laatste vraag: hoe zit het met de ontsluiting van de luchthaven via de HST? Wanneer kunnen wij een beslissing van de Brusselse regering verwachten over de inplanting in Schaarbeek? Hoe kunnen wij enig idee krijgen van een realistische timing, zodat het beleid terzake ook effectief gerealiseerd wordt en niet alleen bij vrome wensen blijft?

De **voorzitter**: Collega's, mevrouw Milquet heeft laten weten dat zij haar interpellatieverzoek nr. 1561 intrekt. De heer Cortois krijgt nu dus, als laatste in de rij, het woord om zijn interpellatie te houden.

va à l'encontre de l'engagement pris précédemment.

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

01.05 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, collega's, het eerste luchthavenakkoord is eigenlijk ontstaan uit een besluit van een federale minister die zei dat wij het best zonder nachtvluchten in Zaventem konden doen. Mijnheer de eerste minister, dat voorstel heeft in de streek waar we nog niet zo lang geleden het Renault-drama hebben meegemaakt, toch wel voor de nodige opschudding gezorgd en veroorzaakte bijna een schokeffect. Het is nogal evident dat de werkgelegenheid op dit moment een belangrijk gegeven is. Wanneer ik het hele akkoord, zoals het vandaag voorligt, onder ogen neem, dan is mijn eerste vaststelling dat ik eigenlijk de regering – tot spijt van wie het benijdt – moet feliciteren dat zij ook meteen voor DHL een oplossing heeft. De werkgelegenheid daar wordt ten minste toch verzekerd. Zonder dat het functioneren van de maatschappij op de helling werd geplaast, heeft DHL – collega's, dat is toch ook een belangrijk element wanneer we over lawaaihinder spreken –, de meest lawaaiërigste toestellen uiteindelijk uit dienst genomen. Dat aspect lijkt vandaag niet meer belangrijk. Wie echter op het terrein is, zoals ik – ik woon in de Noordrand –, weet toch wel een en ander over vliegtuiglawaai.

Ik merk dat u ook bij de heer Bonte terecht kunt. U hebt dus de keuze, mevrouw Brepoels, alhoewel de heer Bonte – dat is geen verwijt – minder ervaring heeft met vliegtuiglawaai. Ik stel vandaag vast dat men daarrond zeer veel lawaai maakt. Ik wil in alle vriendelijkheid zeggen, mevrouw Brepoels, dat ik mij bijvoorbeeld zeer goed een incident herinner van 1998. Toen deed ik mijn beklag bij de heer Kirsch, de toenmalige directeur-generaal van de Regie der Luchtwezen, over het feit dat we al dagen werden geplaagd door nachtlawaai. Hij zei mij toen dat ik hem altijd mocht bellen, wat ik ook heb gedaan. Ik heb hem toen gezegd dat ik de woede van de mensen die onder vliegtuigen slapen, begreep. Vandaag begrijp ik die woede nog beter. Ik heb daarmee dus echt een zeer ruime ervaring, maar misschien niet de meeste ervaring van alle hier in de commissie aanwezige collega's. Ik zei toen aan de heer Kirsch dat ik mij afvroeg wat ik zou doen indien men mij op dat moment een bazooka gaf. Een van de basisprincipes die wij rond de luchthaven hebben geleerd, is dat er naast een aantal niet onbelangrijke voordelen, een aantal nadelen zijn. Ik geef dat ten informatieve titel, omdat ik weet waarover we het hier vandaag hebben.

Ten tweede, wanneer ik het huidig akkoord bekijk, stel ik het volgende vast. De actiegroep is – laten we dat maar toegeven – voor velen van ons een inspiratiebron en levert schitterend werk. Wij zeggen hier dikwijls datgene wat hij ons aanbiedt. Mijnheer Laeremans, ik stel vast dat de actiegroep onder meer heeft gezegd dat hij het met de basisprincipes van het akkoord van 24 januari 2003 eens is en dat hij het een stap in de goede richting vindt.

(...): (...)

De **voorzitter**: U krijgt straks nog de mogelijkheid tot repliek. Iedereen heeft het recht zijn versie te geven, met of zonder de toelating van zijn echtgenote.

01.06 Willy Cortois (VLD): Ik zeg dat in alle rust en kalmte en voeg onmiddellijk eraan toe dat ik vaststel dat de actiegroep een aantal

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

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

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

01.06 Willy Cortois (VLD): Enfin une solution doit être apportée au

bedenkingen maakt. Men heeft ingezien dat het principe van spreiding naar gelang van bestemming een goed principe is. Men kan zich nu uiteraard de volgende vraag stellen, die eigenlijk de kern is van alles wat ik vandaag hoor, mijnheer de eerste minister. Hoe zit het met die implementatie? Ik veronderstel dat men daaraan werkt. Voor zover ik weet, moet dat worden gedaan door BIAC, door AAC – waartegenover gedeeltelijk terecht enige argwaan bestaat –, en via Belgocontrol. Dat zijn de specialisten die nu op het terrein moeten uittekenen hoe de principes moeten worden toegepast. Wanneer wij die resultaten kennen, kunnen we ze toetsen aan wat werd afgesproken. Dat is geen taak voor politici. Het gaat om een vliegtuigactiviteit die alles bij mekaar niet helemaal zonder risico is. Ik hoop dat die groep in de komende dagen tot resultaten komt. Ik veronderstel dat dat niet lang meer zal duren.

Ik sluit mij nu een beetje aan bij de vragen van de vorige spreker. De federale minister van Mobiliteit coördineert waarschijnlijk de actie en draagt daarvoor de verantwoordelijkheid. Het is toch belangrijk, mijnheer de eerste minister, dat u of de regering ons informeert over de wijze waarop mevrouw Durant loyaal streeft naar de naleving van het gesloten akkoord.

Ten slotte denk ik, mijnheer de eerste minister, dat wij uiteraard aandacht moeten hebben voor het probleem van de isolatie. In Diegem, naast mijn deur als het ware, wordt men al tientallen jaren geconfronteerd met een enorm probleem, maar van isolatie is er nog steeds geen sprake.

Een isolatieprogramma moet absoluut worden doorgevoerd waar het nodig is. In dat verband denk ik meer bepaald aan Diegem en ook aan Haren, want ook daar moeten maatregelen worden genomen op het vlak van isolatie. Wie dat inziet, die is blind.

Mijnheer de eerste minister, mijn verzoek is zeer eenvoudig. Ik vraag u ervoor te zorgen dat de werkzaamheden van de groep van experts, die thans aan de slag is, in alle openheid gebeuren en dat het Parlement hieromtrent volledig wordt ingelicht. Dan kunnen wij nagaan in welke mate het akkoord, dat principieel een degelijk akkoord is, in de praktijk werd waargemaakt.

01.07 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, ik heb teksten. Ten eerste heb ik in detail de tekst van het akkoord van 24 januari 2003. Die tekst omvat de verschillende onderdelen van het akkoord dat op 24 januari 2003 is afgesloten in het overlegcomité tussen de federale overheid en de Gewesten.

Ten tweede heb ik ook twee kaarten. Ik had die graag in kleur ter beschikking gesteld. Het verschil is dan beter zichtbaar. Die kaarten geven de wijziging weer van de situatie voor 24 januari 2003 en de wijziging die in de komende weken en maanden zal worden uitgevoerd. Ik zal u ook data geven over wanneer die wijziging exact zal gebeuren en in gang schieten.

Ik zal tijdens mijn uiteenzetting een aantal keer verwijzen naar de tekst en die twee plannen. Deze plannen zijn trouwens door mij bekendgemaakt na afloop van het overlegcomité. Ik kan hier vandaag enkel de inhoud van het akkoord bevestigen dat is afgesloten in het overlegcomité. De grote lijnen en de details van dat

problème de l'insonorisation, notamment à Diegem.

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

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

Je souhaiterais vous rappeler qu'aucune politique en matière de nuisances sonores, de problèmes d'isolation et de murs antibruit n'existait auparavant alors que le nombre de plaintes ne cessait de croître. Ces plaintes ne provenaient pas uniquement du nord de la périphérie mais également du sud et de l'est et de

akkoord zijn vandaag al bekend.

Als u mij toestaat, wil ik toch even een korte aanloop daartoe geven. Ik wil immers vermijden dat men zich vanuit bepaalde hoek afvraagt hoe het mogelijk is dat ik op 24 januari 2003 een nieuw akkoord heb moeten maken. Ik wil ook vermijden dat men zich afvraagt in welke mate dat akkoord afwijkt van het basisakkoord van 11 februari 2000 en van de interministeriële akkoorden, die op basis van dat basisakkoord zijn afgesloten.

Sta mij eerst en vooral toe te zeggen dat er voorheen geen politiek rond de luchthaven bestond met betrekking tot geluidsoverlast. Ik zeg wel degelijk géén politiek. Er was geen beleid inzake isolatie. Er was geen beleid inzake geluidswallen. Die geluidswallen zijn er nu wel. Er was met andere woorden rond die problematiek geen gestructureerde aanpak, zoals die voor elke andere luchthaven wel bestond.

Die aanpak is de verdienste van een aantal collega's in de regering, ook al was het niet gemakkelijk. Deze collega's hebben gezegd dat dit niet kon. In 1999 en begin 2000 was de situatie immers zo dat er tienduizenden mensen waren die rechtstreeks gehinderd waren. Dat aantal liep op tot meer dan 20 000 rechtstreeks gehinderden. Deze gehinderden werden overigens gemeten in de meetpunten van BIAC. Die meetpunten van BIAC waren immers de enige bestaande meetpunten. Die meetpunten van BIAC bestaan vandaag nog altijd. Meer dan 20 000 mensen ondervonden hinder, zowel in de Noordrand als in de Zuidrand en de Oostrand. Die hinder was er ook op een aantal plaatsen in Brussel. Die hinder was er niet in het midden van Brussel. Ik spreek nu specifiek over de nacht. Die hinder was er met name wel in Haren en Neder-over-Heembeek. In totaal waren er dus meer dan 20 000 gehinderden.

