

**VERSION PROVISOIRE**

NE PAS CITER SANS MENTIONNER LA SOURCE
La version définitive, sur papier blanc, comprend aussi le compte rendu analytique bilingue. Les annexes sont reprises dans une brochure séparée.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

VOORLOPIGE VERSIE

NIET CITEREN ZONDER BRONVERMELDING
De definitieve versie, op wit papier, bevat ook het tweetalige beknopt verslag. De bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTEGRAL

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

jeudi

23-03-2006

Matin

INTEGRAAL VERSLAG

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

donderdag

23-03-2006

Voormiddag

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

28-03-2006, à 16 heures

au Service du Compte rendu intégral.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@lachambre.be

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

28-03-2006, om 16 uur

aan de Dienst Integraal Verslag.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@dekamer.be

cdH	centre démocrate Humaniste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti socialiste
sp.a-spirit	Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht
Vlaams Belang	Vlaams Belang
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	séance plénière	PLEN	Plenum
COM	réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE**INHOUD**

Questions et interpellations jointes de	1	Samengevoegde vragen en interpellaties van	1
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt retentissant de la cour d'appel de Bruxelles concernant Zaventem" (n° 10977)	1	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de ophefmakende uitspraak van het hof van beroep van Brussel in verband met Zaventem" (nr. 10977)	1
- M. Stijn Bex au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant les normes bruxelloises en matière de nuisances sonores et la répartition équitable" (n° 10992)	2	- de heer Stijn Bex aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van het hof van beroep van Brussel aangaande de Brusselse geluidsnormen en een billijke spreiding" (nr. 10992)	1
- M. Pieter De Crem au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant les nuisances sonores dues aux vols en partance et à destination de Zaventem" (n° 831)	2	- de heer Pieter De Crem tot de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het arrest van het hof van beroep van Brussel inzake de geluidsoverlast van de vluchten van en naar Zaventem" (nr. 831)	1
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le suivi des décisions judiciaires concernant le trafic aérien autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 10996)	2	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de uitvoering van de rechterlijke beslissingen betreffende het luchtverkeer rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 10996)	1
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de l'arrêt de la cour d'appel du 21 mars 2006 sur le plan de répartition des vols de Bruxelles national et la nécessité d'un nouveau plan de répartition des nuisances équilibré" (n° 832)	2	- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het arrest van 21 maart 2006 van het Brusselse hof van beroep over het vluchtspreidingsplan van de luchthaven van Zaventem en over de noodzaak aan een nieuw plan waarmee de overlast evenwichtig wordt gespreid" (nr. 832)	1
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 10999)	2	- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan van de vluchten" (nr. 10999)	1
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols pour l'aéroport de Zaventem" (n° 11000)	2	- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 11000)	1
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt retentissant rendu par la cour d'appel de Bruxelles à propos de Zaventem et des amendes qui sont actuellement infligées aux compagnies aériennes" (n° 833)	2	- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "de ophefmakende uitspraak van het hof van beroep van Brussel in verband met Zaventem en de boetes die momenteel aan luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd" (nr. 833)	1
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 21 mars 2006 et ses conséquences sur le plan d'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11001)	2	- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van het hof van beroep van Brussel van 21 maart 2006 en de gevolgen ervan voor het gebruik van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 11001)	1
- M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion pour l'aéroport de Zaventem" (n° 834)	2	- de heer Patrick De Groote tot de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 834)	1
<i>Orateurs:</i> Pieter De Crem , président du groupe CD&V, Bart Laeremans , Stijn Bex , Marie Nagy , Joëlle Milquet , Karine Lalieux , Luk Van Biesen , Olivier Maingain , Patrick De Groote , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Pieter De Crem , voorzitter van de CD&V-fractie, Bart Laeremans , Stijn Bex , Marie Nagy , Joëlle Milquet , Karine Lalieux , Luk Van Biesen , Olivier Maingain , Patrick De Groote , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	

Motions

25

Moties

25

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

du

JEUDI 23 MARS 2006

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DONDERDAG 23 MAART 2006

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 12.40 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 12.40 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Collega's, ik heet u welkom op deze uitzonderlijke vergadering van de commissie voor de Infrastructuur.

Je me trouvais devant quelques problèmes protocolaires au sujet de la liste des intervenants puisque nous avons des interpellations et des questions, des questions et des interpellations.

Om te proberen een billijke oplossing te geven aan heel deze zaak, wens ik het volgende voor te stellen.

Ik stel voor dat de heer Laeremans, die het vuur geopend heeft met zijn vraag en er later een interpellatie van gemaakt heeft, net zoals de andere interpellanten, tien minuten spreektijd krijgt. Ik spreek wel over de interpellanten. Voor de vragen krijgt men vijf minuten, zoals dat ook in het Reglement is voorzien.

Ik zou onmiddellijk willen beginnen met het woord te geven aan de heer Laeremans. Ik zal daarna het woord geven aan de heer Bex, met een vraag, de heer De Crem met een interpellatie enzovoort.

