

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

DINSDAG 27 AUGUSTUS 2024

Namiddag

Commission de la Mobilité, des
Entreprises publiques et des
Institutions fédérales

du

MARDI 27 AOUT 2024

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 16 et présidée par M. Frank Troosters.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.

01 Gedachtewisseling over de intrekking van de toelating van DHL om vanuit de luchthaven van Brussel-Zaventem met een Boeing 777F (Triple Seven) op te stijgen en toegevoegde vragen van:

- Kjell Vander Elst aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De toelating om de meest moderne toestellen van DHL te laten opereren vanop Brussels Airport" (56000019C)
- François De Smet aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De beslissing om geen vluchten met Boeing 777-toestellen meer toe te staan" (56000022C)
- Britt Huybrechts aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de uitzonderingsregel voor de nachtvluchten van DHL met Boeings 777" (56000024C)
- Tine Gielis aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De inzet van Boeing 777-toestellen door DHL" (56000025C)
- Theo Francken aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ministeriële instructie om Boeing 777-nachtvluchten van DHL op Zaventem te verbieden" (56000028C)
- Bert Wollants aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "De ministeriële instructie om Boeing 777-nachtvluchten van DHL op Zaventem te verbieden" (56000029C)
- Kemal Bilmez aan Georges Gilkinet (VEM Mobiliteit) over "Het afschaffen van de aan DHL verleende uitzondering inzake vluchten met Boeings 777" (56000032C)

01 Échange de vues sur la suppression de l'autorisation accordée à DHL d'opérer à partir de l'aéroport de Bruxelles-Zaventem avec le Boeing 777F (Triple Seven) et questions jointes de:

- Kjell Vander Elst à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'autorisation relative à l'exploitation par DHL des avions les plus modernes à Brussels Airport" (56000019C)
- François De Smet à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de l'autorisation des vols effectués avec des Boeing 777" (56000022C)
- Britt Huybrechts à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de la règle d'exception pour les vols de nuit des Boeing 777 de DHL" (56000024C)
- Tine Gielis à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le déploiement de Boeing 777 par DHL" (56000025C)
- Theo Francken à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instruction ministérielle visant à interdire les vols de nuit des Boeing 777 de DHL à Zaventem" (56000028C)
- Bert Wollants à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "L'instruction ministérielle visant à interdire les vols de nuit des Boeing 777 de DHL à Zaventem" (56000029C)
- Kemal Bilmez à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "La suppression de l'exception accordée à DHL concernant le Boeing 777" (56000032C)

Le **président**: Bienvenue dans la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales. Nous accueillons pour un échange de vues le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité M. Gilkinet.

Dit is een gedachtewisseling over het gebruik van de Boeing 777F-toestellen van DHL op de nationale luchthaven van Brussel-Zaventem. We hebben een zevental vragen ontvangen en ik wil de sprekers verzoeken om die te stellen tijdens hun uiteenzetting in de gedachtewisseling.

S'il vous plaît, veuillez incorporer les questions orales dans les interventions.

Het is de bedoeling dat er één uiteenzetting per fractie is. Zoals gebruikelijk in dit Huis zullen we het woord verlenen volgens de grootte van de fracties. We zullen geen klok gebruiken, maar het is wel de bedoeling om bondig te zijn. In principe volstaan 10 tot 15 minuten per fractie om een punt te maken en de nodige informatie te vragen aan de minister. We zijn met 10 fracties: als iedereen een halfuur het woord zou nemen, dan zou ons dat te ver brengen.

01.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we weten allemaal waarover het gaat. Op 17 juni hebt u via een ministeriële instructie de toelating voor DHL – een bedrijf dat in Vlaanderen heel wat jobs aanbiedt – ingetrokken om met hun Boeing 777F te vliegen op Zaventem.

Die instructie gaat reeds een hele tijd mee en is er gekomen in 2013 onder toenmalig staatssecretaris Wathélet. Ze heeft ertoe geleid dat het QC-systeem op een meer genuanceerde manier wordt bekeken. We weten allemaal dat het QC-systeem gebaseerd is op het maximale gewicht en de maximale lading waarmee zo'n vliegtuig mag opstijgen. Dat geeft heel andere cijfers dan wanneer men datzelfde vliegtuig op een andere manier gebruikt.

We weten ook dat het toestel in kwestie een van de modernste vrachtvliegtuigen is die er vandaag rondvliegen. Daarom is het zo bizar dat u net dat vliegtuig zo snel mogelijk 's nachts uit de lucht wilt halen. Tegelijkertijd weten we dat de vervanging van de B777F door oudere alternatieven, toestellen zijn die veel voller moeten worden geladen om dezelfde vracht te kunnen vervoeren en veel meer lawaai zullen maken.

In de praktijk is dat QC-systeem niet zaligmakend, maar uw ingreep zal ervoor zorgen dat de bewoners in de Vlaamse Rand en in Brussel meer geluidsoverlast zullen krijgen dat nu het geval is.

Bijgevolg is de vraag wat u met uw instructie wilt bereiken. Ondertussen heeft de Vlaamse regering immers een belangenconflict ingeroepen omdat uw beslissing ervoor zorgt dat de uitoefening van de bevoegdheden een pak moeilijker wordt gemaakt en dat een aantal jobs onder druk komt te staan. Waarom wilt u deze stap zetten, mijnheer de minister? Is dit een soort laatste stuip trekking van een minister in lopende zaken om toch een impact te hebben gehad in het luchthavendossier, want voor de rest hebben we daar zeer weinig van gemerkt. Wat wilt u daarmee bereiken?

Ik heb ter zake een aantal concrete vragen.

Mijnheer de minister, was u ervan op de hoogte dat die Boeing 777F, zoals AeroLogic die gebruikt, meer dan 50 % stiller is dan de alternatieven voor die route? Waarom wilt u die dan verbieden?

Wat vindt u ervan dat DHL, wanneer dit vliegtuig volgens uw instructie wordt verboden, in de praktijk luidere vliegtuigen zal moeten inzetten?

Als DHL 's nachts niet meer met die Boeing 777F mag vliegen, heeft dat dan een impact op de vliegroute? U weet immers dat daarvoor een aantal regels gelden.

Wat vindt u van de actie die u onderneemt op het gebied van QC-waarden, terwijl uw partijgenoten van Ecolo in de Waalse regering op de luchthaven van Luik geluidsnormen en QC-waarden toepassen die vier keer luider zijn dan de norm die al sinds 2009 geldt op de luchthaven van Zaventem? Meten we met twee maten en twee gewichten?

Klopt het dat het Directoraat-generaal Luchtvaart (DG Luchtvaart) u een aantal verduidelijkende vragen heeft gesteld naar aanleiding van de nota die u het DG Luchtvaart hebt bezorgd op 24 juli 2023 en dat u ondanks zijn uitdrukkelijke vraag daarop nooit een verduidelikend antwoord hebt gegeven?

Klopt het dat u vanaf oktober 2023 geen enkele verdere stap meer hebt gezet in dit dossier, terwijl u zelf aan DHL hebt aangegeven dat u met het bedrijf opnieuw contact zou opnemen, nadat u het dossier verder zou hebben besproken?

Het DG Luchtvaart stuurde u een voorstel van oplossing voor het juridische probleem, namelijk dat de methodiek die in de instructie-Durinckx stond, zou worden opgenomen in de wetgeving. Waarom hebt u dat niet overwogen en kiest u voor een andere oplossing die voor meer lawaaihinder zorgt?

We stellen ten slotte vast dat sommige vliegtuigen met een lagere QC-waarde tot meer geluid op de grond leiden. Zou u dan durven zeggen dat de QC-methodologie zoals die vandaag bestaat, ontoereikend is? Moet dat QC-systeem worden aangepast? In welke zin zou dat dan zijn?

Mijnheer Francken, wilt u uw vraag daaraan toevoegen?

01.02 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de voorzitter, proficiat met uw aanstelling als voorzitter van de belangrijke commissie voor Mobiliteit.

Mijnheer de vicepremier in lopende zaken, mijnheer Gilkinet, ik hoop dat u van een goede vakantie genoten hebt, misschien met de fiets of de trein; we weten dat u niet van vliegtuigen houdt.

Eerlijk gezegd ben ik zelf geschrokken toen ik de communicatie las van Open Vld. Kjell Vander Elst liet namelijk weten dat hij een vicepremier van de regering, waarvan Open Vld de premier levert, vorderde naar de Kamer tijdens het reces. De herboren en heruitgevonden Open Vld vond het namelijk nodig om deze kwestie aan de kaak te stellen.

Mijnheer de vicepremier, u hebt blijkbaar in lopende zaken, dus na de verkiezingen, die voor uw partij en voor uzelf desastreus waren, de beslissing genomen om een *move* te doen richting DHL, richting Zaventem en Vlaams-Brabant, richting de tweede economische motor van dit land, de luchthaven van Zaventem.

Dat u geen fan bent van DHL, dat weten we. Dat u geen fan bent van de nachtvluchten, dat weten we ook. Vorig jaar hebt u aangekondigd dat u die zou schrappen. Dat heeft toen tot stevig verzet geleid binnen de regering, maar die maatregel is er nooit gekomen. Sindsdien is het wat betreft de luchthaven tussen u en Alexander De Croo niet meer goed gekomen.

Ondanks al uw wilde plannen rond een nieuwe vliegwet hebt u niets gerealiseerd, helemaal niets. U hebt weken en maanden aangekondigd, na parlementaire vragen van mezelf en van collega Wollants, dat er een vliegwet zou komen, dat u de nachtvluchten zou afschaffen, dat u de QC-waardes zou verlagen, dat u de nacht zou verkorten en weet ik veel. U bent echter met helemaal niets gekomen.

In deze periode van lopende zaken meent u dat niemand u nog wat kan maken, waardoor u eenzijdig beslist om de instructie omtrent de Boeing 777F, de Boeings van DHL, op te leggen. Het gevolg is dat een dergelijk type toestellen niet meer mag opstijgen in de nacht.

Die keuze, door u uitgevaardigd, is op zijn minst zeer omstreden vanwege verschillende redenen.

Een eerste reden is een technische reden, waarop collega Wollants al dieper ingegaan is. Het houdt op vlak van nachtlawaai eigenlijk totaal geen steek om een niet volgeladen 777F-toestel te schrappen, want in de plaats komt een toestel dat wel vol is en meer lawaai maakt. Dat houdt geen steek, die beslissing is fundamentalistisch.

Daarnaast is het ook bijzonder kras dat u denkt die beslissing te moeten uitvaardigen in een periode van lopende zaken, terwijl u weet dat u daarmee al uw regeringspartners, of minstens toch uw Vlaamse regeringspartners, tegen u in het harnas jaagt. U hebt beslist om dat te doen, u besliste om nog eens goed na te trappen, om een venijnige ezelstamp te geven, ook al werd u niet herverkozen en heeft de kiezer u ronduit afgestraft voor uw rampzalig beleid. U bent afgestraft, maar toch beslist u zo iets. U bent politiek afgemaakt, maar u beslist om de economie in Vlaams-Brabant nog eens even af te maken. Welnu, mijnheer de minister, no pasarán, het zal niet gebeuren.

Een derde reden waarom uw beslissing bijzonder kras is, is dat uw partij Ecolo in de Waalse regering voor de nachtvluchten op de luchthaven van Luik een veel hogere QC hanteert. Toestellen zoals de 777F mogen in Luik zonder enig probleem opstijgen en landen, ook 's nachts, maar niet in Zaventem.

Van de Ecolo-minister in Wallonië mag het op hun eigen luchthavens – als de centen daar maar binnenkomen en de eigen jobs gevrijwaard blijven – maar van Ecolo in de federale regering mag het niet. U zegt dat de Boeing 777F moet worden teruggetrokken en u hebt de QC-waarde op 8 gezet. Hoe kunt u dat uitleggen? Het gaat om exact dezelfde partij. De geluidsnormen die Ecolo beslist heeft toe

te staan 's nachts in de komende jaren in Luik zijn veel hoger dan de geluidsnormen op Zaventem.

Dan heb ik het nog niet over de vileine streken die u hebt uitgehaald sinds de verkiezingen om de instructie uit te sturen tegen de wil van de eerste minister in. Ik heb immers goed begrepen – niet alleen via de pers – dat de eerste minister hier absoluut niet mee gediend is. Hij vindt dat u veel te ver bent gegaan, dat u op een onheuse manier beslissingen hebt genomen en dat u dat doet zonder democratisch draagvlak.

Vandaag zal, denk ik, uit het parlementaire debat blijken dat er inderdaad geen democratisch draagvlak is voor die eenzijdige intrekking en instructie. De eerste minister is daar niet mee gediend en heeft de Open Vld-fractie de opdracht gegeven om u te interpellieren en ik sluit mij daar uiteraard graag bij aan. Ik ben de eerste om Open Vld te steunen in de strijd voor Zaventem, zeker als er binnen die bizarre vivaldiregering eigenlijk ook bijzonder grote onenigheid over blijkt te zijn.

