



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

09-12-2002

16:00 uur

lundi

09-12-2002

16:00 heures

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

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

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

INHOUD

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

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

- Samengevoegde vragen van 5
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nacht- en dagvluchten over de Noordrand" (nr. A501) 5
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanstelling van een expert om de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem aan te pakken" (nr. A511) 5
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de luchthavenpolitiek rond de luchthaven van Zaventem". (nr. A512) 5
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het meetnet om de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem op te volgen" (nr. A513) 5
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het isolatieprogramma om de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem in te dijken" (nr. A514) 5
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen voor de volksgezondheid van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. A515) 5

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

SOMMAIRE

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

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

- Questions jointes de 5
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de jour et de nuit au-dessus de la périphérie nord" (n° A501) 5
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation d'un expert chargé de la question des nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A511) 5
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique aéroportuaire en ce qui concerne l'aéroport de Zaventem". (n° A512) 5
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réseau de mesures destiné à évaluer les nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A513) 5
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et du Transport sur "le programme d'isolation destiné à réduire les nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A514) 5
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences, pour la santé publique, des nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem" (n° A515) 5

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 9 DECEMBER 2002

16:00 uur

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

du

LUNDI 9 DECEMBRE 2002

16:00 heures

La séance est ouverte à 16.18 heures par Mme Marie-Thérèse Coenen, présidente.
De vergadering wordt geopend om 16.18 uur door mevrouw Marie-Thérèse Coenen, voorzitter.

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

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

01.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, via de pers konden wij vernemen dat de afgevaardigde bestuurder van de NMBS, de heer Vinck, de realisatie van het Gewestelijk Expressnet (GEN) niet langer een prioriteit voor de NMBS noemt, tenzij de overheid met voldoende financiële middelen over de brug komt. Zoniet, verhuist het Gewestelijk Expressnet naar een of andere bureaulade van de afgevaardigde bestuurder in afwachting van betere tijden.

Wat is eigenlijk de kern van de boodschap? De heer Vinck zegt dat hij het GEN niet kan uitvoeren omdat hij geen geld heeft. Daar komt het op neer: hij heeft geen geld. Vandaar, mevrouw de minister, dat ik graag een paar antwoorden kreeg van u.

Wat zegt u daarop? Ten eerste, klopt het wat de afgevaardigde bestuurder zegt, namelijk dat er geen geld is? Ten tweede, wat zijn de totale investeringskosten van het project? Ik zou daar wel graag de meest actuele raming van hebben. Ten derde, er is een samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de Gewesten in verband met de financiering van het Gewestelijk Expressnet. Een van de financieringsbronnen zou het GEN-fonds zijn, waarbij 63 miljard frank in het hele project gestoken zou worden. Mijn vraag is of de financiering van het GEN verzekerd is, ja of neen? Indien u zegt: ja, van waar komt dan het geld? Wie zal dat betalen? Uit welke pot komt dat geld? Wij hebben al gehoord van federaal minister Vande Lanotte dat er geen overheidsgeld aangewend wordt. Van hem komt het geld dus niet. Hij wijst naar uw portefeuille en zegt dat u ervoor moet zorgen. Mijn vraag is: als de financiering van het GEN

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

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

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

verzekerd is, waar komt dan het geld vandaan?

SNCB?

Mevrouw de minister, ik had hier graag een heel concreet antwoord op gekregen vermits het een concrete vraag is. Zal de NMBS een gedeelte hiervan voor eigen rekening moeten nemen? Is de 800 miljoen euro of 32 miljard Belgische frank die in 2003 bij de federale participatiemaatschappij gehaald zou worden een zuivere dotatie? Of zijn er in de eindafrekening voor dit bedrag op één of andere manier vergoedingskosten ten laste van de NMBS verbonden? Zo ja, hoeveel bedragen deze dan? Op hoeveel wordt het exploitatietekort van het gedeelte van het Gewestelijk Expressnet dat door de NMBS wordt verzorgd geraamd indien het op kruissnelheid zal functioneren? Ook hier had ik graag de meest actuele raming gekregen. Mag het als een vaststaand gegeven beschouwd worden dat de NMBS voor dit exploitatietekort binnen haar eigen aandeel volledig vergoed zal worden door de overheid?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, het is totaal legitiem en noodzakelijk dat de heer Vinck grote aandacht heeft voor de financiële gezondheid van de NMBS en dus onder andere ook voor de financiering van het GEN. Wij weten dat de financiële gezondheid van de NMBS te wijten is aan slechte keuzes uit het verleden. U gaat niet akkoord met mij, maar ik zal het toch herhalen. Wat het beheer betreft werden slechte keuzes gemaakt. Hierdoor zit de financiële gezondheid van de NMBS in een moeilijke situatie.

Pour ce qui concerne le RER, je rappelle que l'accord de gouvernement prévoyait la création d'un fonds grâce aux moyens provenant de la privatisation de la CGER. Ce fonds RER existe, il a été créé et son montant s'élève à 25 milliards d'anciens francs belges. Aujourd'hui, on attend de la SNCB qu'elle choisisse les projets qui peuvent être financés par ce fonds RER;

D'autre part, M. Vinck répond – et je pense qu'il a raison d'être soucieux à cet égard – qu'il ne peut mettre en œuvre des travaux RER dans la mesure où il n'a encore que, pour le moment, un tiers de ce fonds. Il ne dispose pas de la totalité et pour lui, cela porterait préjudice non seulement à la SNCB mais aussi à l'ensemble de la mobilité en Belgique car le RER est extrêmement important en termes de potentiel de clientèle pour la SNCB. C'est d'ailleurs pour cette raison que le gouvernement a fait un effort considérable en décidant, pour la première fois, de mettre en place un fonds totalement dédié; on ne peut rien en faire d'autre que payer des dépenses RER.

Personne n'ignore qu'en matière ferroviaire, les choses sont lentes: quand on fait des investissements, quand on met à quatre voies, cela prend des années. Et rien ne justifierait d'attendre de disposer de l'enveloppe complète, sur un projet qui prend dix années, pour commencer. On doit avoir un minimum de garanties mais on ne doit pas avoir la totalité. D'ailleurs, je rappelle à cet égard que par le passé, la SNCB a fait le contraire, elle a reçu l'argent pour faire le TGV et elle l'a utilisé à autre chose, puis elle a emprunté pour payer le TGV, faisant ainsi augmenter la dette. On n'a jamais attendu par la passé d'avoir la totalité de la somme en mains avant d'entamer l'une ou l'autre première étape.

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

Er bestaat een GEN-fonds, met middelen uit de privatisering van de ASLK. In dat fonds zit 25 miljard BEF. Nu wordt van de NMBS verwacht dat ze de door dat fonds te financieren projecten selecteert.

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

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

D'autre part – vous le savez également – le projet RER a commencé. Que l'on arrête de dire que rien ne se fait! Le RER, ce n'est pas un nouveau "bazar", c'est, pour la partie ferroviaire, l'accroissement de l'offre ferroviaire dans et autour de Bruxelles.

Et si vous croyez que c'est une illusion, allez voir les riverains à Watermael-Boitsfort qui se posent de nombreuses questions sur la mise à quatre voies vers Ottignies pour laquelle les demandes de permis ont été introduites par la SNCB. Les choses avancent.

En ce qui concerne le tunnel Schuman-Josaphat, les choses avancent également. Cette pièce ne sert pas uniquement au RER, mais aussi à ce dernier. Nous avons donc avancé bien plus que par le passé où il y avait surtout beaucoup d'études mais peu de décisions, voire quelques phrases quelque peu générales et génériques.

Il en va de même pour le plan d'investissement. Même si on sait que ce dernier ne sera pas simple puisqu'un engagement avait été pris par M. Schouppe qui apparaît aujourd'hui impossible à respecter. Par le passé, on n'a pas attendu que tout l'argent du plan d'investissement sur dix ans soit sur la table pour faire un certain nombre de choix dont les financements ont suivi progressivement.

Je n'ai donc aucune crainte quant au fait que M. Vinck, l'actuel administrateur délégué, aura à cœur de maîtriser la situation financière de la SNCB. Mais cela doit se faire aussi en tenant compte des choix qu'il faut faire aujourd'hui pour demain en termes de mobilité.

Le management ne doit pas non plus perdre de vue que tout ce qui fait la raison d'être de la SNCB, d'une entreprise publique, c'est aussi la question d'un service qui doit attirer des recettes nouvelles.