Er was een groeiende klacht tegen geluidshinder en tegen het ontbreken van een politiek ter bestrijding van de geluidshinder rond de luchthaven. Het enige wat er was, waren individuele pogingen van Gewesten. Het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest hanteerden een aantal normen. Deze normen waren overigens verschillend bij de Gewesten en de federale overheid. Er was met andere woorden geen gecoördineerde politiek rond de geluidsoverlast afkomstig van de luchthaven in Zaventem. Er was geen politiek, noch voor de dagvluchten noch voor de nachtvvluchten. Het is zo dat wij in januari 2000 hebben gezegd dat er een politiek moest komen die een evenwicht inhield tussen ecologische en economische overwegingen. De ecologische overwegingen betreffen de levenskwaliteit van de mensen. Er waren 20 000 zwaar gehinderden. Dat waren er teveel. Dat aantal moest worden gereduceerd. Voor de mensen bij wie we de hinder niet konden weghalen, moest er een isolatiepolitiek worden gevoerd. Anderzijds waren er de economische overwegingen. Wij wilden iets doen zonder de activiteiten van de luchthaven te verminderen. Ook de economische activiteiten, onder meer van DHL, mochten niet worden ingeperkt.

Dat evenwicht wilden wij zoeken. In januari 2000, toen dit onopgeloste probleem rond de luchthaven zich voordeed, hebben wij samen met een aantal consultants verschillende Europese luchthavens aangedaan. Wij bezochten onder andere de luchthaven Schiphol die toen bekend stond als de meest vooruitstrevende

certaines parties de Bruxelles. Quelques initiatives isolées avaient été prises par les Régions afin que certaines normes soient respectées mais il n'y avait aucune harmonisation. Il était donc urgent de rechercher une solution équilibrée qui tiendrait compte de l'écologie et de l'emploi.

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

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

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

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

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

Voilà les trois lignes directrices qui ont mené à l'accord aéroportuaire, qui envisageait le problème selon une approche intégrée et devait permettre une réduction sensible

luchthaven inzake het aanpakken van de geluidsoverlast, zowel overdag als 's nachts.

Er bestond geen concept omtrent de aanpak van de geluidsoverlast en in plaats van er zelf een te ontwerpen zijn wij andere luchthavens gaan bezoeken. Uiteraard speelt de ligging van een luchthaven een grote rol. Een luchthaven gelegen ten noorden van een stad zorgt voor een totaal verschillend probleem als een luchthaven gelegen ten zuiden van een stad. Het is uiteraard niet mogelijk de luchthaven zonder meer te verplaatsen van het noorden naar het zuiden. De problemen verschillen naargelang de luchthaven. Voor het concept zijn wij gaan kijken naar het buitenland en in Schiphol was men het verst gevorderd.

Samen met de experts van de KUL, van BIAC, van Belgocontrol, van de Regie, van het Vlaams Gewest, van het Brussels Gewest, van de federale overheid en met minister Durant zijn wij ons gaan vergewissen van hoe alles in de praktijk in zijn werk gaat in het buitenland. Wij hebben gemerkt dat deze problemen daar werden aangepakt op een geïntegreerde manier, namelijk door te trachten de bron van geluidsoverlast te verminderen door het inzetten van minder luidruchtige toestellen.

Ik zal u straks spreken over de situatie van 1998 en over de quota counts die toen, 's nachts, in de lucht waren. Toen vlogen er 's nachts 747-toestellen, met een quota count van meer dan 50. Deze toestellen vliegen thans niet meer. Er vlogen ook DC-10-vliegtuigen met een quota count" van om en nabij de 20 – wij hebben die weggehaald – en B-727-vliegtuigen met een quota count van 16, 17 18 en soms bijna 20.

Tegenwoordig is er een quota count van 12 van toepassing. Indien een toestel met die waarde over uw huis vliegt, dan veroorzaakt dat ook nog een enorme geluidshinder. Vroeger was de quota count onbeperkt; er bestond er trouwens geen. Het was niet verboden te stijgen of te landen in Zaventem met een toestel dat enorm veel lawaai maakte. Vroeger was de geluidsbron dus onbeperkt, maar zij werd geleidelijk gereduceerd van 50 tot 12 en zulks via de akkoorden die met DHL en BIAC werden gesloten. In dat verband denk ik aan het akkoord van 2000.

De geluidsbron is de basis van het geluid en mocht het aan mij liggen, ik zou in de toekomst nog verder gaan en nog meer verminderen.

Er werd voor gezorgd dat een aantal vliegtuigen 's nachts niet mogen vliegen en overdag tijdens bepaalde uren niet mogen overvliegen. Wij hebben getracht een akkoord te sluiten omtrent de aanpak. Dat, specifiek wat betreft de nacht. Later in mijn betoog zal ik het hebben over de vluchten overdag.

Wij hebben gezien hoe het probleem op Schiphol wordt aangepakt. Indien u zegt dat wij ook naar andere luchthavens moesten gaan kijken kan ik u meteen antwoorden dat zulks is gebeurd. Er werd trouwens een internationale vergelijking gemaakt. Hoe dan ook, meer bepaald in Schiphol worden de volgende maatregelen genomen. Eerst en vooral worden de activiteiten tijdens de nacht beperkt voor geluidsrijke vliegtuigen, door de quota count te verminderen en

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

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

Le compromis consiste en un "*destination model*" dans lequel l'itinéraire d'un avion est déterminé par la destination. Tout repose donc sur une dispersion aussi intelligente que possible. De nouveaux problèmes ne peuvent

bepaalde vliegtuigen niet toe te laten. Ten tweede, de vliegtuigen worden zo veel mogelijk geconcentreerd op bepaalde routes waardoor zo weinig mogelijk mensen worden gehinderd; dat is de toepassing van het concentratiemodel. Door de concentratie zal er een beperkt aantal gehinderden zijn, alleszins minder dan tegenwoordig het geval is, en daarop wordt dan het isolatieprogramma geconcentreerd.

Dat zijn de drie logische stappen die in Schiphol worden toegepast. Ik heb het akkoord menige keren toegelicht in het Parlement, ook in 2000.

Ik heb dat akkoord samen met de Gewesten gesloten. Iedereen was het erover eens dat dit voor de eerste keer een geïntegreerde aanpak van het probleem was om de meer dan 20.000 zwaargehinderden drastisch te verminderen. Het was een aanpak om het gebied waar die zwaargehinderden wonen te beperken, om in dat gebied massaal een isolatiepolitiek toe te passen en om die isolatiepolitiek te laten betalen met inkomsten die wij krijgen van BIAC. Deze inkomsten komen niet van de overheid, maar van BIAC.

Dat is de Schiphol-benadering. We hebben gezegd dat we deze Schiphol-benadering gingen omzetten in plaats van gewoon foert te zeggen tegen DHL en tegen de 3500 tot 4000 arbeidsplaatsen die verdwijnen, in plaats van geen nachtvluchten meer toe te laten. Dat was een oplossing, maar de regering heeft deze niet weerhouden. We zijn gaan kijken naar andere luchthavens. We hebben Schiphol als voorbeeld genomen. We hebben deze politiek consequent toegepast met de specialisten van de KUL., BIAC, Belgocontrol, de Regie der gebouwen, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Gewest. Dat heeft geleid tot dit luchthavenakkoord.

In dit luchthavenakkoord stond ook een bepaling over een correctiemechanisme. Daarin stond dat we dat allemaal gingen doen, maar als blijkt dat we aan mensen die vandaag gehinderd worden, meer hinder geven dan de hinder die zij in het verleden opliepen, dan moet dit akkoord worden aangepast. U moet niet zeggen dat dit nieuw is. Het staat in het luchthavenakkoord. Dat zijn de punten 4.2 en 4.3 van het luchthavenakkoord. Deze punten bepalen dat wij kunnen corrigeren. Zij bepalen dus dat wij kunnen afstappen van een aantal mechanismen van het luchthavenakkoord als blijkt dat er op een bepaald ogenblik in een bepaald gebied meer zwaargehinderden zouden zijn dan in het verleden. Het aantal gehinderden mocht niet toenemen en ze mochten ook niet meer hinder ondervinden dan in het verleden. Denken dat u een luchthaven kunt hebben met een nachttactiviteit zonder gehinderden is natuurlijk een onmogelijkheid. U kunt wel het aantal zoveel mogelijk beperken en de hinder zoveel mogelijk beperken.

Het correctiemechanisme bestond dus. We hadden het voorzien voor wanneer in de praktijk zou blijken dat die filosofie die we in gang gestoken hebben, dat model van verminderen van de geluidsbron, zou mislukken. We moesten van meer dan 40 à 50 QC – quota count – naar maximum 12 QC. Ten tweede was er het concentreren op één lijn bij opstijgen 's nachts om zo weinig mogelijk gehinderden te hebben. Dat is het tweede onderdeel van het akkoord. Ten derde gingen we in het gebied waar die vliegtuigen nog vliegen maximaal isoleren.

être créés et les anciens doivent être résolus dans la mesure du possible. BIAC et Belgocontrol mènent actuellement une étude sur le rayonnement. De 3 à 5 corridors seront probablement créés.

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

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

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

Het totale aantal gehinderden is verminderd. We zijn van meer dan 20.000 gezakt tot grosso modo 10.000 gehinderden. Dat is zo in alle cijfers of ze nu van Aminal, de Vlaamse overheid of van andere instanties komen. Deze 10.000 gehinderden zijn effectief het probleem. Onder meer door de verhoogde frequentie, door de concentratie bevinden ze zich hoofdzakelijk – niet uitsluitend – in de Noordrand. Ik zeg hoofdzakelijk. Men schat ze op ongeveer 6000. De 4000 anderen zijn de mensen in Haren en Neder-over-Heembeek. In Haren en Neder-over-Heembeek kunt u niet anders. Een vliegtuig moet opstijgen. Dat vliegtuig moet over Haren en Neder-over-Heembeek. Dat is nu eenmaal de zwaartekracht van de aarde die dat maakt. Het moet dus over Haren en Neder-over-Heembeek vliegen om zo weinig mogelijk gehinderden te hebben. U hebt dus 4000 gehinderden in Brussel. U hebt 6000 gehinderden in de Noordrand. Dat maakt 10.000. Dat is dus de helft minder dan in de vroegere situatie.

