

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

#### **01 Samengevoegde interpellaties en vragen van**

- de heer **André Flahaut tot de eerste minister, tot de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister en tot de minister van Landsverdediging over "de nieuwe bepalingen die de staatssecretaris overweegt te nemen voor de vliegbewegingen vanop Zaventem"** (nr. 109) - mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers tot de staatssecretaris voor Mobiliteit over "het plan tot organisatie van de vluchten van en naar de luchthaven van Zaventem"** (nr. 123)
- de heer **Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuwe beheersplan voor de vluchten dat de staatssecretaris wil invoeren op de luchthaven Brussel-Nationaal"** (nr. 7208)
- de heer **Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "zijn ontwerp van plan voor de luchthaven Brussels Airport"** (nr. 7274)
- mevrouw **Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuwe plan voor het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal"** (nr. 7290)
- de heer **Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuwe beheersplan voor de vluchten en de methode voor de windnormbepaling"** (nr. 7345)
- mevrouw **Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het optrekken van de zwenkhoogte van 700 naar 3000 voet"** (nr. 7346)
- de heer **Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuwe beheersplan voor de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal"** (nr. 7363)
- de heer **Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nieuwe inzichten inzake de spreiding van de lawaaihinder rond Zaventem"** (nr. 7375)

01.01 **André Flahaut (PS):** Vliegtuigen moeten tegen de wind in opstijgen en landen. Op die manier hoeft er niet zo een grote afstand te worden afgelegd op de grond en zijn de veiligheidsmarges groter in geval van problemen bij het opstijgen. De oriëntatie van de banen hangt altijd af van de dominante windrichting, en in België is dat een zuidwestenwind. Daarom hebben alle luchthavens 25/07-banen, in de dominante windrichting. De overige 02/20-banen worden maar af en toe gebruikt. In april-mei stelde u in uw beleidsnota voor de omwoners die in het verlengde van de banen wonen tijdens de week vier nachten zonder opstijgende vliegtuigen in het vooruitzicht. U wil het aantal nachtvluchten bevrozen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest verzoeken hun normen te harmoniseren, maar die voorstellen zijn onaanvaardbaar of worden als onaanvaardbaar beschouwd. Op 6 september werden er nieuwe voorstellen geformuleerd. Als ik het goed begrepen heb, is het de bedoeling de windnorm van 5 knopen dag en nacht op alle start- en landingsbanen toe te passen. Voorts wil u dat de windnormen de facto opnieuw een federale materie worden, en wil u de voor het Brusselse Gewest vigerende normen opheffen. Bovendien stelt u voor de bewegingen gedurende twee nachten te concentreren op baan 25 R en gedurende één nacht op baan 25 L, en twee nachten gedeeltelijk te laten verlopen zonder dat er toestellen mogen opstijgen. U zou ook de Chaberroute, die dwars over Brussel loopt, doorlopend willen gebruiken, zowel overdag als 's nachts, de zwenkhoogte bij het opstijgen willen optrekken tot 3.000 voet in plaats van de huidige 700 voet, en op baan 07 L een ILS willen installeren, een radionavigatiesysteem dat moet helpen bij het landen. Ik geloof trouwens dat dat al gebeurd is.

Ik vind dat men Waals-Brabant systematisch over het hoofd ziet bij het overleg over het plan voor het beheer van de geluidsoverlast. Door een intensiever gebruik van baan 02/20 en een aangepaste vliegroute voor de zwenking zal het aantal vluchten boven Waals-Brabant toenemen. Volgens het plan zullen 70 procent van de opstijgende vliegtuigen hinder veroorzaken boven Brussel en de Oostrand en zo de Noordrand sterk ontlasten. De risico's worden dus ongelijk gespreid, wat ik onaanvaardbaar acht. De internationale normen moeten worden toegepast.

