

**VERSION PROVISOIRE**

NE PAS CITER SANS MENTIONNER LA SOURCE  
La version définitive, sur papier blanc, comprend les annexes et le compte rendu analytique bilingue

**VOORLOPIGE VERSIE**

NIET CITEREN ZONDER BRONVERMELDING  
De definitieve versie, op wit papier, bevat de bijlagen en het tweetalige beknopt verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

**COMPTE RENDU INTEGRAL****INTEGRAAL VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**lundi**

**13-12-2004**

**Après-midi**

**maandag**

**13-12-2004**

**Namiddag**

*Les textes n'ont pas encore été révisés par les orateurs.  
Ceux-ci peuvent communiquer leurs corrections par écrit  
avant le*

*16-12-2004, à 16 heures*

*au Service du Compte rendu intégral.*

*Fax: 02 549 88 47*

*e-mail: CRIV@lachambre.be*

*De teksten werden nog niet door de sprekers nagezien. Zij  
kunnen hun correcties schriftelijk  
meedelen vóór*

*16-12-2004, om 16 uur*

*aan de Dienst Integraal Verslag.*

*Fax: 02 549 88 47*

*e-mail: CRIV@dekamer.be*

**04 Samengevoegde vragen van**

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van het spreidingsplan" (nr. 4744)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de nachtelijke charter- en lijnvluchten en de terbeschikkingstelling van diverse documenten" (nr. 4745)

**04 Questions jointes de**

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation du plan de dispersion" (n° 4744)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les vols charters et réguliers de nuit et la mise à disposition de divers documents" (n° 4745)

04.01 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang):  
Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 8 november hebben we u ondervraagd over de problematiek van het spreidingsplan en het geluidskadaster, meer bepaald over de studie die erover was gemaakt. We hebben de Engelstalige versie ontvangen van het werk van professor Thoen.

Ondertussen werd die nota aan kritische blikken onderworpen. De actiegroepen Noordrand en Daedalus hebben de studie zeer kritisch geanalyseerd en, op zijn zachts uitgedrukt, zeer ernstige tekortkomingen vastgesteld. Vooral voor de noordrand wordt vastgesteld dat die studie niet de werkelijke hinder weergeven die geleden wordt. Men baseert zich vooral op berekeningen. De echte hinder die geleden wordt en de hinder die gemeten wordt, stemmen daarmee niet echt overeen.

Ik geef u een aantal voorbeelden van vaststellingen. De bedoeling van het oorspronkelijke spreidingsplan van minister Anciaux was terug te keren tot de gewogen hinder



voor de noordrand, zone I, van 29%. In werkelijkheid ligt de hinder op 33%. Er zou eveneens een betere compensatie komen, na verschuivingen, door weersomstandigheden. In de praktijk moeten we vaststellen dat bij verschuivingen tengevolge van weersomstandigheden, of, concreet, als het spreidingsplan niet kan worden nageleefd ingevolge weersomstandigheden, telkens opnieuw de noordrand alle last op zich krijgt. Het is als het ware een concentratie. De meest scherpe conclusie is echter dat de waarde die berekend is door professor Thoen zeer sterk de werkelijk gemeten schade onderschat. De verschillen tussen de waardeberekeningen en de geleden schade zijn het grootst in de noordrand.

Zij geven dat aan met concrete grafieken en tabellen. Mijnheer de minister, ik ben er zeker van dat u die ook hebt gekregen en hebt kunnen bestuderen. Op dezelfde afstand van de luchthaven is het aantal vluchten boven de Noordrand veel hoger, maar toch zien wij op de grafische voorstellingen van professor Thoen dat de hinder op diezelfde afstand van de luchthaven even groot is in Brussel als boven Brussel, hoewel die hinder in werkelijkheid anders is en de uitstulping van die grafieken heel anders zou moeten zijn. De methode wordt dan ook zwaar gecontesteerd omdat het aantal vluchten heel erg wordt onderschat. Dat is ook te zien in de geluidscontouren. Als wij de frequentiecontouren bekijken, zijn er in werkelijkheid veel meer vluchten boven de 70 decibel dan wordt berekend door professor Thoen. Bovendien heeft men op een kunstmatige manier alles wat onder de 70 decibel ligt weggelaten, hoewel de hinder van die toestellen ook zeer groot is.