Hier werd het luchthavenakkoord niet voor 100% gerespecteerd. Het correctiemechanisme is hier in gang geschoten. Voor een aantal van deze 6000 betekende de hinder echter meer hinder dan in het verleden. Er waren voor een stuk nieuwe gehinderden. Dat kwam door de routes die naar het noorden waren opgeschoven. Ze kregen meer hinder omdat de frequentie natuurlijk toenam. Iedereen rond de tafel heeft toen gezegd dat we het correctiemechanisme in gang moesten steken.

Wij hebben een eerste keer het correctiemechanisme in gang gestoken op 29 november. Dit was een start want we hadden op dat ogenblik nog onvoldoende meetresultaten op het terrein. Het is immers niet alleen een kwestie van een gevoel maar ook van feiten op het terrein. Op 24 januari hebben wij op basis van meer definitieve meetresultaten gezegd dat het correctiemechanisme in werking moest treden en dat er een aantal aanpassingen aan het akkoord moesten komen.

Wij hebben het eerste deel van het akkoord evenwel niet aangepast, namelijk het verminderen naar 12 quota count. Wij hebben dit vroeger gedaan dan het luchthavenakkoord. De 727's hebben een quota count van 15, 16 en meer al naargelang van het gewicht. Het gewicht bepaalt samen met het openzetten van de motoren welke quota count wordt uitgestoten door de motoren. Wij hebben gezegd dat de quota count onmiddellijk moest worden verminderd naar 12 en dit betekende dat de 727's eruit moesten. Ik heb een akkoord gesloten met DHL om vanaf nu niet langer hun 727's te gebruiken. Dit is een eerste maal het wegnemen van de geluidsbron.

In de toekomst zal dit nog verbeteren naar gelang de vloot van DHL verder zal worden aangepast. Die vloot is reeds zwaar aangepast want alle 727's worden vervangen door 757's. Een 757 heeft een quota count tussen 3 en 4. Een 737 wiens laadruimte veel beperkter is heeft een quota count van 1,5 tot 2. Dit zijn dus vliegtuigen die 's nachts niet langer de schok veroorzaken in frequentie en in wakker worden die wel wordt veroorzaakt door een 727 of, in het verleden, door een 747. Vandaag wordt die schok nog in beperkte mate veroorzaakt door een A-300 die naar gelang de vracht een quota count heeft die kan oplopen tot 10 à 11.

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

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

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

La composition du groupe DHL s'est modifiée récemment. Aujourd'hui, DHL est davantage orienté vers l'Europe. Quelque 160.000 personnes de par le monde travaillent pour cette entreprise dont le chiffre d'affaires se monte à 18 milliards d'euros par an. Trois implantations importantes étaient en lice pour héberger son quartier général: Bâle, Bonn et Bruxelles. Bruxelles a emporté la timbale grâce à sa situation géographique centrale et aux connaissances linguistiques des travailleurs belges. Cela signifie que dans notre capitale, le nombre de travailleurs passera de 600 à plusieurs milliers. Au total, DHL emploiera quelque 6.000 personnes habitant en Belgique.

Nul doute que ce dossier donnera lieu à d'autres commentaires encore. Des aménagements devront y être apportés sans arrêt. Toutefois, nous sommes

We hebben gezegd dat we daaraan iets moesten doen. Wij zijn ons bewust geweest van het probleem. In plaats van direct iets uit onze mouw te schudden, hebben wij rustig het dossier bekeken. Wij hebben de meetresultaten bekeken en dan naar een evenwichtige oplossing voor de nacht gezocht. Deze oplossing was trouwens voorzien in het luchthavenakkoord. Wij passen het correctiemechanisme toe van het luchthavenakkoord. Het concentrated model, het geconcentreerde model, waarbij over een lijn wordt gevlogen zodat er zo weinig mogelijk gehinderden zijn, zorgt ervoor dat de Noordrand een frequentie van 22 nachtvluchten te verwerken krijgt. Het aantal zal dan misschien heel beperkt zijn tot enkele duizenden in plaats van de meer dan 20.000 maar die krijgen zo een frequentie over zich dat dit theoretisch een mooi model is. Dit model wordt ook toegepast in andere landen en daar wordt de geviseerde groep met isolatie beschermd. Wij moeten naar een destination model evolueren waarbij de bestemming het uitgangspunt vormt wat zorgt voor meer verspreiding.

De situatie was vroeger zo dat 47% van de vluchten langs de Noordrand ging terwijl de rest langs de Zuid- en de Oostrand ging. Er waren in het verleden geen nachtvluchten die recht over Brussel gingen, tenzij wanneer ze over Haren en Neder-over-Heembeek gaan om dan over de Noordrand te vertrekken hetzij dat ze zo over de beide Woluwe's gaan om daarna over de Zuid- en Oostrand te vertrekken. Wij hebben gekozen voor het bestemmingsmodel maar dan toegepast zodat geen nieuwe grote problemen worden gecreëerd in andere delen rond Brussel. Wat wij de voorbije twee jaar met betrekking tot deze problematiek hebben gedaan, is pionierswerk. Wij hebben een opsplitsing gedaan die stoelt op de spreiding die ons werd gevraagd.

Ik geef u de cijfers over de spreiding. Ik geef u de cijfers van de gemiddelden. Als u wilt, kan ik u ook de cijfers van de maxima geven. Men zegt dan dat dit de gemiddelden van de week zijn maar vraagt dan de maxima die dit met zich kan meebrengen. Die heb ik hier ook bij mij en die zal ik u onmiddellijk ook geven. Gemiddeld is dat 7,7 over de Zuid- en over de Oostrand en 3,2 – wat in het verleden nooit het geval is geweest – over Brussel, recht over Brussel zonder een bocht te maken. Dat hebben wij vroeger nooit geweten. Zeg mij een jaar waarin er nachtvluchten over Brussel zijn geweest. Dat zal dan toch al een hele tijd geleden zijn, in elk geval in 1998 niet, in 1999 niet, in 2000 niet en in 2001 niet. Geen nachtvluchten over Brussel, tenzij – ik zeg het nogmaals – over de Woluwes, over Haren en over Neder-over-Heembeek. 3,2 geeft aan dat er daar nu ook over komen die naar het westen moeten en die uiteraard met een quota count van minder dan 4 zijn. Men gaat toch niet over de hoofdstad één met quota count meer dan 4 doen. Dan spreiden we ook. In het noorden krijgt men in totaal ook 11 vluchten 's nachts. Die gaan we spreiden over verschillende routes. In feite zijn dat drie corridors. Daarin zal er uitgewaaierd worden.

Mijnheer Bonte, het werk over de uitwaaiing is nu bezig. Ik ben niet gemachtigd om te zeggen wat een corridor is en hoe we gaan uitwaaiëren. Dat is aan BIAC en Belgocontrol. Die zijn dat voor het ogenblik aan het doen. Ik zal u dadelijk de data geven tegen wanneer ze zullen klaar zijn daarbij ook vermeldend welke internationale instanties daarbij hun goedkeuring moeten geven, wanneer ze dat zullen doen en wanneer dit dus in werking zou kunnen treden. In de

incontestablement sur la bonne voie. Cela étant dit, je reconnais que je préférais répondre à ces questions après le 24 janvier.

toekomst gaat men 1, 2, 3, 4, 5 corridors hebben in dewelke er uitgewaaierd wordt. Er is met andere woorden een bestemmingsmodel en dus geen concentratiemodel. Dat hadden we eigenlijk voor een stuk al beslist in november want in november hebben we beslist dat we een stand still zouden doen en de iets minder dan zeven vluchten van de Zuid- en de Oostrand niet volledig op de Noordrand zouden concentreren, omdat de frequentie daar anders 22 zou worden. Waaierte men niet uit, dan kwam men tot een situatie die ondraaglijk was.

De situatie zal nu zijn 7,7 langs de Zuid- en de Oostrand, 3,2 boven Brussel die ook 's nachts opstijgen en dan 11 over drie corridors gespreid, in het begin natuurlijk over dezelfde corridors maar daarna gesplitst in degene die naar het noorden moeten, degene die naar het westen moeten en degene die naar het zuiden moeten. De 727's hebben we er uiteraard al uitgehaald. De quota count is dus maximaal nog 12 waar hij met het luchthavenakkoord nog 20 was in het verleden. Op die manier wordt er ook een duidelijke rem gezet op de geluidsbron.

Als er uitwaaiing zal gebeuren, zal de situatie natuurlijk nog een stuk veranderen. Dat betekent dus dat de mensen maximaal boven hun hoofd dan nog – want daarop komt het dan neer – nog 1, 2, 3 vluchten maximum gaan hebben 's nachts door de uitwaaiing. Men heeft er dan wel 11 langs de Noordrand volgens drie corridors, 4,7 die de Ring volgen en 6,4 gespreid over de Noordrand. Uitgewaaierd betekent dat concreet dat we naar een situatie gaan waarin de mensen enkele nachtvluchten zullen kennen. Die uitwaaiing wordt nu overeengekomen tussen BIAC en Belgocontrol. Dat betekent heel concreet dat voor elk soort vluchten er individuele opstijgroutes binnen de corridors worden vastgelegd. We concentreren dus niet, we spreiden. Binnen de spreiding doen we aan uitwaaiing. Betekent dit dat we met andere woorden onze zone van isolatie moeten herbekijken? Het is natuurlijk evident dat we die zone van isolatie moeten herbekijken. Specialist zijn daarmee nu bezig. Zij gaan na hoeveel huizen wij meer zullen moeten isoleren ten gevolge van het overstappen van het stable concentrated model naar het destination model dat wij nu hanteren.

De uitwaaiing wordt nu gevraagd. Dat heb ik gisteren trouwens ook heel goed begrepen van de burgemeesters. De burgemeesters kunnen in principe instemmen met die spreiding, maar zij willen de uitwaaiing binnen elk van die corridors, zodat het aantal frequenties dat men boven zijn hoofd krijgt in de toekomst maximaal één, twee of drie vliegtuigen worden.

Die 22 nachtvluchten zijn een gemiddelde. Tot wat zou dat maximaal kunnen oplopen? Welnu, de meest drukke weeknacht betekent voor de Oostrand maximaal 9,5 vluchten, terwijl het gemiddelde daar 7,7 bedraagt. Voor Brussel zou de route van 3,2 nachtvluchten tot 3,6 kunnen oplopen. De 11,1 nachtvluchten voor de Ring en de Noordrand samen, zouden op iets boven de 12 of op maximaal 12,9 kunnen uitkomen. Ik heb ook de cijfers voor de zomermaanden bij me. Dat zijn exact dezelfde maximumcijfers. In Brussel zou dat tot 4,1 vluchten kunnen oplopen.

