

**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**

**maandag**

**13-06-2005**

**13-06-2005**

**Après-midi**

**Namiddag**

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

*16-06-2005, 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*

*16-06-2005, om 16 uur*

*aan de Dienst Integraal Verslag.*

*Fax: 02 549 88 47*

*e-mail: CRIV@dekamer.be*

**08.01 Zoé Genot (ECOLO):** Monsieur le ministre, en 2003, le Parlement européen s'est penché sur l'utilisation des systèmes de protection frontale des véhicules à moteur, en ce compris les pare-buffles, en présentant une proposition de directive. Ils se sont penchés sur ce problème car les pare-buffles sont très utiles en cas de collision avec des animaux à une vitesse extrêmement faible, ce qui se produit rarement sur les routes européennes. En outre, dans certains cas, ces pare-buffles sont assez dommageables pour les piétons et autres usagers faibles (cyclistes et motocyclistes), ceux-ci pouvant même subir des blessures relativement graves. Pour une série de ces pare-buffles, les tests démontrent que les véhicules qui en sont équipés sont plus dangereux que les autres pour les jambes ou les têtes d'enfants ou d'adultes, que les dégâts provoqués sont beaucoup plus importants pour des véhicules roulant à vitesse égale. Certains pare-buffles, plus "intelligents" et plus mous, feraient exception – mais c'est une minorité.

Comme la mode est aux 4X4, il serait intéressant de revenir sur cette question des pare-buffles. J'aurais voulu savoir si vous pouviez nous informer sur les discussions européennes: ont-elles abouti? Qu'ont-elles donné? Si l'Europe n'avance pas sur le sujet, la Belgique pourrait-elle le faire et interdire seule ces systèmes de protection frontale que sont les pare-buffles rigides?

**08.02 Renaat Landuyt, ministre:** Monsieur le président, chers collègues, la situation est la suivante: il y a un accord au Parlement européen et au Conseil des ministres. Le 27 mai 2005, le Parlement européen et le 6 juin 2005, le Conseil "Marché intérieur" ont accepté en première lecture la directive prévoyant des règles à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006, avec la possibilité pour les États membres d'interdire totalement le pare-buffles avant cette date. S'ils ne l'interdisent pas, ils devront suivre les règles prévues dans la directive.

**08.03 Zoé Genot (ECOLO):** Si je comprends bien, il y a un accord, cette interdiction interviendra de toute manière le 1<sup>er</sup> juillet 2006 et on peut choisir d'aller plus vite selon les possibilités. Je suis enchantée de voir un dossier européen arriver enfin à son terme et qui s'est conclu par un accord. À mon avis, il faut un certain temps entre le moment où on prévient de l'existence de la mesure et le moment où on la fait appliquer. Il me paraît donc difficile de gagner plus que quelques mois.

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

**09 Samengevoegde vragen van**  
- mevrouw **Simonne Creyf** aan de minister van Mobiliteit over "de tegenstrijdige studies met betrekking tot de gehinderden door vliegtuigen" (nr. 7375)  
- de heer **Bart Laeremans** aan de minister van Mobiliteit over "de geluidshinder rond Zaventem, het wetsontwerp inzake de spreiding en de besprekingen met de Gewesten" (nr. 7383)

**09 Questions jointes de**  
- Mme **Simonne Creyf** au ministre de la Mobilité sur "les études contradictoires relatives aux victimes des nuisances sonores provoquées par les avions" (n° 7375)  
- M. **Bart Laeremans** au ministre de la Mobilité sur "les nuisances sonores à proximité de Zaventem, le projet de loi sur la dispersion des vols et les discussions avec les Régions" (n° 7383)

**09.01 Simonne Creyf (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit een studie van het BIM, het Belgisch Instituut voor Milieubeheer en een Duits bedrijf zou blijken dat in het Brusselse, twintigduizend personen iedere nacht wakker worden door vliegtuiglawaai en dat meer dan vierduizend personen te maken zouden krijgen met buitensporig lawaai. Tegelijk heeft het laboratorium voor akoestiek en thermische fysica van de KULeuven een studie gemaakt. Deze spreekt over achtduizend vierhonderd ernstig gehinderde Vlamingen en tweeduizend driehonderd ernstig gehinderde Brusselaars. In dat verband, mijnheer de minister, graag een antwoord op de volgende vragen.