De Noordrand heeft als antwoord daarop een 10-puntenplan naar voren geschoven met een aantal concrete alternatieven. Het zou heel nuttig zijn om te weten of de minister rekening zal houden met deze bevindingen en suggesties die door de mensen van Daedalus en Actie-Noordrand naar voren zijn geschoven.

Mijnheer de minister, wat is uw antwoord op de analyse van de actiecomités? Erkent u de tekortkomingen van de methode-Thoen? Is u bereid de analyse en de voorstellen van de actiecomités te betrekken bij de evaluatiegesprekken? Is u bereid om voor alle banen gelijke windnormen te aanvaarden? Dat is een van de suggesties van de actiecomités. Als u dat niet zou doen, waarom dan niet? Hoever staat het met de evaluatiebesprekingen? Er is een eerste overleg aangekondigd geweest voor

1 december. Is dat doorgegaan en wat heeft dat overleg opgeleverd? Wanneer wordt opnieuw bijeengekomen en wat is het tijdschema? Wanneer hoopt u de evaluatie te kunnen afronden?

Hoever staat het met de harmonisatie van de geluidsnormen? Hangt het ene met het andere samen of zijn dat zaken die apart bekeken worden? Tegen wanneer zal het spreidingsplan dan verder verfijnd worden? Zal de minister er mee voor zorgen dat met name boven zone 1 beter gespreid wordt? U weet ook dat één van de punten van terechte kritiek is dat er veel te snel wordt afgebogen richting noordrand, zodat er eigenlijk zeer lang boven de noordrand geconcentreerd wordt, tot Grimbergen toe, waardoor de last eigenlijk niet gespreid wordt zoals dat nochtans oorspronkelijk de bedoeling was. Men spreekt dan ook van een spreidconcentratie, in plaats van over of deconcentratie of een optimale spreiding. Dat zou toch fel en veel kunnen verbeteren als men dat op een meer oordeelkundige wijze aanpakt.

Hoever staan de besprekingen met BIAC over de bijkomende infrastructuurwerken, namelijk de taxibaan langsheen de 25L en de plaatsing van de ILS-landingsystemen? Een maand geleden kon u daar nog niet veel over zeggen, maar ondertussen bent u toch al volop geroedeerd in uw werk als minister en zult u daar ongetwijfeld meer over kunnen vertellen. In welke mate wordt bij de verfijning van het spreidingsplan rekening gehouden met de opportuniteiten die deze infrastructuurwerken bieden inzake bijkomende spreiding? Bent u bereid te werken met een stappenplan waarbij de spreiding verder wordt doorgezet naarmate die infrastructuurwerken vorderen?

Mijnheer de voorzitter, ik ga thans over tot mijn tweede vraag.

Daarnaast, mijnheer de minister, blijft er ook onduidelijkheid bestaan over de nachtelijke charters en lijnvluchten en de mogelijkheid om die te verplaatsen naar de daguren.

Tijdens het hele debat dat wij hebben gevoerd over DHL, is aan het licht gekomen dat heel veel van die vluchten ofwel 's avonds tussen 23 en 24 uur landen, ofwel tussen 5 en 6 uur opstijgen. Met een beperkte inspanning, zeker als het over enige termijn wordt gepland, zou daar toch een mouw aan kunnen worden gepast en een belangrijk deel van de nachtvluchten naar de daguren worden verplaatst, zodat de hinder zou verminderen.