Gemiddeld gaat het om de cijfers die ik al gegeven had: 7,7 vluchten voor de Zuidrand en de Oostrand, 3,2 vluchten recht over Brussel,

4,7 vluchten die de Ringroute volgen; 6,4 vluchten die naar het noorden gaan. Nogmaals, beschouw dat niet als vliegtuigen die één messcherpe lijn volgen. Het gaat om vluchten die zullen uitwaaieren binnen de getekende corridors, waardoor de frequentie voor de mensen individueel sterk zal verminderen. De huidige frequentie betekent voor bepaalde mensen 14 tot 15 vluchten, of op een drukke weeknacht soms zelf meer. Dat is de realiteit. Maar dat zal natuurlijk nu, ook door die maatregelen, drastisch verminderen.

Denk niet dat het aantal gehinderden daardoor massaal zal toenemen. De meer dan 20.000 gehinderden hebben wij verminderd tot 10.000, waarvan 6.000 in de Noordrand en 4.000 in Brussel. U moet niet denken dat dat aantal massaal zal toenemen. Er zal wel een lichte toename zijn. Als wij daarover definitieve cijfers hebben, zal minister Durant daarmee graag naar het Parlement komen om die te overhandigen.

Wij zullen de contouren hertekenen op basis van die nieuwe routes. Daaraan wordt nu volop gewerkt. Die nieuwe routes worden nu door BIAC en Belgocontrol vastgesteld op basis van onze aanwijzingen. Wij hebben opgedragen welke principes gehanteerd moeten worden, inclusief de uitwaaiering. BIAC en Belgocontrol zouden daarmee, technisch gezien, midden februari klaar moeten zijn. Dan volgt de internationale procedure, waar wij niet onderuit kunnen. Een parlements lid zei dat dit best morgen al zou veranderen. Voor mij mag dat morgen gebeuren, maar er gelden een aantal internationale regels. Wij behoren tot de internationale organisatie voor de burgerluchtvaart. Wij zijn een onderdeel van de Aeronautical Information Regulation and Control Authority (AIRAC). Dat orgaan moet die routes goedkeuren. Zij moet die routes binnenkrijgen, nagaan of ze mogelijk zijn en verspreiden onder alle luchtvaartmaatschappijen. Pas wanneer die procedure afgehandeld is, kunnen die routes worden ingevoerd.

Welke tijdspanne heeft de AIRAC-authority nodig? Bij een belangrijke wijziging heeft zij tussen de 56 en 90 dagen nodig. Zij krijgt de nieuwe routes op 14 februari. Het is althans onze bedoeling dat BIAC en Belgocontrol daarmee op 14 februari klaar zijn. Wij zullen nagaan of die nieuwe routes uitgetekend zijn volgens de regels van de kunst, die wij op 24 januari hebben vastgelegd. Dan is het aan de internationale organisatie voor de burgerluchtvaart om, op basis van de AIRAC-act waarover ik gesproken heb, die routes te controleren en te verspreiden. Iedereen moet namelijk weten welke de nieuwe aanvliegroutes en startroutes zijn. Dan worden ze van toepassing. Die nieuwe, uitgewaaierde routes zullen dus ergens tussen de 56^{ste} en de 90^{ste} dag nadien van toepassing worden. Dat heeft niet verhinderd dat de Boeings 727 onmiddellijk uit de lucht zijn gehaald, want dat was een kwestie van het weghalen van de bron van lawaai.

Men zegt mij dat het luchthavenakkoord zijn correctiemechanismen behoudt. Met andere woorden, eens de nieuwe routes er zijn, zal men dezelfde metingen doen. Wij hebben trouwens beslist dat er meer meetpunten komen. Ik heb ook wel vastgesteld – ik heb hier alle meetresultaten bij mij; ik wil ze u wel geven, zowel die van Aminaal als die van BIAC – dat gelet op wat wij doen er meer meetpunten nodig zijn dan waarover wij vandaag beschikken. Over die nieuwe meetpunten is er beslist. Dat staat in het akkoord, zowel

in dat van 29 november 2002 als in dat van 24 januari 2003.

Een volgend punt is: quid met de activiteiten van DHL? Mijn bekommernis was van bij het begin dat DHL niet mag weggaan. DHL betekent 3.500 arbeidsplaatsen. Oké, het is gemakkelijk te zeggen zoals mevrouw Vogels – ik heb intussen gehoord dat zij haar verhaal wat genuanceerd heeft – dat DHL weg moet en dat het geld dat wij zo besparen omdat wij niet meer moeten isoleren – alsof er dan niet voor de dagvluchten geïsoleerd moet worden – elders gebruikt kan worden. Over de procedure voor de dagvluchten zal ik straks iets meer zeggen. Wij hebben altijd gezegd dat wij eerst met het probleem van de nachtvluchten gingen beginnen en dan met de dagprocedure. Die zal ook een akkoord vergen, zoals wij er nu een over de nachtvluchten hebben. Ook daarin komt de beperking van geluidsbronnen te staan. Vergeet niet dat er nog altijd Boeings 747 overdag opstijgen, vanaf 6.00 uur 's morgens, vlak boven Brussel. Dat is de realiteit. Dat is nogal wat anders dan een A300; die Boeings hebben een quota count van 40 of 50! Vandaag vliegen die nog altijd. Een van de ideeën waaraan ik denk is, of het niet mogelijk is in het luchtvaartakkoord voor de dagvluchten die vluchten te verschuiven, minstens tot na 7.00 uur. Dan ontplooit zich al een normale activiteit in en rond Brussel. Als zo'n Boeing 747 opstijgt, hoort iedereen dat. Dan is er geen onderscheid meer tussen de Noordrand of de Zuidrand en Brussel. Die toestellen hebben zo'n geluidsniveau dat men ze overal hoort.

Kortom, wij zijn ermee bezig. De opdracht is aan mevrouw Durant gegeven, en ik volg de zaak op de voet, om een analoog akkoord voor te bereiden over de dagvluchten. Maar inderdaad, wij hebben ons eerst gericht op de nachtvluchten. Ik kan u trouwens zeggen dat dit niet evident was. Wij hebben daar keihard aan moeten werken. Bijvoorbeeld, de financiering van het eerste isolatiesysteem is nu rond, de eerste demoprojecten zullen nog dit jaar worden voorgesteld in de zone. De eerste huizen zullen worden geïsoleerd, betaald door de opbrengst uit het fonds dat BIAC stijft. Wij zullen consequent beginnen te isoleren binnen de afgebakende perimeter – het gaat daar nu al over meer dan 10.000 huizen, ongeveer 12.000 zelfs, maar dat aantal kan zelfs nog wat oplopen – vanaf begin januari 2004. De demoprojecten beginnen al in 2003. Ik heb soortgelijke projecten zelf bezocht in het buitenland. Ook daar heeft men vastgesteld dat men het akkoord verschillende keren heeft moeten aanpassen om precies de doelstellingen te bereiken die men wil bereiken. Ook bij ons is dat het geval.

Tot slot, van DHL hebben wij verkregen, naast het weghalen van de Boeings 727, dat zij het hoofdkwartier van haar activiteiten naar Brussel brengt. Er is een nieuwe groep gevormd. DHL is geen maatschappij meer die van buiten Europa komt om hier enkel internationaal expresvervoer te doen maar is intussen overgenomen door de Deutsche Post. DHL doet nu ook het expresvervoer voor de Deutsche Post, voor Danzas en voor EuroExpress, die samen in een nieuwe maatschappij zijn ondergebracht. Die nieuwe maatschappij heeft drie hoofdkwartieren: Basel, Bonn en Brussel.

Het gaat om 4 verschillende maatschappijen. Zij moesten een beslissing nemen over de plaats van het administratief hoofdkwartier. De baas van DHL heeft me meegedeeld dat het hoofdkwartier in Brussel zal worden gevestigd. In het bestaande hoofdkwartier in

Diegem is daarvoor voldoende ruimte. Het zal worden uitgebreid. Op dit ogenblik werken er 600 mensen. Dit zal worden opgetrokken tot duizenden. De voornaamste reden waarom Bonn en Bazel niet werden gekozen, maar wel Brussel, heeft te maken met de centrale ligging van Brussel binnen Europa en de meertaligheid van de Belgen. De meertaligheid is op dit ogenblik de grootste troef om bedrijven van die omvang naar ons land te halen. Dat moeten we in gedachten houden. De omvang van DHL bedraagt ongeveer 6 miljard euro per jaar. De nieuwe groep is een bedrijf van ongeveer 18 miljard euro per jaar en telt wereldwijd 160.000 werknemers, waarvan ongeveer 6.000 in België zullen werken verdeeld over het hoofdkwartier dat zal worden uitgebreid, en de bestaande activiteiten.

Het zal wellicht niet de laatste keer zijn dat we over dit dossier discussiëren. Ik verwacht in de toekomst nog geïnterpelleerd te worden. Gelet op haar bevoegdheden zal mevrouw Durant zeker nog geïnterpelleerd worden. Het is een kwestie van aanpassen, aanpassen, aanpassen. We evolueren naar oplossingen. Wij verminderen het aantal vluchten. De fouten die gemaakt worden, proberen we recht te zetten. We doen dat in een zo groot mogelijk overleg, ook met het Parlement. Ik geef echter grif toe dat ik deze interpellatie liever beantwoordde na 24 januari dan voor die datum. Vandaag heb ik geantwoord.

01.08 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de eerste minister, u bent wel bijzonder straf in het uiten van eigen lof. U zegt dat we pionierswerk verrichten, dat we de eerste zijn. Dat is toch wel totaal ongeloofwaardig als u het dossier al een tijdje volgt. U heeft ook gezegd dat we de eersten zijn die begonnen zijn met geluidswallen en dergelijke. Dat is niet waar. Er staan er al een aantal.

Het hele debat over de route-Chabert en dergelijke toont aan dat men al vroeger bezig was met het debat. U moet dus niet doen alsof u het warm water hebt uitgevonden en dat er daarvoor niets bestond. De verdediging van de vorige ministers zal ik natuurlijk ook niet op mij nemen. Ook daar zijn immers heel wat fouten gebeurd.