Wat meer specifiek de gevolgen voor de basis van Bevekom betreft, was men in een onafhankelijke studie tot het besluit gekomen dat beste optie erin bestond de 'witte' vliegtuigen en de C-130's, en later ook de A-400 M-transportvliegtuigen, daar te stationeren. Daar moet rekening mee gehouden worden om de normen niet te ondergraven of het vliegverbod niet eenvoudigweg af te schaffen. Een ander fundamenteel debat gaat over de keuze om in Bevekom een Europees hoofdkwartier onder te brengen. Ik hoop dat uw collega De Crem voortgang maakt met dit dossier, dat enkele maanden geleden bijna afgerond was. De vestiging in ons land van een Europese staf bevestigt de rol van

Brussel als Europese hoofdstad en ook het belang van België voor Europa. Het is voor ons dan ook belangrijk dat er activiteiten in Bevekom behouden blijven en dat er bepaalde beperkingen gehandhaafd worden wat het overvliegen van Bevekom betreft. Naar mijn gevoel wordt het hoog tijd dat de actoren in dit dossier open kaart spelen en met alle betrokken partijen om de tafel gaan zitten, ook met die van Waals-Brabant. Welk tijdspad stelt u voorop? Wat zal u ondernemen om het overleg over de denksporen die in de pers naar buiten werden gebracht, op een duidelijke en transparante manier op gang te brengen? Hoe zal u alle betrokken actoren, met inbegrip van de verkozenen uit Waals-Brabant, bij het overleg betrekken? Kortom, welke methode zal u volgen en welk tijdschema werd er vastgelegd voor de afhandeling van dit dossier? Hoe staat het met het overleg binnen de regering over de gevolgen van de eventuele herziening van de bijzondere maatregelen die gelden voor Bevekom? Ik vraag u de nodige demarches te ondernemen bij uw collega van Landsverdediging opdat hij de vestiging van de Europese staf in ons land tot een goed einde zou brengen en misschien ook de militaire activiteiten zou overbrengen naar Bevekom.

#### 01.02 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!):

U heeft geen nieuw spreidingsplan ingediend, maar als gevolg van de maatregelen die u in de pers heeft aangekondigd, is er - niet alleen in Waals-Brabant - enige ongerustheid ontstaan. Daarom wens ik nadere toelichting te krijgen. Ik vind het stuitend dat u het probleem van de geluidsoverlast op de achtergrond schuift. U overweegt de rugwind, met inbegrip van de rukwinden, zowel overdag als 's nachts op alle banen tot 5 knopen te begrenzen. Voor baan 02/20 is echter momenteel overdag 0 knopen de norm. Met uw voorstel zou de veiligheid afnemen en zou een korte, afhellende baan die de twee andere banen kruist, intensiever gebruikt worden. Uw voorstel zou ook kunnen leiden tot een intensiever gebruik van baan 07, met alle risico's en hinder van dien voor bepaalde dichtbevolkte Brusselse gemeenten. Heeft u onderzocht welke weerslag uw plan op de frequentie van het gebruik van alle banen zal hebben? Ik zou willen dat uw plan in elk geval eerst aan een milieubeoordeling wordt onderworpen. De commissie moet de gevolgen ervan voor de veiligheid van de vliegtuigen en de omwoners onderzoeken, evenals de impact ervan op het milieu, zowel op het vlak van de geluidshinder als van de luchtvervuiling. Voorts vinden wij het jammer dat er geen antwoorden worden aangereikt om de fundamentele oorzaken van het probleem aan te pakken. Wanneer zullen uw plannen met betrekking tot het aantal dag- en nachtvluchten worden uitgevoerd? Wat stelt u voor op het vlak van de ruimtelijke ordening? Hoe zit het met de technische normen die gelden voor de vliegtuigen? Wat zijn uw plannen met betrekking tot de controle en de naleving van de rechterlijke beslissingen?