Mijnheer de minister, los van de vragen van collega Wollants heb ik vooral politieke vragen.

Is er over de instructie beraadslaagd binnen de regering? Hebt u daarvoor het fiat van Alexander De Croo, van Vincent Van Peteghem, vice-eersteminister van een Vlaamse partij, en van Frank Vandenbroucke, vice-eersteminister van Vooruit die ook in Vlaams-Brabant woont? Ik zou dat graag weten. Is dat doorgepraat? Is de instructie gemeld? Ik neem aan dat dat via de digitale procedure is gebeurd, want de regering komt niet meer samen. Is er een mail rondgestuurd? Is de instructie geüpload en is er een IKW over gehouden of hebt u de beslissing gewoon op uw eentje genomen?

Ten tweede, mijnheer de vice-eersteminister, hoe legt u aan mij uit, aan de mensen met een job bij DHL of aan de mensen van onze prachtige luchthavengemeenschap in Zaventem, dat Ecolo met het petje van Ecolo Wallonië stelt dat de geluidsnormen veel hoger mogen zijn dan de geluidsnormen die Ecolo Brussel opgelegd wil hebben rond Zaventem? Hoe kan u uitleggen dat die stelling niet vanuit een communautair standpunt zou zijn gemaakt en eigenlijk een goedbedoeld initiatief is? Hoe legt u dat uit? Ik snap dat immers niet. U moet mij echt uitleggen waarom iemand uit Luik 's nachts meer geluid van een cargovliegtuig kan verdragen dan iemand die in Leuven woont of iemand die in Kampenhout of Vilvoorde woont. Hebben zij andere soorten oordopjes? Worden in Wallonië gratis *headphones* uitgedeeld of isolatieramen geplaatst door de Waalse regering om beter te kunnen slapen?

Bovendien vraag ik mij af of u contact hebt gehad met uw gewestelijke collega's. Wat zult u doen, nu het belangenconflict loopt? Hebt u daarover overleg of is ter zake overleg gepland? Hebt u al contact gehad met bijvoorbeeld de heer Weyts, minister in de Vlaamse regering, of met de minister-president van Vlaanderen, Jan Jambon? Is ter zake overleg gepland? Wat zal met dat overleg gebeuren?

Zult u uw instructie intrekken of blijft ze bestaan?

Tot slot, het belangrijkste is uiteraard het volgende. Hebt u contact gehad met DHL zelf? DHL is hier aanwezig in de zaal. U kunt zo dadelijk misschien even met hen praten? U hebt naar mijn mening immers totaal geen contact met DHL. U treft eenzijdig maatregelen. DHL mag dan vervolgens vernemen dat de onverkozen minister, die zelfs als lijsttrekker niet meer verkozen geraakt, beslist het bedrijf droog te leggen. U moet maar durven. *Il faut vraiment avoir du culot*. Het is ongelooflijk.

Mijnheer de vice-eersteminister, ik kijk uit naar uw antwoorden.

01.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het Vlaams Belang maakt zich ernstige zorgen over uw recent besluit om DHL te verbieden 's nachts met de Boeing 777F te landen op de luchthaven van Zaventem. Dit besluit dat zonder enig overleg met de betrokken partijen werd genomen, heeft ernstige gevolgen voor de werkgelegenheid en de economische creativiteit van onze regio.

In een tijd waarin Vlaanderen zich moet wapenen tegen de gevolgen van wereldwijde economische crisissen waartegen de vivaldiregering – waarvan u lid bent – niets heeft gedaan, is het absurd dat u nu ook de Vlaamse welvaart aanvalt, zeker als uit berekeningen van arbeidseconoom Stijn Baert blijkt dat de werkzaamheidsgraad in Vlaams-Brabant, samen met Henegouwen, als enige provincie is gedaald. Sterker nog, Vlaams-Brabant behoorde tot de top 2, maar is nu de laatste Vlaamse provincie.

Als u dan nu beslist om een essentiële motor van onze provincie aan te vallen, dan kunt u niet verwonderd zijn dat de Vlaamse partijen en de Vlaams-Brabanders u hier komen wijzen op de fouten die u hebt begaan. Het verbod op de nachtelijke landingen van DHL zal immers niet alleen leiden tot een vermindering van de werkgelegenheid, maar zal ook de economische creativiteit ondermijnen. Bedrijven zoals DHL zijn niet alleen verantwoordelijk voor het transport van goederen, maar creëren ook duizenden directe en indirecte banen die u hiermee op tafel hebt gegooid. Voka, het Vlaams netwerk van ondernemingen, benadrukt de belangrijke rol van deze regionale luchthaven voor de economische ontwikkeling en tewerkstelling.

Het is dan ook onbegrijpelijk dat een uittredend minister en niet herverkozen volksvertegenwoordiger een dergelijke beslissing neemt zonder de impact ervan op de werkgelegenheid en de Vlaamse welvaart in overweging te nemen. Hebt u nagedacht over de gevolgen van uw beslissing voor DHL, voor de bedrijven die met DHL samenwerken en voor de consumenten, zoals u en ik? Ik vermoed van niet, want anders hadden we hier vandaag niet gezeten.

U vervangt de Boeing 777F-toestellen door andere kleinere vliegtuigen die minder kunnen vervoeren. Het kan dan ook maar twee kanten uitgaan. Ofwel moeten de kleinere vliegtuigen vaker vliegen, waardoor er meer personeel en kerosine nodig zijn, ofwel vliegen de kleinere vliegtuigen even vaak als de Boeings en vervoeren ze waarschijnlijk minder, waardoor bedrijven en consumenten langer zullen moeten wachten op hun producten. Dat zullen ze rechtstreeks voelen in hun portemonnee, een woord dat u ook waarschijnlijk wel kent.

Uw besluit getuigt vervolgens ook van een gebrek aan overleg met de betrokken partijen. Het is essentieel dat beleidsmakers zoals u en ik de stem van de burgers, de vox populi, horen, voordat zij beslissingen nemen die hen direct raken. Het Vlaams Belang pleit dan ook voor een coherente en ambitieuze Vlaamse luchtvaartstrategie, waarbij samenwerking, transparantie en overleg centraal staan – drie woorden die u waarschijnlijk noch in het Nederlands noch in het Frans kent.

De luchtvaartsector is al jarenlang een belangrijk onderdeel van onze economie. Het is ondoordacht om zonder enige vorm van overleg zulke maatregelen te nemen. Dit soort van stuiptrekkingen van een uittredende ambtenaar zijn niet alleen ondoordacht maar ook schadelijk voor de toekomst van onze regio en voor de democratie.

Het verbod zal niet alleen gevolgen hebben voor de werkgelegenheid maar ook voor de prijzen van de goederen, want nachtelijke leveringen zijn, zoals u hopelijk wel weet of ontkent te weten, cruciaal voor de logistieke keten. Door die mogelijkheid te beperken, zullen bedrijven genoodzaakt zijn ofwel dit land, het mooie Vlaanderenland, te verlaten, ofwel alternatieve en duurdere oplossingen te zoeken. Dat zal leiden tot hogere prijzen voor de consument en een verslechtering van onze concurrentiepositie op de internationale markt. Het Vlaams Belang wijst er dan ook op dat een goed functionerende luchtvaartsector essentieel is voor de competitiviteit van Vlaamse bedrijven. In een tijd waarin bedrijven al genoeg onder druk staan, ook vanwege uw vivaldiregering, leidt uw besluit tot een extra belasting en extra kosten die we kunnen missen als kiespijn.

Ik roep u dan ook op om hier en nu dat besluit te heroverwegen. Het is van groot belang dat we samen met de betrokken partijen een oplossing vinden die zowel de economische belangen als de zorgen van de burgers in acht neemt.

Het is tijd om de economische creativiteit en werkgelegenheid in Vlaanderen te beschermen in plaats van ze te willen ondermijnen.

Uw besluit om de Boeing 777F-toestellen te verbieden om 's nachts te landen op Zaventem is niet alleen schadelijk voor de werkgelegenheid, maar ook voor de economische creativiteit van Vlaanderen. Dat u als lid van een linkse Franstalige partij mee de Waalse welvaart hebt aangevallen, dat moet u dan maar verder doen. In juni bent u daar zwaar voor afgestraft. Dat u nu de Vlaamse welvaart aanvalt, is voor een Vlaams-nationalist als ik een stap, een brug te ver.

Waarom hebt u deze beslissing genomen, terwijl het Parlement al ontbonden was en u wist dat u als volksvertegenwoordiger eigenlijk schaakmat was gezet? Waarom hebt u op geen enkel moment de Kamerleden op de hoogte gesteld van deze beslissing? Hebt u gesprekken gehad met DHL over de impact van uw beslissing op hun bedrijf en hun werknemers?

Kunt u aantonen dat de toestellen die nu moeten worden gebruikt even rendabel zijn als de Triple Seven-toestellen? Hoeveel extra vluchten moeten er per nacht worden ingelegd om de totale vracht van een normale nachtschift van een Triple Seven te compenseren? Hoeveel werknemers en middelen moeten er extra worden ingezet?

Kunt u aantonen dat de uitstoot van andere, kleinere vliegtuigen minder hoog is dan die van de Boeing 777F tijdens een normale nachtschift? Wat is de impact op onze Vlaamse welvaart die u met deze beslissing wel degelijk hebt willen aanvallen?

Dank voor uw antwoorden die hopelijk doordachter zijn dan uw recente beslissing.

De **voorzitter**: Aangezien er niemand van de MR noch van de PS het woord vraagt, geef ik het woord aan de PVDA-PTB-fractie.

01.04 **Kemal Bilmez** (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enkele partijen die ik hier al aan het woord heb gehoord, willen van deze situatie absoluut een communautaire kwestie maken. Daarom wil ik eerst een zaak verduidelijken. Ik heb zelf een jaar voor DHL gewerkt en zodoende kan ik verzekeren dat daar mensen werken uit Vlaanderen, Brussel, Wallonië en zelfs Nederland. Ik heb in die hoedanigheid ook veel contacten gehad met andere werknemers van de luchthaven van Zaventem, zowel Franstaligen als Nederlandstaligen, Vlamingen, Walen en Brusselaars, allerhande werknemers. Wij spraken allemaal met dezelfde stem. Ter gelegenheid van mijn allereerste uiteenzetting in dit Huis, in deze commissie voor Mobiliteit, deel ik mee dat ik hun stem dan ook met heel veel trots zal verdedigen, niet alleen vandaag, maar tijdens de hele legislatuur. Het is de stem van mijn voormalige collega's en van alle werknemers van het land.

Mijnheer de minister, in die context heb ik een aantal vragen voor u omtrent de afschaffing van de uitzondering voor DHL.

Ten eerste, hebt u de vakbonden geraadpleegd bij uw beslissing? Hoe reageerden de vakbonden?

Ten tweede, welke gevolgen zal uw beslissing hebben voor de werkgelegenheid en de aanwezigheid van DHL in België? Kunt u garanderen dat er geen banen verloren zullen gaan en dat de arbeidsomstandigheden niet zullen verslechteren? Zo ja, welke concrete toezeggingen hebt u van DHL verkregen?

Ten derde, wat was de reactie van DHL op uw beslissing en wat zal DHL eraan doen? Welke gevolgen heeft dat voor het milieu?

Ten vierde, in welke mate zullen omwonenden minder geluidshinder ondervinden door uw beslissing? Meer in het algemeen, welke andere maatregelen zijn er genomen om luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten om sneller te investeren in nieuwe en veel stillere vliegtuigen?

Ten vijfde, welke impact zal uw beslissing hebben op de veroordelingen en boetes van de Belgische overheid voor geluidsoverlast op de luchthaven? Waarvoor wordt het geld van die boetes overigens gebruikt? Waar wordt dat naartoe gesluisd? Hoe profiteren de omwonenden van de luchthaven van dat geld?

Tot slot, begin augustus vernamen we via de pers dat na verschillende klachten bij het parket van Halle-Vilvoorde verschillende personen, waaronder nota bene twee agenten, kaderleden van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, aangeklaagd werden voor valsheid in geschrifte en overtreding van de luchtvaartwetgeving bij de uitzondering die gemaakt werd om de Boeing 777 's nachts te laten vliegen. Wat is daar aan de hand? Zijn die twee agenten van de FOD Mobiliteit nog steeds actief of zijn zij geschorst?

01.05 **Xavier Dubois** (Les Engagés): Monsieur le président, nous avons une question concernant la légalité de ces vols. Un rapport du médiateur aérien concluait en novembre 2023 que les décollages de nuit du Boeing 777 sont totalement illégaux et en infraction avec la réglementation internationale. Nous aimerions recevoir une réponse claire à ce sujet.