Hoe zijn de verschillen in resultaten tussen de twee studies te verklaren? Hebt u er een idee van welke studie het meest objectief zou zijn? Hoeveel bedraagt volgens uw metingen het sterk aantal gehinderden in Vlaanderen en hoeveel in het Brusselse? Wanneer kunnen we een onafhankelijk onderzoek met betrekking tot lawaaihinder verwachten? Wie zou dan dit onderzoek kunnen of moeten uitvoeren?

Er zijn, neem ik aan, al meerdere studies gemaakt in verband met lawaai veroorzaakt door de luchthaven van Zaventem. Hoeveel studies zijn er ondertussen gemaakt? Zijn er daarvan die u ons kunt overmaken? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het geluidskadaster? Wat is de stand van zaken – dat stond in mijn vraag – met betrekking tot uw voornemen om het

spreidingsplan in een wet te gieten?

Ondertussen hebben we in de pers kunnen lezen dat er een voorontwerp van wet is, dat dit reeds door de federale Ministerraad werd goedgekeurd. Wat dat betreft, mijnheer de minister, zou ik willen vragen wat de stand van zaken is daarin. Klopt het dat de federale regering niet langer opteert voor een samenwerkingsakkoord met de Gewesten, terwijl nochtans de regelgeving in verband met geluidshinder een gewestelijke bevoegdheid is? Is een samenwerkingsakkoord niet het meest stabiele juridische kader? Hoe zal de voorgestelde procedure er rekening mee houden dat er inderdaad een billijke en evenwichtige verdeling is van de lawaaihinder over Vlaanderen en over Brussel? Klopt het, mijnheer de minister, dat de huidige situatie zou bevroren worden tot 2008, het ogenblik waarop de wet van toepassing is, en dat ondertussen alle vliegroutes, het huidige banen- en routegebruik reeds zouden vastgelegd worden? Klopt het dat u die situatie wil bevroren?

**09.02** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vragen sluiten perfect aan bij die van mevrouw Creyf.

De voorbije weken werden een drietal studies uitgebracht over de geluidshinder van de luchthaven. De studies spreken mekaar tegen. In de studie van Biac spreekt men over een daling van de geluidsoverlast, mede ten gevolge van de daling van het aantal vluchten. De studie van Ecolo-minister Huytebroeck van het Brussels Gewest lijkt op het eerste gezicht leugenachtig. Dat zijn we van Ecolo in dit soort dossiers gewoon. Die studie wordt krachtig tegengesproken door een studie van de Vlaamse minister van Leefmilieu Peeters. Die studie heeft een heel geloofwaardige achtergrond. Biac blijkt op dezelfde golflengte te zitten. De Vlaamse minister laat verstaan dat, indien de criteria van minister Huytebroeck worden toegepast, in Vlaanderen niet 8.000 maar 500 000 mensen zwaar gehinderd zouden worden door lawaaioverlast van Zaventem.

We hebben een stil of luid vermoeden dat de waarheid in dit dossier niet in het midden ligt, maar dat de Brusselaars eens te meer door mevrouw Huytebroeck gemanipuleerd worden.

Mijnheer de minister, het zou nuttig zijn mocht u hierover zelf klaarheid scheppen en de bereidheid tonen om mevrouw Huytebroeck krachtig terug te fluiten, zodat ze stopt met dat soort desinformatie. Kunt u de integrale studies ter beschikking van de

commissie stellen? Wat is uw oordeel over de studies?