01 **Samengevoegde vragen en interpellaties van**
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de ophefmakende uitspraak van het hof van beroep van Brussel in verband met Zaventem" (nr. 10977)

- de heer Stijn Bex aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van het hof van beroep van Brussel aangaande de Brusselse geluidsnormen en een billijke spreiding" (nr. 10992)

- de heer Pieter De Crem tot de minister van

Mobiliteit over "de gevolgen van het arrest van het hof van beroep van Brussel inzake de geluidsoverlast van de vluchten van en naar Zaventem" (nr. 831)

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de uitvoering van de rechterlijke beslissingen betreffende het luchtverkeer rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 10996)

- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het arrest van 21 maart 2006 van het Brusselse hof van beroep over het vluchtspreidingsplan van de luchthaven van Zaventem en over de noodzaak aan een nieuw plan waarmee de overlast evenwichtig wordt gespreid" (nr. 832)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan van de vluchten" (nr. 10999)

- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 11000)

- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "de ophefmakende uitspraak van het hof van beroep van Brussel in verband met Zaventem en de boetes die momenteel aan luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd" (nr. 833)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van het hof van beroep van Brussel van 21 maart 2006 en de gevolgen ervan voor het gebruik van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 11001)

- de heer Patrick De Groote tot de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 834)

01 **Questions et interpellations jointes de**

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt retentissant de la cour d'appel de Bruxelles concernant Zaventem" (n° 10977)

- M. Stijn Bex au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant les normes bruxelloises en matière

de nuisances sonores et la répartition équitable" (n° 10992)

- M. Pieter De Crem au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant les nuisances sonores dues aux vols en partance et à destination de Zaventem" (n° 831)

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le suivi des décisions judiciaires concernant le trafic aérien autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 10996)

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de l'arrêt de la cour d'appel du 21 mars 2006 sur le plan de répartition des vols de Bruxelles national et la nécessité d'un nouveau plan de répartition des nuisances équilibré" (n° 832)

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 10999)

- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols pour l'aéroport de Zaventem" (n° 11000)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt retentissant rendu par la cour d'appel de Bruxelles à propos de Zaventem et des amendes qui sont actuellement infligées aux compagnies aériennes" (n° 833)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 21 mars 2006 et ses conséquences sur le plan d'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11001)

- M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion pour l'aéroport de Zaventem" (n° 834)

01.01 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil er geen procedurespel van maken, maar hetgeen gisteren was overeengekomen in de Conferentie van voorzitters, klopt niet met de agenda zoals deze vandaag is samengesteld.

Ik zal onze bespreking van gisteren niet uit de doeken doen: de afwending door de Kamervoorzitter van het houden van een debat in plenaire vergadering; de weigering om de vele vragen te laten opnemen in een minidebat; het voorstel van onze fractie om nu over te gaan tot een interpellatie bij hoogdringendheid in deze commissie, waarbij de volgorde van de interpellanten en de vraagstellers anders was dan die op uw agenda.

De **voorzitter**: Mijnheer De Crem, u hebt mij dat daarstraks ook onder vier ogen gezegd. Ik kan toch moeilijk, als ik de chronologie volg, aan leden die een vraag hebben ingediend eerst het woord

geven en later aan de interpellanten, want dan zult u mij verwijten dat ze meer tijd krijgen. Ik geef u 10 minuten spreektijd, net zoals aan de andere interpellanten. Ik meen dat zulks een billijke oplossing is die rekening houdt met de chronologie, waarbij iedereen aan zijn of haar trekken komt.

Mijnheer Laeremans, u krijgt het woord. Uw spreektijd bedraagt 10 minuten, niet langer.

01.02 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, uw uitspraken na het arrest van 21 maart waren ronduit beschamend en uw ambt onwaardig. Het hof van beroep van Brussel heeft op een sterk onderbouwde wijze uw falen als minister vastgesteld, maar in plaats van te zeggen: wij gaan dat arrest naar best vermogen naleven en wij gaan de rechtsstaat naar best vermogen eerbiedigen, doet u precies het tegenovergestelde en zegt u dat alle schuld bij de rechtbanken ligt, terwijl het arrest u de instrumenten aanreikt, u de interpretatie aanreikt ook van de vroegere tijdelijke arresten, om wel uit te knoop te geraken.

Hoe durft u, mijnheer de minister, voor te stellen dat deze Kamer een spoedwet moet goedkeuren die de huidige concentratie bevriest, terwijl het hof van beroep daarvan amper twee dagen geleden heeft vastgesteld – en ik citeer nu, op bladzijde 266: "Het staat vast dat de subjectieve rechten op gezondheid, op bescherming van het gezinsleven en op een gezond leefmilieu van de inwoners van de Noordrand en de Oostrand ernstig worden geschaad door de exploitatiepraktijk die erin bestaat dat hun woonomgeving buitenmatig wordt overvlogen."