01.03 **Olivier Maingain** (MR): Uw verklaringen in de pers begin september hebben heel wat wenkbrauwen doen fronsen. Aan de ene kant liet u verstaan dat u de problematiek in een ruimer kader wilde plaatsen, en daarbij de veiligheid wilde vrijwaren en de geluidsoverlast beperken. U wilde het landend en opstijgend verkeer op Brussels Airport 's nachts beperken; u lanceerde de idee van ten minste vijf rustige nachten, maar daar spreekt u intussen niet meer over. En plots stelt u dan dat de internationaal vastgelegde windnormen opgelegd moeten worden voor het gebruik van de banen op de luchthaven. Het gaat om aanbevelingen, die trouwens ook niet letterlijk worden toegepast door de luchthavens in de buurlanden. Sommige van die normen werden zelfs herzien door de technische commissie van de ICAO, met name de norm van vijf knopen voor rugwind: die commissie lijkt momenteel een hogere windnorm, tot zeven knopen, te aanvaarden. Past de ICAO zelf haar aanbevelingen aan? Het hoeft geen betoog dat u de internationale normen toepast: het gaat om aanbevelingen en niet om normen, die individueel aangepast worden. Straks moeten we nog geloven dat we ons vóór de komst van het plan-Anciaux en de verschillende verschijningsvormen ervan nooit om de veiligheid bekommerd hebben, terwijl de eerste veiligheidsvoorwaarde precies zou moeten zijn dat de gevaarlijkste baan van Brussels Airport niet meer gebruikt wordt. Hoe zal u de windnormen interpreteren, in het besef dat het om louter aanbevelingen gaat? Moeten die normen volgens u vandaag al worden toegepast, of moet daarover nog worden overlegd binnen de regering? De arresten van het hof van beroep zijn u bekend. Zowel uw voorgangers als uzelf hebben die jurisprudentie echter systematisch naast zich neergelegd. Hoe zal u uw onderrichtingen inzake de windnormen verzoenen met de rechtspraak van het Brusselse hof van beroep, waarin een afwijkend gebruik van de banen wordt opgelegd? Ik hoop, nu er een nieuw politiek klimaat ontluikt, dat een open, serene en constructieve dialoog tot stand kan komen en dat men niet zal proberen eenzijdig een bepaald standpunt op te dringen. Vóór er enig initiatief wordt genomen, moet er onderhandeld worden tussen de federale en de gewestregeringen.

01.04 **Karine Lalieux** (PS): Het is met verbijstering en ergernis dat ik in de pers kennis heb genomen

van uw nieuwe plan met betrekking tot de geluidshinder van de luchthaven in Zaventem. Uw plan druist in tegen elke logica op het stuk van veiligheid en treedt de rechterlijke beslissingen met voeten. Net als uw voorgangers heeft u lak aan overleg, zowel met de andere regeringsleden als met de andere betrokken regeringen, in het bijzonder de Brusselse gewestregering. Ik zal niet nader ingaan op de technische plannen. We weten dat de windnormen altijd een doorslaggevende rol gespeeld hebben bij het gebruik van de banen en dat elke minister ze voor zijn plan naar zijn hand wist te zetten om de indruk te geven dat de veiligheid in acht werd genomen. Niemand, zelfs minister Anciaux niet, durfde echter de windnorm op vijf knopen te brengen! Elke Brusselaar kan u vertellen dat er tijdens het weekend volop werd geland op baan 02. Indien men geen geloof meer hecht aan de parlementsleden en aan de duizenden Brusselaars die de vliegtuigen met eigen ogen zien, zullen we foto's maken! Vorig weekend nog werd Brussel ongeveer om de twee minuten overvlogen! In uw plan wordt op geen enkele manier rekening gehouden met de rechterlijke uitspraken. Bovendien zou een bocht worden gemaakt op een hoogte van 3000 voet, in plaats van op 700 voet, pal boven de Grote Markt! Als uw nieuw plan wordt uitgevoerd, zullen Brussel en de Noordrand veel vaker worden overvlogen. Wij willen een evenwichtige oplossing. Mijnheer de minister, dit plan kwam zonder enig overleg tot stand, u hield geen rekening met de dichtheid van de bevolking en u verschuilt zich achter internationale aanbevelingen om willekeurige windnormen vast te leggen. Het is u er duidelijk om te doen de geluidshinder in uw Gewest terug te dringen! Uw plan is zo karikaturaal dat het wel een verkiezingspamflet lijkt. Uw voorstel wordt louter ingegeven door partijpolitieke overwegingen. Heeft u de overige regeringsleden hierin gekend? Zal er met de veiligheid van de mensen rekening worden gehouden? Zullen de rechterlijke beslissingen worden gerespecteerd? Komt er een geluidskadaster? Hoe staat het met het onafhankelijk instituut dat u al maandenlang in dat verband in het vooruitzicht stelt? Zal u hierover praten met de Gewesten, en in het bijzonder met het Brusselse Gewest?