Ten tweede, naar verluidt zou de Ministerraad een wetsontwerp in verband met het spreidingsbeleid hebben goedgekeurd. U wilt dat nog bespreken met de Gewesten. Kunt u de krachtlijnen aan de Kamer meedelen? Klopt het dat via die weg de huidige spreiding zou worden vastgelegd? De vrees van de Vlaamse regering is dat de huidige regeling, die zeer sterk in het voordeel van Brussel speelt, gebetonneerd zou worden. In de persartikelen terzake spreekt men over een standstill tot 2008. Men zou alles laten zoals het nu is, tenzij op de plaatsen waar nauwelijks mensen wonen. Dat betekent dat Brussel zeer sterk bevoordeeld blijft. Dat roept veel vragen op en zal nieuwe protesten uitlokken. Hoeveel staan de gesprekken met de Gewesten? Waar zitten de knelpunten? Bent u van plan rekening te houden met een meer optimale spreiding op termijn ten gevolge van de infrastructuurwerken indien een wetsontwerp terzake wordt behandeld? Kan die maximale spreiding geïncorporeerd worden in het wetsontwerp?

Ten derde, klopt het dat u afgezien hebt van uw voornemen om cassatieberoep in te dienen tegen het arrest van het hof van beroep van Brussel inzake het gebruik van de baan 0220. Dat cassatieberoep kan nog tot 18 juni worden ingediend. Wat is de stand van zaken? Vandaag is ongeveer het laatste moment dat u.....

**09.03** Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer Laeremans, u doet alsof...

**09.04** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat gerucht doet de ronde, mijnheer de minister. Indien dat niet correct is, moet u het loochenstraffen. Ik hoop dat u dat doet.

**09.05** Minister **Renaat Landuyt**: Dat is propaganda.

**09.06** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, kunt u een overzicht geven van de gevolgen van het gewijzigd spreidingsplan voor de zes zones rond de luchthaven?

**09.07** Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, er zijn twee studies, de studie van het BIAC en de studie van het Belgisch Instituut voor het Milieubeheer, de studie-Huytebroeck.

**09.08** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat is toch de studie van Kris Peeters en niet van mevrouw Huytebroeck?

09.09 Minister **Renaat Landuyt**: De studie van die minister die altijd verklaringen in de pers aflegt, heb ik nog niet gezien. Ik durf daar niets over zeggen.

09.10 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U hebt dus wel de studie van mevrouw Huytebroeck gezien, maar niet de studie van minister Peeters, hoewel deze al sedert het begin van de maand juni is gekend.

09.11 Minister **Renaat Landuyt**: Op de dag dat de studie van mevrouw Huytebroeck in mijn post zat, hoorde ik een interpretatie ervan op de radio. Dat was behoorlijk getimed.

09.12 **Simonne Creyf** (CD&V): De studie van het Laboratorium voor Akoestiek en Thermische Fysica van de KUL is de studie van minister Peeters, nietwaar?

09.13 Minister **Renaat Landuyt**: Ja. Van BIAC ontving ik het geluidskadaster en de studie van mevrouw Huytebroeck heb ik ook gekregen. Ik weet niet of dat een verschillende studie is. Bij minister Peeters moet men zich altijd goed informeren.

09.14 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat toont nogmaals aan hoe de Vlaamse regering werkt.

09.15 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik dacht dat u al weken geleden op de hoogte werd gebracht van de resultaten van deze studie.

09.16 Minister **Renaat Landuyt**: Ik denk dat de heer Peeters gedeeltelijk verwijst naar datgene waarmee BIAC werkt. Dat verloopt via de KUL.

Ik zal even proberen het verschil te schetsen.

De studie toegestuurd door mevrouw Huytebroeck is een puur theoretische studie. De studie van BIAC daarentegen is gebaseerd op de reëel bevlogen routes en werd geverifieerd op basis van metingen door BIAC zelf, door AMINAL en door het BIM, het Brussels Instituut voor Milieubeheer.

Ten tweede, het BIM baseert zich op erg lage normen, namelijk 45 decibel, om te verklaren dat 300.000 mensen hinder ondervinden. Als we ook ander dan vliegtuiglawaai in aanmerking nemen, dan ondervindt op die manier allicht heel Brussel hinder. Mijn Vlaamse collega heeft het over 500.000 gehinderde Vlamingen volgens dat criterium. Ik heb echter niet kunnen inschatten of

dat cijfer klopt. Het zou evenwel minimaal kunnen kloppen.