Ten tweede zegt u dat er 6000 gehinderden zijn in de Noordrand. Ook dat cijfer moet ik ten zeerste in twijfel trekken. De klachten komen vanuit alle hoeken in de Noordrand. Ze zijn veel massaler. Alleen al vanuit de Noordrand zijn er veel meer dan 6000 klachten binnengekomen via e-mail. Als u het dus reduceert tot een probleem van amper 6000 mensen, dan is dit helemaal niet in overeenstemming met de werkelijkheid.

U wekt ook de indruk dat alles gewoon volgens plan is verlopen, dat u gewoon maar de correctiemechanismen toepast omdat het niet helemaal uitkwam zoals het bedoeld was. Het is echter veel minder eenvoudig dan dat. Wij hebben minister Durant talloze keren moeten ondervragen. Zij bleef maar op haar standpunt dat er van enige spreiding absoluut geen sprake kon zijn. Op een gegeven moment heeft ze zelfs in de Kamer verklaard dat als we tot spreiding wilden overgaan, we "la merde un peut partout" gingen spreiden. Mijnheer de eerste minister, dat waren haar bewoordingen. Het is in die termen dat er gesproken is. Zij heeft zich halsstarrig blijven keren tegen elke spreiding, tegen elke zelfs maar voorzichtige spreiding.

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

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

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

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

Daarom was er zoveel protest. Het is onder druk van de actiegroepen en van het protest van de politici, lokale gemeenteraden en dergelijke meer, dat men uiteindelijk is moeten plooien. Als dat protest er niet was geweest, dan was er nu nog steeds het oorspronkelijke akkoord en was er helemaal niets veranderd. Collega Cortois zegt dan dat de actiegroepen tevreden zijn met het akkoord dat nu tot stand komt. Dat is helemaal een giller, collega Cortois. Ik wil u de persmededeling van de actie Noordrand geven van 27 januari. Ze zeggen dat dit wil zeggen dat ze over het resultaat van dit akkoord helemaal niet tevreden zijn vermits hun vraag naar een volledige spreiding van dag- en nachtvluchten niet gerealiseerd is. Ik kan nog veel meer citeren. Men is niet tevreden.

(...)

Dat zou er nog aan ontbreken. Ik ben begonnen met het erkennen dat er een aantal zaken zijn. Natuurlijk zijn er een aantal zaken ten goede. Dat kon ook niet anders met zo'n slecht akkoord. Men is absoluut niet tevreden in de Noordrand, onder andere in uw eigen Vilvoorde. De eerste reactie van uw eigen burgemeester was er één van tevredenheid, maar hij is blijkbaar toch wat bijgedraaid onder druk van zijn eigen meerderheid in Vilvoorde.

Mijnheer de eerste minister, u blijft ook tegenstrijdig. U zegt dat die concentratie toch wel nodig is. Anderzijds is er die uitwaaiering. Ik stel vast dat er een uitwaaiering is over een bepaalde regio, als die uitwaaiering er al komt. Een bepaalde regio zou zoveel mogelijk ontzien worden. Heel Brussel krijgt maximum – ik heb het nu gehoord – 3,6 vluchten per nacht. De spreiding blijft heel symbolisch. Er is zeker geen billijke spreiding.

Mijnheer de eerste minister, ik durf uw cijfers inzake de aantallen in twijfel te trekken. U zegt dat we in het Oosten maximum gaan van 7,7 naar 9, van 3,3 naar 3,6 in Brussel en van 11 en een beetje naar 12 en een beetje. Als ik dat optel, gaan we van 22 naar 26. Dat is echter niet in overeenstemming met de cijfers die u als totaal geeft. Ik spreek dan nog niet over het feit dat er in de weekend wat minder zijn.

01.09 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben iets vergeten te vermelden. Men heeft me verweten dat ik nog geen resultaat had geboekt inzake de weekends. Eind deze week verwacht ik een akkoord met DHL. Mevrouw Brepoels, ik hoop een halvering te bereiken. Op dit ogenblik zijn er in het weekend nog 6 nachtvluchten. Ik hoop een halvering te bereiken. Schiet niet op de pianist als ik deze halvering niet haal en er lichtjes boven blijf.

01.10 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de eerste minister, zeker als het in het weekend minder is, als we dan in totaal naar een aantal gaan van 25.000 nachtvluchten per jaar en we delen dat door 365 dagen – we nemen even abstractie van het weekend – dan hebben we minstens 35 opstijgende vluchten per nacht. U komt maar aan 26. Waar zit dan het verschil? Onder meer in die charters waarvan iedereen weet dat die boven die 4 quota counts zitten, dat die zeer luidruchtig zijn en dat die allemaal zullen afgeleid worden naar de Noordrand. Tot bewijs van het tegendeel trek ik dus uw cijfers in twijfel en vermoed ik dat we naar veel hogere aantallen

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

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

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

gaan in de Noordrand dan wat u tot nu toe heeft gezegd.

Quota Counts et sont ainsi tous détournés vers la périphérie nord.

01.11 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer Laeremans, ik geef u een voorbeeld. Van de chartervluchten – dat zijn er ongeveer 500 – zijn er meer dan 90% en wel 95% met een quota count van minder dan 4. U zegt dus juist het omgekeerde van de waarheid. Zij hebben een quota count van minder dan 4.

01.11 **Guy Verhofstadt**, premier ministre: Le QC de plus de 90 % applicable aux vols charters est inférieur à 4.

01.12 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Dat is dan een nieuw feit. Ik heb daar tot nu toe andere zaken over gelezen. In elk geval, als we 25.000 nachtvluchten delen door 365 dagen, komen we aan 35 vluchten per nacht. Dat is veel meer dan de 26 waarover u het hebt.

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

01.13 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Er zijn er 19.000, dat weet u ook.

01.14 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Uw akkoord houdt in dat het gaat tot 25.000.

01.15 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Inderdaad, er staat in dat dit het maximum is.

01.16 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Voilà.

01.17 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: In het oorspronkelijke akkoord stond dat we nog veel verder konden gaan. Ik heb het beperkt tot 25.000 en het is 19.000 in de realiteit. Neem de realiteit, 19.000, deel dat en u komt tot juiste cijfers. U doet aan Hollandse rekenkunde.

01.17 **Guy Verhofstadt**, premier ministre: Il y a 19.000 vols, 25.000 étant le maximum et 19.000 la réalité.

01.18 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): De realiteit is op dit ogenblik 19.000, maar men mag gaan tot 25.000. Als men dat deelt door 365 dagen, komt men aan 35 per nacht. Als men dan weet dat er in de weekends veel minder wordt gevlogen, zitten we aan 40 per nacht tijdens weekdagen. Dat is iets heel anders dan de 26 die u nu vooropstelt.

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

Ten laatste, de dagvluchten. Daarvoor heeft u duidelijk geen timing gegeven. Over acht weken is het gedaan met de parlementaire controle. Dan start de campagne en ik vrees dat u de zaak voor u uit aan het schuiven bent. Bovendien gaat het inzake de dagvluchten over 90% van alle vluchten. Als u dan zegt dat u daar een regeling wil die analoog is aan de regeling die nu is uitgewerkt voor de nachtvluchten, dan weet ik waar dat op uitdraait: meer dan 50% van de dagvluchten blijft boven de Noordrand. Ik vrees dat dit de uitkomst zal zijn en dat uiteindelijk de Noordrand meer dan eens en meer dan ooit het kind van de rekening zal blijven. Die rekening, mijnheer de eerste minister, blijft voor ons onredelijk en onrechtvaardig. Wij zullen ze dan ook tot aan 18 mei en indien nodig nog daarna blijven bestrijden. Wij dienen dan ook een motie in.

01.19 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, van de 114.000 vluchten naar Brussel vliegen er tegenwoordig 1.290 over de stad. Dat is 1%. Wat betekent dit nu?

01.19 **Guy Verhofstadt**, premier ministre: 1.290 des 114.000 vols sur Bruxelles, soit 1%, survolent la ville.

Bij het toepassen van dezelfde principes en mits een kleine berekening, zou u weten dat het een goede zaak zal zijn.

01.20 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik krijg uiteraard niet zoveel spreektijd als de eerste minister en dus evenmin de kans om in te gaan op alle details, zodanig dat ik mijn betoog zal beperken.

De **voorzitter**: Mevrouw Creyf, de eerste minister moet antwoorden op verschillende interpellaties en ik moet een evenwicht nastreven wat betreft de spreektijd.

01.21 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de eerste minister, u doet alsof u het warm water hebt uitgevonden, maar dat deed u uiteraard niet.

Sta mij toe dit te illustreren aan de hand van het volgende voorbeeld. De route-Chabert was een voorbeeld van spreiding. U moet dus niet beweren het warm water te hebben uitgevonden.

01.21 **Simonne Creyf** (CD&V): Le Premier ministre se comporte comme s'il avait inventé l'eau chaude mais ce n'est pas le cas. Par le passé, la route Chabert constituait déjà un exemple de répartition.

01.22 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: (...)

01.23 **Simonne Creyf** (CD&V): Minister Durant woont in Brussel en wat deed minister Durant? Zij startte een discriminatiepolitiek want boven Brussel mocht er niets gebeuren.

01.23 **Simonne Creyf** (CD&V): La ministre Durant a amorcé une politique discriminatoire parce qu'elle habite elle-même Bruxelles.

01.24 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: (...)

01.25 **Simonne Creyf** (CD&V): Dat is niet waar, mijnheer de eerste minister!

01.26 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mevrouw Creyf, het zijn de meest luidruchtige vluchten die boven Brussel plaatsvinden. In dat verband denk ik bijvoorbeeld aan de boeing 747 die al die bochten zelfs niet kan maken en die recht boven Brussel vliegt.

01.26 **Guy Verhofstadt**, Premier ministre: Les avions les plus bruyants, comme le Boeing 747, survolent Bruxelles.

01.27 **Simonne Creyf** (CD&V): Dat is dan het enige toestel, omdat het niet anders kan. Nog een geluk trouwens.

De **voorzitter**: Mijnheer de eerste minister, laat u toch ook aan de interpellanten de kans om te repliceren. U hebt op dit moment het woord niet. Het woord is aan mevrouw Creyf. Het zou voor iedereen goed zijn van minstens naar mekaar te luisteren. Hier worden wij tenminste niet overstemd door andere geluiden.