Nous rappelons également que ce qui nous semble important avant tout, c'est la santé des centaines de milliers de personnes concernées. Nous comprenons les enjeux économiques mis en avant mais nous pensons qu'il faut prendre la meilleure décision pour la santé mentale et le sommeil de ces personnes. C'est ce cadre et cet objectif qui doivent guider la décision du gouvernement, quel qu'il soit d'ailleurs.

01.06 Fatima Lamarti (Vooruit): Mijnheer de minister, ik ben zelf van Vilvoorde en ik ken de problematiek en de spanningsvelden tussen de gezondheid en de nachtrust van onze inwoners enerzijds en de economische realiteit anderzijds maar al te goed. Daarom is het ook zo jammer dat er enkel in verkiezingstijd voor wordt gekozen om een statement te maken. De omwonenden en de werknemers van de bedrijven op de luchthaven hebben niets aan profilering in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen.

Mijnheer de minister, u hebt vier jaar lang niets gedaan rond dit dossier. Er is al een aantal vragen gesteld door de andere fracties. Ik ga die niet herhalen, want meestal zitten zij op dezelfde golfengte, maar ik zal wel bepaalde standpunten van Vooruit belichten.

Ten eerste, de impact van het vliegverkeer op de gezondheid van de omwonenden moet fors dalen, vooral 's nachts. Het is een realiteit dat de luchthaven voor geluidsoverlast zorgt voor onze inwoners. Wij willen praten over het schrappen en verminderen van nachtvluchten binnen een tijds kader. De luchthaven ligt nu eenmaal in een dichtbevolkt gebied en naast een grote stad. De gezondheid van de inwoners staat voorop.

Ten tweede, er moet werk worden gemaakt van een billijke spreiding van de routes en vluchten. Nu is er een overconcentratie boven de Noordrand, waardoor de inwoners daar worden benadeeld. Bovendien zorgen gerechtelijke uitspraken en dwangsommen voor kosten en juridische onzekerheid. Het is tijd om het dossier aan te pakken en een akkoord over een billijke spreiding uit te werken dat dan wettelijk kan worden verankerd. Bij dezen doe ik een oproep aan de politici die deze discussie serieus nemen en willen praten over oplossingen in plaats van campagnepraat te verkopen.

01.07 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, beste aanwezigen, onze nationale luchthaven heeft met zijn activiteiten een niet te onderschatten impact op zijn onmiddellijke omgeving. Dat is voor onze fractie een argument om erg zorgvuldig met het dossier om te springen.

Ook in dit dossier is het echter duidelijk dat niet iedereen daarover hetzelfde denkt. Ondertussen worden wij immers voor een zoveelste keer geconfronteerd met een demarche van de minister van Mobiliteit met een rechtstreekse impact op onze luchthaven. Tijdens de zomer van 2023 werd het ballonnetje opgelaten om zomaar alle nachtvluchten op Brussels Airport te verbieden. Vervolgens wou de minister een plots verbod op de binnenlandse vluchten invoeren. Nu is er de instructie tegen de inzet van de DHL Boeing 777-toestellen. Het gaat telkens om ballonnetjes, eenzijdige voorstellen die niet gedragen zijn.

Onze fractie wil wel degelijk werken aan het verminderen van de geluidshinder, maar dan wel op een goed overwogen, gestructureerde en gefaseerde manier.

Mijnheer de minister, uw opdracht was nochtans vrij helder, namelijk het regeerakkoord uitvoeren. Ik zal daaruit even kort citeren: "Wij realiseren een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd. De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet uit." Uw taak was niet de rechtsonzekerheid te vergroten. Uw taak was niet om op een dogmatische manier proefballonnetjes op te laten. Uw taak was niet de betrokken partijen in het dossier tegen elkaar op te zetten.

Wat u in uw hoedanigheid van bevoegd minister doet, is precies het tegenovergestelde, ook nu opnieuw. Zonder voorafgaand overleg stuurt u een instructie uit waarvan wij betwijfelen of ze überhaupt wel kan. U doet dat bovendien in een periode van lopende zaken, zoals hier al herhaaldelijk is aangegeven, voor een dossier dat ook volgens ons niet onder het gewone beheer valt en dat evenmin een dringend karakter heeft.

Daarom vraagt onze fractie de diensten een juridische nota op te stellen, zodat de beslissing grondig kan worden onderzocht en aan het Parlement volledige transparantie kan worden geboden.

Mijnheer de minister, bovendien hebben wij nog de volgende bijkomende vragen voor u.

We vragen in eerste instantie de instructie in te trekken.

We vragen ook een verduidelijking bij of een overzicht van de contacten die er zijn geweest tussen u, DHL en de diensten van het DG Luchtvaart.

We vragen, ten derde, de huidige werkwijze en toestemming voor de betrokken toestellen te verduidelijken.

Ten slotte, bent u van mening dat er een technische aanpassing van de verrekeningsmethodiek van de *quota count* moet komen?

01.08 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit is een vervroegd bijeengeroepen vergadering van de commissie voor Mobiliteit en de vraag is waarom wij hier vandaag eigenlijk zijn. Wat komen wij hier vandaag doen? De minister heeft een instructie uitgeschreven, maar het Parlement moet daarover niet stemmen. Wij zitten hier vandaag dus niet samen om over die instructie te stemmen. Open Vld en de N-VA hebben furieus gereageerd op die instructie, maar geen van beide heeft hier een tekst met een alternatief voorstel neergelegd, dus we zijn hier vandaag ook niet samen om daarover te stemmen, want er is geen tekst.

Waarom zijn we hier dus samen? De enige reden die nog overblijft, is om een debat te voeren over nachtvluchten en nachtlawaai. Dat maakt het natuurlijk interessant, want dit is een debat dat we volgens mij dringend en heel grondig moeten voeren in dit Parlement. Deze instructie heeft dan ook de merite de urgentie van dit debat in dit Parlement te benadrukken.

Dat is dan ook mijn insteek van vandaag. Ik begin met het initiatief van Open Vld om deze commissie samen te roepen. Het eerste wat ik hierover gezien en gelezen heb, was een tweet van toenmalig viceminister-president Gwendolyn Rutten die verontwaardigd is over de instructie van minister Gilkinet en meedeelt dat de Vlaamse regering daartegen een belangenconflict zou inroepen. In die tweet schrijft ze echter nog iets anders, wat mij persoonlijk heeft geraakt en boos gemaakt. Ik citeer uit haar tweet: "Het is werkelijk *not done* om groene spelletjes te spelen op de kap van onze economie en de werkgelegenheid."

Collega's, dit zijn geen groene spelletjes. Het gaat hier wel degelijk over de volksgezondheid. Er bestaan ondertussen meer dan voldoende medische rapporten die aantonen dat geluidsoverlast door nachtvluchten schadelijk is voor wie onder die vliegroutes woont, ongeacht of men daarvan wakker wordt of niet. Vorig jaar nog hebben we in het kader van het debat over Leuven Recht door, en de heer Francken zal dat heel goed weten, om adviezen gevraagd. We hebben een advies gekregen van dokter Marc Goethals dat heel duidelijk de schadelijke effecten van nachtvluchten aantoonde.

Bij de milieuvergunningsaanvraag voor de luchthaven van Zaventem die de Vlaamse regering enkele maanden geleden uitreikte, werd een advies van de eigen administratie straal genegeerd. De gewestelijke omgevingsvergunningscommissie (GOVC) gaf daar het advies om nachtvluchten verder te beperken en om stille weekendnachten af te dwingen. Minister Zuhair Demir heeft dat advies naast zich neergelegd.

In mei 2024 publiceerde de Hoge Gezondheidsraad een rapport en een advies om nachtvluchten op Brussels Airport te verbieden. Volgens de Hoge Gezondheidsraad lopen minstens 160.000 omwonenden een verhoogd risico op gezondheidseffecten.

Beste collega's, dat lijstje begint aardig aan te dikken. Dit gaat over de volksgezondheid, de gezondheid van onze burgers. De viceminister-president van Open Vld noemt dat "groene spelletjes". Ik ben het daar niet mee eens.

Mijnheer Vander Elst, u neemt die exacte bewoording gewoon over. U schrijft op X: "Onze nationale luchthaven verdient beter dan deze groene spelletjes."

De parlementsleden die mijn werk met betrekking tot de luchthaven hebben gevolgd, weten dat ik altijd

een heel genuanceerd standpunt inneem over de luchthaven en dat ik constructief en pragmatisch aan het debat deelneem. Ook DHL weet dat. Ik hou altijd rekening met alle aspecten van de problematiek. De volksgezondheid is nu eenmaal een aspect ervan. Als men dat aspect wegzet als een groen spelletje, dan neemt men zelf in het debat geen genuanceerd standpunt in.

Mijnheer Vander Elst, de gezondheid van de burgers is geen spelletje. Met uw simplistische bewoordingen zet u de gezondheid van de burgers af tegenover economische belangen. U zet een prijs op het hoofd van de mensen. Van hoeveel mensen mag de gezondheid worden geschaad voor de economie? Staat daar een grens op? Staat daar een aantal op? Wat zou dat aantal dan wel zijn? Dat insinueert u met uw ongenuanceerde uitspraken.

Deze problematiek verdient een veel grondiger debat. U kunt deze problematiek niet wegzetten als een spelletje.

Mijnheer Vander Elst, het was geen gewoon spelletje, maar een 'groen' spelletje. Ik hoop dat u daarmee niet wil insinueren dat de volksgezondheid volgens de liberalen enkel een aangelegenheid is die voor de groenen belangrijk is. Ik hoop dat er veel meer politieke families belang hechten aan de volksgezondheid, ook de liberalen. We moeten de nieuwe voorzitter misschien eens vragen hoe dit past in haar nieuwe, donkerblauwe discours.

Mijnheer Vander Elst, ik wil nog even dieper ingaan op de uitspraken van uw partijgenote Gwendolyn Rutten over deze zaak. Haar tweet en oproep om een belangenconflict in te roepen, heeft ze nog als minister verstuurd. Ondertussen is ze opnieuw burgemeester. Enkele jaren geleden heeft mevrouw Rutten als burgemeester van de stad Aarschot een rechtszaak aangespannen tegen de federale overheid omdat ze vindt dat er 's nachts te veel vliegtuigen over haar stad vliegen en dat de minister ervoor moet zorgen dat er 's nachts minder vliegtuigen over Aarschot zouden vliegen. Ze doet dat omdat haar inwoners daarover klagen en zij de gezondheid van haar inwoners wil beschermen.

Burgemeester Rutten spant dus een rechtszaak aan tegen de federale overheid omdat er 's nachts te veel nachtlawaai veroorzaakt wordt door vliegtuigen. Minister Rutten fulmineert intussen tegen de minister die een maatregel neemt om dat lawaai te verminderen. Dat maakt het allemaal wel een beetje cynisch. Afhankelijk van het petje is de mening verschillend.

Mevrouw Rutten staat daarmee niet alleen. Ik zie al iemand lachen. Er is namelijk een buurgemeente van Aarschot die hetzelfde doet. In Lubbeek heeft de burgemeester ook een rechtszaak aangespannen tegen de overheid om te klagen dat de inwoners 's nachts te veel vliegtuigen boven hun hoofd krijgen. Als parlements lid roept diezelfde persoon de commissie vervroegd samen om daarover te reclameren. Ook dat is allemaal een beetje cynisch.

Laten we even terugkeren naar de kern van de zaak. Dat is de vraag of wij als parlementsleden, vertegenwoordigers van de bevolking, vinden dat nachtvluchten een bedreiging zijn voor de volksgezondheid. De vraag is wat dat betekent voor de toekomst van de nachtvluchten. Is dat een debat waard? Als wij dat debat voeren, zullen de parlementsleden van Open Vld en de N-VA bij hun standpunt dan ook rekening houden met de standpunten van de burgemeesters van Open Vld en de N-VA? Daar zit namelijk wat spanning op.

De Vlaamse regering heeft in elk geval een historische kans gemist om dat debat te voeren. Enkele maanden geleden werd er een eeuwigdurende milieuvergunning afgeleverd aan de luchthaven en de nachtvluchten werden niet in vraag gesteld. Het debat is dus toen niet gevoerd. Een mogelijk uitdoofscenario, of welke andere scenario's dan ook, werd niet overwogen. De burgemeesters werden toen in elk geval niet gehoord.