Heeft de minister al een overzicht op zijn kabinet liggen, eventueel per maatschappij, van het aantal charter- en lijnvluchten, gespreid over de verschillende maatschappijen, die 's nachts tussen 23 en 6 uur opstijgen of vertrekken, ingedeeld per uur? Daardoor zouden we kunnen bekijken waar er een mouw kan worden aangepast, vooral als het om vluchten gaat tussen 23 en 24 uur en tussen 5 en 6 uur.

In welke mate werd reeds onderzocht om de vluchten op termijn naar de daguren over te plaatsen? Werd daaromtrent reeds een onderhandeling gevoerd met de betrokken maatschappijen?

Kan de minister in zijn overzicht ook een zicht geven op de verschillende maatschappijen?

Ten tweede, kan de minister daarnaast een aantal documenten ter beschikking stellen? Mijnheer de minister, via een aantal faxen – ik hoop dat ze persoonlijk bij u zijn beland – heb ik u gevraagd mij een aantal documenten te bezorgen. Tot nu toe heb ik nog geen enkel antwoord gekregen, ook geen ontvangstmelding. Ik vind dat nogal eigenaardig. Ik kreeg op dat vlak iets meer respons van uw voorganger, die gemakkelijk de documentatie ter beschikking stelde.

Er is onder meer de vraag naar de Nederlandstalige versie van de studie van professor Thoen. Bestaat deze Nederlandstalige versie? Het zou voor de hand liggen dat een Nederlandstalige universiteit aan een Nederlandstalige minister een Nederlandstalige studie ter beschikking kan stellen. Het tegendeel zou mij vreemd lijken.

Is het fameuze vonnis dat werd geveld na de actie van minister Huytbroeck ondertussen ter beschikking? Ik heb u dat al eens gevraagd. Heeft u het nu ter beschikking? Heeft u het bij u? Kan u het ter beschikking van de leden van de commissie stellen?

Ik heb u ook gevraagd naar de definitieve versie van het fameuze negenpuntenplan, dat destijds werd uitgewerkt en waar minister Anciaux verder uitvoering aan wou geven. Bestaat de definitieve versie en kan u ze ter beschikking stellen van de commissie?

**04.02** Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen de vragen vraag per vraag specifiek te beantwoorden.

Voor de duidelijkheid wil ik wel beklemtonen dat we nu nog in de fase zitten van de evaluatie van het spreidingsplan en dat we de bespreking vooral willen laten steunen op zo objectief mogelijke gegevens. Vandaar de twee rapporten, het rapport van professor Thoen waarover u in uw vraag reeds sprak en het rapport van Belgocontrol inzake de postimplementatie van het veiligheidsonderzoek.

Nogmaals, het is zoeken naar de objectieve basis voor de discussie. Daarom kan ik in antwoord op uw eerste vraag in verband met de methode-Thoen alleen maar beklemtonen - voor zover ik mij geroepen voel om in een wetenschappelijke discussie verzeild te geraken - dat het een internationaal gebruikte methode is. Nogmaals, in het kader van de evaluatie wordt ook het toetsen en het begrijpen van dit rapport opgenomen omdat wij zoveel mogelijk vertrouwen moeten hebben in de basis waarop we proberen op een objectieve wijze te evalueren.

Het vervelende is dat er altijd kritiek komt op een model, maar dat er nooit een ander model wordt voorgesteld.

Wat het tweede punt betreft, de bereidheid ten opzichte van de analyse en de voorstellen van de actiecomités, herhaal ik dat het om een evaluatie met open vizier gaat. Het is de bedoeling om met zoveel mogelijk gegevens te kunnen rekening houden, maar een en ander moet uiteraard binnen de normale, wettelijk gebruikelijke exploitatie van een luchthaven gebeuren.

Inzake windnormen beschikken wij over een overheidsdienst. Het directoraat-generaal luchtvaart is daarvoor bevoegd.

Ten derde, op 21 december is er een nieuw overleg.

Ten vierde, de harmonisatie van de geluidsnormen zou aan bod moeten komen in de gesprekken tussen de Gewesten. De harmonisatie moet immers gebeuren door de bevoegde instanties onderling.