**01.05 Luk Van Biesen (Open Vld):** Ik ben blij dat we hier het debat kunnen aangaan over het nieuwe beheersplan voor de geluidshinder rond de nationale luchthaven van Brussel. Gezien de economische rol van de luchthaven is dit plan noodzakelijk en dringend. De veiligheid van de omwonenden moet bij de uitwerking van het plan prioritair zijn. De windnormen moeten worden bepaald in functie van de vliegveiligheid. Hoe ver staat het met het samenwerkingsakkoord ter zake tussen het Vlaams en het Brussels Gewest? Kan de staatssecretaris de krachtlijnen van het nieuwe plan toelichten? Wanneer neemt de federale regering hierover een beslissing? Zijn de technische en operationele aspecten gebaseerd op technisch onderzoek? Wat is de impact op het gebruik van de diverse banen en hoeveel omwonenden kunnen potentieel gehinderd worden? Hoe en wanneer wordt er ter zake gecommuniceerd naar de inwoners? Was de staatssecretaris bij de opmaak van het plan op de hoogte van het standpunt van de provincie Vlaams-Brabant inzake de vermindering van het aantal nachtvluchten? Wat staat er in het contract inzake de verzekering van nachtvluchten? Wanneer neemt de regering een wetgevend initiatief om de vliegprocedures vast te leggen? Waar staat men met de afstemming van de Brusselse en Vlaamse geluidsnormen? Wanneer wordt hier weer over overlegd en denkt men desgevallend nog steeds aan een nieuwe federalisering van deze normen?

**01.06 Bart Laeremans (Vlaams Belang):** Omwille van de veiligheid en het verbruik zou men meer tegen de wind gaan opstijgen. Men wil ook alle regio's een aantal rustige nachten bezorgen. Sinds het vertrek van DHL is het aantal nachtvluchten verminderd en de provincie Vlaams-Brabant heeft het plafond verlaagd tot 16.000 nachtvluchten. Dit is een nuttig debat waarbij wij niet a priori een standpunt voor of tegen het plan innemen. Kan de minister de krachtlijnen van het plan bezorgen? Hoe zal de windrichting het gebruik van de banen bepalen? Wordt dit plan gedragen door de regering? Hoe en wanneer treedt het in werking? Hoe zal men gelijkwaardige windnormen verzekeren voor alle banen? Wanneer zullen de banen gelijkwaardig zijn uitgerust? Hoe zal men dit koppelen aan een spreiding van de hinder door een uitwaaiing na vertrek? Bestaan er simulaties ter zake? Hoe worden de nachtvluchten gespreid? Hoeveel stille nachten komen er per regio en volgens welke modaliteiten worden deze toegekend? Behoudt men het plafond van 16.000 nachtvluchten en gaat de uitbater van de luchthaven hiermee akkoord? Waarom werd alle nachtverkeer bij werkzaamheden op landingsbanen al tweemaal over de Noordrand geleid? Hoe wordt dit gecompenseerd?

**01.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans):**

Ik heb een reeks erg interessante bedenkingen en leerrijke opmerkingen gehoord in verband met een dossier waarvan u zei dat u het niet kende, maar dat u toch nu al veroordeelt. Mijnheer Flahaut, ik heb met belangstelling vernomen dat er voor de militaire vliegtuigen gunstigere normen gelden dan voor

sommige commerciële vliegtuigen, dat het maar om een klein aantal gaat en dat men bereid is ze in Bevekom te stationeren. Dat wist ik niet.

Ik heb ook genoteerd dat mevrouw Lalieux niet op de hoogte was van het plan, maar dat het toch al doodgeboren was. Dit beheersplan voor de geluidshinder veroorzaakt door de luchthaven is nog niet klaar, en werd dan ook nog niet aan de ministerraad voorgelegd. Het is nog te vroeg om de inhoud ervan uitgebreid toe te lichten. Een aantal grote lijnen zijn al gekend. Ik ben er een groot voorstander van om 's nachts periodes zonder opstijgende vliegtuigen in te lassen. De meest lawaaierige toestellen moeten volgens mij geweerd worden, en persoonlijk vind ik dat het spreidingsplan met betrekking tot het gebruik van de banen moet afgeschaft worden. Een van de aspecten in verband met het gebruik van de banen betreft de windnormen, en daarover wordt al jarenlang een welhaast passioneel debat gevoerd – en ik druk me voorzichtig uit door het bijwoord “welhaast” te gebruiken. Voor mij komt de veiligheid op de allereerste plaats. Daarom ben ik er voorstander van dat de banen voor zover mogelijk worden gebruikt op grond van de windgegevens, zodat het basisbeginsel van de luchtvaart in acht kan worden genomen. Wanneer tegen de wind in wordt opgestegen, moeten de motoren minder hard draaien, is de geluidshinder beperkter, wordt er minder kerosine verbruikt en is er minder milieuhinder. Ik baseer me op de aanbevelingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en van de beroepsvereniging van Belgische piloten, om de snelheid van vijf knopen voor rugwind en vijftien knopen voor zijwind niet te overschrijden. Ik wijs er tegelijk op dat de piloten verantwoordelijk blijven voor de keuze van de start- of landingsbaan.