De grootste hinder komt van het vertrek op baan 25R en dat heeft men via het spreidingsplan precies proberen te vermijden. Dat leidt tot een paradoxale conclusie, met name dat er op basis van de BIM-studie reden is om baan 25R minder te gebruiken. Dat is paradoxaal vanuit het oogpunt van degene die de studie heeft meegedeeld. Op bladzijde 28 van de studie kunt u duidelijk merken hoe bij het dalen op baan 02 het minste aantal mensen worden gestoord. Dat is nu juist wat de rechtbank heeft verboden. U kunt dat in de studie lezen.

Ik heb de studie en wil ze best meedelen aan de commissie. Het is echt een theoretisch model. Immers, wil men Brussel werkelijk vermijden, dan moet er op baan 02 worden geland. Dat staat in de studie, mooi geïllustreerd aan de hand van tekeningen.

De tweede vraag van mevrouw Creyf was hoeveel de meting voor de Vlamingen bedraagt. Volgens de studie van de KUL voor het jaar 2004, worden 7.133 personen potentieel sterk gehinderd door de geluidsoverlast van het luchtverkeer van en naar Brussel-Nationaal en 928 personen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze cijfers zijn gebaseerd op de metingen.

In antwoord op de derde vraag wijs ik erop dat de studie van BIAC op vraag van de exploitant, BIAC, werd gemaakt door de KUL. Ze werd goedgekeurd door AMINAL in het kader van de VLAREM-reglementering.

In de wet wordt uiteindelijk ook in zo'n mechanisme voorzien. Iemand zal de opdracht moeten geven om het geluid te verzamelen en zo een geluidskadaster op te stellen. Wat de meting betreft is het mechanisme logisch, in die zin dat de exploitant de opdracht geeft en ervoor zorgt dat het geluidskadaster bestaat. De methodes van het geluidskadaster zullen worden goedgekeurd door de regering. Dat is het mechanisme dat wij opnemen in de vliegwet. Ik wil het nog even hebben over de structuur van de vliegwet, om iedereen zijn vragen te beantwoorden.

De door de KUL in opdracht van BIAC uitgevoerde studies voor de jaren 1999 tot 2004 zijn beschikbaar op de website van BIAC. Nogmaals, volgens mij zijn er geen bezwaren om die twee studies aan de commissie mee te delen. Ik zal de zaken evenwel nagaan.

Het enige waarvoor ik u verwittig, collega Laeremans, als ik al bezwaren zou hebben om stukken mee te delen, zijn eventuele problemen met de procedure. Ik laat mij in deze materie voor iedere stap juridisch inlichten. Ik denk niet dat er problemen zullen zijn.

**09.17 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): ...

**09.18 Minister Renaat Landuyt:** Daarom, inderdaad.

Het enige wat u kunt zeggen van de studie van BIAC is dat dit nu wordt overgenomen in het overleg met de Gewesten. Er wordt gebruik gemaakt van instanties van de Gewesten. Ik aarzel meer op dat vlak dan over het nu al meedelen van de studie van Huytebroeck. Ik zal dit eens checken. Ik zal al wat mogelijk is laten bezorgen aan de voorzitter van de commissie.

Ik kom tot de vijfde vraag. Meteen is ook het antwoord gegeven op de vraag over de stand van zaken van het geluidskadaster. Dit is voorzien in het wetsontwerp. De studie van BIAC houdt eigenlijk het geluidskadaster in. Hierover wordt nu overlegd gepleegd met de Gewesten om na te gaan of dit de basis kan vormen voor een stand van zaken op het vlak van het geluid. Wij hebben het geluidskadaster van 2004 nodig. Wij hebben ieder jaar een geluidskadaster nodig om de effecten zo objectief mogelijk te kunnen inschatten.

Ik meen collega Laeremans nog te moeten antwoorden op zijn vraag in verband met de procedure voor het Hof van Cassatie. Dit dossier zou vorige week moeten zijn ingediend. Ik heb de eindtekst gezien. Ik heb zelf nog vergaderd over het verzoekschrift omdat ik iets minder snel ben gegaan en vooral de argumentatie grondig wou bekijken. Het huidige arrest herhaalt niet meer de fouten uit het vorige arrest. Het is een arrest dat zich lijkt te houden aan de opmerkingen van het vorige arrest van het Hof van Cassatie in het proces van de Noordrand.