En ce qui concerne la question du déficit d'exploitation du RER. Un déficit est prévu, dans le meilleur des cas, c'est-à-dire dans le cas d'une exploitation, comme on dit, en "vitesse de croisière" pour 2006-2007. La question n'est donc pas à l'ordre du jour, aujourd'hui.

A ce stade, il n'y a pas d'accord entre les Régions et le fédéral sur cette question ou, en tout cas, entre certaines Régions et le fédéral.

Pour moi, faute d'accord, le RER ferroviaire est une matière fédérale. Il n'y a donc pas de raison pour qu'aujourd'hui on change de logique en termes de prise en charge du déficit d'exploitation du RER d'autant plus, je le rappelle, que sur les voies de chemin de fer ne circulent pas uniquement des trains RER; il ne s'agit pas d'un nouveau circuit mais de son amélioration, et celle-ci est déjà en cours.

Dès lors, je veux vous préciser que, de manière très pragmatique et étape par étape, des décisions sont prises et ce, lors de chaque conseil d'administration. Les permis sont rentrés, le tunnel Schuman-Josaphat est dans sa phase totalement décisionnelle et les chantiers commencent à être programmés. Quant au cahier des charges concernant le matériel roulant, il est actuellement à l'étude.

Autant je donne totalement raison et je soutiens entièrement M.

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

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

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

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

Vinck dans sa volonté de faire un travail d'assainissement, autant sa prudence à donner des signaux puisqu'il dit qu'il ne s'engagera pas s'il n'a pas des garanties, m'étonne. En effet, il y a des choses qui sont déjà garanties, qui sont déjà en route. C'est étape par étape qu'il faudra poursuivre et envisager les problèmes les uns après les autres pour, au moment où cela sera effectivement nécessaire, les prendre en compte.

Quant au déficit d'exploitation, excusez-moi de devoir vous dire que cela risque de ne pas être pour le prochain gouvernement, mais pour le suivant! Aujourd'hui, nous n'allons pas empêcher la réalisation des mises à 4 voies, les travaux étant déjà en cours, pour une décision qui ne dépendra peut-être pas du prochain gouvernement mais du suivant!

Il s'agit maintenant de pouvoir continuer à avancer étape par étape en attendant d'avoir des garanties additionnelles par la suite.

01.03 Simonne Creyf (CD&V): Wat het GEN-fonds betreft, mevrouw de minister, zegt u dat er 25 miljard Belgische frank is voorzien. Het is er nog niet?

01.03 Simonne Creyf (CD&V): Selon la ministre, on affecte donc 25 milliards de francs au fonds RER, dont 17 milliards seraient déjà effectivement versés.

01.04 Minister Isabelle Durant: ... in 17,5 miljard oude Belgische frank is al voorzien maar effectief met bestemming in het fonds gestort.

01.05 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de minister, ten eerste, de heer Vinck zegt dat het fonds enkel bestaat op papier. Dat is de uitspraak van de heer Vinck. U komt altijd met zaken af die in de toekomst gelegen zijn. Het zal dus vanaf 2003 zijn dat het gerealiseerd wordt. Op dit ogenblik is er in dat fonds geen frank. Er is geen frank in het GEN-fonds. De heer Vinck heeft gelijk als hij zegt dat dit fonds een lege doos is en dat er geen geld is voor het GEN.

01.05 Simonne Creyf (CD&V): Mais M. Vinck déclare sans ambages qu'il s'agit d'un fonds virtuel et qu'il n'y a donc pas d'argent pour le RER. Pourquoi n'a-t-il pas encore reçu un franc?

Ten tweede, als er al geld zou zijn, waarom heeft de NMBS dat dan nog niet gekregen? De heer Vinck zegt dat hij geld moet hebben vooraleer hij iets kan doen. Wat antwoordt u? Hij moet eerst uitgaven doen en dan krijgt hij...

01.06 Minister Isabelle Durant: Neen. Hij moet eerst het type van de uitgaven en de projecten die moeten gefinancierd worden omschrijven. Dat is de vraag van mij aan de NMBS, om te identificeren welke kosten er nu noodzakelijk zijn om de volgende stappen van het GEN te garanderen.

01.06 Isabelle Durant, ministre: Parce qu'il n'a pas encore communiqué de dépenses.

01.07 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de minister, het blijft even wazig als voordien. Het ergste en mijn vrees is dat na drie jaar en een Brussels minister op dit departement het GEN verder af staat van zijn realisatie dan het ooit geweest is. Dit is de grote vrees en dit wordt langs alle kanten bevestigd. We gaan het nog niet hebben over de cahiers de charge, over de stellen. Ik weet dat u daarover ook met de NMBS in de clinch ligt. U zou willen bestellen op catalogus, de mensen van de NMBS willen dat bestellen op het terrein. Zij willen de beste stellen die uiteraard aangepast zijn aan deze sporen. Op elk onderdeel van de realisatie van het GEN...

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

01.08 Minister **Isabelle Durant**: In het verleden waren er alleen teksten, studies en blabla. Niks dan papier.

01.08 **Isabelle Durant**, ministre: Auparavant, on se contentait de publier des études et de noircir du papier, aujourd'hui les premières réalisations sont déjà visibles sur le terrain.

01.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Daar is nog niets aan veranderd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La **présidente**: M. Luc Goutry étant excusé, sa question n° A498 est postposée.

02 **Samengevoegde vragen van**

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

02 **Questions jointes de**

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

02.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het dossier van de nachtvluchten is een beetje een soap aan het worden.

Ten eerste, wat betreft de impactstudie, wil ik eerst nog eens herhalen dat het heel erg is wat vorige week in de openbare vergadering tijdens het vragenuurtje is gebeurd. U hebt daar gezegd – of erger nog, u hebt het een collega doen zeggen – dat u ons in de

02.01 **Simonne Creyf** (CD&V): En séance plénière du 5 décembre, M. Deleuze nous a lu une réponse très incomplète sur les vols de nuit au-dessus de Bruxelles. Il a même affirmé que les membres de la commission de l'Infrastructure avaient reçu une

commissie de impactstudie had bezorgd. Mevrouw de minister, dit is niet juist. U hebt ons geen impactstudie bezorgd. U hebt ons een notaatje van negen bladzijden bezorgd. Dat is niet de impactstudie. Met andere woorden: u liegt. U zegt dat u ons de impactstudie hebt bezorgd. We hebben echter een notaatje van negen bladzijden gekregen. Dat is niet de impactstudie. De impactstudie is heel wat lijviger dan die negen bladzijden. Ik vind dat erg. Neem van mij aan dat dit uw betrouwbaarheid in dit dossier zeker niet verhoogt.

Ten tweede; ik zou u willen vragen om alle gegevens waarover u beschikt openbaar te maken: de metingen, de methode van de metingen, het model voor de metingen, enzovoort. Waarom hebben de mensen uit de streek niet het recht om te beschikken over alle informatie? Wat weerhoudt u om met cijfermateriaal, tabellen en grafieken naar buiten te komen en dit aan de omwonenden voor te leggen? Deze ochtend heeft de werkgroep Daedalus een persconferentie gegeven. Hierin haalde ze onder andere zwaar uit naar de incorrecte informatie en de onjuiste cijfers die u ons bezorgde tijdens de commissie voor de Infrastructuur van 2 december 2002. Zij haalde ook uit naar uw berekeningsmodel. Het LAEQ-berekeningsmodel geeft gemiddelden weer. Het is een wiskundig model dat vertrekt van de verkeerde parameters.

Ten tweede, zij haalden aan dat u geen correcte informatie geeft als u beweert dat u de criteria volgt van de Wereldgezondheidsorganisatie. U hebt ons vorige week dinsdag in de commissievergadering gezegd dat u de Wereldgezondheidsorganisatie volgt.

Mevrouw de minister, de Wereldgezondheidsorganisatie heeft vijf criteria om vast te stellen wat geluidshinder is en wie wordt gehinderd. U neemt slechts twee criteria over. Dan zegt u: "Ja, maar ik volg de Wereldgezondheidsorganisatie". U neemt slechts twee criteria over, onder andere het LAEQ-model, maar bijvoorbeeld het derde criterium van de Wereldgezondheidsorganisatie, de frequentie, neemt u niet over. De relatie met het achtergrondgeluid, wat zeer nadelig zou kunnen zijn voor u, als Brusselaar, neemt u evenmin over. U selecteert, met andere woorden, die criteria die u uiteindelijk naar de Noordrand leiden.