En vervolgens: "Bij geen enkele andere groep omwonenden dan diegenen die de Noordrand bewonen is een zelfs maar vergelijkbare toebedeling van overlast voorhanden. De wijze waarop de dag- en nachtvluchten sedert april 2005.." – onder uw beleid dus – "... worden gespreid, schendt het gelijkheidsbeginsel.

U wil bijgevolg deze Kamer een wet doen goedkeuren waarvan een hoge rechtbank al op voorhand heeft vastgesteld dat zij het gelijkheidsbeginsel manifest schendt. U weet dus, als jurist, of u zou het moeten weten, dat zo'n wet geen schijn van kans maakt om het Arbitragehof te overleven. Toch wil u de Kamer zoiets door de strot rammen. Ik geloof niet, mijnheer de minister, dat er een ergere vorm van incivisme bestaat dan dat.

De grote verdienste van het arrest bestaat erin dat het eindelijk een doorbraak mogelijk maakt in het dossier omdat het formeel durft te stellen wat iedereen al lang wist, namelijk dat de Brusselse geluidsnormen totaal ongrondwettig zijn, want strijdig met de Grondwet, strijdig met de federale trouw, strijdig met het evenredigheidsbeginsel, strijdig met het belang van de Brusselaars zelf – zo staat het er inderdaad – omdat zij onvermijdelijk moeten leiden tot de verdwijning van de economische leefbaarheid van de luchthaven. Zo duidelijk staat het allemaal in dat arrest. Zij behoren dus, zegt het hof van beroep, geen toepassing te krijgen en een inbreuk kan geen rechtskrenking opleveren.

Met andere woorden, alle boetes die tot heden zijn opgelegd mogen naar de prullenmand. De Brusselse geluidswallen zijn bijgevolg gesloopt. Maar wat zegt u, mijnheer de minister? Tja, wij gaan daar niets mee doen, wij gaan de huidige situatie – die het gevolg is van die geluidswallen – bevroren, tot er ooit – met sint-juttemis waarschijnlijk – iets beters wordt gevonden.

Mijnheer de minister, u bent dus van plan om dit arrest gewoon te negeren. Uw houding in het dossier Zaventem is van in bij begin ronduit schandelijk geweest. In plaats van een beleid te voeren en uw regeerakkoord van billijke spreiding, zo staat het er, uit te voeren, hebt u alleen maar aangemodderd, getalmd en geluierd. U hebt dagjespolitiek gevoerd die Brussel steeds meer bevoordeelt. Alle transparantie die door uw voorganger, een kartelgenoot, in het leven was geroepen hebt u weggenomen. Voor de rest hebt u als een vrolijke Frans gehuppeld achter de vonnissen en arresten. Dat is uw beleid geweest de voorbije 20 maanden. Het resultaat is een gigantische puinhoop met onvoorstelbare economische en sociale gevolgen.

Mijnheer de minister, waar is trouwens uw wetsontwerp? Reeds meer dan een jaar zegt u dat u met een wet naar het Parlement zult komen, die de grote principes voor de geluidsoverlast moet vastleggen. Wij hebben echter nog steeds niets gezien. Uw wetsontwerp is een soort monster van Loch Ness dat steeds opnieuw op uw bevelen opdrukt, maar dat in werkelijkheid gewoon niet bestaat.

Mijnheer de minister, bovendien slaagt u erin om de schuld voor uw verzuim steeds bij de anderen te leggen. Tot gisteren wentelde u alles af op de andere Gewesten die zelf tot een akkoord moesten komen. Vandaag zijn het dan weer de parlementsleden die hun werk moeten doen. Er is

steeds iemand die geen enkele schuld treft en dat bent u. Mijnheer de minister, u bent, van alle Vlaamse politici en van alle Belgische politici, de grootste mossel die wij sinds het aantreden van Verhofstadt in 1999 hebben gekend.

Collega's, in plaats van de huidige situatie te bevroren moet Brussel nu eindelijk tot de orde geroepen worden in dit dossier. Het kan niet langer dat Brussel het federale niveau blijft chanteren. In de federale regering zijn er instrumenten genoeg voorhanden om Brussel te dwingen een redelijk deel van de overlast te aanvaarden. Mijnheer de minister, het was uw eigen partijvoorzitter Steve Stevaert, toen hij nog partijvoorzitter was, die in dit dossier gezegd heeft dat de federale regering desnoods de geldkraan naar Brussel moest dichtdraaien.

Het is bovendien niet waar, het is helemaal niet waar, dat alleen maar de Raad van State de Brusselse geluidsnormen kan vernietigen. Dit is een regelrechte leugen. De eerste die deze egoïstische en ongrondwettelijke normen kan uitschakelen is de Brusselse regering zelf en daarin zitten drie Vlaamse ministers, namelijk Pascal Smet van sp.a-spirit een partijgenoot van u, Guy Vanhengel van de VLD en Brigitte Grouwels van CD&V.

Die drie Vlaamse minister zijn tot op vandaag medeplchtig aan het incivieke beleid, aan het extremisme van de Brusselse regering. Het is mede namens die drie Vlaamse ministers dat de Brusselse regering zomaar kan verklaren dat het arrest voor haar gewoon niet bestaat. "Je m'en fous", zei Picqué, mede met de steun van die drie Vlaamse ministers.