Kennelijk heeft men daaruit bepaalde lessen getrokken, waardoor het debat over de vraag wat nu in aanmerking komt voor cassatie, enigszins verlegd is.

Wat is in grote lijnen het verschil? Het vorige arrest, dat vernietigd is, zei wat de regering moest doen. Dat deed men ook in eerste aanleg. In het arrest te Brussel over de Oostrand gaf men de regering bijna de opdracht om het een en ander te doen. Door het hof van beroep is dat omgezet in

een verbod. Nu is de discussie of het verbod niet reeds een beperking is van de vrijheid van de uitvoerende macht, omdat er ook nog alternatieven naast het verbod bestonden om te reageren op de toestand waarop men moest reageren. Onze stelling is dus nu dat de rechter met zijn oordeel dat de enige manoeuvreerruimte van de regering het verbod om de piste nog te gebruiken, is, wellicht te ver is gegaan op het terrein van de uitvoerende macht. Hij kan wel oordelen dat de regering niet met alles rekening heeft gehouden, maar hij mocht niet opleggen wat we moesten doen. Die discussie moet nu gevoerd worden. Dat is de resumé van een nogal lang verzoekschrift dat grondig werd opgesteld. Normaal was alles klaar om het cassatieverzoek vorige week in te dienen. Ik veronderstel dus dat het ingediend is. Ik heb de eindversie in ieder geval gezien en ik had geen opmerkingen meer.

Donderdag hebben we inderdaad een wetsontwerp terzake in de regering goedgekeurd. Eerst is er overleg met de Gewesten. Dan zijn we zinnens om advies te vragen aan de Raad van State, niet in vijf dagen maar in een maand, omdat wij ook hier iedere juridische opmerking zeker graag ontmoeten.

Waarom plegen we overleg met de Gewesten? We zitten hier op de rand van onze bevoegdheid. Via de federale wet willen wij het beslissingsproces van de federale overheid regelen. Dat betekent dat men in alle procedures die men voor zichzelf vastlegt en die moeten worden doorlopen om een beslissing te nemen, op het terrein blijft van de federale materies. Men kan dus bijvoorbeeld in een geluidskadaster voorzien, maar men kan niets zeggen over de geluidsnorm, omdat dat niet onder onze bevoegdheid valt. Het mogen er wel rekening mee houden en we willen en moeten ook ten opzichte van de rechtbank bewijzen dat we rekening houden met de gezondheidsimpact, met de capaciteit en met de veiligheid. Dat wordt nu allemaal in procedures bewezen. Dit is eigenlijk de essentie van de wet: men wil bewijzen dat men een grondige afweging maakt in het kader van een grondwettelijk artikel tussen gezondheidsdoelstellingen en economische doelstellingen van de luchthaven.

Dan komen we op de vraag wat met de bestaande beslissing. Immers, in dat geval volgt men een klassieke juridische werkwijze, waarbij men ervan uitgaat dat de beslissingen die men al genomen heeft, van toepassing blijven tot het nieuwe beslissingsproces is doorlopen. Men start nu eenmaal nooit van een wit papier.

Dat is, wat men zo kwalijk noemt, de betonning. De betonning is eigenlijk een klassieke techniek. Op het moment dat procedures wettelijk worden ingeschreven, begint men nooit met een onbeschreven blad, want het duurt enige maanden om het proces te doorlopen. In afwachting moet er ook die minimale stabiliteit zijn. Die afweging werd gemaakt in de wettekst.

De bedoeling is dus om zo vlug als mogelijk een nieuw spreidingsplan de procedure te laten doorlopen. Maar zolang de procedure niet doorlopen is, moeten we van onszelf kunnen zeggen dat we het op een behoorlijke wijze hebben gedaan, dat we rekening gehouden hebben met alles wat in die wettekst staat. Dat is een klassiek overgangsmechanisme, telkens waar er nieuwe procedures worden ingevoerd.

**09.19** **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb een paar vragen in verband met dat wetsontwerp en wat er in de toekomst komt.