De cijfers en de tabellen die u ons gaf, geven uitsluitend het gemiddelde over zes maanden, namelijk van januari tot juni 2002. Als men evenwel alle maanden afzonderlijk zou nemen vanaf januari, dan zou men heel duidelijk zien dat het aantal vertrekkende per nacht vanaf mei is verdubbeld. U vermeldt in uw tabellen ook niet dat de vliegtuigen tot 31 oktober 2002 via diverse routes en in gespreide slagorde over allerlei verschillende delen van de Noordrand vlogen. De cijfers die u geeft en de cijfers die Belgocontrol geeft, verschillen. Mevrouw de minister, u geeft verkeerde en tendentieuze informatie.

Ten derde, wat verstaat u onder een vlucht boven Brussel? U geeft in tabellen aan dat ongeveer 50% van de dagvluchten boven Brussel gaan. De mensen van Daedalus, en reeds anderen vóór hen, hebben gezegd dat er samen per dag 5 zware vliegtuigen over Brussel vliegen. De reden daarvoor is dat die vijf vliegtuigen te zwaar en te log zijn om onmiddellijk na het opstijgen de S-bocht te nemen. De anderen draaien weg boven Brussel en vliegen enkel over Sint-Pieters-Woluwe, Kraainem en Wezembeek. Mevrouw de minister,

étude d'incidence. Cela est pertinentement faux. Une note de 9 pages ne constitue pas une étude d'incidence. Quand recevrons-nous l'étude dans sa totalité?

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

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

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

Kraainem en Wezenbeek zijn Vlaamse gemeenten. Enkel Sint-Pieters-Woluwe wordt nog voor een gedeelte overvlogen bij het nemen van een bocht. U spreekt van 50% van de vluchten boven Brussel. Dit zijn andere cijfers, gegeven door anderen. Wilt u daarover duidelijkheid verschaffen? Wij worden immers ondertussen ook bestookt door Air Libre Bruxelles, die afwil van de dagvluchten boven Brussel. Ik zou hen daarover graag wat informatie geven.

Ten vierde, klopt het dat u op dit ogenblik aan het onderhandelen bent met DHL en met de luchthaven van Luik om de nachtvluchten – of althans sommige ervan – van DHL te verplaatsen naar Luik?

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, wij hebben vorige week inderdaad de minister geïnterpelleerd en daar veel vragen gesteld, maar weinig concrete antwoorden gekregen. In het algemeen moet ik u toch zeggen dat uiteraard door de betrokken bewoners heel erg geklaagd wordt – en terecht! – over een gebrek aan informatie. Er worden heel veel vragen gesteld, vooral hoe en wat en waarom een en ander zo maar boven hun hoofden heen beslist werd, maar er zijn natuurlijk nog veel meer vragen over wat de toekomst voor hen brengt. Gezien de bewoners dan ook nergens antwoord krijgen op hun vragen, ben ik graag bereid hier in het Parlement een en ander aan de minister voor te leggen.

Mevrouw de minister, zoals u ziet heb ik mijn vragen opgesplitst in een vijftal verschillende blokken. Mevrouw de voorzitter vraagt of ik ze allemaal samen zal behandelen. Ik wil ze wel na elkaar toelichten, maar ik heb ze wel bewust als vijf aparte vragen ingediend om ook heel concrete antwoorden te krijgen op al die vragen. Ik weet dat het er veel zijn, mevrouw de minister, maar als het voor u toch allemaal zo duidelijk is denk ik dat u ook heel concreet kan antwoorden op al die vragen, zodanig dat de mensen ten minste al beschikken over een aantal juiste antwoorden. Zo kan misschien in een ander kader verder gediscussieerd worden over de toekomst.

Ik heb een eerste vraag, mevrouw de minister, in verband met de aanstelling van de expert AAC die een bepaalde opdracht meekreeg. Wij hebben dat gelezen in de beperkte studie van de KUL die u ons hebt overhandigd, waarin staat dat AAC ondertussen klaar zou zijn – op het ogenblik dat die studie werd afgerond – met de optimalisatie en ook voor elke baan een vertrekroute herschreven heeft. Die routes moeten worden gepubliceerd in, uiteraard, de publicatie waarin al die routes voorkomen. Mijn vraag is of dat reeds is gebeurd en, zo ja, wanneer?

In verband met de aanstelling van de expert, zou ik graag weten hoe de procedure verlopen is.

Werden er verschillende deskundigen gevraagd? U verwees naar contacten in Nederland. Ik vraag mij af op basis van welke ervaring die expert werd aangesteld. Misschien kunt u ons ook iets meer vertellen over de kostprijs van de opdracht.

Wat ik vooral zou willen weten is hoe de volledige opdracht aan AAC luidde. Werden aan AAC op voorhand beperkingen opgelegd wat betreft het gebruik en de optimalisering van bepaalde routes?

Mevrouw de minister, ik kom thans tot het tweede luik van mijn

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

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

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

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

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

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

vraagstelling.

Ik meen te hebben begrepen dat tijdens het interministerieel overleg van februari reeds een testfase werd vastgelegd van een jaar, waarbij een beoordelingscommissie zou optreden bestaande uit de verschillende overheden, of althans een vertegenwoordiging van de verschillende administraties, BIAC, Belgocontrol en de luchtvaartmaatschappij, om de testgegevens te onderzoeken.

Welnu, hoe wordt de werking van die commissie geëvalueerd? Wie controleert die werkzaamheden en wie controleert de instanties die de vliegprocedures vastleggen en aanpassen? Met andere woorden, hoe wordt de luchthavenpolitiek op dit moment vastgelegd?

Heeft die commissie een aantal buitenlandse voorbeelden geïntegreerd bij haar adviezen betreffende het overvliegen van stedelijke agglomeraties?

Welke zijn de argumenten om vijf van de zes start- en landingsbanen zoveel mogelijk uit te sluiten van enig gebruik, namelijk de 25L, de 7R, de 7L, de 20 en de 02.

Gaat het om louter politieke argumenten of om argumenten van luchtvaarttechnische aard, zoals het normaal gezien hoort? Die argumenten hebben wij nooit kunnen vernemen.

Is er een kostenevaluatie gemaakt van de gevolgen van de beslissing om slechts één piste te gebruiken en de andere praktisch ongebruikt te laten? Werd tijdens het interministerieel overleg van 22 februari ook in studies voorzien naar de gevolgen voor de volksgezondheid? Zo ja: welke, door wie en volgens welke onderzoeksmodellen? Ik heb daarover daarnet nog een paar meer uitdrukkelijke vragen gesteld. Ik zou graag weten of er studies gepland zijn naar de gevolgen voor het milieu, want die zijn toch ook niet onbelangrijk.

Een derde aspect, mevrouw de minister, is het meetnet. Daar is al veel over gezegd maar ik zou meer precies willen weten waar die metingen uitgevoerd worden, waar die meters precies opgesteld zijn en wat er gemeten wordt, hoe vaak er gemeten wordt, wanneer er wordt gemeten, en hoe die metingen aangepast worden aan een aantal nieuwe routes en procedures? Ook wil ik weten over welke termijn dat gebeurt.

Belangrijk is ook welk wetenschappelijk model toegepast wordt op de verkregen gegevens. Welke normen worden er toegepast om precies te bepalen wat "hinder" is? Want het is duidelijk geworden intussen – en ik heb er ook een en ander over moeten leren – dat "lawaaï" niet hetzelfde betekent als "hinder". Wanneer men lawaaimodellen ontwikkelt, is dat wel iets anders dan het vastleggen van de hinder voor de betrokkenen.

Een vierde groep vragen gaat over het isolatieprogramma. Mevrouw de minister, wij hebben begrepen dat u afgelopen donderdag nog een aantal amendementen had ingediend in de Kamer, wat de aanpassing van de programmawet betreft voor de uitvoering van het isolatieprogramma. Het is precies na het inkijken van uw amendementen dat ik de indruk heb dat aan die wetgevende

elles également été commandées?

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

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

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

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

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

bepalingen nog wel veel te sleutelen valt. Ik hoop dat wij dat in de plenaire vergadering nog zullen kunnen doen, want ik heb begrepen dat u die amendementen intussen opnieuw hebt moeten intrekken en u weet heel goed dat de artikels zoals zij nu voorliggen, totaal onuitvoerbaar zijn. U kan het programma zoals het op dit ogenblik opgesteld wordt helemaal niet uitvoeren. Maar dat even in de rand, daarover zullen wij in de loop van de week in het kader van de programmawet nog wel spreken.