Het is volslagen onbegrijpelijk dat in het Vlaams Parlement door de regering wordt verklaard dat Brussel deloyaal is en dat de Vlaamse ministers in Brussel dit deloyale beleid mogen blijven ondersteunen en mogen blijven doen alsof er niets aan de hand is en door hun partij niet eens ter verantwoording worden geroepen.

Die spreidstand, die hypocrisie van CD&V, van VLD en sp.a-spirit moet nu eindelijk maar eens ophouden. Als die drie Vlaamse ministers de moed zouden hebben om het ontslag te eisen van Huytbroeck of zelf ontslag zouden nemen, kan er eindelijk een halt worden toegeroepen aan de Brusselse arrogantie. Zij moeten nu eindelijk laten zien dat het voortbestaan van de luchthaven belangrijker is dan het egoïsme van bepaalde Brusselse kringen. Zij moeten laten zien dat de tienduizenden jobs op Zaventem belangrijker zijn

dan het groene extremisme van Huytbroeck. De verantwoordelijkheid ligt dus meer dan ooit bij de Vlaamse partijen zelf. Ik ben dus zeer benieuwd wat de collega's De Crem, Van Biesen en Bex hierover te vertellen zullen hebben.

Mijnheer de minister, ik heb slechts drie vragen voor u. Ten eerste, kan u verklaren waarom u ons een spreidingsplan bij wet wil doen vastleggen dat manifest in strijd is met het gelijkheidsbeginsel en met het lentearrest van het hof van beroep van Brussel? Hoe wil u vermijden dat deze wet meteen wordt vernietigd door het Arbitragehof?

Ten tweede, wat is uw houding tegenover de Brusselse geluidsnormen waarvan de ongrondwettelijkheid nu overduidelijk is vastgesteld? Moet daarmee nog rekening gehouden worden? Wat zijn de gevolgen voor de boetes van ruim 1,5 miljoen euro die tot nu toe zijn opgelegd?

Ten derde, wat hebt u eigenlijk te vertellen over de houding van uw eigen partij, de sp.a, in Brussel die daar totaal iets anders vertelt dan in de Vlaamse regering? Of gaat u soms als derde nog iets anders vertellen dan die twee andere ministers? Wanneer gaat de hypocrisie van uw eigen partij nu eindelijk eens ophouden? Ik dank u.

01.03 **Stijn Bex** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik moet zeggen dat ik verheugd was over dit arrest omdat met dit arrest voor het eerst sinds lang een rechtbank zich heeft uitgesproken met het oog op het belang van alle omwonenden van de luchthaven en niet alleen voor het belang van één specifieke bewonersgroep. Dit is geen nimby-arrest, dit is een arrest dat het belang van alle omwonenden en dus van heel het land voor ogen heeft. Daarover ben ik verheugd. Het arrest is bovendien goed onderbouwd en bevestigt het spreidingsprincipe zoals het steeds door onze partij is voorgesteld en zoals het ook in de federale regeerverklaring en in het federale spreidingsplan werd opgenomen. Het arrest stelt duidelijk dat de Brusselse geluidsnormen ongrondwettelijk zijn omdat ze ingaan tegen het principe van de federale trouw dat aan de basis ligt van elke federale staat die werkbaar wil zijn en omdat het pleit voor spreiding.

Mijnheer de minister, ik moet zeggen dat ik enigszins verrast was toen ik u dinsdag hoorde zeggen dat dit arrest eigenlijk weinig bijdroeg tot een oplossing omdat er nu drie arresten zijn die compleet met elkaar in tegenspraak zijn.

Ik zal zeker niet zeggen dat alle problemen door dit arrest worden opgelost, maar het hof wijst toch duidelijk op de verenigbaarheid van dit arrest met de andere arresten die in dit dossier werden gevelde en legt de nadruk op de uitvoerbaarheid ervan. Het arrest bevestigt de rode draad die door alle arresten in verband met Brussels National Airport loopt en dat is met name dat je die last voor de mensen moet spreiden, dat er een subjectief recht op gezondheid bestaat en dat het niet afhangt van het aantal mensen dat onder een opstijg- of landingsroute woont om te bepalen of die subjectieve rechten geschonden zijn. Ook iemand in een niet drukbevolkte zone heeft recht op gezondheid.

Dit is zeer gemakkelijk samen te vatten in een beeld. Als een aantal mensen zich bevindt in een ruimte die onder water staat, kan men twee dingen doen: ofwel staat iedereen tot aan de enkels, of zelfs tot aan de knieën in het water, ofwel legt men een aantal mensen op de grond en gaan de anderen erop staan en hebben zij dus droge voeten. Dat is wat men wil doen met de concentratie, maar wij vinden dat geen sociaal beleid en snappen dan ook niet dat Brusselse zogenaamde progressieven die piste blijven verdedigen.