Als het de bedoeling is van de initiatiefnemers die deze commissie vervroegd hebben samengeroepen, om eindelijk een serieus debat op te starten over de wenselijkheid van nachtvluchten en hoe we daar in de toekomst mee willen omgaan, dan juich ik dat initiatief toe. Ik hoop hier vandaag de bevestiging te krijgen van de heren Vander Elst en Francken dat ze inderdaad een initiatief willen steunen om binnenkort, bij de echte start van het politieke jaar, een grondig debat aan te vatten, om alle betrokkenen uit te nodigen voor een hoorzitting in het Parlement om met elkaar van gedachten te wisselen, om alle argumenten pro en contra te aanhoren en om daarover samen te praten.

Als dat het resultaat van de vergadering van vandaag is, collega's, dan hebben we goed gewerkt. Ik hoop het van harte.

01.09 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn naam wordt genoemd en ik wil dan ook even repliceren op de onwaarheden die hier naar voren worden gebracht.

Mijnheer Vanbesien, ik hoop dat ook u een goede rust hebt gehad in de vakantie en dat u niet te veel nachtvluchten over uw hoofd kreeg in Haacht, want ook daar is het niet evident.

U weet wellicht dat de gemeente Lubbeek en enkele andere gemeenten in het oosten van Vlaams-Brabant, waaronder ook het gemeentebestuur van uw gemeente, naar de rechtbank zijn gestapt, niet zozeer om nachtvluchten te verbieden, maar wel omtrent de vliegroute Leuven Rechtdoor. Die zaak gaat over de eenzijdige invoering, een verandering, een instructie tot aanpassing van de vliegroute, waardoor de densiteit van het vliegverkeer in Vlaams-Brabant boven een aantal gemeenten veel groter is geworden en boven een aantal andere gemeenten veel minder. Vroeger was de spreiding tussen het westen en het oosten van Vlaams-Brabant beter, maar nu vliegen veel toestellen ten noorden van Leuven. Het gaat vooral over de gemeenten Haacht, Rotselaar, Aarschot en Lubbeek. Dat is u welbekend. Wij vinden dat niet rechtvaardig. We vragen ons af waarom vliegtuigen niet meer vliegen over Huldenberg, Bertem, Overijse en Tervuren. Blijkbaar is iedereen daar vrijgesteld, omdat op het moment van de beslissing in die regio enkele vooraanstaande politici woonden die in dat verband heel veel te zeggen hadden. Zij hebben beslist om het gebied ten zuiden van Leuven en tussen Leuven en Brussel zo goed als te vrijwaren van vliegverkeer, waardoor al het vliegverkeer geconcentreerd zit in de regio achter Leuven. Die concentratie is voor de inwoners van Haacht een kwelling, zowel 's nachts als overdag. Zeker op mooie zomerdagen, zoals vandaag, kan dat lastig zijn. Persoonlijk heb ik daar geen last van, maar de gevoeligheid voor extern geluid kan van mens tot mens immens verschillen, zoals in de commissie voor Mobiliteit al heel vaak besproken is. In dat verband hebben we ook veel adviezen gekregen. De ene kan ervan wakker liggen, terwijl een ander er totaal geen last van heeft.

De bewering dat ik niet consequent ben door de vicepremier hier te ondervragen over zijn eenzijdige instructie – ook qua timing en met vragen over hoe en waarom hij die heeft uitgevaardigd – omdat ik in Lubbeek zelf ook tegenstander van nachtvluchten zou zijn, slaat totaal nergens op. Ik begrijp dat u een enorm grote bocht moet maken om de beslissing van de minister te verdedigen, maar met dat argument zoekt u het echt heel ver. De gemeente Lubbeek is helemaal niet tegen nachtvluchten, tegen DHL of tegen de 777-toestellen in beroep gegaan. Wel hebben we een probleem inzake de interne verspreiding boven Vlaams-Brabant. U kampt in Haacht met juist hetzelfde probleem, want uw gemeentebestuur heeft dezelfde tekst ingediend en de afgelopen jaren werd die tekst ook gezamenlijk verdedigd. Spijtig genoeg heeft die procedure geen resultaat opgeleverd, maar ik ben ervan overtuigd dat we die binnen dit en enkele weken zullen hernemen. Ik heb een voorstel klaar om dat in de Kamer opnieuw in te dienen en ongetwijfeld hebt ook u opnieuw een tekst klaar.

U moet dus wel proberen om het wat intellectueel eerlijk te spelen. Ik ben dat van u gewoon en ik denk dat we dat de komende vijf jaar best ook doen.

01.10 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer Francken, uiteraard weet ik dat dat een heel ander dossier is. Ik ken de insteek van dat dossier ook en wij vechten samen voor diezelfde zaak. Ik ben daar consequent in.

Echter, als de nachtvluchten worden afgebouwd en Leuven Rechtdoor wordt behouden, dan zullen uw inwoners wel tevreden zijn. De reden waarom men tegen Leuven Rechtdoor is, heeft veel meer te maken met wat er 's nachts gebeurt dan met wat er overdag gebeurt. In die zin is het dus wel gelinkt en zegt u dus eigenlijk dat nachtvluchten oké zijn, maar vooral als ze niet over uw gemeente vliegen. Er is wel een link. Leuven Rechtdoor betekent overlast, maar die overlast wordt vooral 's nachts door de mensen gepercipieerd. Het is dus het debat over de nachtvluchten dat moet worden gevoerd.

Als wij het debat over de nachtvluchten gaan voeren in het Parlement, dan vind ik dat wij dat moeten voeren over alle nachtvluchten van alle luchthavens, niet enkel voor Zaventem. Dat globale debat moeten wij dringend grondig voeren.

De **voorzitter**: Een korte reactie van de heer Francken en dan gaan we over naar de volgende fractie.

01.11 Theo Francken (N-VA): Mijnheer Vanbesien, ik kan niet spreken namens mijn inwoners, want er zijn heel veel meningen in mijn gemeente. Dat zal bij u niet anders zijn, dus u moet dat zeker niet proberen.

Ik weet wel dat 99 % van onze inwoners het economisch belang van onze luchthaven heel hoog acht. Onze luchthaven is in Vlaams-Brabant – dat is bij u niet anders – toch een beetje ons kindje, ook al hebben wij er soms wat problemen mee. De luchthaven is soms een opstandige puber en de nachtvluchten zijn voor veel mensen een doorn in het oog, maar wij zijn toch heel fier op de luchthaven en hebben er veel mee meegemaakt, met het faillissement van Sabena en met de aanslagen, waarbij de vertrekhall helemaal kapot werd gemaakt door terroristen. Dat blijft iets dat elke politicus in Vlaams-Brabant koestert en verdedigt en elke Vlaams-Brabander heeft daar een hart voor. Mocht men de mensen in Lubbeek de vraag voorleggen om de nachtvluchten af te schaffen, waardoor DHL zou vertrekken, dan ben ik er dus van overtuigd dat er absoluut geen meerderheid voor zou bestaan, zelfs niet bij mensen die er soms 's nachts van wakker liggen. Men ligt trouwens ook niet elke dag wakker van die vluchten.

01.12 Kjell Vander Elst (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is mijn eerste parlementaire vraag. Ik dacht mij daarom eerst zelf te introduceren, maar mijn collega's hebben dat al in mijn plaats gedaan. Ik ben de woordvoerder van Gwendolyn Rutten genoemd, ik zou vooruitgestuurd zijn door de premier en zou dus zijn handpop zijn, ik ben er ook al van beticht dat ik totaal niets inzit met de volksgezondheid. Collega's, die introductie strookt niet met wie ik als persoon ben.

Mijnheer Vanbesien, ik begrijp dat u verwijst naar burgemeester Rutten. Ik vind het ook logisch dat burgemeesters hun gemeente en hun inwoners verdedigen, maar we zitten hier in het federale Parlement. Ik hoop dat we de nimby achterwege kunnen laten en dat we kunnen spreken in het algemeen belang van de luchthaven en de volksgezondheid.

Normaal ben ik een optimistisch en positief persoon, maar vandaag heb ik niet veel positiefs te zeggen en dat is alleszins geen voorbode van vijf jaar negativisme. Ik heb inderdaad het initiatief genomen om deze commissie samen te roepen, met de N-VA-collega's, omdat het dossier van groot belang is. Het gaat eigenlijk over de instructie-Durinckx, die al tien jaar bestaat. U hebt beslist om die van vandaag op morgen in te trekken. Mijn fractie en ikzelf zijn het daar niet mee eens. Ik ben dus blij dat hier een gedachtewisseling plaatsvindt. Ik hoop dat ik u ook van mening zal doen veranderen, maar ik denk dat het ijdele hoop is.

Er zijn drie belangrijke aspecten in dit dossier.

Ten eerste is er de economische impact. Met deze beslissing zorgt u ervoor dat van vandaag op morgen de Triple Seven niet meer kan opstijgen vanop Brussels Airport. Door het belangenconflict is dit nu even on hold gezet, maar dat is wel de bedoeling van de schrapping van die instructie. Dat heeft een directe impact op de werkgelegenheid bij Brussels Airport en DHL, dat in Vlaams-Brabant 1.600 jobs creëert op de luchthaven van Zaventem. Het gevolg is dat er jobs zullen verdwijnen. Voor mijn fractie en mezelf is dat al een reden genoeg om hier een punt van te maken.

Naast de economische impact is er ook een ecologische impact. U zult straks verwijzen naar de maximale QC-waarde, die voor een Triple Seven inderdaad 10,7 is. 's Nachts mag men op Brussels Airport maar gaan tot maximaal 8 QC. Hebt u ooit al de moeite gedaan om de geluidsmetingen daarnaast te leggen? Hoeveel geluid maakt de Boeing 777F daadwerkelijk 's nachts? Dat toestel haalt nooit een QC-waarde van 10,7. De instructie-Durinckx bepaalt ook een maximaal gewicht. Bovendien gaat het over kortereafstandsvluchten, waarbij de toestellen nooit zijn volgetankt en nooit zijn volgeladen. De toestellen overschrijden dus nooit 8 QC 's nachts.

Uw beslissing zal tot gevolg hebben dat de meest moderne en stille toestellen die vandaag in de cargowereld ter beschikking zijn, niet meer zullen mogen vliegen vanuit Brussels Airport. Daardoor zal DHL oudere, vuilere en luidere toestellen moeten inzetten om al dat werk op te vangen. Uw beslissing heeft dus niet alleen een economische impact maar ook een ecologische impact. Ze zal ervoor zorgen dat er meer lawaai zal zijn voor de omwonenden.

Mijn derde punt betreft de timing en de werkwijze. De beslissing is volgens mijn informatie, die correct is, genomen op 17 juni 2024. Op die dag hebt u het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) de

instructie gegeven om de instructie-Durinckx te schrappen. Dat is dus na de ontbinding van de Kamer van volksvertegenwoordigers. U hebt ook een brief van de eerste minister gekregen, die u volledig naast u hebt neergelegd. U hebt deze beslissing dus genomen als minister van een regering in lopende zaken, u hebt geen mandaat van uw regeringspartners en u hebt duidelijk ook geen mandaat van het Parlement.

Ik kan daaruit maar één conclusie trekken: u speelt solostim in dit dossier in de nadagen van uw mandaat. Ik kan u dan alleen maar oproepen om die beslissing in te trekken en niet op het einde van uw mandaat nog politieke spelletjes te spelen en de bedrijven op Brussels Airport nog een laatste hak te zetten.

Na de vele vragen die al zijn gesteld, heb ik nog twee concrete vragen.

De Vlaamse regering heeft een belangenconflict ingeroepen. Hebt u al stappen gezet om het Overlegcomité samen te roepen? Zult u dit politieke spelletje stoppen en uw beslissing intrekken? Dat zou de belangrijkste en gemakkelijkste oplossing zijn.

01.13 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, contrairement à d'autres, je pense que vous aviez toute légitimité, latitude et compétence pour prendre cette décision. Je vais même aller plus loin, je pense que c'était votre devoir de le faire. J'ai suffisamment critiqué l'inaction d'Ecolo durant quatre ans dans le dossier du survol pour ne pas reconnaître que votre instruction concernant cet avion – puisque nous ne parlons que d'un seul appareil depuis une heure! – était non seulement juste mais aussi conforme et nécessaire. C'est ne pas la prendre qui nous aurait laissé dans l'illégalité.

Sur la question du timing, je voudrais que vous puissiez confirmer à cette commission que, contrairement à ce que j'entends depuis une heure, votre instruction date en réalité de juillet 2023, ce qui évacue tout débat sur les élections, les affaires courantes et le manque de compétence et qui, selon moi, ouvre la question du pourquoi votre administration a mis une année pour exécuter votre instruction. C'est la question que je me pose et que je vous adresse. Monsieur le ministre, tenez-vous encore votre administration? Comment expliquez-vous ce délai? Tout le monde s'énervait sur le mois de juillet 2024, mais c'est la date à laquelle l'administration a exécuté une instruction que vous aviez formulée une année auparavant.