Mevrouw de minister, er is toch heel veel onduidelijkheid over dat isolatieprogramma. Ik heb heel wat vragen over de precieze relatie tussen het huidige hindermodel en het isolatiemodel en over het feit dat de kosten-batenanalyse van de isolatiekosten mogelijk kan leiden tot een “delocalisatie” van de nachtvluchten in België. Waarom zijn die vluchten eerst geconcentreerd – wij hebben het daarover vorige week ook al gehad – en is er pas daarna over isolatie gesproken? Wat is de exacte timing en hoe worden de gemeenten daarover geïnformeerd? Want ook daar circuleren er veel verschillende lijsten van gemeenten. Op welke grondgebieden wordt er precies geïsoleerd? Welke gemeenten komen in aanmerking en wie komt, binnen die gemeenten zelf, in aanmerking?

Over het budget heb ik het al even gehad. Is dat een globaal budget? Het wordt op basis van een bijdrage door de luchtvaartmaatschappijen bij elkaar gebracht, maar hoe wordt het berekend? Gebeurt dat per gezin of per woning die geïsoleerd moet worden? Of is er een globaal budget?

Wat houdt die isolatie precies in? Waarop heeft men zich gebaseerd om dit vast te leggen? Is er ook in een bijdrage van de burger zelf voorzien? Zo ja, welke? Welk deel wordt door de overheid in aanmerking genomen? Is isolatie verplicht? Indien het verplicht is, is dan de eigen bijdrage ook verplicht? Wat is de garantie dat de hinder zowel overdag als 's nachts na die beoogde isolatie ook werkelijk onder de aanvaardbare normen zal dalen? Hoe wordt de waardevermindering van het patrimonium dat zich in het concentratiegebied bevindt, geëvalueerd en berekend? Ik begrijp dat heel veel mensen zich daarover – uiteraard – zorgen maken. Op dit ogenblik worden zij op het vroegere kadastraal inkomen belast, zonder hiermee rekening te houden. Hoe verhouden zich de isolatiekosten ten opzichte van die waardevermindering van het patrimonium? Hoe wordt die waardevermindering gerelateerd aan het hindermodel? Werd er een inschatting gemaakt van alternatieven voor het huidige concentratiemodel met betrekking tot de isolatiekosten?

Ten slotte, mevrouw de minister, heb ik een aantal vragen – dat moet u toch ook aanspreken – over volksgezondheid en milieu, want daarover wordt zeer weinig gesproken. Misschien wordt er wel over gesproken, maar er is alleszins zeer weinig beslist. De mensen maken zich daarover terecht heel veel zorgen. In dat verband zou ik van u willen weten hoe men de hinder precies bepaalt voor de “onderwonenden” van het concentratiegebied. Hoe bepaalt men wie “onderwonende” is? Ik vroeg u daarstraks al of u de gevolgen voor de volksgezondheid, zowel op korte als op middellange en lange termijn, meeneemt in het overleg. Waarop baseert men zich? Hanteert België eigen normen, of sluit men zich aan bij de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert? Welke zijn de

concertation?

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

normen – want daarover wordt ook heel veel verteld – die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert in verband met slaapverstoring en hinder? Is er een evaluatie gemaakt van de geschatte meerkosten voor de gezondheidszorg? Zo ja, zijn die meerkosten in relatie gebracht of afgezet tegen de isolatiekosten? Is er een inschatting gemaakt van de gevolgen voor de volksgezondheid? Eerst is de concentratie doorgevoerd en pas later zal er een eventueel isolatieprogramma van start gaan. Zijn die meerkosten voor de gezondheidszorg afgezet tegen de isolatiekosten? Is er een inschatting gemaakt van alternatieven voor het huidige concentratiemodel, maar dan alleen op het vlak van volksgezondheid?

Mevrouw de minister, wat mij bijzonder interesseert is dat er in ons land heel vaak gezondheidsonderzoeken worden uitgevoerd vele jaren nadat men heeft vastgesteld dat zich een of ander accident in het milieu heeft voorgedaan dat gevolgen heeft voor de volksgezondheid. Op dit ogenblik weet men dat men een beslissing neemt die zeer nadelig is voor de volksgezondheid en ook voor het milieu. Ik zou u willen vragen of u nu reeds een gezondheidsonderzoek start om binnen enkele jaren te kunnen nagaan welke gevolgen die beslissingen hebben teweeggebracht op het vlak van de volksgezondheid van de inwoners uit die getroffen gemeenten. Indien er reeds een beslissing in dat verband is genomen, wie voert dit uit? Hoe ziet dat onderzoek eruit?

02.03 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zal proberen zo precies mogelijk te zijn maar toch moet ik enkele dingen herhalen. Ik excuseer mij als u niet tevreden bent met mijn antwoorden, maar sommige elementen werden al gegeven de laatste weken. Ik kom eerst terug op de impactstudie, en dat is ook de kwestie van mevrouw Creyf. Dezelfde volledige impactstudie waarover de betrokken ministers – die deelnemen aan het overlegcomité – beschikten bij het nemen van een beslissing op het overlegcomité van 20 september, werd samen met de kaarten overhandigd aan de commissie.

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

02.04 **Simonne Creyf** (CD&V): Dat is niet juist (...), kaarten zijn geen tabellen (...)

02.05 Minister **Isabelle Durant**: Het zijn kaarten in kleur.

(...)

La **présidente**: Je propose que le secrétariat prenne la peine de consulter les documents qui ont été transmis.

02.06 **Simonne Creyf** (CD&V): De minister heeft donderdag laten zeggen dat ze ons dat had bezorgd tijdens de bespreking in de commissie.

02.07 Minister **Isabelle Durant**: Tijdens de bespreking in de commissie heb ik de kaarten en de tekst van de impactstudie gegeven (...)

La **présidente**: Mme Van Durme demande simplement une précision. Il s'agit bien de la réunion qui a eu lieu, lundi dernier, en

salle des Congrès, et au cours de laquelle des interpellations ont été développées.

02.08 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, voor mij is er geen probleem.

La **présidente**: Dès que le document sera rentré, il sera distribué. Il est possible qu'il y ait eu un débordement la semaine passée, ce qui est tout à fait admissible.

Ik heb het gekregen, maar ik weet niet langs welke weg ik het gekregen heb.

02.09 Minister **Isabelle Durant**: Ik vind dat ik totaal correct en redelijk gehandeld heb. Ik heb aan het Parlement dezelfde informatie in verband met de impactstudie gegeven als aan de ministers. Zij hebben dit gekregen om een beslissing te kunnen nemen.

(...)

Het tweede element in de vraag van mevrouw Creyf ging over de vluchten boven Brussel. Een eerste categorie zijn de vliegtuigen die de kleine ronde van Brussel maken. Dit zijn alle vliegtuigen met één, twee of drie motoren die opstijgen in de richting van het baken van Huldenberg. Deze toestellen maken een bocht naar links op 2000 voet. Dit zijn de vliegtuigen naar Italië, Duitsland en Zwitserland. De tweede categorie zijn de vliegtuigen die de grote ronde van Brussel maken. Dit zijn viermotorige jumbojets die opstijgen in de richting van het baken van Huldenberg. Zij overvliegen Brussel volledig tot op een hoogte van 4000 voet. Deze hoogte bereiken zij ter hoogte van Neerpede-Anderlecht, Vlezenbeek en Sint-Pieters-Leeuw. Deze procedure wordt alleen maar gevolgd door vijf jumbojets per dag. Dit zijn Boeing 727's en DC-862's. Er is nooit sprake geweest van het afleiden van nachtvluchten van Brussel naar Luik. Daar is nooit sprake van geweest. Wat mij betreft is er nooit discussie geweest hierover.

Wat betreft de aanstelling van de buitenlandse experts kan ik het volgende zeggen. Sinds het akkoord van februari 2000 waarbij de krijtlijnen van een coherent luchthavenbeleid door de overheid werden neergelegd, werd de groep Probru opgericht. Deze groep was belast met het uittekenen van nieuwe vliegprocedures. Ze bestond oorspronkelijk uit een aantal specialisten van het bestuur van de luchtvaart, BIAC en Belgocontrol, en de luchtvaartmaatschappijen. In die tijd was dat voornamelijk Sabena.