Mijnheer de minister, ik wil kort ingaan op de verenigbaarheid van dit arrest met het arrest dat werd gevelde inzake het gebruik van baan 02/20. Het Hof zegt daarover dat het bestuur – u dus – zonder het gezag van gewijsde van dit arrest te schenden en dwangsommen te verbeuren, zijn beslissing over baan 02 kan heroverwegen en een andere in de plaats stellen. Iets verder zegt het hof dat in de huidige stand van de spreidingsproblematiek het bestuur in rechte niet verhinderd wordt om bij een heroverweging van het geheel van de elementen die bij een beslissing omtrent de spreiding van de overlast van geluidshinder in aanmerking moet worden genomen, alsnog tot het gebruik van banen 20 en 02 te beslissen.

Mijnheer de minister, ik leid daaruit af dat het hof u duidelijk uitnodigt een beslissing te nemen die ook rekening houdt met het voorgaande arrest, zonder daarmee in tegenspraak te zijn en die mogelijkheid heel duidelijk openlaat.

Aan de andere kant zien wij met spirit ook wel in dat dit dossier niet kan worden opgelost door rechtbanken. Dit zal een politieke beslissing vergen. Het is duidelijk – u heeft dat gisteren nogmaals aangekondigd – dat er snel een wet moet komen die de vliegprocedures of de manier

waarop ze moeten worden gewijzigd, vastlegt. Wij vinden wel duidelijk dat dit arrest en de krachtlijnen ervan mee moeten worden opgenomen in de wet op de vliegprocedures en dat het niet kan dat die wet in de toekomst het aantal overvlogenen boven het gezondheidsaspect zou stellen bij beslissingen over vliegroutes. Het moet duidelijk zijn dat het gezondheidsaspect, het recht op een rustig moment ook, wordt gegarandeerd voor iedereen.

De vraag is of de politieke wil bestaat om de krachtlijnen van dit arrest om te zetten in een beleid. Wat dat betreft is het vijf voor twaalf. Dat zeg ik niet alleen, het stond vandaag ook in een Vlaamse krant.

De **voorzitter**: Mag ik u vragen om af te ronden?

01.04 **Stijn Bex** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik zal afronden in de tijd die ik daarvoor nodig heb.

Door de aanhoudende onzekerheid komt de economische welvaart van de luchthaven ernstig in het gedrang. Een studie van VOKA wijst uit dat bedrijven hun investeringen uitstellen. Ik meen dus dat iedereen die van goede wil is een snelle oplossing wenst. Toen ik gisteren minister-president Picqué hoorde, vroeg ik mij af of iedereen wel tot een oplossing wil komen. Het moet toch duidelijk zijn dat het vijf voor twaalf is voor Brussel, wanneer het vijf voor twaalf is voor Zaventem. Zien de Brusselaars echt niet in dat hun torenhoge werkloosheid opgelost moet worden door onder meer een performante luchthaven van Zaventem en dat zij hun laaggeschoolde werklozen daar aan een job kunnen helpen? Laten we dan ook samen de lasten van de luchthaven delen.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn concrete vragen.

Ten eerste, wat is volgens u de exacte draagwijdte van dit arrest en hoe verhoudt het zich tot eerdere rechtelijke uitspraken? Is het arrest volgens u echt niet in overeenstemming met de uitspraak over baan 02/20? Wat stelt u tegenover de beslissing van het hof van beroep? Hoe motiveert u dat?

Ten tweede, op welke manier wilt u toch tegemoetkomen aan de uitspraken van het hof van beroep? Ik denk niet dat u, zoals minister-president Picqué, zult zeggen: "Je m'en fous", maar dat u in de mate van het mogelijke ermee rekening zult houden in de wetgeving die wij zullen

proberen op te stellen.

Ten derde, op welke wijze zal uw ontwerp betreffende de vliegprocedures rekening houden met deze beslissing? Als wij niet naar een billijke spreiding gaan, dan zullen burgers deze wet kunnen aanvechten bij het Arbitragehof. Daarvan ben ik echt overtuigd. Het is dus noodzakelijk dat de principes van billijke spreiding in het ontwerp worden opgenomen.

Tot slot, u sprak over het vastleggen van de vandaag bestaande situatie. Wij kunnen geen situatie goedkeuren waarin Brussel geen duidelijk engagement opneemt om ook een deel van de geluidsoverlast op zich te nemen. Hoe denkt u dat die situatie eruit moet zien?

De **voorzitter**: Mijnheer Bex, u moet niet afronden in de tijd die u nodig acht maar binnen de tijd die u terzake door het Reglement wordt toegekend. Ik ben daarin breed geweest vermits ik 5 minuten heb toegekend in plaats van de in het Reglement voorziene 3 minuten.

De heer De Crem heeft het woord voor zijn interpellatie. Zoals geweten, bedraagt de spreektijd daarvoor 10 minuten.

01.05 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil met de collega's kort overlopen hoe paars het dossier van de luchthaven heeft verziekt.