Baan 02/20 is inderdaad korter dan de banen 25/07, maar het gebruik ervan houdt geen bijzonder gevaar in, aangezien ze langer is dan de 462 meter van de enige baan van de luchthaven van Charleroi.

### **De baan die u zo kort vindt, is trouwens heel wat langer dan andere landings- en startbanen in het commerciële circuit.**

Ik moet toegeven dat de meeste toestellen gecertificeerd zijn voor een rugwind tot tien knopen, maar men dient een onderscheid te maken tussen de certificeringsmaxima en de dagelijkse exploitatie van een luchtvaartuig. Gelet op de ligging van de banen en de overheersende zuidwestenwind kan men verwachten dat men het meest gebruik zal blijven maken van de banen 25/07, d.i. 80 à 85 procent van de tijd, zoals dat momenteel het geval is. Met betrekking tot het ILS op baan 07, hebben Belgocontrol en Brussels Airport een eerste haalbaarheidsstudie verricht, maar een formele beslissing werd nog niet genomen. Een definitieve studie zal er moeten komen nadat een politieke beslissing gevallen is. De dames Lalieux en Snoy kan ik melden dat er door de uitzonderlijke periodes met oostenwind in de eerste helft van dit jaar 30 keer meer toestellen geland zijn op baan 07 Left dan in het eerste semester van 2006. Omdat er geen ILS-systeem is, de boordcommandant op zicht vliegen, dus op zeer lage hoogte. Als die evolutie zich doorzet, moet er dringend een ILS geïnstalleerd worden. We weten zeer goed waarover we spreken, mevrouw Lalieux. Er moet dus een moeilijke politieke keuze worden gemaakt: de toestellen moeten landen op baan 02 of 07, in functie van de windrichting, mijnheer Maingain. Laten we wel wezen: ik weet waarover ik het heb, u heeft me zeer goed begrepen! Wat de procedures voor het opstijgen betreft, en in tegenstelling tot wat er in een bepaalde slecht voorgelichte pers wordt beweerd, ben ik hoegenaamd niet van plan voor te stellen de minimale zwenkhoogte op te trekken van 700 tot 3000 voet – die 700 voet beantwoordt trouwens aan de aanbevelingen van de ICAO, zoals mevrouw Snoy et d'Oppuers gezegd heeft. Dat betekent dat indien de bocht naar links op 700 voet wordt genomen, de u welbekende gemeenten daar rechtstreeks de gevolgen van ondervinden: Kraainem, Wezenbeek-Oppem, enz. Daar moet ik toch geen tekeningetje bij maken!

(Nederlands) Aangezien elke wijziging van vliegprocedures aanleiding geeft tot klachten of schadeclaims van burgers, wil ik een kader vastleggen waardoor bij elke wijziging rekening moet worden gehouden met de voorschriften inzake veiligheid, economie en leefmilieu. Een grotere soepelheid bij het gebruik van het militaire luchtruim is één van de denksporen om een oplossing te bieden voor de pieken in het luchtverkeer, maar dan zonder rechtstreeks verband met de activiteiten op de basis van Bevekom.

België heeft de basis van Bevekom voorgesteld voor de vestiging van de *European Air Transport Command* (EATC), maar de onderhandelingen daarover zijn nog aan de gang. De vestiging van dat Europese hoofdkwartier in Bevekom betekent echter niet noodzakelijk dat er bijkomende eenheden moeten worden opgericht en evenmin dat er transportvliegtuigen zullen landen.

(Nederlands) Wat betreft het beperken van het aantal nachtvluchten heb ik kennis genomen van de beslissing van de provincie Vlaams-Brabant, beslissing die overeenkomt met mijn wens om het aantal nachtvluchten - na het vertrek van DHL – te bevroeren.

(Frans) Ik denk dat ook de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daar blij zullen mee zijn.

(Nederlands) Ik heb aan de coördinator van Zaventem duidelijk gezegd dat er geen sprake van kan zijn dat de slots - die vacant werden sedert het vertrek van DHL - worden opgevuld door andere vliegtuigmaatschappijen.