Na een eerste rapport heeft de regering op 9 februari 2001 aan BIAC de opdracht gegeven om een onafhankelijk buitenlands expert in nachtelijke vliegprocedures in te huren. BIAC heeft dit dus gedaan en heeft dit ook betaald. Op dat ogenblik werd tevens beslist om intensiever samen te werken met de Gewesten. Hieruit is het principeakkoord van 22 februari 2002 met alle betrokken Gewesten ontstaan. Ondertussen werd de groep Probru aangevuld met vertegenwoordigers van de gewestelijke administraties en vertegenwoordigers van IATA, dit is de internationale organisatie, en AOC.

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

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

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

AAC had als opdracht om op regelmatige basis te rapporteren. In volledige samenspraak met het bestuur van de luchtvaart en Belgocontrol werden de nieuwe vertrekprocedures uitgewerkt en gepubliceerd in de AIP. Dit gebeurde op datum van hun inwerkingtreding. Het was natuurlijk noodzakelijk om de procedure te veranderen zodat de AIP werden ingevuld en verspreid onder de piloten. Dit gebeurde natuurlijk voor de uitvoering. Het duurt ongeveer één maand om de informatie te verspreiden. Dit kan niet van één dag op een andere omwille van de veiligheid van de piloten.

U vraagt me hoe over het luchthavenbeleid wordt beslist. Dat gebeurt in het kader van het overlegcomité met alle betrokken ministers, maar op basis van Probru en van de experts die hebben gewerkt voor Probru, dus AAC. Dat zal hetzelfde zijn voor de dagprocedure. Wij hebben om dat te activeren ook de beoordelingscommissie, waarin was voorzien in het akkoord van februari 2002, opgericht om zo vlug mogelijk voorstellen uit te werken met het oog op een vermindering van de huidige geluidshinder. Dus, er is een coherente manier om te werken. Het zijn toch de ministers die beslissen, in akkoord tussen de twee Gewesten en het federale niveau en dit niet op basis van een politieke of communautaire aanpak, maar op basis van technische elementen en academische elementen die waren besproken in de Probru-groep, die een groep met alle actoren is, en ook met de steun van wetenschappelijk onderzoek. Dat zal verder gaan voor alle elementen van monitoring van de huidige procedure, en voor de dagprocedure is het hetzelfde. De ministers kunnen niet alleen op grond van politieke elementen beslissen maar op basis van een voorbereiding die met de actoren en met de wetenschappelijke actoren moet worden voorbereid om precieze elementen te geven aan de minister om te beslissen.

Wat betreft de uitgevoerde metingen. BIAC beschikt momenteel over drie relevante meetposten om de geluidshinder in de Noordrand te evalueren: meetpost 10 aan het militair hospitaal, meetpost 13 in Grimbergen-Abdij en meetpost 14 in Wemmel-Heizel. U weet ook dat het overlegcomité van 29 november beslist heeft dat bijkomende meetposten opgesteld moeten worden. Het zou gaan om vijf extra meetpunten waarvan de plaats zal worden bepaald door de beoordelingscommissie en alle partners. De metingen gebeuren dag en nacht, 24 uur op 24 uur, 365 dagen per jaar en dit sedert 1991. Deze metingen geven het beeld van het bepaald geluidsdrumniveau op een bepaald ogenblik. Hieruit kan men zowel geluidspieken als gemiddelde geluidsniveaus afleiden. Al deze meetgegevens, alsook die van Aminoal en BIM, dus Vlaanderen en Brussel, zullen voor de beoordelingscommissie worden verzameld en verwerkt. Om kort samen te vatten, de adviescommissie zal voor een permanente controle zorgen op de naleving van de voorwaarden van het akkoord. Indien zij het opportuun acht, zullen er bijkomende gemeenten in het onderzoek worden opgenomen en zullen de verificaties ook kunnen geschieden ten aanzien van andere referentiejaar bijvoorbeeld. Dat is ook een mogelijkheid.

Wat het isolatieprogramma betreft, kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat ik hierop reeds herhaalde malen heb geantwoord in de commissie voor de Infrastructuur. U zegt wel dat ik steeds hetzelfde herhaal. U bleef dan ook systematisch dezelfde vragen stellen. Bovendien kunnen quasi alle antwoorden op uw vraag gehaald worden uit het principeakkoord van 16 juli 2002. Wat betreft de

nouvelles procédures de décollage ont été publiées à l'AIP. Leur diffusion nécessite un mois environ.

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

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

J'ai déjà répondu à plusieurs reprises à des questions relatives au programme d'isolation et je répondrai de la même façon aux questions qui m'ont déjà été posées. Le 26 février 2002, le Comité de concertation a retenu le scénario suivant sur la base de l'approche de l'Organisation mondiale de la santé: une combinaison de maximum 10 manifestations supérieures à 45

bepaling van de isolatiezone heeft het overlegcomité van 26 februari 2002 volgend scenario aangenomen: uitgaande van de WHO-benadering een combinatie van hoogstens tien manifestaties boven 45dBA L Amax per gemiddelde nacht waarvan hoogstens vijf manifestaties hoger dan 50dBA L Amax over vijf dagen per week, beide gecombineerd met een gemiddelde LAEQ van 26 dBA over zeven dagen per week, rekening houdend met een natuurlijke gevelwering van een huis van 25 dBA.

Dat zijn definities die in onze beslissingen werden opgenomen.

Op de vraag hoe zal worden geïsoleerd, kan ik het volgende antwoorden. Het isolatiedoel, waarbij rekening wordt gehouden met de reële isolatie van het huis, is een piekresultaat van LA max 45 in de slaapkamer. Daarbij wordt rekening gehouden met het aantal toegelaten overschrijdingen zoals hierboven werd aangegeven. Het isolatiedoel kan enerzijds bereikt worden door een resultaatsverbintenis, verzekerd door Isol-Ex in de vorm van een minimumgevelwering. Het gaat hier bijvoorbeeld over de verplichting tot het behalen van een minimumgeluidsdemping. Isol-Ex controleert daartoe de uitvoering van de werken door de aannemers en doet in situ steekproefsgewijze metingen. Indien voor een individuele woning het overeengekomen natuurlijk isolatieniveau – 25 dB(a) – niet gehaald wordt, wordt er een verhoogde isolatie aangeboden. Desnoods krijgt de eigenaar de keuze tussen de maximaal aangeboden isolatie – 40 dB(a) gewogen conform de passende spectrale curve –, dan wel een verkoopsoptie.

Het isolatiedoel kan anderzijds worden bereikt door een correctiemechanisme toe te passen indien de opgerichte adviescommissie vaststelt dat de toekomstige contouren niet overeenkomen met de contouren die werden aangehouden voor het isolatieprogramma. Op dat ogenblik treedt een correctiemechanisme in werking dat zich achtereenvolgens beroept op, ten eerste, een correcte naleving van de nieuwe, geoptimaliseerde vluchtprocedure door de luchtvaartmaatschappij en Belgocontrol, ten tweede, een additionele verbetering van de vluchtprocedure en, ten derde, een beheersing van het geluid aan de bron door – op voorstel van BIAC – een eventueel tijdelijke vermindering van de quote accounts en/of het aantal nachtvluchten.

Indien de maatregelen 1 tot en met 3 – correcte naleving, additionele verbetering en beheersing van het geluid – niet volstaan, zullen de geluidscontouren worden aangepast waardoor bepaalde woningen in een andere isolatiezone worden geplaatst of waardoor aan bepaalde woningen eventueel een additionele isolatie wordt aangeboden.

De deelname aan het programma is volledig vrijwillig. Het isolatieprogramma zal begin 2004 van start gaan zoals reeds herhaalde malen werd onderstreept. In de tussentijd zullen in de betrokken Gewesten verschillende demoprojecten worden gelanceerd. Men verwacht 2.000 huizen te kunnen isoleren per jaar, op een totaal van 11.700. De isolatie is de eindfase in het globale beleid dat reeds 3 jaar wordt gevoerd en dat als doel heeft de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken.

Voor al degenen die via maatregelen aan de bron – vermindering van de quote account, afschaffing van de hushkit, vlootvernieuwing

dBA Lamax par nuit ordinaire et de maximum 5 manifestations supérieures à 50 dBA Lamax sur une période de 5 jours par semaine avec un Laeq moyen de 26 dBA sur une période de sept jours par semaine, compte tenu d'une capacité d'isolation de la façade de 25 dBA.