December 1999. Mevrouw Durant, federaal minister van Mobiliteit, stelt voor om de nachtvluchten af te schaffen. Haar liberale en socialistische regeringspartners schreeuwen moord en brand.

Februari 2000. De federale regering besluit dat er geen verbod op nachtvluchten komt.

Februari 2002. Het concentratiemodel wordt concreet. De inwoners van de Noordrand rond Brussel – Machelen-Haren-Vilvoorde-Grimbergen en Meise - krijgen alle vluchten over zich heen.

November 2002. Als reactie op die weerstand schort de regering de concentratie op tot maart 2003. Tegen die datum moeten de meest luidruchtige toestellen immers uit de lucht zijn gehaald.

Januari 2003. Men stapt af van het concentratiemodel.

Mei 2003. Tegen de afspraken in, houdt minister

Durant de route boven Brussel tegen. Het komt tot een regeringscrisis. Durant en Deleuze verlaten de regering.

Juni 2003. Het hof van beroep te Brussel – toen reeds – oordeelt dat de concentratie boven de Noordrand ongrondwettelijk is en dat de rechten van de mensen geschonden worden. De rechter vindt dat alle omwonenden gelijk moeten behandeld worden en dat er geen maximale spreiding van de vluchten moet komen.

Juli 2003. De paarse regering Verhofstadt II treedt aan. Bert Anciaux, sp.a-spirit, wordt minister van Mobiliteit. Het idee van de spreiding wordt in het regeerakkoord opgenomen. In september stelt Anciaux zijn spreidingsplan voor.

Januari-oktober 2004. De discussie en de aankondiging van het vertrek van DHL verziekt de situatie verder en bezorgt ons land een bijzonder slecht imago, het imago van een bananenrepubliek waarbij de regering, de eerste minister het Parlement voorliegt.

In uw regeerperiode, mijnheer de minister, blijft alles bij het oude. De situatie verziekt verder en ze barst vandaag. U blust kleine brandjes in het tuinhuis maar het gebouw van de luchthaven van Zaventem brandt af.

Conclusie. Paars heeft de luchthaven ondergraven en heeft een bom gelegd onder de ecologische en economische draagkracht van een zeer belangrijke regio van ons land.

Vandaag dé vraag. Is het arrest een nieuwe start of gaat paars verder op zijn elan?

Het Brusselse hof van beroep heeft in zijn arrest volgende zaken opgelegd. Ten eerste, "de Belgische Staat heeft het verbod om door het opstijgen of landen de inwoners van de Noordrand en de Oostrand bloot te stellen aan een geluidsoverlast die het gewogen resultaat van de spreiding is die kan worden bereikt wanneer alle inwoners van de zes zones gelijk worden behandeld wanneer dat wordt overschreden".

Ten tweede, het Vlaams Gewest moet binnen de 20 dagen Biac uitnodigen op korte termijn een Milieueffectenrapport (MER) in te dienen. Daaraan zijn ook de dwangsommen verbonden, voor de Belgische Staat 25.000 euro per dag per overschrijding van het verbod na een periode van 30 dagen, te rekenen vanaf de betekening van het arrest, 10.000 euro per dag wanneer na 40 dagen de uitvoering nog niet is uitgevoerd.

Voor het Vlaams Gewest gaat het om 25.000 euro per dag bij het overschrijden van de termijn van 20 dagen. Voor het Vlaams Gewest stelt zich eigenlijk geen probleem in de besluitvormingslogica. Zij hebben nu 20 dagen om een brief naar BIAC te sturen waarin ze vragen om op korte termijn de milieueffectenrapportering mogelijk te maken en in te dienen. Voor de Belgische Staat daarentegen, die u hier vertegenwoordigt als federaal minister, liggen de kaarten totaal anders. U moet binnen de 30 dagen de verantwoordelijkheid op u nemen en u moet ervoor zorgen dat er een plan is dat tegemoetkomt aan de eisen van een gewogen verdeling. Even voor alle duidelijkheid, want dat hebben we in het gekletter daarnet nog niet gehoord, hierover werd wellicht bewust verkeerd gecommuniceerd met de media. Een gewogen verdeling over de 6 zones is niet hetzelfde als een identieke verdeling van het aantal vluchten over die 6 zones. Het aantal vluchten in de verschillende zones zal nog steeds verschillen en dat heeft vooral te maken met de overheersende westenwind. Binnen het praktisch mogelijke moet er een zo goed mogelijke spreiding komen, waarbij de rechter duidelijk laat verstaan dat Brussel eindelijk zijn deel moet dragen.