Zegt u ook dat er een instelling – het persbericht spreekt over een adviescommissie – komt die boven BIAC en Belgocontrol staat, een soort van regulator?

Als het een soort van regulator wordt, is het dan mogelijk om enkel een federale regulator te hebben? Ik denk dat dat door de Gewesten moeilijk aanvaard kan worden.

**09.20** Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw Creyf, uw tweede vraag is het antwoord. Wij schrijven in onze wet enkel de rol van al de bestaande instanties in. Wij richten nog een adviesinstantie op, maar geen onafhankelijke regulator, omdat dat maar kan in een samenwerkingsakkoord, als we dat behoorlijk willen doen.

Geen misverstanden over de wet: de wet regelt, wat de bevoegdheid van de federale overheid betreft, de manier waarop de beslissingen moeten worden genomen. Punt. In de toelichting staan ook alle politieke intenties in verband met overleg. Het enige wat wij doen, is het onze regelen. Wij kunnen niets opleggen of regelen dat een andere overheid toebehoort.

Dit zal ook het voorwerp zijn van juridische analyse en van het overleg met de Gewesten: zijn wij op dat vlak op ons terrein gebleven?

Maar nogmaals, de wet is ook geen verbod van het feit dat wij geen overleg of geen akkoord willen, integendeel.

Wij zijn beter geordend om tot een akkoord te kunnen komen.

**09.21** **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, hoe moeten wij ons voorstellen wat er in die wet komt? Wij hebben indertijd al de vraag gesteld wat er in die wet zal komen. U hebt toen gezegd dat wij het niet hoefden te beschouwen als een concreet spreidingsplan en dat er principes zullen instaan.

Ik lees echter in de krant dat men zou moeten wachten tot 2008 - ondertussen komt de betonning - tot het banen- en routegebruik vastligt. Moeten wij daaruit concluderen dat op een of andere manier het banen- en routegebruik toch in die wet vastgelegd zal worden?

Komt die wet ook in het Parlement, mijnheer de minister? Ik neem het aan. Hebt u enig idee wanneer wij met die wet geconfronteerd zullen worden?

Wat het betonnen en het bevrozen betreft, u vindt dat niet zo'n goede uitdrukking, maar u zegt dat u in afwachting niet anders kunt. Als er op dit ogenblik echter een onbillijke spreiding bestaat en die wordt bevroren tot 2008, dan neem ik aan dat er nog heel veel protest zal komen, want ik denk niet dat veel mensen akkoord zullen kunnen gaan met een betonning van het huidige spreidingsplan.

**09.22** Minister **Renaat Landuyt**: De eerste feitelijke vraag is of het wel zo'n onbillijke spreiding is, aan de hand van de eerste objectieve gegevens. Het gaat vandaag over de oorspronkelijke beslissing met de correcties via het arrest. Welnu, de eerste tekenen waarop wij ons baseren, wijzen erop dat er ook goede kanten aan zijn.

Nu hebben de meeste nood aan wat rust, omdat de objectieve feiten veeleer wijzen op spreiding dan op concentratie. Er wordt enorm veel geprotesteerd, nu bijvoorbeeld door de Noordrand, in afwachting van hetgeen zal gebeuren. Er is een enorme vrees voor wat zal komen. De betrokkenen hebben vooral nood aan zekerheid dat er niet zal gebeuren wat zij denken dat er zal gebeuren. Alle protesten van de Noordrand bijvoorbeeld zijn nu toekomstgericht. Zij zijn bang voor wat er zal gebeuren. Ondertussen slepen zij wel iets erbij dat zij al gezegd hadden, maar dat behoorde tot het oorspronkelijke spreidingsplan.

Wat is de toestand, die hier open bediscussieerd

zal kunnen worden?

Ik ben bereid de huidige toestand nogmaals goed uit te leggen, voor de zomer in ieder geval, zoals afgesproken.

Voor het wetsontwerp hangt een en ander af van de snelheid van het overleg met de Gewesten. Deze week zijn er contacten. We proberen dus sneller te gaan. Ik wil de Raad van State echter geen vijf dagen geven. Ik denk dat we hiervoor moeten opteren, met alle risico's vandien. De situatie is zeer instabiel en we moeten snel een basis hebben om stabiliteit te brengen. Ondertussen lopen er nog een paar processen die het allemaal nog eens kunnen veranderen.