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

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

van DHL – en een aanpassing van de vluchtprocedure niet kunnen worden geholpen, zullen de slaapkamers worden geïsoleerd. Bovendien laat dat toe om de financiële middelen te concentreren op een welbepaalde zone. Uiteraard is er een afweging gebeurd bij de keuze van het concentratiemodel. Laten we niet vergeten dat het oorspronkelijke werkkader van de experts erin bestond het aantal gehinderden te verminderen, en dit door de minst dichtbevolkte zone te overvliegen.

Uit alle rekenmodellen is gebleken dat het uitgestippelde beleid de beste resultaten bood. Ook uit de impactstudie van de KUL blijkt dat het totale aantal gehinderden in de LAEQ-contour van 55 dB gedaald is van 20.000 naar 10.500. Hiermee zijn de maatregelen aan de bron nog niet in aanmerking genomen aangezien in 1999 nog 33.000 inwoners zich in de LAEQ-contour van 55 dB bevonden.

Mevrouw Creyf, in 1999 was er inderdaad nog geen enkele beperking in de vlootsamenstelling tijdens de nacht. Een onbeperkte QC was toegelaten, soms wel meer dan vijftig. We zijn tot nu toe met zestien. In juli 2003 zullen we met twaalf zijn. Er is dus toch een enorme inspanning geleverd in de laatste jaren. Deze regering heeft eindelijk werk gemaakt van het aftoppen van de hoogste pieken. Wanneer de Boeing 727 definitief zal verdwenen zijn – wat de waarborg is om het tweede deel van de concentratie uit te voeren – zal dit een belangrijke invloed hebben op de nachtrust.

Ik hoop dat ik dit keer een volledig antwoord heb gegeven. Ik heb ook kaarten, papieren, enzovoort gegeven. Zo wil ik u verzekeren dat wij werken op basis van een wetenschappelijke aanpak. Wij willen verdergaan met een permanente monitoring met de Gewesten en ook met specialisten en actoren. Deze moeten dit garanderen, checken en misschien veranderen of andere voorwaarden geven als deze in het akkoord niet gerespecteerd zijn.

We hebben volledig transparant met de regeringen en met de buurtbewoners gewerkt. Ik wil u zeggen dat het forum sinds zes maanden bestaat. In dit forum zijn alle actoren – gemeenten, actiecomités – vertegenwoordigd. Het heeft al twee of drie grote vergaderingen gehad. Het is een forum waarin alle informatie wordt gegeven aan alle actiecomités van Brussel, de Noordrand en het Vlaamse en het Brusselse Gewest. Ook de burgemeesters zijn hier in eerste instantie bij betrokken. Het is dus een nieuw middel om aan iedereen dezelfde informatie te geven. Daarna zullen wij aan een isolatieprogramma met een proefproject beginnen. Dat is de opdracht van BIAC. Het zal begin 2004 worden opgestart. De proef- en demoprojecten zullen worden gelanceerd om aan de mensen in de gemeenten de juiste informatie te geven. Ik denk dat wij niet meer kunnen doen. Als wij toch meer kunnen doen, zullen we dat ook doen.

02.10 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, over de volksgezondheid en het milieu heb ik niets gehoord, behalve de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Over het feit of u zelf onderzoeken laat uitvoeren en over welke bijkomende gevolgen dit zal hebben voor het milieu, heb ik niets gehoord. Geen woord.

02.11 Minister Isabelle Durant: Ik ben absoluut niet tegen nieuwe

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

Tous les modèles de calcul ainsi que l'étude d'impact réalisée par la KULeuven montrent que la politique qui a été définie en la matière est la plus efficace.

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

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

02.11 Isabelle Durant, ministre:

onderzoeken naar problemen voor de volksgezondheid, maar dat ligt niet binnen mijn bevoegdheid. Ik ben niet bevoegd voor het bestellen van een volksgezondheidsonderzoek. Als de Gewesten of minister Tavernier erom vragen, waarom niet. Dat zijn elementen die in de toekomst kunnen helpen. Ik heb die bevoegdheid echter niet.

Je ne suis pas opposée à de nouvelles études, mais la santé publique ne ressortit pas à mes compétences.

02.12 Frieda Brepoels (VU&ID): In het kader van het overleg, waarbij al deze regeringen zijn betrokken, zijn volksgezondheid en milieu toch heel belangrijke elementen? De gevolgen van die enorme hoeveelheden kerosine die op een bepaalde strook terecht komen, zijn toch belangrijk. Ik heb gehoord dat vanmorgen de huisdokters een platform hebben gestart, omdat zij in de plaats van de overheid...

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

02.13 Minister Isabelle Durant: De luchtvaartmaatschappijen belastingen op kerosine laten betalen, is de enige manier om een evenwicht te bekomen tussen de verschillende modi. U weet dat er absoluut geen belasting op kerosine is.

02.14 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik heb u dat nog gezegd in het kader van ...

02.15 Minister Isabelle Durant: Er wordt dus gevlogen zonder belastingen te betalen. Wij hebben die discussie al gevoerd in de informele Raad voor milieu en transport ten tijde van het Belgische voorzitterschap. Dit is echter een beslissing die niet kan worden genomen op Europees vlak, maar die door internationale instanties moet worden genomen. Dit debat zal in de toekomst absoluut noodzakelijk zijn.

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

02.16 Frieda Brepoels (VU&ID): Denkt u nu echt dat er met een belasting op kerosine minder vliegtuigen over dat traject zullen vliegen?

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

02.17 Minister Isabelle Durant: Er zal een vermindering zijn van de economische activiteit op Brussel-Nationaal.

02.18 Frieda Brepoels (VU&ID): Ja ja.

02.19 Minister Isabelle Durant: Het is het een of het ander. Ik had een voorstel gedaan, waarvan iedereen op het politieke vlak aanvankelijk zei dat het onmogelijk was. Wie heeft DHL uitgenodigd in Brussel? Dat was ik niet, hé!

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

02.20 Frieda Brepoels (VU&ID): De heer De Croo.

02.21 Minister Isabelle Durant: Vóór DHL waren er geen nachtvluchten in Zaventem. Geen! Ik heb deze situatie dus geërfd. Wij moeten nu een evenwicht vinden tussen de economische activiteit, die belangrijk is voor de werknemers, en...

02.22 Frieda Brepoels (VU&ID): Absoluut. Ik stel echter vast dat de huisdokters nu de opdracht van de overheid inzake volksgezondheid moeten overnemen, omdat de regering de klachten die zij binnenkrijgt niet wil aanhoren. Ik zeg niet dat het uw persoonlijke

verantwoordelijkheid is, maar als u een oplossing zoekt ...

02.23 Minister **Isabelle Durant**: Ik ben er niet tegen...

02.24 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Er niet tegen zijn, is nog iets anders dan zelf iets doen of voorstellen.

02.25 Minister **Isabelle Durant**: Ik kan dat niet doen.

La **présidente**: Il faudra peut-être demander cela au ministre de la Santé, madame Brepoels.

02.26 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, wij worden steeds van het kastje naar de muur gestuurd.

Als de regering de pretentie heeft om een globaal plan voor te leggen op het vlak van de lawaaihinder, dan is dat een belangrijk punt en moet dat worden besproken.

02.27 Minister **Isabelle Durant**: Dat was de enige reden om mijn acties te ontwikkelen van bij de aanvang.

Waarom hield ik mij bezig met de nachtvluchten? Meent u dat het alleen was om het plezier te hebben te discussiëren met DHL? De enige reden was mijn bekommernis voor het leefmilieu en de kwaliteit van het leven.

(...)

La **présidente**: Madame Brepoels, Mme Creyf voudrait bien faire sa réplique.

02.28 **Simonne Creyf** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik wens nog te reageren op de volgende punten.

Mevrouw de minister, u bevestigt wel degelijk dat er slechts vijf vliegtuigen per dag over Brussel vliegen. Welnu, het zou mij genoeg doen mocht u dat ook aan de Brusselaars willen vertellen.

02.29 Minister **Isabelle Durant**: Dat is de rand van Brussel.

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

02.29 **Isabelle Durant**, ministre: Au-dessus de la périphérie, au-dessus d'une seule commune.