Sur le fond, il ne fait pour moi aucun doute que le maintien en vol la nuit de ce Boeing 777 est illégal. Pour avoir écouté tous les arguments, je trouve sincèrement interpellant d'entendre des partis, qui dans beaucoup d'autres dossiers brandissent si fort la question du rappel à la loi et l'ordre, trouvent normal que dans ce dossier qui concerne le survol de Bruxelles, la loi ne compte pas.

Avec tout le respect, collega Francken, si nous étions ici en commission de l'Intérieur en train de discuter de migration, vous seriez le premier à dire: "*De wet is de wet en iedereen moet die respecteren.*" Or ici, nous avons une instruction légale claire, un opérateur qui ne la respecte pas avec dérogation pendant longtemps et cela ne pose aucun problème, la loi n'est plus la loi.

Comme cela a déjà été évoqué par un collègue, un rapport du service de médiation de l'aéroport du 23 novembre 2023 a mis en évidence de manière rigoureuse, scientifique et sans conteste que tous les décollages de nuit de ce Boeing sont en infraction avec la réglementation internationale – les fameux *quota count* – et que cet avion est incontestablement trop bruyant, quand bien même vous ne le rempliriez qu'à moitié.

J'ai quatre questions simples.

Monsieur le ministre, pourquoi votre instruction a-t-elle mis un an avant d'être exécutée? Qu'en est-il aujourd'hui de ce vol? J'ai cru comprendre qu'il vole toujours. Quelle action envisagez-vous de prendre? Sans vouloir vous embarrasser, quelle position prendra le gouvernement fédéral en Comité de concertation au cours duquel sera examiné le conflit d'intérêts? Pourquoi le fédéral n'a-t-il pas encore évalué les incidences environnementales des vols de nuit en général?

Je terminerai par une considération. Soyons francs, le dossier est sensible. S'il était simple, il serait déjà réglé. À mon avis, le débat peut-être élevé. M. Gilkinet sait qu'il n'a pas été réélu. Il n'y a pas de plus-value majeure à le lui expliquer quatre fois.

Il ne faut pas croire que tous les riverains se fichent de l'emploi, notamment chez DHL. Mais dans une économie libérale, c'est à l'entreprise de s'adapter aux normes de santé et non l'inverse.

M. Francken nous a parlé de Liège. Pourquoi n'a-t-il pas parlé d'Anvers? En effet, Mme Demir, ministre flamande de la Mobilité qui, paraît-il, appartient à la N-VA, a en effet octroyé, sous conditions, un permis à l'aéroport de Deurne qui interdit tout vol de nuit entre 23 h 00 et 06 h 00 du matin.

Vous avez raison de vous demander si le sommeil des Liégeois vaut mieux que celui des Bruxellois. Je crois que la santé des Anversois vaut autant que celle des habitants du *Noordrand*, des habitants de Bruxelles ou de la périphérie flamande et même du Brabant wallon.

DHL ne mourra ni ne partira à cause de l'interdiction de vol d'un de ses avions car il ne s'agit que d'un seul avion qui vole quatre fois par semaine et qui continue vers Leipzig et Cincinnati. Ne pas mettre l'emploi en danger, oui, bien sûr! Mais sacrifier le sommeil des Bruxellois pour une question de rentabilité et de bénéfice d'un opérateur, c'est non!

Je suis ravi que nous ayons un petit espace pour le débat concernant le survol de Bruxelles, car je suis sûr qu'il en est très peu question dans les négociations gouvernementales actuelles. Le seul parti autour de la table des négociations qui amène cette question est la N-VA, mais dans le but d'amener plus d'avions encore au-dessus de la capitale, en l'occurrence au-dessus du Parc royal.

Nous pouvons avoir des craintes. Le MR est ici carrément absent, tout comme Les Engagés! Mais, nous verrons bien! Je souhaite qu'ils soient offensifs pour défendre le sommeil des Bruxellois. Il n'est pas exclu, monsieur le ministre, qu'on en vienne à regretter votre inaction!

De **voorzitter**: Mijnheer Francken, u wilt kort reageren?

01.14 Theo Francken (N-VA): Ja, want ik word opnieuw aangesproken over de luchthaven van Deurne, als ik het goed begrijp.

Waarom zijn er geen nachtvluchten op de luchthaven van Deurne, mijnheer De Smet? Er zijn geen cargospelers op de luchthaven van Deurne. Het is belangrijk dat u het dossier van de luchtvaart wat instudeert, want dat slaat nergens op. Ik wil er even aan herinneren dat Antwerpen met de haven de eerste economische motor van het land heeft en Vlaams-Brabant met Zaventem de tweede. Die twee zijn dus gelegen in Vlaanderen. U zei dat er geen nachtvluchten zijn op de luchthaven van Deurne, maar er is geen cargoactiviteit in Deurne, dus dat is redelijk onzinnig. Alle argumenten kunnen op tafel worden gelegd; over de zinnigheid of onzinnigheid daarvan kunnen wij natuurlijk lang discussiëren.

01.15 François De Smet (DéFI): Je prends note que madame Demir a visiblement pris une norme d'interdiction qui ne sert à rien. Je pense qu'elle sera ravie de l'apprendre de la part de son collègue.

De **voorzitter**: Daarmee ronden we het vragengedeelte af.

Beaucoup de questions ont été posées. Nous écoutons M. le ministre.

01.16 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, beste collega's, chers collègues, merci à tous.

Ik heet de nieuwe leden welkom in de commissie voor Mobiliteit. Ik verwelkom uiteraard ook opnieuw de andere leden.

Dans le cadre du mandat pour lequel vous avez eu la chance et le mérite d'être élus, je vous souhaite de pouvoir œuvrer à l'intérêt général, à la santé publique, au respect de la légalité, et ce à l'abri de l'influence des lobbies et des intérêts particuliers dont certains se font les porte-parole agressifs, comme je viens de le constater.

Ik dank u voor de verschillende vragen over het onderwerp. Ik ga graag onmiddellijk naar de kern en het doel van de zaak, namelijk het beperken tot een minimum van de geluidsimpact van de luchtvaartactiviteiten op de betrokken bewoners, vooral tijdens de meest gevoelige momenten van de

dag en zeker 's nachts, alsook het vinden van een beter evenwicht tussen economische activiteiten enerzijds en het welzijn en de rust – of kortom, de gezondheid – van de omwonenden anderzijds, door ervoor te zorgen dat de wet correct wordt toegepast en door de luchtvaartsector te ondersteunen bij het verbeteren van zijn milieuprestaties.

De nefaste gevolgen van nachtlawaai voor de volksgezondheid zijn glashelder, wat nog eens duidelijk werd gesteld in het advies van de Hoge Gezondheidsraad van mei 2024, volgend op de staten-generaal inzake de vliegroutes, die ik aan het begin van de legislatuur organiseerde. Het gaat onder meer om hartklachten, maar ook om bijvoorbeeld obesitas. Nachtelijke luchtvaartactiviteiten in het algemeen en het niet-conforme gebruik van grote vrachtvliegtuigen, bijvoorbeeld omdat ze te lawaaierig zijn, gaan ten koste van de levenskwaliteit van de omwonenden. Het vormt bovendien een oneerlijke praktijk ten opzichte van maatschappijen die wel volgens het wettelijke kader opereren.

In mijn hoedanigheid van federaal minister van Mobiliteit is het mijn verantwoordelijkheid om toezicht te houden op de naleving van de geldende regels voor iedereen. Niemand staat boven de wet. Daarom heb ik meer dan een jaar geleden een instructie gegeven aan de FOD Mobiliteit waarbij het wettelijke kader inzake geluidshinder op de luchthaven van Brussels Airport door iedereen dient te worden gerespecteerd.

Je vais brièvement rappeler l'historique de ce dossier, en y incluant les décisions prises et les moments de consultation de toutes les parties concernées – y compris l'entreprise elle-même et ses travailleurs – et la législation en vigueur.

Le cadre législatif est clairement établi à l'échelle internationale, européenne et nationale. Je pense notamment au règlement 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil européen du 4 juillet 2018, à l'arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National, remplacé par l'arrêté royal du 11 juin 2023 et, pour finir, à l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National.

Het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal bepaalt immers dat vliegtuigen met een individueel geluidsquotum hoger dan 8 's nachts niet mogen vliegen. Het officiële en gecertificeerde geluidsquotum van de Amerikaanse Boeing 777F, gebruikt door DHL, is echter 10,7. Dat is de kern van het probleem.

En ce qui concerne la chronologie du dossier sous cette législature, voici les différentes étapes importantes:

J'ai reçu le 23 avril 2021 une note de la DGTA (Direction générale du Transport aérien), mon administration aérienne, m'informant de façon complète de la problématique en question et pointant la situation d'illégalité, par rapport à l'arrêté ministériel du 3 mai 2004, d'une autorisation octroyée par le directeur général de la DGTA de l'époque à DHL – officiellement à "AeroLogic", entreprise créée par DHL ensemble avec Lufthansa –, de faire voler des Boeing 777 dont le *quota count* est supérieur à celui autorisé.

D'une part, selon la hiérarchie des normes bien connue dans toutes les études de droit, et de n'importe quel parlementaire je suppose, l'instruction d'un fonctionnaire – fût-il directeur de la DGTA – ne peut être contraire à une loi ou, en l'occurrence, à un arrêté. D'autre part, un avion ne peut disposer que d'une seule certification acoustique et, en l'occurrence, celle des Boeing 777 de DHL est, comme je l'ai dit, de 10,7, soit au-delà de la limite de 8 fixée par l'arrêté ministériel précité pour ce qui concerne les vols de nuit. Cet arrêté ministériel n'accorde par ailleurs aucun pouvoir discrétionnaire à l'État belge à cet égard et aucune dérogation éventuelle n'est prévue. C'est ce dont m'informe cette note de la DGTA, laquelle me demande donc des instructions sur la conduite à adopter.

C'est sur cette base que différentes concertations – parce que je suis un ministre qui concerte – ont eu lieu, d'une part entre mon cabinet et l'administration, d'autre part entre l'administration et l'opérateur aérien concerné et même directement entre mon cabinet, moi-même et cet opérateur aérien.

Sinds juni 2021 hebben er regelmatig vergaderingen plaatsgevonden tussen de directie van DHL, mijn kabinet en het DGLV, zodat de maatschappij concrete oplossingen kan voorstellen om in

overeenstemming met het wettelijke kader te opereren en de geluidsoverlast voor de omwonenden van de luchthaven gevoelig te verminderen. Ik moet echter vaststellen dat er tot op heden nog altijd geen ernstige voorstellen zijn gedaan, terwijl de luchtvaartmaatschappij vandaag al andere minder luidruchtige vliegtuigtypes laat vliegen. Het spreekt voor zich dat het opnieuw de omwonenden zijn die hiervan de dupe zijn.

Er zijn zeer duidelijk andere oplossingen dan vliegen met deze oude Boeing 777, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de nieuwe Boeing 777, die nieuwer en efficiënter zijn dan deze die momenteel worden gebruikt op de luchthaven van Brussel-Nationaal. Brussel-Nationaal mag niet Europa's geluidsvuilnisbak worden.

Tout cela a été largement discuté avec DHL. J'ai également eu le plaisir de rencontrer des représentants des travailleurs du secteur aérien. Ces informations se trouvent d'ailleurs dans la note de politique générale que je présente annuellement devant cette commission.

Ik herhaal dat het vliegen met vliegtuigen die de maximaal toegestane geluidsquota overschrijden een schending is van het internationaal, Europees en Belgisch recht. De situatie moest daarom worden gecorrigeerd. Het gaat om een wettelijke verplichting voor de federale overheid om die nadelige situatie te doen ophouden. Daarom heb ik meer dan een jaar geleden, meer bepaald op 24 juli 2023, een instructie gegeven aan het DGLV van de FOD Mobiliteit om de geldende regelgeving toe te passen.

Plusieurs autres réunions de coordination se sont ensuite tenues entre mon cabinet et la DGTA à ce sujet dans le courant de l'année. À la demande de celle-ci, j'ai rappelé le 17 juin mon instruction du 24 juillet 2023 par une nouvelle note verte – qui est la manière dont un ministre communique avec son administration – confirmant tout simplement que la loi devait être appliquée. Il s'agissait uniquement de la continuité d'une instruction déjà donnée, du respect de la loi, ainsi que d'une volonté que j'assume – dès lors que je m'y suis engagé à plusieurs reprises – en vue d'agir concrètement et de trouver des solutions pour soulager les nuits et les soirées des riverains de l'aéroport, qu'ils soient wallons, flamands ou bruxellois et qu'ils travaillent ou non – ce sont, de toute façon, des contribuables.