Ten vijfde, de evaluatie moet uiteindelijk leiden tot een spreidingsakkoord. Daarop kan ik moeilijk vooruitlopen anders is er geen objectieve evaluatie. U kunt van mij geen voorafname vragen inzake de evaluatie.

Ten zesde, de voorstellen tot bijkomende infrastructuurwerken hebben nog niet tot concrete beslissingen geleid in de federale regering. Voor

zover ik weet is de bespreking nog niet aangevat.

Ten zevende, ook hier moet ik herhalen dat ik niet kan en niet wil vooruitlopen op de evaluatie omdat wij precies een evaluatie wensen zonder voorafname.

U hebt ook nog drie precieze vragen gesteld.

Mijnheer Laeremans, het is correct dat charter- en lijnvluchten vooral in de vroege nacht en vroege ochtend vliegen. Dit heeft te maken met het basissysteem van drie vluchten of zes vluchten vanaf de vestigingsplaats. Ik onderstreep dit omdat we na het DHL-dossier niet zinnens zijn het de andere bedrijven extra moeilijk te maken. Zolang een en ander binnen de 25.000 nachtvluchten blijft, zie ik geen reden om de werkgelegenheid aldaar in gevaar te brengen.

Wat de tweede vraag inzake het vonnis betreft, ben ik bereid de tekst aan u over te zenden. Ik merk dat dit niet in mijn bundel zit. U moet er wel voor opletten de juiste omschrijving te geven van het recente vonnis. Ik wil dat wel even nakijken en het u opsturen. Ik vermoed dat dit niet voor problemen van publiciteit zal zorgen. Ik heb het vonnis gelezen en vond het zeer helder qua argumentatie over het gebruik van verloren gewaande normen.

De studie van professor Thoen is in het Engels opgesteld, een beetje eigen aan de materie. De schema's zijn nog niet vertaald. Ik heb terzake geen opdracht gegeven.

**04.03 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, om met het laatste te beginnen. U zei dat de documenten nog niet vertaald zijn. Ik was in blijde verwachting. Daarna vervolgde u meteen dat u geen opdracht terzake hebt gegeven.

Dan zou het toch nuttig zijn dat u die opdracht wel geeft, maar misschien niet aan de universiteit.

**04.04 Minister Renaat Landuyt:** Sommige actiescomités hadden kritiek op het rapport. Volgens mij hebben ze het dus al gelezen.

**04.05 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Uiteraard. Ik heb het zelf ook gelezen. Iedereen heeft het gelezen. Het zou echter nuttig zijn – u hebt niet alleen een kabinet maar een hele administratie – als dit soort teksten begrijpelijk zouden zijn, ook voor de gewone man die geconfronteerd wordt met de hele problematiek. U krijgt nu al kritiek en terecht. Het verheugt mij dat

u die punten van kritiek en de evaluatie van het rapport meeneemt in de bespreking. Als u merkt dat zo'n rapport gecontesteerd wordt, dan zou het toch nuttig en democratisch zijn als iedereen die met de problematiek te maken heeft, die last heeft van de lawaaihinder, maximaal wordt geïnformeerd en maximaal toegang krijgt tot dergelijke documenten. U kunt dit bijvoorbeeld op uw website zetten enzovoort. Het kan toch niet zo moeilijk zijn, als we hier massa's documenten van het Frans naar het Nederlands of omgekeerd vertalen, om een document van ocharme dertig bladzijden waarvan de helft, of zelfs drierde, grafieken en tabellen zijn, te vertalen. Voor een vertaler is dat wellicht slechts een dag werk om dat in het Nederlands om te zetten. Dan zou u toch al de kritiek kunnen ondervangen dat u met cryptische en onduidelijke studies werkt, vooral – en u zult het toch moeten toegeven – omdat die methode zo gecontesteerd wordt.

U zegt dat er geen alternatieve methode wordt gegeven. Dat hoeft ook niet noodzakelijk. Als u de bijhorende kritiek, die de studie van professor Thoen bijschaaft en er een aantal kanttekeningen bij plaatst, meeneemt, dan bent u al een heel eind weg.