01.28 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn eerste punt was dat er in het verleden ook al voorstellen en akkoorden zijn geweest inzake spreiding. Ten tweede, premier, de akkoorden van 2000, 2002 en nu 2003 zijn uw akkoorden. U hebt op een ondoordachte manier een luchthavenakkoord afgesloten. Ik herinner mij nog hoe het tot stand is gekomen. Eind 1999 was er een plotselinge beslissing van minister Durant die alle nachtvluchten wou afschaffen. U hebt onmiddellijk alarm geslagen. Mevrouw Durant is teruggewezen en u hebt gezegd: wij zullen dit kaderen in een globaal akkoord, een luchthavenakkoord.

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

Het is echter een slecht akkoord gebleken, premier. Onder druk van de mensen van de Noordrand bent u bereid om uw vergissing in te

Il est inadmissible que la

zien. Het siert u dat u uw vergissing hebt ingezien, maar was er de druk van de mensen niet geweest, dan hadden wij nog altijd dat onzalige luchthavenakkoord gehad.

Wat was uw grote vergissing? Uw grote vergissing was de concentratie, die voor de betrokken mensen de grens van het draaglijke heeft overschreden. Het enige antwoord en alternatief is een totale spreiding, men zal dit verder uitwerken, maar u hebt vandaag ook de boodschap gegeven dat de mensen uit de Noordrand nog 90 dagen zullen moeten wachten vooraleer de spreiding zal worden doorgevoerd.

Premier, in deze ondraaglijke toestand – een toestand die zwaar drukt op de nachtrust en de gezondheid van mensen – is dit een onaanvaardbare boodschap. Die onaanvaardbare boodschap hebt u hier vandaag gegeven: nog drie maanden wachten vooraleer er sprake zal zijn van enige spreiding. U hebt gezegd: wij moeten eerst al die internationale organisaties raadplegen, die routes moeten worden uitgetekend, er moeten internationale akkoorden zijn. Ik betwist niet dat dit allicht de procedure is, maar u laat ondertussen de mensen nog drie maanden wachten. Mijn betoog was erop gericht om op een of ander manier te onderzoeken hoe u nu reeds zou kunnen overgaan tot een spreiding.

01.29 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik heb de eerste minister nog eens horen toelichten op welke wijze men in Schiphol de zaken heeft geregeld. Ik vind het goed dat men de oplossingen die men in het buitenland heeft uitgewerkt, van naderbij gaat bekijken. Men moet echter niet denken dat alle heil uit Nederland komt. Dat is niet altijd het geval!

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

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

01.30 Eerste minister Guy Verhofstadt: In veel gevallen is dat zo.

01.31 Frieda Brepoels (VU&ID): In sommige gevallen is dat zo.

01.32 Eerste minister Guy Verhofstadt: De tijd is aangebroken om weer naar ons te kijken!

01.33 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de eerste minister, het is, mijns inziens, een beetje simplistisch te denken dat een dergelijk concept zomaar kan worden overgeplant naar een luchthaven zoals Zaventem. U hebt drie elementen aangehaald die belangrijk waren om tot het luchthavenakkoord te komen. Deze elementen zijn: het wegnemen van luidruchtige vliegtuigen, de concentratie op bepaalde routes en het isolatieprogramma.

Wat hebben we moeten vaststellen? U start met de concentratie vooraleer men met de isolatie begonnen was en vooraleer de luidruchtige vliegtuigen uit de lucht werden gehouden. Het kleinste kind zou weten dat een dergelijke beslissing tot gevolg heeft dat men meer hinder gaat veroorzaken en meer mensen hinder zouden ondervinden. Bij de uitvoering van het eerste deel van het akkoord is het misgelopen. Op 29 november heeft men dat toegegeven.

01.33 Frieda Brepoels (VU&ID): Il a cité trois éléments importants: le retrait des avions les plus bruyants, la concentration sur certaines routes et l'insonorisation. Or, on a appliqué la concentration sans attendre les travaux d'insonorisation ou le retrait des avions les plus bruyants. Les problèmes ont commencé avec la concentration de 80 % des vols de nuit dès le 31 octobre, sans la moindre évaluation ou étude d'incidence.

Mijnheer de eerste minister, ik kan echt niet begrijpen waarom men

L'organisation des vols de jour m'a également déçue. Optera-t-on

een theoretisch model, koste wat het kost, en proefondervindelijk wil bewijzen. Het is duidelijk dat de problemen begonnen zijn bij de aanvang van de concentratie tot ongeveer 80% van de nachtvluchten op 31 oktober zonder evaluatie van de impactstudie. Daar hebben de Vlamingen zich laten rollen. In uw antwoord beklemtoont u dat correcties mogelijk zijn. U hebt echter een heel belangrijke stap gezet op 31 oktober. Men kan niet zomaar op zijn stappen terugkeren zonder rekening te houden met de hinder die men reeds maanden heeft veroorzaakt.

Mijnheer de voorzitter, ik ben bijzonder teleurgesteld over het antwoord van de eerste minister met betrekking tot de aanpak van de dagvluchten. Welke criteria zal men hanteren? Zal men opteren voor een evenwichtige spreiding naar gelang van de bestemming? Op dit ogenblik vertrekt 90% van de dagvluchten van 25-R. Het laten voortbestaan van een dergelijke combinatie is, mijns inziens, onaanvaardbaar. We zullen op dit punt zeker terugkomen. U mag er zeker van zijn dat u van dit soort interpellaties nog niet verlost bent.

01.34 Hans Bonte (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik wil vooraf de eerste minister bedanken voor zijn uitvoerige antwoord. Ik heb wel het gevoel, wanneer ik naar het discours van de leden van de oppositie luister, zeker dat van de eerste spreker, dat men blijkbaar ongelukkig is, omdat er oplossingen bestaan voor problemen. Ik heb de indruk dat men desnoods maar wat cijfers hanteert die absoluut niet kloppen. Men verwijst ook ten onrechte naar de houding van het schepencollege van Vilvoorde, waar ik toevallig deel van uitmaak, om toch maar te kunnen schreeuwen welke ramp er zich in de Noordrand aan het voltrekken is.

Mijnheer de eerste minister, ik wil toch drie elementen onder uw aandacht brengen. Ten eerste, u hebt terecht verwezen naar het basisakkoord, waarin een aanpassingsmechanisme vermeld stond. Welnu, ik kan getuigen, samen met vele collega's dat het aanpassingsmechanisme zeer moeilijk in gang schiet. Ook wanneer er met een overvloed aan bewijzen – overigens precies dezelfde argumenten die u nu aanhaalt – die bovendien met cijfers onderbouwd zijn, aangekondigd wordt dat het concentratiemodel niet werkte, bleef het onmogelijk de bevoegde minister te overtuigen van dat feit.

01.35 Eerste minister Guy Verhofstadt: Mijnheer Bonte, mag ik u even onderbreken? Laten wij eens naar de chronologie kijken. De concentratie is volop begonnen eind oktober begin november 2002. Op 29 november 2002 hebben we de volgende fase van de concentratie onmiddellijk afgeblazen. Dat klopt toch? Die fase betekende 6 of 7 vluchten extra boven de Noordrand. Wij hebben gezegd dat dit niet doorging. Wij hebben gezegd dat wij die fase zouden uitstellen tot alle Boeings 727 uit de lucht waren. Op 24 januari 2003 zijn die uit de lucht gehaald en hebben wij een aantal alternatieven ontwikkeld. Ik zeg niet dat sommigen niet moesten overtuigd worden daarvan, maar men kan toch vaststellen dat wij dat in een tijdsspanne van 8 weken hebben gedaan?

pour une répartition équilibrée?
Nous reviendrons sur ce point.

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

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

01.35 Guy Verhofstadt, Premier ministre: Je ne suis pas entièrement d'accord avec ce que vous dites. La première phase de concentration a été entamée fin octobre, début novembre. Une adaptation a déjà été réalisée le 29 novembre, et la phase suivante a été abandonnée. Le 24 janvier, un nouvel accord a été conclu ; il prévoyait le retrait des Boeing 727 et des modifications des couloirs aériens. De nombreuses mesures ont ainsi été prises en l'espace de

huit semaines: il s'agit, selon moi, d'un bel exemple de réaction rapide et adéquate!

01.36 Hans Bonte (SP.A): Mijnheer de eerste minister, de redenering dat alle verkeer concentreren op één lijn een ondraaglijke frequentie veroorzaakt op die lijn en dat men tot een soort uitwaaiing moet komen – wat nu beslist is – is een redenering die natuurlijk allang voor de echte concentratie begon, hier verdedigd werd. Toen de concentratie begon, de dag erna bij manier van spreken, is dat effect aangevoeld door de betrokkenen, en in een iets latere fase is het hier ook met cijfers geïllustreerd, maar wij bleven praten tegen een muur. Ik zal u meer zeggen: tussen de Noordrand en Schaarbeek is er maar 1 centimeter verschil. Uw experts die naar Schiphol getrokken zijn, kunnen technisch volkomen gelijk hebben dat men door een concentratie minder mensen hindert – dat lijkt mij ook evident –, maar zij hebben politiek en maatschappelijk ongelijk, omdat dat de betrokkenen een gevoel geeft van onrechtmatige verdeling, van onrechtvaardigheid. Wanneer men vanuit Schaarbeek, een centimeter verder dan de Noordrand, de bevoegde minister hoort pleiten voor enerzijds, het schrappen van nachtvluchten en dus het schrappen van duizenden banen op de luchthaven en anderzijds, een grote overwinning hoort afkondigen, omdat boven Brussel niets meer vliegt, is de verontwaardiging in de Noordrand natuurlijk totaal. Het maatschappelijk draagvlak om dat te aanvaarden brokkelt dan natuurlijk af. Dat heeft tot een soort opstand geleid. Ik wil u daarop wijzen, omdat er ook vandaag nog altijd in de meerderheid nog mensen zijn die volop blijven pleiten voor het verbieden van nachtvluchten en dus voor het schrappen van die jobs.

Zij doen dat, niettegenstaande dat u een akkoord maakt en dat zij een akkoord verdedigen dat precies het compromis inhoudt tussen ecologie en tewerkstelling.