La confirmation de cette instruction a suscité les réactions que vous connaissez et que vous avez décrites, notamment l'introduction par le gouvernement flamand d'une procédure en conflit d'intérêts, dont j'ai été officiellement informé en date du 9 août dernier.

Vu les contestations relatives à la possibilité pour le ministre de la Mobilité, que je suis toujours, de continuer à agir en affaires courantes dans ce dossier, et quoique je les conteste; vu la procédure en conflit d'intérêts intentée par le gouvernement flamand, quoique des questions puissent se poser sur le bien-fondé des arguments employés, l'application de cette instruction est actuellement suspendue afin de permettre des concertations complémentaires. Cela signifie aussi que les questions posées par ce dossier restent à résoudre. Si aucune issue ne peut être trouvée à l'entrée en fonction d'un nouveau gouvernement fédéral, je présume qu'au moment de sa mise en place, celui-ci pourra se charger de ce dossier.

Les données du problème sont connues. Il s'agit, d'une part, d'une situation illégale que ni une administration ni un gouvernement ne peuvent laisser inchangée en l'état et, d'autre part, d'une situation problématique sur le plan de la santé publique dès lors que le bruit produit par ces avions est particulièrement préoccupant à cet égard, ainsi que l'établit le rapport du Conseil supérieur de la Santé. De plus, notons qu'il s'agit d'un privilège accordé à un seul opérateur, lui octroyant une position de concurrence déloyale par rapport à d'autres entreprises recourant à des avions similaires, qui constituerait un précédent fâcheux s'il était étendu à d'autres opérateurs.

Pour ma part, je voudrais rappeler que j'ai pris de nombreuses initiatives en la matière au cours de la législature, avec l'organisation d'états-généraux à propos du survol, à l'issue desquels un rapport a été publié et à la suite de quoi fut rédigée l'étude du Conseil supérieur de la Santé déjà mentionnée. Je pense aussi, et c'est une première dans l'Union européenne, à l'instauration d'un système de redevances variables en fonction des performances environnementales des avions qui fréquentent l'aéroport national, de façon à en écarter les plus bruyants et à encourager les compagnies aériennes à renouveler leur flotte.

Je citerai également:

- la mise en place d'un groupe technique avec les compagnies aériennes, le contrôleur aérien et l'aéroport, qui expérimente de nouvelles techniques d'approche et de décollage des avions, diminuant l'impact sur les populations survolées;
- le dépôt d'une proposition de révision des *quota count* des avions qui fréquentent l'aéroport national, avec l'instauration de nuits silencieuses. Ce dernier point fait actuellement l'objet d'une étude d'impact socioéconomique conformément à la législation internationale, étude qui est en train de se terminer. Nous disposerons bientôt de la capacité d'avancer dans ce dossier dans le respect des règles;
- l'adoption par notre contrôleur aérien skeyes d'un nouveau contrat de gestion, qui instaure des objectifs en matière de diminution de l'impact environnemental et sonore de l'activité aérienne au départ ou à l'arrivée de notre aéroport national, au-delà de ses missions premières en matière de sécurité aérienne;
- le dépôt d'un projet de loi-cadre qui permettrait d'organiser de façon objective le transport aérien dans notre pays;
- la demande expresse et explicite à l'administration de s'assurer du respect strict de la loi et des normes en vigueur.

Nous ne sommes pas au bout du chemin. La prise en charge de cette question, qui n'est pas neuve, de diminution de l'impact de l'aviation sur la santé publique devra être poursuivie avec de la volonté et du courage politique de la part de la prochaine majorité, une administration loyale, efficace et indépendante et un Parlement qui se montrera actif dans ce dossier sans être sous l'influence de l'un ou l'autre opérateur économique ou lobby, et sans réduire chaque dossier politique à une question communautaire empêchant ainsi de réaliser les progrès attendus par la population.

Je resterai personnellement attentif à la position défendue par chaque parti de la future majorité dans ce dossier, ainsi que de l'opposition; ayant bien noté du côté francophone, outre l'absence du MR, la position de M. Dubois et des Engagés sur le respect de la légalité et la priorité à donner à la diminution de l'impact sur la population. Je suis très curieux de voir ce qui ressortira de votre négociation avec M. Francken sur le sujet.

L'activité économique est essentielle pour un pays, y compris en matière aéronautique, où nous excellons d'ailleurs. J'en suis très fier, en tant que Wallon également. Mais elle ne peut se développer à l'encontre de l'intérêt général et de la santé des riverains, qu'ils soient flamands, wallons ou bruxellois, ni, évidemment, dans l'illégalité.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Voor de replieken krijgen de fracties opnieuw het woord volgens hun grootte.

01.17 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, u danst wel wat om de hete brij heen, want u verbergt zich achter het feit dat het bewuste toestel volgens u te veel geluidsimpact heeft. U baseert zich daarvoor eigenlijk uitsluitend op de QC-waarden, maar houdt geen rekening met de beperkingen die in de instructie-Durinckx staan. Zo probeert u ons wijs te maken dat het beoogde vliegtuig lawaaiiger is dan de alternatieven.

Eigenlijk is het heel eenvoudig, want we hebben een uitgebreid meetnet dat kan aangeven of het vliegtuig wel of niet lawaaiiger is. Vrij simpel, het meetnet van Brussels Airport, het meetnet van de Vlaamse overheid, kan perfect vaststellen wat het effect is van die Boeing 777F in vergelijking met een ander toestel van DHL, dat DHL volgens uw regels wel nog altijd mag gebruiken, namelijk de Boeing 734. De Boeing 734 kan onder de vandaag bestaande regelgeving perfect ingezet worden, ook al is die meer dan 3 decibel luider, zoals de metingen op het terrein aantonen.

Heel uw verhaal, dat u die maatregel uitvaardigt omdat u de gezondheid voor ogen houdt, dat u ervoor wil zorgen dat mensen minder last hebben van die vliegtuigen en dergelijke, staat of valt met de vaststelling dat u DHL er in de praktijk toe aanzet om vliegtuigen te gebruiken die luider zijn, die meer lawaai produceren, en die bovendien in heel veel gevallen gebruikmaken van de huidige MIKE-route, de vroegere ZULU-route, die in het bijzonder de Vlaamse Rand belast met geluidshinder. Met uw beslissing zorgt u ervoor dat er veel meer hinder komt, want u weet net als ik dat een verschil van 3 decibel een verdubbeling van de geluidsdruk betekent.

Mijnheer Vanbesien, ik vind het heel mooi dat u zo opkomt voor de geluidshinder die moet afnemen,

maar door het intrekken van de instructie-Durinckx door uw minister komt er meer lawaaihinder in de Vlaamse Rand. Is dat dan het doel dat u nastreeft? Ik begrijp niet goed hoe u dat ziet.

Mijnheer de minister, u weet dat natuurlijk zelf ook, want die gegevens zijn u bezorgd. U bent in gesprek gegaan, onder andere met DHL, over dit verhaal. Zij hebben u uitgelegd wat het effect is en dat de alternatieve toestellen meer lawaai maken. U zei na die bespreking dat u naar hen zou terugkomen met voorstellen. U schreef dat zelfs in oktober 2023. Bent u naar hen teruggegaan? Hebt u een nieuw voorstel gedaan? Nee, u hebt dat beloofd maar het niet gedaan. De vraag is hoe wij daarmee verdergaan.

Hetzelfde geldt voor uw eigen administratie. Zij zei dat de instructie-Durinckx deel uitmaakt van het regelgevend kader en vroeg u om te verduidelijken wat dat in de praktijk betekent en wat u eigenlijk wilt. Hebt u ooit een antwoord gegeven aan het DGLV? Nee, u hebt wat uw eigen administratie aan u heeft bezorgd, gewoon genegeerd. Het DGLV heeft dan uit eigen beweging zelf een voorstel gedaan om de zaak op te lossen, namelijk de instructie-Durinckx verankeren in de regelgeving om er zo voor te zorgen dat de stillere vliegtuigen kunnen blijven gebruikt worden, maar u hebt daar helemaal niets mee gedaan.

U bent alleen bezorgd over de geluidshinder als u in onze commissie zit en als u een brief kunt ondertekenen waarvan u denkt dat u er een goede zaak mee doet, maar wat er op het terrein gebeurt, lijkt u niet echt te interesseren. Ik denk dus, mijnheer de minister, dat u eigenlijk niet erg inzit met wat er op het terrein gebeurt. Het is uw immense afkeer van de cargoluchtvaart en van een aantal bedrijven die daarin actief zijn, die u drijft. U wilt ervoor zorgen dat die vliegtuigen niet meer op Brussels Airport worden gebruikt en dat DHL daar geen plaats meer vindt.

De geldende QC-waarde van 8 is een bijzonder strenge norm in vergelijking met de QC-waarde van 30 die op Bierset van toepassing is. Misschien hebt u liever dat de cargovliegtuigen niet op Zaventem, maar op Luik worden gebruikt, zodat u daarvan de economische meerwaarde kunt hebben? U vertelt geen geloofwaardig verhaal.

Ik vraag me af hoe het verder moet met dit dossier? De andere regeringspartijen steunen u niet, in elk geval toch niet allemaal. Op basis van de reacties in deze commissie lijken de meeste regeringspartijen er absoluut geen voorstander van dat die vliegtuigen niet meer kunnen worden gebruikt. Ik vraag me dus af wat uw bedoeling is. Gaat het erom uw palmares gaaf te houden of wilt u toch iets ondernemen in het luchtvaartdossier, voordat u het stokje doorgeeft aan uw opvolger, die misschien wel rekening houdt met de situatie op het terrein? Of hebt u nog een andere bedoeling?

Ik ben ervan overtuigd dat in het luchtvaartdossier verstandige maatregelen moeten worden genomen. Het is een gevoelig, complex dossier. De burgers hebben evenwel geen behoefte aan een oplossing op papier die hen in de praktijk nog meer benadeelt. Ze hebben er geen behoefte aan van u een verhaal te horen dat niet overeenkomt met de metingen op het terrein en hun eigen vaststellingen in de slaapkamer.

U zit op het verkeerde spoor. Ik hoop dat er snel iemand anders op uw stoel zit die dit dossier wel op de juiste manier aanpakt.

De **voorzitter**: Mijnheer Francken, wilt u nog aanvullen?

01.18 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb de brief die de heer De Croo aan u heeft verstuurd en waarin hij u op de vingers heeft getikt. Die brief is op 19 juli 2024 verstuurd. Hij spreekt u aan met "Monsieur le vice-premier ministre, cher collègue". De brief is dus in het Frans geschreven. Hij herinnert u eraan dat de regering in lopende zaken is gegaan. U wenste alle nieuwe parlementsleden en alle parlementsleden veel succes en respect voor de Grondwet. De premier verwijt u evenwel dat u geen respect hebt voor de Grondwet. Hij schrijft dat u de omzendbrief van 27 mei 2024 over de budgettaire voorzichtigheid gedurende de periode van lopende zaken, niet hebt nageleefd.

Hij zegt dat er in lopende zaken nog drie dingen kunnen worden beslist.

Dat is eerst puur het lopende.

Ensuite, les actes importants qui dépassent la gestion quotidienne. Les mesures peuvent être prises à condition de ne pas exiger de nouvelles initiatives gouvernementales.

Ten slotte, les affaires urgentes. Stel dat er een inval is van de Russen in Polen, dan kan de regering beslissingen nemen. Dat is evident.

De premier zegt letterlijk dat uw instructie niet valt onder een van de drie principes waaronder nog beslissingen kunnen worden genomen in lopende zaken. Er is dus een omzendbrief gepubliceerd, zoals elke keer wanneer er verkiezingen worden uitgeschreven. De grondwettelijke interpretatie van lopende zaken is dat men budgettair voorzichtig moet zijn en geen nieuwe maatregelen mag nemen, behalve als ze urgent zijn. Dat is hier absoluut niet het geval. De premier zegt verder:

"En l'occurrence, donner une instruction a des conséquences sur l'impact sonore pour les riverains de l'aéroport ainsi que sur le plan économique. Une telle instruction ne relève pas de la gestion courante et ne présente aucun caractère urgent. Elle ne peut pas non plus être considérée comme l'aboutissement normal d'un choix politique posé par le gouvernement qui expédie actuellement les affaires courantes. Par conséquent, je vous demande de bien vouloir retirer cette instruction."

Dat vraagt de premier. Uw premier vraagt u dat. Hij zegt dat u volledig buiten de Grondwet om handelt en in zijn inleiding zegt hij dat er geen controle van het Parlement mogelijk is. Mijnheer Vanbesien, het is daarom dat we het Parlement moeten samenroepen, omdat we in lopende zaken zijn en er dus geen ordentelijke controle van de regering is. Die regering in lopende zaken moet zich gedragen en geen zotternijen doen, zoals die instructie uitschrijven. Dat is heel het concept.