02.30 **Simonne Creyf** (CD&V): Bedoelt u dan dat zij over één gemeente vliegen? Daarvan neem ik dan nota. Wij spreken dus over één Brusselse gemeente.

02.31 Minister **Isabelle Durant**: Volledig.

02.32 **Simonne Creyf** (CD&V): Wezembeek is Vlaams grondgebied, nietwaar? Wij spreken dus over één Brusselse gemeente.

02.33 Minister **Isabelle Durant**: Ja, maar volledig.

02.34 **Simonne Creyf** (CD&V): Voorts, mevrouw de minister, is er volgens u geen sprake van een mogelijke verplaatsing van DHL-activiteiten naar Luik. Daarvan neem ik eveneens akte.

02.34 **Simonne Creyf** (CD&V): Il n'est donc nullement question du déplacement d'activités de DHL

Bij omwonenden van Luik rees de twijfel. Men vreest immers dat dezelfde trukendoos zou worden bovengehaald, met name opstijgen vanuit Luik en dan via de Vlaamse route over Tongeren de vliegtuigen omleiden.

Hoe dan ook, het verheugt mij dat u bevestigde dat betrokkenen zich daarover absoluut geen zorgen moeten maken.

U zei ook dat er reeds overleg werd gepleegd, maar u geeft daar geen informatie bij, mevrouw de minister. U geeft geen informatie over uw model noch over de metingen. Daarover beschikken de mensen niet.

Wat betreft het meetnet had u het over meetpunten 13 en 14, maar momenteel worden de metingen uitgevoerd met een meetnet dat niet meer onder de vliegroute ligt. Wat betreft de Noordrand vliegen de vliegtuigen niet meer boven meetpunt 13 en evenmin boven meetpunt 14. Zij vliegen in het midden.

U zei dat bij DHL het meest lawaaierige vliegtuig, met name de 727, zal worden vervangen door de 757. U heeft het hier evenwel alleen over de decibels, maar niet over de frequentie. In uw plan wordt er niets vermeld over de frequentie, hoewel dit voor de betrokken bewoners enorm belastend is. U heeft het alleen over decibels, maar nooit over de frequentie.

02.35 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Creyf, de eerste vraag van de buurtbewoners betrof de problematiek van de pieken.

Men moet weten wat men wil: ofwel wil men niet meer vluchten – waarmee ik het eens kan zijn, maar dat is niet mogelijk – ofwel moet men kiezen tussen pieken of gemiddeld lawaai. Wij hebben ons toegespitst op het uitwerken van maatregelen die effect sorteren aan de bron. In dat verband hielden wij ons bezig met twee elementen, namelijk de pieken en het gemiddelde lawaai. Het is onmogelijk slechts één element te beschouwen. Het ene heeft te maken met het andere.

Wij hebben een balans opgesteld met betrekking tot de pieken en het gemiddelde lawaai. Onze maatregelen sorteren effect aan de bron. Zelfs vanaf het begin met vermindering van de QC.

U kunt dus niet "le beurre et l'argent du beurre" vragen. Als er een consensus is over de economische activiteit van de luchthaven, die noodzakelijk is, dan kunnen wij in dit kader proberen een vermindering van lawaai qua frequentie qua lawaai aan de bron te bereiken. Het is niet het één of het ander, het gaat over de twee. We hebben gewerkt op deze twee elementen om de situatie te verbeteren voor een groot aantal mensen en met een isolatieprogramma voor degenen die een verslechtering kunnen hebben.

02.36 **Simonne Creyf** (CD&V): Mevrouw de minister, als u rekening zou houden met decibels en met frequentie, dan is er maar één logische conclusie en dat is spreiding.

vers Liège. Les Liégeois s'inquiétaient.

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

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

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

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

02.37 Minister **Isabelle Durant**: Maar neen. Wat wil spreiding zeggen? Dat betekent dat (...) een isolatieprogramma zal onmogelijk zijn. Hoeveel huizen waren blootgesteld?

02.37 **Isabelle Durant**, ministre: Cela rend l'isolation impossible.

02.38 **Simonne Creyf** (CD&V): Als u spreidt, zal u zelfs geen isolatieprogramma nodig hebben. Als er meer mensen zijn, maar die minder of veel minder last hebben ...

02.39 Minister **Isabelle Durant**: Dat is een luchthavenbeleid dat waardeloos is. Iedereen zegt een beetje te nemen en wij zullen zien en spelen op de mensen, de ene tegen de andere. Wij hebben beslist buiten dit model te gaan en niet meer met een systeem te werken waar iedereen een beetje boos is, dat is "diviser pour régner". Iedereen is boos, het is onmogelijk een isolatieprogramma te betalen.

02.39 **Isabelle Durant**, ministre: Wij willen ervoor zorgen dat minder mensen hinder ondervinden van de geluidsoverlast. Daartoe moeten natuurlijk minder dicht bevolkte gebieden worden overvlogen.

Excusez-moi, mais en agissant ainsi, on répartit les nuisances. Je trouve que c'est une curieuse façon de faire un choix en termes de politique aéroportuaire et de prise en compte des nuisances sonores et des problèmes de santé. Dire: "on répartit un peu chez tout le monde et on verra bien", c'est la plus mauvaise façon de procéder. Ce n'est pas la bonne façon de faire et c'est ce qu'on fait depuis dix ans.

Voor wie de toestand er nog slechter op wordt, komt er een specifiek programma; het gaat om zo'n 12 000 woningen. Denkt u dat dat mogelijk is voor 150 000 woningen?

On a fait le choix inverse, le choix d'un objectif qui est celui d'exposer moins de monde aux nuisances sonores, en d'autres termes, de diminuer le nombre de gens susceptibles d'avoir des problèmes de nuisances sonores – je parle de la nuit. C'est le cas: on va passer de 30 000 à 10.000 personnes.

Het zijn de luchtvaartmaatschappijen die dat programma financieren, door een belasting te heffen op passagiers en op vrachtvervoer. Wil u dat er nog meer belastingen komen?

Pour ce faire, il faut évidemment survoler des zones moins peuplées. Je suis désolée, on est en Belgique et l'environnement de l'aéroport est extrêmement peuplé. Ce n'est ni votre faute ni la mienne, c'est comme ça. On choisit donc les zones moins densément peuplées. Pour ceux qui connaissent encore ou pourraient connaître une détérioration de leur situation – c'est le cas où des habitants connaissent plus de nuisances qu'auparavant – on leur offre un programme qui couvre à peu près 12.000 maisons. Vous imaginez qu'on peut payer pour 150.000 maisons? Qui va payer cela? Il s'agit d'une taxe sur les compagnies aériennes. Ce sont elles qui financent ce programme d'isolation par la taxe sur les passagers et la taxe sur le fret. Vous voulez qu'on prévoie une taxation complémentaire sur les compagnies aériennes?

02.40 **Simonne Creyf** (CD&V): Mevrouw de minister, u vertrekt van de streken waar het al genoeg bevolkt is. Deze morgen hebben we cijfers gekregen, gebaseerd op de cijfers van het NIS. De Oostkant is 40% minder bevolkt dan de Noordkant.

02.41 **Isabelle Durant**, ministre: (...)

02.42 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik heb niks tegen de mensen van de Oostkant. U moet het probleem niet verplaatsen. U zegt dat een spreiding niet de oplossing is. U bent tegen de spreiding omdat u een politieke keuze hebt gemaakt.

02.42 **Simonne Creyf** (CD&V): Une déconcentration est la seule solution, ce qui rendrait probablement l'isolation inutile..

02.43 Isabelle Durant, ministre: Vous m'accordez beaucoup de pouvoir. Vous êtes bien aimable!

02.44 Simonne Creyf (CD&V): U bent begonnen met te zeggen: niet over Brussel, niet over Tervuren in de richting van Tervuren-Wezembeek. U hebt dit allemaal als mogelijkheden uitgesloten.

02.45 Minister Isabelle Durant: Wij zaten met de Vlaamse regering rond de tafel. Ik ben er zeker van dat de Vlaamse regering de belangen van Brussel heeft verdedigd. De Vlaamse regering heeft de moed gehad. (...)

02.46 Simonne Creyf (CD&V): Dan verdedigt u de concentratie boven de Noordkant. (...)

La **présidente**: Madame Creyf, vous aviez la parole dans le cadre d'une réplique.

02.47 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de voorzitter, de minister heeft ook lang geantwoord.