Gelet op de termijnen meen ik dat de wettekst het eerste punt zal zijn dat na het reces zal worden behandeld. Ik zal al het mogelijke doen om alles neer te leggen voor het reces. Iedereen gaat zal alles rustig en grondig kunnen inkijken. Er is immers niets te verbergen.

Nogmaals, we hebben nood aan stabiliteit, om echt te zien wat de problemen zijn. Wat betreft de techniek die in afwachting wordt toegepast is in de wettekst voorzien in een uiterste datum van bescherming van de huidige regeling, te weten 1 augustus 2008. Dat is gebaseerd op de evolutie van DHL, die een enorm effect zal hebben op de activiteiten. Vandaar die datum. Dat is voor mij maar een theoretische datum, een uiterste datum. Inderdaad, zodra de wet van toepassing is, maar pas dan, kan men het spreidingsplan terug voorleggen. De politieke afspraak is dat we dat doen. Heel de procedure van het evenwicht moet dan echter worden doorlopen.

**09.23** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, wat de studies betreft, u schakelt de studie van BIAC gelijk met de studie van Kris Peeters. De resultaten verschenen in de pers en in de persmededeling van minister Peeters: zijn niet erg verschillend, maar ze verschillen toch wat. De ene studie is gebeurd in opdracht van BIAC, de andere studie is gebeurd in opdracht van Kris Peeters. Ze zijn volgens mij verschillend van elkaar, ook al bevestigen ze elkaar misschien.

Ik vind het heel vreemd dat uw collega op Vlaams niveau zegt dat u al weken op de hoogte bent van deze studie, terwijl u van niets schijnt te weten. Als er vragen worden gesteld dan zegt u nog steeds dat u van niets weet.

Mijnheer de minister, ik verzoek u het onmogelijke

te doen om u snel zo snel mogelijk te informeren, zodat u met kennis van zaken die studies met elkaar kunt vergelijken. Voorts zegt u dat u dat het overleg op Vlaams niveau al lang aan de gang is, maar dat overleg heeft volgens mij niet veel te betekenen als men het zelfs over de studies niet eens is en niet eens weet waar het ene Gewest mee bezig is en u daarover vluchtige en heel oppervlakkige uitspraken doet. Ik vind het nogal een amateuristische wijze van handelen.

**09.24** **Minister Renaat Landuyt**: Wat gooit u nu allemaal door elkaar?

**09.25** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U zegt dat u de studie van Kris Peeters niet erkent...

**09.26** **Minister Renaat Landuyt**: Ik leg hier uit hoe professioneel wij werken en u wil mij herleiden tot het niveau van Kris Peeters? Zo niet, hoor!

**09.27** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Goed, wij zullen dit in elk geval tot een punt maken.

**09.28** **Minister Renaat Landuyt**: Het is maar hoe u het bekijkt.

**09.29** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Wat het stand-still-principe betreft, u doet nogal lovend over de huidige situatie maar ik moet u zeggen dat uw voorganger, minister Anciaux, daar heel anders over dacht en de huidige situatie zag als een overgang naar een nog betere spreiding. Ook wij vinden dat de huidige spreiding echt niet volstaat.

Wanneer u zegt: 2008 is ons ijkpunt; dan pas gaan wij er iets aan doen; en ondertussen gaan wij alles zoveel mogelijk zo laten, zodat minstens waar meer mensen wonen er niets verandert en er alleen iets verandert waar weinig mensen wonen; meen ik dat u de zaken hoe dan ook opnieuw "betonneert". U scheidt immers een soort verworven recht, als u wacht tot 2008. U zou integendeel duidelijk moeten maken dat de huidige situatie niet volstaat; dat het nog beter kan; dat op basis van de studies, van het geluidskadaster en van de infrastructuurle mogelijkheden de situatie nog ernstig verbeterd kan worden. Op dat vlak moet u duidelijkheid scheppen en niet de kat uit de boom kijken, zoals u op dit moment doet.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**10** **Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de aanpassingen**