U maakt ons het verwijt dat wij het Parlement samenroepen. U vraagt zich af wat wij hier eigenlijk doen en zegt dat we niets kunnen beslissen. Wij hebben geen ander instrument. De Grondwet geeft het Parlement, de controlerende overheid, geen andere mogelijkheid dan het Parlement samen te roepen in lopende zaken.

Mijnheer de minister, wat u hebt gedaan, mag u volgens de Grondwet helemaal niet doen. De premier is heel duidelijk. U gaat uw boekje compleet te buiten. De premier van dit land vraagt u met aandrang om uw instructie in te trekken en u zegt hier dat u dat niet zult doen. De premier heeft geen vertrouwen meer in u en steunt u helemaal niet meer. De premier moet u, zoals hij met mevrouw De Bleeker heeft gedaan, vervangen en u daarna maar bellen, zoals hij ook met haar heeft gedaan. Zij werd pas gebeld toen ze al vervangen was. De vervanger was al bij de Koning om de eed af te leggen vóór mevrouw De Bleeker wist dat ze er niet meer mocht zitten.

Ik vind dat de premier dat opnieuw moet doen. Hij moet u vervangen. Ik vind dat de heer Vanbesien minister moet worden. Iemand uit Vlaams-Brabant die voeling heeft met zowel het economische als het ecologische aspect en niet iemand die niet verkozen is, die afgestraft is door de kiezer en die gewoon zaken doet die tegen de Grondwet indruisen. U moet hier niet meer zitten. U zit hier niet op uw plaats. Uw premier steunt u niet meer. Wat doet u hier eigenlijk nog? De kiezer heeft u afgestraft en de premier steunt u niet meer. Maar neen, elke maand int u uw loon om op vakantie te gaan. Wat is dit voor een circus?

Ik kan alleen maar concluderen dat u op geen enkele manier het regeringsstandpunt vertolkt. Er is geen democratische meerderheid in dit Parlement voor uw beslissing. Die wordt niet gesteund. Ik heb alle fracties hier goed gehoord. Ik zal dit binnen enkele weken dan ook ter stemming voorleggen. We zullen daarover stemmen, want u beslist dat en de premier heeft niet de ballen om u buiten te gooien. Dan moet het Parlement dus bekijken of uw instructie standhoudt. Dan zullen we die intrekken via het Parlement. Wij zijn soeverein verkozen. Hier ligt de macht van het volk en voor het volk! Lees de Grondwet.

Collega's, ik heb nog twee punten in verband met de jobs, waarover ik ook bijzonder bekommerd ben.

Ik heb niet de intentie om er een communautair dossier van te maken. Het valt mij alleen op dat de geluidsnormen in Luik veel hoger liggen. Dat is iets wat de gemiddelde werknemer bij DHL op Zaventem ook weet. Dat is ook iets waarbij hij zich vragen stelt. Het is niet omdat iemand zich daarbij vragen stelt dat hij of zij meteen een separatist is. Men kan zich daarbij vragen stellen. Daar is niks mis mee. De werknemers van DHL, die uit alle gewesten en uit heel wat landen komen en die fantastisch werk

leveren, hebben ook vragen bij de vaststelling dat in Luik alle vliegtuigen wel mogen landen zonder problemen en dat er in Zaventem bij alles altijd een probleem is. Met die vragen is er niks mis.

Mijnheer de minister, of er politieke spelletjes worden gespeeld en aan profilering wordt gedaan met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen, weet ik niet. U bent wel die mening toegedaan. Dat was echter zeker niet mijn intentie. Mocht de instructie niet zijn gegeven, dan had ik geen brief gestuurd naar de Kamervoorzitter met de vraag om de commissie samen te roepen. Het gaat om actie en reactie.

Indien u tijdens de periode van lopende zaken tegen de beslissing van uw eigen eerste minister en tegen de eigen omzendbrief van diens regering een dergelijke beslissing neemt, moet het Parlement in actie treden. Indien wij in een dergelijk geval niet zouden samenkomen, worden wij gewoon zomaar betaald en doen wij ons werk niet. Daarom gaat het niet om een politiek spel of om politieke profilering. Het is gewoon een kwestie van ons werk doen.

Tot slot, mijnheer Gilkinet, in verband met uw bezorgdheden over de toekomstige coalitie kan ik u het volgende meegeven.

Wij zullen zien waarheen de toekomstige coalitie gaat. Ik heb mij daarmee de voorbije weken kunnen bezighouden, alsook in dat kader met het luchthavendossier. Dat is heel interessant. Ik ben ervan overtuigd dat één punt heel breed wordt gedeeld, namelijk de bezorgdheid over het evenwicht tussen enerzijds de ecologie, de duurzaamheid, de geluidsnormen en de volksgezondheid, en anderzijds de economische motor die de luchthaven is. Die bezorgdheid heb ik heel sterk gevoeld aan alle zijden van de onderhandelingsstafel. Wij moeten dat evenwicht trachten te bewaken. Dat is heel moeilijk. Een van de moeilijkste oefeningen in dit land is het luchthavendossier, omdat daarbij ook de gewestelijke problematiek speelt: Brussel al dan niet overvliegen, Vlaams-Brabant dat opwerpt al veel te doen, Brussel die de vluchten niet over zijn grondgebied wil en de koning die de vluchten niet over zijn park wil, omdat anders zijn veiligheid niet gegarandeerd is. U kan dus raden hoe moeilijk een en ander is. Ik ben er echter van overtuigd dat wij de komende weken of maanden ter zake wel een compromis zullen vinden.

01.19 Britt Huybrechts (VB): Ik wil even beginnen met te zeggen dat het Vlaams Belang mede initiatiefnemer was voor de bijeenroeping van deze commissie. Men vergeet dat blijkbaar. Ik weet dat men niet graag over het Vlaams Belang spreekt en dat men, als men erover spreekt, liever leugens vertelt. Daarom heb ik dat bij dezen even rechtgezet.

Voorzitter: Bert Wollants.

Président: Bert Wollants.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u vandaag niet alleen goed geluisterd hebt, maar dat u ook tot daden zult overgaan en dat u uw beslissing, na alle goede argumenten die u van ons hebt gekregen, zo snel mogelijk zult terugdraaien. Dat bent u niet alleen aan ons verschuldigd, maar ook aan iedereen die er direct of indirect door beïnvloed wordt, zoals het personeel van DHL, de partners van DHL en de Vlaming, wiens welvaart u wilde aanvallen.

Op uw zwakke en onjuiste excuses wil ik niet verder ingaan, want de andere toestellen leveren meer lawaaihinder op dan het toestel dat u viseert. De woorden van collega Wollants hoef ik niet te herhalen.

Ik kan begrijpen dat u als minister van Mobiliteit nog een laatste knauw wilde geven vooraleer u het federale podium misschien wel voor altijd verlaat, zeker nadat u zich in de vorige legislatuur als minister onvoldoende hebt bewezen. Die stelling komt niet alleen van mij, maar ook van de vox populi, die u ondanks uw lijsttrekkerschap niet opnieuw heeft verkozen tot volksvertegenwoordiger.

Ik vermoed – of denk althans – dat u best trots bent op het feit dat u eigenlijk niets hebt bereikt, want als u zich zou schamen voor wat u niet hebt gedaan, namelijk gewerkt, dan hadden u en wij hier vandaag niet gezeten. Ik hoop dat u vandaag dan ook met schaamte naar buiten gaat, dat u de brief van de premier nog eens goed leest en dat u eventueel zelf ontslag neemt.

Maar wees gerust, het is niet alleen uw fout, het is mede de fout van de hele vivaldiregering, die onder leiding van premier Alexander De Croo stond, van Open Vld, ook al lijken de Vlaamse liberalen vandaag wel aan onze kant te staan en hebben zij geholpen met de bijeenroeping van deze

commissievergadering. Mijnheer Vander Elst, laten we eerlijk zijn, als uw partijgenoot zijn regering en dus zijn ministers beter onder controle had, zelfs in lopende zaken, dan hadden we hier vandaag niet gestaan. Ik weet dat ministers als kinderen zijn, maar zelfs de ergste pubers kan men nog altijd een beetje intomen. Als men dat niet kan, is het aan de ouders om mee hun verantwoordelijkheid te nemen. Anders moeten zij maar worden gestraft, wat met zowel Ecolo als Open Vld in juni is gebeurd.

Voorzitter: Frank Troosters.

Président: Frank Troosters.

Voorts reageer ik nog kort op het betoog van de collega's van PVDA-PTB over het feit dat wij in alles iets communautairs zien. Wel, een kat is in de 21ste eeuw nog altijd een kat. Dat een Waal een Vlaamse luchthaven aanvalt ten voordele van Waalse luchthavens, noem ik inderdaad communautair, want de Vlaamse welvaart wordt hier aangevallen. Daar heeft een goede samenwerking tussen Walen, Vlamingen en andere nationaliteiten absoluut geen invloed op.

Tot slot, ik ben blij dat de Vlaamse partijen voor de Vlaamse welvaart kiezen en dus tegen de beslissing van minister Gilkinet. Ik roep dan ook iedereen op om het voorstel van het Vlaams Belang te steunen om de laatste luchthaven die onder federale bevoegdheid valt, namelijk die van Zaventem, te regionaliseren. Op die manier kunnen wij fouten zoals die van minister Gilkinet en van zijn eventuele opvolgers in de toekomst vermijden en maken wij het Vlaams Gewest volledig bevoegd voor de luchthaven van Zaventem en alle gerelateerde aspecten.

Collega's, ik richt mij nu tot u. Als u deze kwestie en de Vlaamse welvaart oprecht serieus neemt, verwacht ik een positieve stem voor ons voorstel om de luchthaven van Zaventem te regionaliseren.

01.20 Kemal Bilmez (PVDA-PTB): Mevrouw Huybrechts, ik heb niet gezegd dat u van alles een communautaire kwestie maakt. Het ging over dit onderwerp. Ik weet niet vanwaar u dat haalt. Ik ben het wel eens met collega Francken dat het een slecht idee is dat er maar een luchthaven onder federale bevoegdheid staat en dat er meer harmonie tussen de luchthavens zou moeten komen, ook die van Luik, zodat er geen oneerlijke concurrentie is, maar Zaventem is wel een nationale luchthaven – dat wil ik herhalen – en daar genieten zowel Vlaanderen, Wallonië als Brussel van. Het ligt ook vrij centraal in ons land. Dat is voor ons dus sowieso geen communautaire kwestie en de afkomst van minister Gilkinet is daarbij van geen belang.

Mijnheer de minister, daarnaast wil ik een aantal van onze vragen hernemen.

U zegt dat u de vakbonden wel hebt geraadpleegd, maar hoe hebben de vakbonden gereageerd? Dat is ons nog altijd onbekend.

Uitgaande van uw contacten met DHL zelf en uitgaande van een voortzetting van uw beleid door een volgende regering, welke garanties hebt u met de huidige beslissing in termen van werkgelegenheid?

Ook heb ik geen antwoord gekregen op onze vraag naar de twee agenten, vermoedelijk leidinggevend, die zijn aangeklaagd wegens valsheid in geschrifte en overtreding van de luchtvaartvoorschriften in verband met de uitzondering die werd gemaakt voor de Boeing 777 om 's nachts te vliegen. Wat is de situatie? Zijn die twee agenten van de FOD Mobiliteit nog steeds actief of zijn zij geschorst?

01.21 Ismaël Nuino (Les Engagés): Monsieur le président, puisqu'il s'agit d'un échange de vues, je vais en profiter pour prendre de la hauteur sur le sujet et ne pas me perdre dans des invectives.

On le voit dans les discussions de cet après-midi, la question du Boeing 777 nous renvoie à des enjeux qui ne sont pas que flamands ou wallons mais belges, et ça c'est très importants pour nous. L'un des enjeux dont on a trop peu parlé est celui de la santé. Nous avons parlé d'économie, d'entreprises, d'emploi mais pas assez de santé publique. Et pourtant, les questions de la santé et du survol sont directement liées à la nuit que passent bon nombre de Bruxellois et de Brabançons, tant flamands que wallons. Je me réfère en effet à un rapport du Conseil supérieur de la Santé qui préconisait en mai dernier d'interdire les vols de nuit.

Ce qui est très important pour nous, aujourd'hui et à l'avenir dans ce dossier, c'est de ne pas opposer

la santé et l'économie. Il n'est en effet pas possible de n'envisager ce dossier qu'au prisme unique de l'économie. Ne me faites toutefois pas dire ce que je n'ai pas dit, je ne me moque pas de l'aspect économique mais, pour les Engagés, la question de la santé doit également être prise en compte.