01.37 Eerste minister Guy Verhofstadt: Maar u spreekt nu over de Vlaamse regering.

01.38 Hans Bonte (SP.A): Ook hier, in de Kamer, mijnheer de eerste minister.

Ik wil ten slotte de volgende zaak zeker nog onder uw aandacht brengen, omdat u er tot mijn spijt niets over gezegd hebt. Er moeten nog een pak bronmaatregelen worden genomen. De belangrijkste bronmaatregel, die ook rechtstreeks te maken heeft met de leefbaarheid van onze streek, is de ontsluiting van de luchthaven of de aansluiting ervan op de HST. Dat is zo cruciaal, om nuttelose vluchten uit de lucht te houden, maar ook zo cruciaal voor het mobiliteitsprobleem en op het vlak van de economische ontwikkeling. De Kamer van Koophandel heeft in de kerstvakantie nog een conferentie gehouden over het feit dat het mobiliteitsvraagstuk de grootste bedreiging vormt voor de economische ontwikkeling van onze regio. Ik denk dat zij gelijk heeft. Toch stellen wij vast dat het harde engagement dat in het luchthavenakkoord ingebakken lag, om vóór eind 2002 de Brusselse regering daarover knopen te zien doorhakken, verder dan ooit vooruitgeschoven is. Ik las namelijk dat

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

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

01.37 Guy Verhofstadt, Premier ministre: Vous voulez dire: au sein du gouvernement flamand!

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

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

de Brusselse regering van oordeel is dat zij daarover de komende jaren niet moet beslissen. Dat staat nochtans ook in het luchthavenakkoord. Ik had dat graag bovenaan op de prioriteitenlijst zien terechtkomen.

01.39 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, het is nogal duidelijk dat een deel van het maatschappelijk draagvlak verloren gegaan is, althans toch in de regio Brabant. Het is verloren gegaan door de indruk dat de bevoegde minister misschien te lang doof is gebleven voor een aantal duidelijke en rechtvaardige opmerkingen. Uiteraard heeft dit enige tijd in beslag genomen. Ik pleit daarom ook onmiddellijk en ook in de volgende weken, mijnheer de eerste minister, dat men bijzonder veel aandacht zou besteden aan de communicatie. Het gaat dan over communicatie naar dit Parlement toe, maar ook naar de actiegroepen toe. Zij zijn in feite de burgers in dit land. Ik denk dat we het er politiek toch over eens zijn dat die burgers een rol kunnen spelen en moeten spelen. Ik pleit dus dat men zeer sterk mee aandacht zou besteden aan de communicatie, aan de perceptie zodat een aantal dingen beter zullen worden begrepen door de bevolking.

Ten tweede, mevrouw Creyf, ik moet zeggen dat ik er niets meer van versta. U bent hier de hele tijd bezig met het afschieten van dat akkoord en tegelijkertijd zegt u dat het zo snel mogelijk moet worden gerealiseerd. Ik wil toch wel van twee zaken één maken. Ik begrijp het dus niet meer.

Over de Chabert-route, u weet dat de route Chabert een weekendroute was. Ik beschouw de heer Chabert desondanks nog steeds als een zeer charmant man. Ik ga daar dus niets meer over zeggen.

Ten slotte, mijnheer de voorzitter, mijn besluit is dat ik naar de premier en de verantwoordelijke minister toe zeg dat we in een fase van implementatie zijn. Het is evident dat dit inderdaad niet op één, twee, drie kan gebeuren. Ik wil dus ook aandrigen dat de richtlijnen van de federale regering aan de technici ook in klaarheid en in openheid hier in dit Parlement kunnen komen. Ik herhaal het, er is een bepaalde hiërarchie. Ik hoop dat het in tweede instantie ook aan de burgergroepen zal worden gegeven zodat we daar ook in klaarheid over kunnen oordelen.

01.40 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik wil nog heel even het woord nemen. Ik zal het heel kort houden. Collega's, ik wil u er toch nog even aan herinneren. De eerste minister heeft er al even op gealludeerd. Nog geen vier jaar geleden heb ik in de commissie voor Infrastructuur aan de toenmalige minister van Verkeer Daerden gevraagd wat hij wilde doen aan de problematiek van de nachtvluchten. Dat was in het voorjaar van 1999. Zijn antwoord was toen kort en bondig dat hij niets ging doen. De nachtvluchten waren een economisch gegeven. Ik herinner me zelfs nog dat collega Vanhoutte en ikzelf toen nog een voorstel hebben gedaan om de nachtvluchten te beperken tot maximum 25 per nacht. Het zijn er nu maar 22. Dat werd toen gewoon weggestemd. Dat was in de vorige regering. Ik wil u er toch nog even aan herinneren.

calendes grecques.

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

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

Er zijn hier een aantal opmerkingen gemaakt over de minister van Verkeer. U weet dat wij als groenen verder zouden willen gaan dan het huidige compromis. We hebben dat compromis loyaal verdedigd. We blijven dat ook doen. Dit is een compromis dat bereikt is tussen drie partijen, namelijk rood, blauw en groen. Dat maakt samen paars-groen. Ik verwacht vanaf nu dat dit akkoord ook loyaal wordt verdedigd in de regio's. Het kan niet langer zijn dat het wordt voorgesteld alsof het de groenen zijn die daar hun oekazes stellen terwijl de anderen daartegen zouden willen ingaan. Dit is een verkeerde voorstelling van de zaken. Dit moet nu maar definitief ten einde zijn. Het is een compromis dat bereikt is door de drie partijen van de coalitie. Wij zullen dat loyaal blijven verdedigen. Ik verwacht niets minder van de andere coalitiepartners.

01.41 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le premier ministre, je vous remercie d'avoir insisté à plusieurs reprises sur la répartition, à savoir que sur les 10.000 personnes concernées par les plans de concentration des vols de nuit, 4.000 personnes habitant à Haeren et à Neder-over-Hembeek le restent encore, ce qui représente un rapport de 4/10. J'avais personnellement l'impression que le problème ne concernait plus que 6.000 personnes.

En tant que parlementaire fédérale, je considère que le problème concerne, de manière majeure, 12.000 citoyens de ce pays et que les solutions à développer doivent l'être pour ces 12.000 personnes et non pas uniquement pour quelques petits électeurs.

Il est évident que le problème des vols de nuit subsiste même si on s'y attaque. Certes on peut limiter le bruit, concentrer les vols et isoler les habitations mais il faut aussi développer une réduction de ces vols de nuit en concertation évidemment avec le pôle économique. Il existe une différence entre jouir d'une liberté totale pour décoller la nuit parce que c'est beaucoup plus facile, et négocier, discuter, mettre des contraintes de type environnemental, qualité de santé publique, qualité de vie. Tout le monde peut comprendre qu'il faut finalement viser à réduire au maximum ces décollages de nuit.

Enfin, je voudrais inscrire votre problématique ainsi que toutes les pistes que vous avez ouvertes, que ce soit en termes de réduction de nuisances sonores ou de limitation des vols (y compris les problèmes des vols de jour), dans le cadre du plan fédéral de développement durable que nous avons tous adopté sous la législation actuelle. Il faut mener une réflexion sur la nature des marchandises transportées la nuit et sur l'urgence du transport. On ne peut plus faire l'économie d'un débat de fond sur le "just in time", sur l'urgence et la nécessité impérieuse d'un transport en 24 heures. Notre monde économique se doit aussi de réfléchir à ce sujet.

Les résultats de la réflexion pourraient entraîner une réduction drastique des vols de nuit puisque les coûts seraient plus élevés en raison de l'instauration de certaines taxes. De plus, certaines marchandises pourraient être transportées de jour ou par un mode de transport alternatif, comme le train par exemple car, comme vous l'avez dit, nous sommes une plate-forme européenne. Pour les années qui viennent, je crois que nous devons nous inscrire dans cette perspective d'intermodalité.

que d'une vingtaine de vols.

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

01.41 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Mij dunkt dat er 12.000 burgers door dit probleem getroffen worden. Al die mensen ondervinden de gevolgen van de plannen met betrekking tot de concentratie van nachtvluchten. Het aantal nachtvluchten moet verder naar omlaag, in overleg met de economische partners. De vermindering van het aantal vluchten en de beperking van de lawaaihinder kaderen in het federale plan voor duurzame ontwikkeling dat tijdens de huidige zittingsperiode aangenomen werd. Over de noodzaak van dringende transporten moet een grondig debat gevoerd worden. We moeten de kwestie benaderen in het licht van het intermodaal transport. Uit uw antwoord blijkt dat het proces op gang gebracht is, en dat een verbetering van de situatie mogelijk is.

Monsieur le premier ministre, selon moi, votre réponse indique qu'un processus a été enclenché et qu'il peut encore s'améliorer pour le bien-être de tous, évidemment, et de l'économie, en particulier.

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 en Filip De Man en luidt als volgt:

"De Kamer,

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

en het antwoord van de eerste minister,

vraagt de regering

- af te stappen van de concentratie van nacht- en dagvluchten vanuit Zaventem;
- een maximale spreiding te verzekeren over de verschillende gewesten, zodat de hinder voor alle inwoners op een draaglijk niveau wordt gebracht."

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

"La Chambre,

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

et la réponse du premier ministre,

demande au gouvernement

- de renoncer à la concentration des vols de nuit et des vols de jour au départ de Zaventem;
- d'assurer la dispersion maximum des vols au-dessus des différentes régions afin de ramener les nuisances à un niveau supportable pour tous les habitants."

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

"De Kamer,

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

en het antwoord van de eerste minister,

vraagt de regering

- onmiddellijke opzegging van de luchthavenakkoorden van 2000 en 2002 en terug te keren tot de toestand van voor 2001;
- onmiddellijk een democratische beslissingsprocedure op te starten met alle betrokkenen in alle openheid;
- onmiddellijk over te gaan tot volledige spreiding van dag- en nachtvluchten."

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

"La Chambre,

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

et la réponse du premier ministre,

demande au gouvernement

- de dénoncer sur-le-champ les accords aéroportuaires de 2000 et 2002 et d'en revenir à la situation d'avant 2001;
- de mettre immédiatement en place une procédure décisionnelle démocratique associant ouvertement tous les acteurs concernés;
- de disperser sans délai tous les vols de nuit et les vols de jour."