Het opmerkelijkste punt uit de beschouwingen in het arrest is immers hetgeen het hof zegt in verband met het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 27 mei 1999 in verband met de geluidsnormen. Het hof maakt heel duidelijk dat, ik citeer letterlijk: "... het buiten kijf staat dat, wanneer de overheden van alle deelgebieden eenzelfde regelgeving uitvaardigen, elke normale exploitatie van de nationale luchthaven uitgesloten is." Het hof vervolgt: "De Gewesten en de Gemeenschappen blijven gehouden tot en worden in hun autonomie dienvolgens beperkt door het grondbeginsel van de federale trouw. Het beginsel noopt tot samenwerking, houdt in dat een deelgebied rekening dient te houden met de andere deelgebieden. Het hof stelt vast dat de regelgeving, zoals vervat in het Brusselse regeringsbesluit, moet leiden tot de verdwijning van een economisch leefbare nationale luchthaven." Ten slotte: "Om die reden is het vermelde besluit van de Brusselse regering ongrondwettelijk en behoort het geen toepassing te krijgen."

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest krijgt een bijzonder zware veeg uit de pan. Belangrijker is wel wat u nu gaat doen in deze aangelegenheid. Hoewel de Brusselse geluidsnormen hier niet ter

discussie stonden, heeft de uitspraak een bijzonder zware symbolische betekenis. Het hof geeft terecht aan dat met de Brusselse geluidsnormen er geen luchthaven meer zou zijn.

Een beslissende uitspraak over het al of niet vernietigen van dat Brussels besluit volgt ergens in de komende weken en dan zal de Raad van State zich hierover uitspreken. De rechtszaak daar werd aangespannen door BIAC en enkele luchtvaartmaatschappijen.

Het Brussels Instituut voor Milieubeheer int nu reeds enkele maanden boetes van elk vliegtuig dat deze absurde normen overschrijdt. TUI, een van de charterorganisatoren, alleen al heeft voor ettelijke honderdduizenden euro's aan betalingen moeten doen en voor 2006 schatten ze die boetes op 2 miljoen euro. De winst van deze bedrijven gaat op aan deze absurde boetes. Men wurgt een zeer belangrijk economisch centrum. U staat aan de zijlijn en schuift alles rustig door naar de Gewesten in plaats van uw verantwoordelijkheid te nemen terwijl er ondertussen door de onzekerheid elke dag jobs verdwijnen en investeringen in de regio uitblijven.

In reactie op de uitspraak van het hof nam u naar oude gewoonte een slachtofferrol aan, wat we hier in de plenaire vergadering al hebben gehoord onder de parafrase "J'ai un problème". Dat is hetgeen u tot nu toe hebt gedaan. U hebt een probleem. Dat probleem is dat van de slachtofferrol, terwijl het heel duidelijk is dat het arrest de verpletterende verantwoordelijkheid in dit dossier legt bij de opeenvolgende paarse beslissingen en bij de federale regering. Als dat gebeurt, reageert u in de media met de uitspraak dat u voorlopig geen kant meer op kunt aangezien dit arrest de vorige uitspraken van het Brusselse hof van beroep tegenspreekt. Dat is het enige dat u kunt zeggen en beleidsmatig neemt u geen enkel initiatief.

Laat het ons glashelder en duidelijk stellen. In het arrest maakt men melding van de voorafgaande uitspraken van het hof van beroep en verklaart men waarom deze niet in tegenstrijd zijn met een nieuw arrest. Zo heeft het arrest van het hof van 17 maart 2005 beslist om het gebruiken van de baan 02 slechts voorlopig te doen staken, met name slechts het gebruik toe te laten zoals dat resulteerde uit het plan-Anciaux bis, en dit in afwachting van het heronderzoek van en de beslissing over de landingen op de fameuze baan 02.

Het Brusselse hof van beroep stelde in juni

inderdaad het Brussels Gewest en het Brussels Instituut voor Milieubeheer in het gelijk in een zaak van de Belgische Staat tegen de luchthavenbeheerder BIAC en de luchtverkeersleider Belgocontrol. De rechtbank oordeelde dat de geluidshinder die wordt veroorzaakt door het spreidingsplan een inbreuk vormt op de Brusselse geluidsnormen en op artikel 23 van de Grondwet over het recht op een gezond leefmilieu.

De Belgische Staat, u dus, kreeg drie maanden de tijd om het plan aan te passen en in overeenstemming te brengen met het arrest. Volgens uw uitlatingen toentertijd in deze Kamer, zijn de Brusselse geluidsnormen echter zo streng dat het arrest neerkomt op een totaal vliegverbod boven bepaalde delen van Brussel. U zei dat men zo zelfs niet met een grasmachine mag vliegen.

U zelf hebt dus de absurditeit van de Brusselse normen aangehaald. Ze worden in het arrest als ongrondwettelijk herhaald.

Mijnheer de voorzitter, ik rond af.

Het lijkt ons dan ook logisch dat de eerder genomen beslissing van het hof van beroep een foutieve beslissing was en een correctie verdiende. Het arrest van juni 2005 oordeelde terecht dat er een overtreding was van het Brusselse besluit betreffende de geluidsnormen. Het besluit op zich is echter ongrondwettelijk.

Nogmaals, er zijn eerdere uitspraken van het hof van beroep, waarvan dat van juni minder spreiding impliceert. Het huidige arrest en het gezond verstand geven daarop een antwoord.