Pour les Engagés, je voudrais rappeler trois points principaux. Il faut, premièrement, élargir la nuit aérienne de 22 h 00 à 07 h 00. Je me réfère ici encore au rapport de mai 2024 du Conseil supérieur de la Santé qui disait que la pollution sonore due aux avions peut entraîner des troubles du sommeil, des difficultés d'apprentissage, de l'hypertension et de la dépression. La deuxième chose que nous voulons est la limitation des mouvements aériens dans l'aéroport de Zaventem pour, ici encore, diminuer les nuisances. Et, troisièmement, l'interdiction des avions les plus bruyants, c'est de cela dont nous parlons aujourd'hui et c'est également un premier pas vers la limitation des vols durant la nuit.

Ces trois points sont soutenus par les habitants, par les associations de terrain, les comités de quartier et les mandataires locaux. Il faut les prendre en compte.

Monsieur le président, chers collègues, je me répète, n'opposons pas l'économie et la santé. Pour les Engagés, Bruxelles ne peut pas rester la poubelle sonore de l'Europe. Elle ne peut pas rester une exception parmi les grandes villes européennes, dont Francfort – dont l'aéroport international est le troisième en importance en Europe – qui interdit totalement les vols de nuit réguliers entre 23 h 00 et 05 h 00 depuis 2013. Paris-Orly est également fermé entre 23 h 30 et 06 h 00 depuis 1968. Londres est un autre exemple.

Alors, dans ce dossier, comme certainement beaucoup d'autres au cours de la législature, essayons d'aborder les problèmes avec sérénité et nuance mais, pour nous, la santé des riverains entre autres doit être une des priorités.

01.22 Fatima Lamarti (Vooruit): Mijnheer de minister, ik zal het kort houden. Vooruit wil oplossingen voor de bewoners en duidelijkheid voor de luchthaven en haar werknemers. Met een rondje politieke spelletjes is niemand geholpen. Dit is een complex dossier, waarbij iedereen rond de tafel moet zitten. Anders komen we niet tot oplossingen. De federale regering, de Brusselse regering en de Vlaamse regering moeten samen tot een oplossing komen.

01.23 Tine Gielis (cd&v): Mijnheer de minister, onze fractie heeft zojuist al voor een juridische nota gepleit. In uw uitleg zijn me een aantal zaken opgevallen waarop ik nog even wil inzoomen en waarbij ik de link met de juridische nota wil benadrukken.

In eerste instantie sprak u van een degelijk voorstel dat al op tafel is gelegd. Het zou een goede zaak zijn dat daarover enige transparantie is en dat iedereen de inhoud ervan kent, alsook op welke fora dat is besproken en waarom het uiteindelijk is vastgelopen. We vragen daarover dus meer duidelijkheid.

Ten tweede verklaarde u dat de volgende regering toch zou moeten kunnen rekenen op een loyale en onafhankelijke administratie. Daarbij hebben we enigszins de wenkbrauwen gefronst. We vragen ook daarover meer transparantie en duidelijkheid. Ook dat punt kan in een juridische nota worden verklaard.

Zoals een ander parlementslid heeft uiteengezet, is pas één jaar na uw beslissing de instructie-Durinckx ook daadwerkelijk geschrapt. Ook dat punt kan in de juridische nota verder worden verhelderd.

Zoals ik in mijn uiteenzetting al vermeldde, willen we in de juridische nota enerzijds meer duidelijkheid en transparantie krijgen over de tijdslijn en de inhoud van de gesprekken en anderzijds ook meer antwoorden inzake de in deze commissie al aangehaalde kwestie dat u uw bevoegdheid hebt overschreden.

01.24 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer Wollants, ik herhaal nog even wat ik daarnet gezegd heb, voor een duidelijker begrip. Mijn voorstel is om snel en grondig het debat te voeren over deze problematiek en om daarvoor alle actoren uit te nodigen op een hoorzitting: DHL, de luchthaven, maar ook verenigingen van omwonenden en milieuorganisaties, ook de gezondheidssector. Als we alle argumenten gehoord en besproken hebben, kunnen we werken aan een toekomstplan.

De verdienste van deze instructie is dat het de urgentie voor dit debat de hoogte injaagt. Als die instructie wordt ingetrokken, zal ook de discussie hier gaan liggen en komen we terecht in een status-

quo.

Mijnheer Francken, u zegt dat ik de macht van het Parlement ontken omdat ik wat we hier vandaag doen enkel een debat noem. Wel, in een Parlement is een debat heel belangrijk. Het is er zelfs een van de fundamenteën. Impliciet heb ik ook gezegd dat u eigenlijk niet klaar bent met uw huiswerk. U zegt dat u een tekst zal neerleggen waarover we kunnen stemmen om die instructie in te trekken. We zijn intussen een maand verder, dat had u dus al kunnen doen. Ik stel vast dat die tekst er niet is en dat we vandaag dus de initiatie doen van het debat, wat ik op zich al heel waardevol vind.

01.25 Theo Francken (N-VA): Mijnheer Vanbesien, u stelt een terechte vraag, maar u bent toch geen kerstekind, u zit hier ook al even. Om in lopende zaken een interpellatie in te dienen, moet het Bureau samenkomen. Maar tijdens het reces komt het Bureau niet samen. Aan een interpellatie kun je een met redenen omklede motie koppelen en dan kan er een stemming volgen. Ik had dat heel graag gedaan, want ik ben ervan overtuigd dat ik een meerderheid heb, en zeker als de heer Vander Elst die zou indienen.

Spijtig genoeg is er geen Bureau geweest om de interpellatie goed te keuren om dit hier te bespreken. U weet dus goed genoeg dat we procedureel alleen kunnen samenkomen en vragen stellen. Over enkele weken kunnen we dit overdoen, met dan ook effectief een interpellatie. Daarom ligt er nog geen tekst voor. Het is dus geen kwestie of ik al dan niet mijn huiswerk heb gemaakt. Maar er komt zeker wel een vervolg.

De **voorzitter:** Mijnheer Vanbesien, was u klaar met uw repliek? *(Ja)*

We komen zo dadelijk nog even terug op de vraag van mevrouw Gielis over de nota's. We luisteren nu eerst naar de repliek van Open Vld bij monde van de heer Vander Elst.

01.26 Kjell Vander Elst (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb aan het begin van mijn uiteenzetting aangegeven dat ik zou proberen u van mening te doen veranderen. Ik vrees dat zulks niet is gelukt. Ik had dat ook niet echt verwacht. Ik wil niettemin nog een aantal opmerkingen maken.

U hebt de tijdslijn uitgelegd. Ik meen dat ze niet klopt. De effectieve beslissing om de instructie-Durinckx in te trekken, is genomen op 17 juni 2024. Voordien zijn er inderdaad communicaties geweest met DHL en met uw administratie. Er is echter nooit en op geen enkel moment hard gemaakt dat zij de instructie stante pede zou moeten intrekken. Dat is niet gebeurd. U hebt de beslissing genomen tijdens de periode van lopende zaken, wat ons opnieuw bij de brief van de eerste minister brengt die u hebt beantwoord. U gaf daarin letterlijk aan dat de eerste minister zich met zijn eigen zaken moest bemoeien. Uw tijdslijn klopt dus niet.

U had het ook over een privilege van DHL, omdat DHL het enige bedrijf is dat een dergelijke uitzonderingsregeling heeft. DHL is evenwel overtuigend de grootste cargospeler op Brussels Airport. Indien u goed bent geïnformeerd, weet u dat de tijdsloten, zeker de nachtelijke sloten, voor het overgrote deel en zelfs quasi allemaal naar DHL gaan. Het is dus ook logisch dat meer rekening wordt gehouden met DHL. Het bedrijf creëert immers ook 1.600 jobs op Brussels Airport. Dus zomaar stellen dat het om een privilege gaat dat DHL als enige partner heeft verkregen, is behoorlijk kras. DHL is immers veruit de grootste cargospeler op de luchthaven.

U hebt het ook over de vernieuwing van de vloot die voor u niet snel genoeg gaat. Ik herhaal dat uw bewering gewoon niet klopt. Bij de cargotoestellen die momenteel lopen, is de Triple Seven het nieuwste en modernste toestel. Die toestellen zijn aangekocht in 2009.

Ik kom nu terug bij mijn aanvangspunt. Met uw instructie zorgt u ervoor dat de Triple Seven niet meer kan opstijgen. Het alternatief is het gebruik van oudere, meer vervuilende en luidere toestellen die het werk zullen moeten opvangen. Door uw instructie zorgt u er dus voor dat er meer lawaai en meer overlast voor de omwonenden zal zijn. Ik begrijp nog altijd niet en zie geen enkele logische uitleg waarom u dat zou willen.

Het zal niet veel helpen, maar ik vraag u nogmaals uw gezond verstand te gebruiken en de beslissing ongedaan te maken om de instructie-Durinckx eenzijdig in te trekken.

01.27 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, sauf erreur de ma part, je réalise que vous n'avez pas répondu à toutes mes questions. Est-ce un truc de ministre démissionnaire ou en affaires courantes? Je ne suis parlementaire que pour la deuxième fois mais, étant de la vieille école, j'aime bien que l'on réponde à toutes mes questions – sauf si vous n'avez pas de réponse à fournir.

Je ne sais toujours pas ce qui s'est passé entre le 24 juillet 2023, jour de votre décision, et l'exécution par l'administration. Vous n'avez pas réagi non plus à une question d'un de mes collègues relative à l'inculpation de personnes dans ce dossier – ce qui n'est pas anodin –, même si vous pouviez évoquer la séparation des pouvoirs.

Je peux entendre l'argument de la concurrence déloyale. Idéalement, les normes devraient être les mêmes dans tout le pays et ces normes devraient tendre vers l'interdiction des vols les plus bruyants.

Pour reste, rien de neuf sous le soleil. Vous annoncez que la décision est suspendue et que vous refirez la patate chaude à la bien nommée désertique Arizona, ce qui nous fait craindre le pire.

Collègue Nuino, nous sommes nombreux à être d'accord d'élargir la nuit aérienne. On l'attend au moins depuis le plan Wathélet! Le problème est que, sur les vols de nuit, les francophones ont toujours été très virulents au Parlement, tous partis confondus, mettant en avant les témoignages des riverains de Bruxelles, du Brabant flamand et du Brabant wallon. Mme Reuter, MM. Dallemagne et Aouasti, par exemple, mettent en avant le calvaire des riverains et demandent d'accorder la priorité à la santé, en n'oubliant pas les intérêts économiques bien sûr.

Mais ce dossier n'est jamais soulevé au moment clé, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de négocier un gouvernement fédéral. Si on veut véritablement donner la priorité à la santé, c'est maintenant! Sinon, ce n'est pas la peine de venir au Parlement pendant cinq ans en interpellant chaque semaine un ministre qui, comme M. Gilkinet, ne pourra rien faire, tout simplement parce que ce ne sera pas dans l'accord de gouvernement.

De voorzitter: Ik heb een specifieke vraag voor u, mevrouw Gielis.

Als ik het goed begrijp, vraagt u juridisch-technische nota's, maar ik heb u verschillende aspecten horen vermelden. U vroeg naar de tijdslijn, de gesprekken die door de diensten zijn gevoerd enzovoort. Het lijkt mij in eerste instantie logisch dat die vraag wordt gericht aan de diensten van de minister zelf. Zij zullen daar het best op kunnen antwoorden. U kunt hem dat zo vragen of u kunt dat schriftelijk doen. Daar bent u vrij in.

Wat het andere juridisch-technische aspect betreft inzake de bevoegdheid en lopende zaken, denk ik dat u het hebt over de diensten van de Kamer – spreek mij tegen als dat niet zo is. Wat wilt u juist aan hen voorleggen? Zo kunnen we dat, als er daarvoor een draagvlak is binnen de commissie, namens de commissie vragen. U moet dan wel even specificeren wat u juist wilt weten van de diensten van de Kamer.

01.28 Tine Gielis (cd&v): Zoals hier al een paar keer werd aangehaald, wil ik alleen duidelijkheid of de instructie inderdaad nog onder een regering in lopende zaken kon worden uitgevoerd.

01.29 Theo Francken (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wil me zeker bij die vraag aansluiten. Kan de juridische dienst uitzoeken of wat minister Gilkinet heeft gedaan en waarvan de eerste minister beweert dat dat ingaat tegen de omzendbrief, inderdaad ingaat tegen de omzendbrief? Wat is de inschatting van de juridische dienst van de Kamer hiervan? Dat lijkt mij zeer relevant en ik sluit mij heel graag aan bij de bijzonder goede vraag van de collega van cd&v.

De voorzitter: Ik veronderstel dat er een consensus bestaat in de commissie over die vraag, gebaseerd op de verschillende tussenkomsten die ik heb gehoord. We zullen die vraag dan ook bezorgen aan de diensten.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.08 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16 h 08.*