(Frans) Ik bedoel daarmee dat de circa 9.000 vluchten die zullen worden geschrapt ten gevolge van de overheveling van bepaalde activiteiten van Zaventem naar Leipzig van het huidige aantal moeten worden afgetrokken. Het aantal nachtvluchten moet bevroren worden op een niveau van 16 000. De toepassing van de principes leidt echter tot problemen op het terrein. Zo heeft bijvoorbeeld de exploitant het aantal door militairen of de regering verzorgde nachtvluchten niet onder controle. Er moet een duidelijke regeling worden gevonden waarbij het risico wordt vermeden dat de exploitant door de opstelling van de provincie Vlaams-Brabant zijn milieuvergunning dreigt te verliezen, op basis van een overschrijding van het aantal toegestane vluchten. In overleg met de Vlaamse regering wordt gewerkt aan de toepassingsmaatregelen om een goed beheer mogelijk te maken. Het aantal slots tussen 23 uur en 6 uur moet vastliggen. Als dit overschreden wordt, moeten wij strafmaatregelen kunnen uitvaardigen.

Wat de geluidsnormen betreft, geef ik toe dat er geen enkele vooruitgang is geboekt. De diverse beoogde maatregelen op het vlak van het verbod op lawaaierige vliegtuigen moeten evenwel leiden tot een vermindering van het aantal overtredingen. Die kunnen echter niet systematisch worden uitgesloten, al was het maar omwille van de weersomstandigheden. Alleen een akkoord tussen de Gewesten over een politiek van ruimtelijke ordening, samenvallend met de geluidsnormen per zone, kan leiden tot het uitwerken van een geïntegreerd beleid voor het beheer van de geluidsnormen. (Frans)

(Frans) Het is mijn bedoeling om in de komende weken in de federale regering een akkoord te bereiken over de maatregelen waarvoor de federale overheid bevoegd is. Daarna zal ik de gewestregeringen formeel raadplegen. Ik tracht rekening te houden met hun standpunten bij de uitwerking van een pakket evenwichtige en rechtvaardige maatregelen. Ik wil nog een laatste opmerking formuleren in verband met de werken op de banen en de uitzonderlijke situatie tijdens de maanden juli en augustus.

(Nederlands) Deze werken hebben als resultaat gehad dat de landingsbanen tijdens de periode augustus-september niet regulier werden gebruikt. Tijdens die periode koos Belgocontrol voor de meest aangewezen pisteconfiguratie. Als elke zone vindt dat ze in die periode schade heeft geleden tegenover andere zones, leid ik daaruit af dat Belgocontrol een evenwichtige keuze heeft gemaakt, want iedereen heeft in gelijke mate geklaagd.

01.08 **André Flahaut** (PS): Om te beginnen moeten we nogmaals onderstrepen dat de veiligheid onze hoofdbekommernis is. Voorts moet er een pragmatische en evenwichtige oplossing gevonden worden. We hadden het ook over het tijdschema - daar kom ik straks op terug. Ik wil hieraan toevoegen dat niemand in mijn partij mensen met ideeën wil veroordelen. U heeft ideeën aangedragen, maar ze kunnen anders geïnterpreteerd worden in het noorden en in het zuiden van het land, doordat ze voorbarig in de pers uitlekten. Ideeën en plannen hebben is natuurlijk heel goed: dat is het werk van de uitvoerende macht, maar het is de taak van de wetgevers om een en ander te controleren en ervoor te zorgen dat er concrete oplossingen komen. Zij zijn er niet om anderen het leven zuur te maken. Wij veroordelen niet wat voorligt, maar we wensen er meer over te weten. We vragen om betrokken te worden bij de voorbereiding van de ontwerpen. Ik kom terug op het tijdspad: ik zou graag weten hoe u overleg zal plegen met de verkozenen uit Waals-Brabant. Wij gaan ervan uit dat het overleg niet tussen pot en pint gebeurt, wij willen een formele behandeling met conclusies waar men zich aan houdt. Ik zou nog even willen terugkomen op de problemen in verband met DHL. Men heeft geprobeerd de verantwoordelijkheid op de militairen af te schuiven. De militaire vluchten op Brussels Airport vertegenwoordigen 3 procent van het totale aantal vluchten, met toestellen waarvoor veel strengere geluidsnormen gelden dan voor sommige burgervliegtuigen. Twee Airbussen en de C-130's - die minder vervuilend en minder lawaaierig zijn dan helikopters - moeten nog worden vervangen. Men heeft de mond vol van de militaire vluchten en de politievluchten, maar de statistieken laten aan duidelijkheid niets te wensen over. In de loop van de voorbije acht à negen jaar was het aantal nachtelijke militaire vluchten zeer beperkt. Er is dus geen reden om van een 'militaire uitzondering' te gewagen. Ik stel voor dat de infrastructuur overeenkomstig de internationale studie zou worden gebruikt, wat het probleem zal beperken. Ik vraag met aandrang dat het dossier met betrekking tot de vestiging van de Europese staf zou worden afgerond. Hoe langer hiermee wordt getalmd, hoe meer tijd andere landen hebben om zich voor te bereiden. We mogen deze buitenkans niet laten glippen. Tenzij u me hier regelmatig terug wil zien, moeten we het overleg met Waals-Brabant op gang brengen. Wat Charleroi betreft, klopt het dat de baan misschien korter is, maar ze is wel goed georiënteerd.