La **présidente**: Oui, mais vous aviez beaucoup de questions. J'ai donc laissé à la ministre le temps de répondre. Vous n'êtes pas inscrite dans le cadre d'une interpellation. Je propose que vous terminiez votre réplique.

02.48 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de minister, ik wilde tot slot nog zeggen dat spreiding als enige een oplossing kan bieden. Spreiding is de enige oplossing. Dan hebt u misschien geen isolatieprogramma nodig. Dat isolatieprogramma noem ik een farce! Het is een farce, of een promotiestunt als u wil.

Want, ten eerste, wie zal isolatie krijgen? De gemeenten hebben nog altijd geen informatie. Ten tweede, enkel de slaapkamers worden geïsoleerd. Ten derde, als men echt wil optreden tegen vliegtuiglawaai moet men bijna overgaan tot industriële isolatie. Die is echter niet te betalen en voor de gezondheid van de mensen is die niet geschikt om erin te wonen. Gezondheid is bijzonder belangrijk maar dat aspect ontbreekt helemaal in het debat en in uw aanpak. Door de nachtvluchten te concentreren houdt u op geen enkele manier rekening met de mensen die onder die vluchtroute wonen. Vanmorgen hebben wij op de persconferentie mensen ontmoet die op het randje van een zenuwinzinking staan. Hoelang moeten zij noch wachten op isolatie? Nog 10 jaar! Wat moeten zij intussen doen? Slaappillen slikken! Of verhuizen. Economische deportatie, dat zal uiteindelijk het resultaat zijn.

02.49 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, als ik daarop even mag doorgaan, het is wel zo dat u hier heel het isolatieprogramma op basis van de concentratie en omgekeerd verdedigt. Dan doet u echter geen concentratie vooraleer u begint te isoleren. Dat kan er bij mij onmogelijk in. U zegt dat u met een isolatieprogramma start in 2004 en dat u maar enkele duizenden huizen per jaar kunt aanpakken. Dan loopt dat programma inderdaad over minimaal vier tot vijf jaar. De mensen die nu bijkomend gehinderd worden door de concentratie, zullen dus nog zeven tot acht jaar moeten wachten vooraleer zij op dat isolatieprogramma

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

02.49 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre défend le principe de l'isolation sur la base de la concentration et vice versa. Il n'aurait alors pas fallu autoriser la concentration avant de procéder à l'isolation. Deux conditions étaient associées au modèle de la concentration, mais elles n'ont pas été remplies: les riverains déjà

kunnen inpikken. Dat is toch helemaal de afspraak niet.

U zei daarstraks dat de minst dichtbevolkte streek zou worden overvlogen, omdat dat de afweging geweest is bij het concentratiemodel. Maar daar waren wel twee voorwaarden aan verbonden, maar dat zegt u niet meer. Die twee voorwaarden waren dat...

ennuyés sont confrontés à des nuisances supplémentaires et d'autres riverains rejoignent à présent le groupe des victimes.

02.50 Minister **Isabelle Durant**: (...)

02.51 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Maar ja, u begint dat ook al afgezaagd te vinden, maar dat is dus wel zo. Iedereen zegt en al uw collega's zeggen dat er een bijkomende hinder is voor de mensen die nu reeds gehinderd waren en dat er ook bijkomende gedupeerden zijn. Dus die twee voorwaarden zijn absoluut niet vervuld.

02.51 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Si les ministres flamands ont dû se contenter du bref document que j'ai sous les yeux en ce moment, il est impossible qu'ils aient saisi la portée de leur décision.

02.52 Minister **Isabelle Durant**: Maar dat is een van de redenen om een uitstel...

02.53 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Jazeker, een uitstel van die 20%, maar ondertussen is 80% van dat plan al wel doorgevoerd. U bent eind oktober gestart met die concentratie.

Nu zie ik dat documentje hier. Als dat alles is dat u aan uw Vlaamse collega's in de Vlaamse regering hebt overhandigd, dan kan ik goed begrijpen dat zij gewoon niet geweten hebben waarover zij beslist hebben.

02.54 **Isabelle Durant**, ministre: N'ayez crainte, ils étaient bien accompagnés par des experts. Ils ont reçu tous les éléments nécessaires.

02.55 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Maar wij hebben ze niet.

02.56 Minister **Isabelle Durant**: Jullie hebben dezelfde informatie als de ministers. Ik vind dat toch evident en normaal. U bent toch naar alle vergaderingen kunnen komen, naar de technische vergaderingen en de vergaderingen met de experts. Dat is zo. Sorry.

02.57 **Frieda Brepoels** (VU&ID): U hebt de opdracht om niet alleen het Parlement volledig te informeren, maar ook de bevolking. U zegt dat u een forum hebt waar iedereen naartoe kan komen. Maar daar kan niet iedereen naartoe komen!

02.58 Minister **Isabelle Durant**: Neen, niet iedereen kan daar komen. Er zijn de actiecomités.

02.59 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Waarom richt u in de regio aldaar geen informatiebureau op waarin u specialisten ter beschikking stelt om de vragen van de mensen te beantwoorden?

02.60 Minister **Isabelle Durant**: (...) om betere informatie te geven aan de mensen. Hij heeft al veel vragen gekregen en al veel antwoorden gegeven.

02.61 Frieda Brepoels (VU&ID): Dat zijn vijgen na Pasen want intussen is alles reeds doorgevoerd.

Mevrouw de minister, sta mij toe even terug te komen op uw antwoorden. Ten eerste, de aanstelling van de buitenlandse experts hebt u inderdaad door BIAC laten doen. Het is nogal duidelijk dat BIAC hier rechter en partij is en dat u dat als overheid veel beter in eigen hand had gehouden.

Ten tweede heb ik u niets horen zeggen over argumenten – ik vroeg u nog of het politieke of technische waren – om inderdaad slechts een van die zes banen volledig en intensief te gaan gebruiken. Ook over het isolatieprogramma als zodanig heb ik u geen alternatieven horen formuleren. U hebt het over een aantal cijfers. Ik kan daarover op dit ogenblik zelfs niet over oordelen. Ik stel alleen maar vast dat dit programma over een bijzonder lange periode zal lopen en dus absoluut geen oplossing biedt aan de problemen die daar rijzen.

U hebt ook niets gezegd over de garanties die dat isolatieprogramma biedt. U hebt mij geen enkel antwoord gegeven over de waardevermindering van het patrimonium, zaken die echt heel belangrijk zijn.

Als u dan tot slot zegt dat de verdwijning van de B727's de waarborg is voor de intrede van de tweede fase, wat gebeurt er dan met de hush-kit en het koninklijk besluit dat vanaf 2003 van toepassing zou worden? Daarover hoor ik u niet meer spreken. Nu zijn het alleen maar de B727-ers die moeten verdwenen zijn.

Tot slot verheugt het mij dat u het nog eens bevestigd hebt. Het zal onze discussie deze week tijdens de programmawet vergemakkelijken als u zegt "c'est une taxe". Het is precies daarmee dat de Raad van State zoveel problemen heeft.

02.62 Isabelle Durant, ministre: (...) compagnie aérienne (...)

02.63 Frieda Brepoels (VU&ID): Neen, u hebt tot tweemaal toe gezegd "c'est une taxe". In de bespreking van de programmawet ging precies heel die discussie over het feit of het een retributie, een taks of een belasting is.

02.64 Isabelle Durant, ministre: Une contribution!

02.65 Frieda Brepoels (VU&ID): We zullen er deze week zeker nog verder over discussiëren. U hebt tot tweemaal toe gezegd dat het "une taxe" is. Mevrouw de minister, ik stel vast dat wij over deze zaak zeker nog niet uitgepraat zijn. Ik vind het sterk, zoals ik het daarnet reeds zei, dat het zover gekomen is dat wij hier met een groene minister geconfronteerd worden die op geen enkel ogenblik aspecten van volksgezondheid en milieu in ogenschouw neemt en dat de bevolking het uiteindelijk voor zichzelf zal moeten opnemen, de huisartsen op kop. Ik vind dit heel droevig. Ik hoop dat de groene

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

02.62 Minister Isabelle Durant: Een taks voor de luchtvaartmaatschappijen.

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

02.64 Minister Isabelle Durant: Een bijdrage!

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

collega's, onder meer de heer Vanoost uit die regio, er nog heel vaak zullen worden aan herinnerd op het ogenblik dat zij het aan de bevolking zullen moeten uitleggen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.30 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.30 heures.*