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

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

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

De **voorzitter**: De heer Vanvelthoven heeft andere verplichtingen en hij heeft mij verzocht te worden verontschuldigd, wat bij deze is gebeurd. Overeenkomstig artikel 89.11 van het Reglement wordt zijn vraag A781 als ingetrokken beschouwd.

Ik geef bijgevolg meteen het woord aan mevrouw Brepoels voor het stellen van haar vraag over de IJzeren Rijn.

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

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

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, ik dank u mij de gelegenheid te geven deze vraag thans nog te stellen. Het gaat hier uiteraard over een heel belangrijk dossier en dat door Nederland, waarover men het daarnet nog had, in een minder gunstige situatie is verzeild geraakt.

De overeenkomst die beide regeringen ongeveer drie jaar geleden samen opstelden over het hergebruik van de IJzeren Rijn bestaat nog wel, maar ik vraag mij af wat er eigenlijk nog van overblijft. Tot op heden bleef deze overeenkomst dode letter.

Ik herinner mij nochtans nog zeer goed, mijnheer de eerste minister, dat u na de ondertekening op de uw gekende manier zei dat binnen zes maanden de eerste treinen zouden rijden over het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Dat was midden 2001.

Ondertussen is daar natuurlijk wel een en ander gebeurd. Ik blijf er echter nog altijd bij dat men met het memorandum of understanding, dat in feite wel een heel belangrijke overeenkomst was, toch een fout begaan heeft. De heringebruikname van het historisch tracé enerzijds en de beslissing over het nieuwe tracé anderzijds, werden namelijk in één overeenkomst gegoten. Daardoor zijn we nu geen stap verder voor die eerste heringebruikname. Via de pers heb ik begrepen dat u na de vele onderhandelingen van ambtenaren, van uzelf en van minister Durant met de twee vorige regeringen in Nederland, afspraken gemaakt hebt om eruit te geraken, vooral wat de financiering van de kosten betreft.

Mijnheer de eerste minister, u zou overwogen hebben om tot een juridische arbitrage over te gaan. Zal dat werkelijk gebeuren? Zo ja, wanneer zal dat gebeuren?

In de Nederlandse pers heb ik gelezen dat er een gezamenlijke verklaring geweest zou zijn waarin het akkoord van maart 2000 herbevestigd wordt. Ik vraag mij dus echt af of en welke waarde dat eigenlijk nog heeft op dit ogenblik.

Welke beloftes heeft België aan Nederland gedaan op het jongste

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

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

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

overleg? Klopt het dat België akkoord is gegaan met het loslaten van de binding met andere dossiers? Ik verwijs daarmee vooral naar de spoorlijn 11. De Vlaamse regering heeft de vergunning voor de hogesnelheidstrein losgelaten, wat toch ook nog een mogelijk middel was om de Nederlanders tot betere inzichten te brengen. Wat klopt daarvan?

Ik zou graag willen weten welke stappen deze regering nog zal zetten. U bent weliswaar nog niet ontslagnemend, maar wij zitten toch in een periode op weg naar verkiezingen, waarvan we weten hoelang die is, aangezien de verkiezingsdatum is vastgelegd.

Wanneer zullen de eerste treinen over dat historisch tracé rijden? Dat had ik graag vernomen, indien de eerste minister mij daarop wilt antwoorden.

02.02 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, collega Brepoels, laat mij eerst en vooral zeggen dat indien de toenmalige regering in 1991 niet had beslist om geen treinen meer te laten rijden over het historisch tracé, wij vandaag hier niet samen zouden zitten om al deze vragen te beantwoorden. De origine van dit probleem ligt in het feit dat men in 1991 eenzijdig, vanuit België, beslist heeft om geen treinen meer te laten rijden over dat historisch tracé.

Wij moeten nu in feite die beslissing van ongedaan maken. Daartoe heb ik inderdaad, zoals u aangeeft, in maart 2000 een akkoord bereikt – een memorandum of understanding – tussen de Belgische en Nederlandse regering. Bij de implementatie van dit memorandum is het tot een nieuwe discussie gekomen over het aanrekenen van bepaalde kosten door Nederland aan België bij het in gebruik nemen van het historisch tracé.

Wij zeggen dat die kosten het gevolg zijn van een te strenge toepassing van een aantal Europese milieuriichtlijnen. Wij kunnen instaan voor de nodige investeringen op het historisch tracé, ook voor investeringen die genoodzaakt zijn door de internationale wetgeving, maar men kan ons niet de kosten aanrekenen van investeringen op dat historisch tracé die prohibitief exuberant zijn, ten gevolge van een veel te strenge toepassing van Europese milieuriichtlijnen, onder meer de Vogelrichtlijn van 1997 en de Habitatrichtlijn van 1992.

Omdat dit bleef aanslepen heb ik op 12 november vorig jaar een voorstel gedaan in een brief aan mijn Nederlandse collega Balkenende. Daarin heb ik het volgende gesteld. Wij geraken er toch niet uit, wij hebben een memorandum, u gaat ermee akkoord om het historisch tracé te openen, u wilt ons teveel kosten aanrekenen, kosten die wij volgens ons niet moeten maken, omdat u daar de Europese milieuriichtlijnen te streng toepast. Ik heb voorgesteld om dit dispuut dan in een arbitrage te beslechten, waarbij beide partijen een scheidsrechter aanduiden die dit specifieke probleem moet beslechten.

Ik kan u melden dat ik, na veel ambtelijk overleg, gisteren een telefonische bevestiging heb ontvangen dat de Nederlandse regering ingaat op ons voorstel om het geschil rond de IJzeren Rijn voor te leggen aan een internationale arbitrage. Zo iets gebeurt nog wel. Er

prévu en la matière? Quand les premiers trains circuleront-ils sur le Rhin de fer?

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

Hier, j'ai obtenu par téléphone la confirmation que le gouvernement néerlandais accédait à notre proposition. La confirmation officielle suivra dans quelques jours. Pour l'heure, nous négocions encore à propos du choix d'une cour d'arbitrage, à savoir La Haye ou Luxembourg, de la formulation de la question dans le cadre de la procédure d'arbitrage et de l'identité des conseillers. Je pense que nous devrions pouvoir atteindre un accord d'ici quatre à six semaines. Si aucun accord ne peut se dégager, j'entamerai une procédure contre les Pays-Bas.

zijn tussen andere lidstaten van de Europese Unie geregeld arbitrages wanneer zij er niet uitgeraken. Ik zal wellicht binnen enkele dagen de formele bevestiging krijgen. Op ambtelijk niveau was men het eigenlijk al eens met ons idee om een internationale arbitrage mogelijk te maken, maar het heeft waarschijnlijk veel te maken met de verkiezingen dat ik pas nu de telefonische bevestiging heb gekregen.

Er moeten nog twee vragen worden opgelost om de arbitrage mogelijk te maken. Ten eerste, voor welk hof? Er zijn twee mogelijkheden: het permanent arbitragehof van Den Haag of het Europees Hof voor Justitie van Luxemburg. Ten tweede, over de vraagstelling in de arbitrage zijn wij nu aan het onderhandelen.

Over de vraagstelling in de arbitrage zijn wij nu aan het onderhandelen. Wij zijn ook aan het onderhandelen over een keuze tussen het Permanent Arbitragehof of het Europees Hof van Justitie. In beide kampen is men ook al bezig aan het uitkijken naar eventuele arbiters. Het moeten internationaal gerenommeerde specialisten zijn. Zij moeten dergelijke verdragen en richtlijnen juist kunnen interpreteren.

Ik stel een tijdsbestek van vier tot zes weken voorop om een akkoord te vinden, eens we de bevestiging hebben van het akkoord van het Arbitragehof over wie de arbitrage doet – Het Hof in Den Haag of Luxemburg – en over de vraagstelling. Als dat akkoord er niet is over vier tot zes weken, bereid ik een juridische procedure voor. Die procedure kan dan uiteraard ook voor het Hof in Den Haag of Luxemburg worden gevoerd. Die procedure is dan echter geen arbitrage meer. Ze is dan een rechtszaak tegen Nederland.

Dat is de stand van zaken.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, uiteraard dank ik de eerste minister voor zijn antwoord.

Wat mij echter absoluut onduidelijk blijft is de discussie over de kosten en dat zei ik al meermaals tegen minister Durant.

Mijnheer de eerste minister, u herinnert zich wellicht dat in het investeringsplan van de NMBS door België werd voorzien in een bedrag van om en bij het miljard Belgische frank om het historisch tracé opnieuw in gebruik te nemen. Ik vernam echter van minister Durant dat dit geen afgewerkt kostenplaatje was voor de heringebruikname.

Had u het daarnet in uw antwoord over de aanpassing aan Europese richtlijnen voor de heringebruikname van het historisch tracé of had u het over het definitieve tracé? Ik meen dat daar het schoentje knelt. In feite geeft men geen toelating om het historisch tracé te berijden alvorens er een definitief akkoord bestaat over het uiteindelijke tracé. Ik meen te hebben begrepen dat die kosten van een totaal andere orde zijn.

Voorts is het jammer dat de twee dossier vanuit België aan elkaar werden verbonden.

02.04 Eerste minister Guy Verhofstadt: Wat minister Durant zei

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID):

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

02.04 Guy Verhofstadt, Premier

blijft uiteraard geldig. Er zal vooruitgang moeten worden geboekt in beide dossiers ...

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

02.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): ...alvorens de toelating wordt gegeven.

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

Mijnheer de voorzitter, ik herhaal dat ik het jammer vind dat beide dossiers aan elkaar werden gekoppeld, want anders bezat Nederland veel minder troeven om het recht op doorgang in vraag te blijven stellen. Nu ging men uiteindelijk akkoord, maar dan wordt er weer gediscussieerd over de kosten. Wie weet wat er nog zal gebeuren in de toekomst?

Mijnheer de eerste minister, ik zal dit dossier en de termijnen die u vooropstelde, op de voet blijven volgen. Ik ben benieuwd of wij in ons land althans, nog beweging kunnen krijgen in deze aangelegenheid, nog voor de verkiezingen.

02.06 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Wellicht, mevrouw Brepoels, zal u mij binnen zes weken over deze materie opnieuw ondervragen.

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

De **voorzitter**: Dat kan nu reeds worden geprogrammeerd!

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.42 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.42 heures.*