01.09 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**

*(Frans):* U zei toch zelf dat de oriëntatie nagenoeg dezelfde was.

01.10 **André Flahaut** (PS): De baan op de luchthaven van Charleroi wordt binnenkort verlengd. Afspraak dus binnenkort!

01.11 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): U heeft gezegd dat u, door de norm van 5 knopen tot alle banen uit te breiden, een politieke keuze vermijdt. Maar u kan er niet omheen dat het om een politieke keuze gaat. Wat baan 02/20 betreft, begrijp ik niet waarom u de bestaande norm van 0 knopen overdag niet kan behouden. Die baan zorgt al voor genoeg hinder, zoals al zo vaak werd gezegd. Voorts ben ik niet gerustgesteld wat de kwestie van baan 07 betreft. U stelt dat het ILS-systeem de landingsomstandigheden zal verbeteren. Dat neemt niet weg dat toestellen die op die baan landen, over dichtbevolkte Brusselse wijken moeten vliegen. Ik meen dat u in verband met de norm van 5 knopen toegevingen zou kunnen doen. Als men daarnaast de Europese richtlijnen over de noodzakelijke evaluatie van de milieueffecten van een beslissing naar de geest en zelfs naar de letter wil naleven, moet men vooraf een milieueffectenbeoordeling van de impact van een spreidingsplan maken. Ik vraag u dan ook dat dit project en die evaluatie in samenwerking met de beleids mensen van Waals-Brabant, het Brusselse Gewest en Vlaams-Brabant zouden worden gerealiseerd en dat ze tevens in de commissie voor de Infrastructuur zouden worden besproken.

01.12 **Olivier Maingain** (MR): Wij hebben nooit met de beschuldigende vinger gewezen naar de militaire vluchten! Mijnheer de minister, uw redenering is stevig onderbouwd en is stof tot debat. Toch heb ik twee bedenkingen. Met betrekking tot de veiligheid zegt u rekening te houden met de aanbevelingen van de ICAO en de pilotenverenigingen. U kan dan ook niet de ogen sluiten voor het feit dat diezelfde organisaties baan 02/20 als gevaarlijk bestempelen. Naast de oriëntatie van de baan en de windnormen moet ook rekening worden gehouden met alle andere gegevens om de risico's te objectiveren. Wat de geluidsnormen betreft, die een gewestbevoegdheid zijn, vertrekt het besluit-Gosuin van de normen van de WGO. Men kan echter niet met bepaalde normen wél rekening houden, en met andere niet! Uit de rechtspraak van de Raad van State en het Hof van Cassatie blijkt bovendien dat dat besluit de luchthavenactiviteit niet in het gedrang brengt. Ik mag dan ook hopen dat er werk gemaakt zal worden van die objectieve benadering, vooraleer dit dossier aan de regering wordt voorgelegd, in samenwerking met alle actoren die de meest relevante gegevens kunnen aanreiken met het oog op het maken van een keuze die hoe dan ook steeds politiek zal zijn. Ik heb nooit gezegd dat alles op de Noordrand diende afgewenteld te worden. Ik ken de historische situatie op de luchthaven van Zaventem maar al te goed.