Ten tweede, er is wél een concrete suggestie geweest over de methode. De methode waarbij vluchten onder de 70 decibel worden weggelaten, is een verkeerde methode. Alle noemenswaardige lawaaihinder, zeker de hinder die valt binnen de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie, moet in rekening worden genomen. Wanneer pas wordt vertrokken van vluchten boven 70 decibel, dan zit men volkomen fout. Ik hoop dat u die kritiek voor de toekomst meeneemt.

Ten derde, mijnheer de minister, over de evaluatie bent u al even cryptisch. U zegt dat er een bespreking is geweest en dat de volgende doorgaat op 21 september. Het zou toch nuttig zijn dat wij weten tegen wanneer u de hele evaluatie wenst af te ronden? Gaat dat maanden in beslag nemen of denkt u dat u ze in januari of ten laatste in februari kan afronden? Het zou nuttig zijn dat u aan de omwonenden van de omgeving van de luchthaven enig perspectief geeft.

Ten vierde, u spreekt over een studie van Belgocontrol. Is dat een oude studie of gaat het om een nieuwe, recente studie? Kan u de studie van Belgocontrol ter beschikking stellen van het Parlement? Dat zou toch nuttig zijn. Of werd de informatie uit de studie in het verleden al meegedeeld? Het zegt mij niet meteen iets. Van wanneer dateert de studie, mijnheer de minister?

**04.06** Minister **Renaat Landuyt**: Die studie is niet nieuw. Ze dateert reeds van enkele maanden geleden. Die studie is gekend.



**04.07** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dan is er op dat vlak geen probleem.



U zegt dat u de infrastructuurwerken gaat bekijken na de evaluatie. Een en ander hangt echter sterk samen met de evaluatie. Die infrastructuurwerken zijn immers bedoeld om naast baan 25L, die nu bijna niet kan worden gebruikt om technische redenen, een taxibaan te plaatsen waardoor die baan wel kan worden gebruikt. Het gaat hier dus niet om zaken die nog moeten worden bestudeerd. Momenteel is het materieel zo goed als onmogelijk om, in het kader van het spreidingsplan, optimaal gebruik te maken van de 25L. Als u een evaluatie doet en dat op een deskundige manier naar buiten wil brengen, zult u duidelijke conclusies moeten trekken. Als u daar een taxibaan plaatst samen met de ILS-landingsystemen, maakt u het mogelijk om in de toekomst veel meer te spreiden. Ik zou u ten zeerste wil vragen om bij de conclusies van de evaluatie en bij de gesprekken die nadien met de Gewesten volgen al die verschillende mogelijkheden van optimale spreiding mee in rekening te nemen en dat u hiervan achteraf geen nieuw verhaal maakt, nadat alle besprekingen zijn gevoerd. Het is precies in het kader van de harmonisatie, van een goede evaluatie en de conclusies daaruit dat u moet streven naar een nog betere spreiding. Als u er nu vanuit gaat dat dit pas over 5 of 6 jaar is, bent u verkeerd bezig. Dan komt het er waarschijnlijk niet meer van en dan zal die maximale spreiding er nooit komen.



**04.08** Minister **Renaat Landuyt**: Ik wil voor de volledigheid, omdat men vroeg naar de einddatum van de evaluatie. Het is een beetje eigen aan het systeem van evaluatie met open vizier dat we de timing niet volledig in de hand hebben. Ik ben hier afhankelijk van verschillende partners. In die zin dat de evaluatie is begonnen met het bekritisieren en streng bekijken van de basis van de evaluatie. Dat is natuurlijk niet bevorderlijk voor het tempo van de evaluatie. Nogmaals, ik zet hier zo weinig mogelijk mensen onder druk om een zo goed mogelijke evaluatie te hebben waarbij ik afhankelijk ben van vele autonome spelers.

**04.09** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): We gaan het opvolgen.

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