01.13 **Karine Lalieux** (PS): We zijn blij te horen dat het niet om een plan gaat. Nochtans plaatsen we vraagtekens bij die persmededelingen. Het verbaast me dat u de bedoeling had om bij de regering een plan ter tafel te brengen nog vóór er overleg met de andere Gewesten was gepleegd. U heeft in elk geval hun instemming nodig! Ik noteer ook dat u de heer Van Biesen heeft geantwoord dat u voor de nieuwe vergunning toch overleg pleegt met de Vlaamse regering!

01.14 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**

*(Frans):* Ik had het over de provincie Vlaams-Brabant die ...

01.15 **Karine Lalieux** (PS): ... milieuvergunningen moet afgeven. Op een bepaald ogenblik zal het Brussels Gewest ook bij dit dossier betrokken zijn, mijnheer de minister. U zou ook met de Brusselse ministers moeten praten. Die methode lijkt mij constructiever. U wil er echter niet van weten, we zullen zien wat het achteraf oplevert. Ik deel eigenlijk de visie van de heer Maingain: toen de geluidsnormen hoger lagen, heeft er zich geen enkel ongeval voorgedaan op de luchthaven. De windnormen van zeven knopen hebben nooit voor problemen gezorgd: hier niet en ook niet in de grootste luchthavens van Europa of in de Verenigde Staten. Ik zie dus niet in waarom... of toch, ik begrijp wel waarom: er zijn grenzen aan de objectiviteit en de rationaliteit, ten voordele van een politiek gebruik van de windnormen. Baan 02/20 is niet gevaarlijk an sich. Ze is het wel voor sommige vliegtuigen.

01.16 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** *(Frans):*  
Het is dus aangewezen daar rekening mee te houden.

01.17 **Karine Lalieux** (PS): Uiteraard.

Voorts heeft u het nooit over een ander essentieel criterium voor de veiligheid: de bevolkingsdichtheid. Wij zijn voorstander van een evenwichtige oplossing, maar ze moet de vrucht zijn van overleg, en van een objectieve insteek. Te dien einde wachten we op de oprichting van een onafhankelijk instituut.

01.18 **Luk Van Biesen** (Open Vld): In plaats van voor politieke keuzes pleit ik voor zoveel mogelijk technisch onderbouwde keuzes, zeker met betrekking tot de windnormen. Hoe ver staat het met het onafhankelijke instituut, aangezien we daar niets meer over horen? En wanneer waren er voor het laatst gesprekken tussen de Gewesten met betrekking tot de afstemming van de geluidsnormen? Volgens mij was dat namelijk in 2006.

01.19 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik blijf op mijn honger zitten, omdat ik wel een aantal algemene principes heb gehoord, maar er momenteel nog totaal geen sprake is van een akkoord. Voorts blijkt de staatssecretaris geen enkel initiatief te nemen tot overleg over de harmonisering van de geluidsnormen. En verder pleit ik voor simulaties bij het gebruik van de banen en inzake de uitwaaiering. Ook begrijp ik uit het debat dat ex-minister Flahaut na allerlei militaire transfers van Noord naar Zuid nu ook nog de militaire luchthaven uit Vlaanderen wil wegtrekken. De grootste waakzaamheid is hier alleszins geboden. Mevrouw Lalieux merkt op dat iedereen zijn deel van de last moet dragen, maar mevrouw Snoy et d'Oppuers wil bepaalde Brusselse wijken dan weer ontzien. Er wonen toch ook veel mensen in de Noordrand, veel meer dan in de Oostrand. Wij moeten ons dus richten op iedereen die hinder ondervindt van de luchthaven.

### ***Moties Motions***

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de dames Thérèse Snoy et d'Oppuers en Zoé Genot en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heer André Flahaut en van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers en het antwoord van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, vraagt de regering

- dat er met betrekking tot elk plan voor de organisatie van de vluchten vanop en naar de nationale luchthaven voorafgaandelijk een milieueffectenrapport wordt opgesteld wat de geluidshinder en de luchtvervuiling betreft, en er tevens een raming wordt gemaakt, op grond van de windstatistieken, van de gebruiksfrequentie van de verschillende banen en de modaliteiten inzake het overvliegen van de gebieden rondom de luchthaven, met inbegrip van de Brussels Gewest en Waals-Brabant;
- dat deze evaluatie en raming aan de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer zouden worden voorgelegd en er zouden worden besproken alvorens er een beslissing ter zake wordt genomen."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jef Van den Bergh, Michel Doomst, Luk Van Biesen en François Bellot.

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