De Vlaamse regering, waarnaar reeds werd verwezen, heeft steeds constructief aan de discussie meegewerkt. Zij zal dat ook in de toekomst blijven doen. Bij monde van Vlaams minister-president Leterme en minister Kris Peeters heeft zij al gewezen op de mogelijkheden die zich door het arrest aanbieden. Zij heeft ook uitdrukkelijk de andere regering de hand gereikt en een oproep gedaan tot dialoog. Dat is iets anders dan het je m'enfoutisme dat uit de reacties van de heer Charles Picqué is gebleken.

Wij vinden dat wij nu eindelijk een evenwijdige spreiding moeten kunnen realiseren.

Ik hoop, met mijn fractie en met vele inwoners van ons land, dat u de beslissing van de rechter aangrijpt om vanaf nu minister te zijn in het dossier en dus te stoppen met alle

verantwortelijkheid af te wijzen en ze af te wentelen naar andere beslissingsniveaus.

Uw regeringscoalitie, paars, heeft in 1999 de doos van Pandora geopend. Laat paars nu ook meewerken om ze ordentelijk en op een behoorlijke manier weer dicht te krijgen.

Mijnheer de voorzitter, daarom stel ik vier vragen.

Zal de uitspraak door de regering en door de minister worden aangegrepen om binnen een periode van 30 dagen tot een eerlijkere spreiding te komen?

Mijnheer de minister, wanneer zult u eindelijk uw nieuwe vliegwet voorstel die, ter verduidelijking, enkel dient om volgens objectieve criteria van het ene vliegschema op een ander vliegschema over te gaan?

Welke stappen zult u ondernemen? Wanneer is het overleg met de Gewesten gepland?

Ten vierde, zult u de timing kunnen halen wat betreft de technische studie die noodzakelijk is voor het inschakelen van de baan 25L die in het spreidingsplan uiterlijk midden april 2006 klaar zou zijn?

Le **président**: Madame Nagy, par souci d'équité, j'ai accordé cinq minutes à tous ceux ou celles qui se sont inscrits dans ce débat par le biais d'une question. C'est plus que ce que le Règlement prévoit. Je vous saurais donc gré d'essayer de vous y tenir.

01.06 **Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le président, la première question que je me pose est de savoir pourquoi nous nous trouvons dans cette salle plutôt qu'en séance plénière. En effet, ce débat-ci mériterait d'être tenu devant le parlement; les enjeux sont suffisamment importants et les victimes des nuisances sonores mériteraient que ces débats se tiennent au parlement.

En outre, l'ensemble du gouvernement devrait être aux côtés de M. Landuyt car il s'agit d'une compétence fédérale et, jusqu'à présent, le ministre Landuyt s'est montré incapable de proposer une solution équitable, durable et respectueuse d'un certain nombre de principes.

Il en est ainsi; on ne peut que le constater et le regretter! J'espère que le président de la commission transmettra mes regrets à la Conférence des présidents.

Un certain nombre d'intervenants ont été entendus. Dans ce qui a pu être dit, certains arguments sont tout à fait faux: il est faux de prétendre que Bruxelles n'est pas assez survolée, que du contraire! Si Diegem est fortement survolée, tous les avions qui survolent Diegem survolent ensuite Haren, qui fait partie de Bruxelles. Le nombre d'avions qui tournent à droite vers le Noordrand est identique au nombre d'avions qui virent à gauche vers l'Oostrand. Il est également faux de prétendre que les normes de bruit bruxelloises empêchent toute activité aéroportuaire à Bruxelles.

Il faut savoir que les normes de bruit appliquées sont celles de l'Organisation mondiale de la Santé et, si des avions ont été flashés, il s'agit des avions les plus anciens et les plus bruyants. Je tiens à ramener la vérité dans ce débat car, par moment, l'intoxication pure règne. Il est important de clarifier les choses!

Aujourd'hui, le ministre Landuyt nous fait état de son embarras et de sa difficulté. Il nous avait déjà fait part de problèmes. À présent, il sait que les décisions de justice ne peuvent pas se substituer à la capacité d'arbitrage d'un ministre lorsque la décision lui revient. C'est ce que nous pouvons affirmer à la suite de l'arrêt de la cour d'appel.

Vous dites que ces arrêts sont contradictoires. Personnellement, j'aime à les présenter comme complémentaires. Je voudrais savoir exactement le suivi que vous allez donner à ce troisième arrêt.

Le premier arrêt de la cour était favorable à l'Oostrand avec des astreintes, et vous ne l'avez pas respecté, monsieur Landuyt.

Le deuxième arrêt de la cour d'appel était favorable à Bruxelles avec des astreintes, et vous ne l'avez pas respecté, monsieur Landuyt.

Le troisième arrêt est favorable au Noordrand avec des astreintes, et je voudrais savoir si, dans ce cas, vous allez adopter une attitude différente.

Le principe de dispersion est mauvais. Ce principe est inscrit dans l'accord de majorité mais il est fondamentalement mauvais. C'est à cause de ce principe que nous nous trouvons dans une telle situation aujourd'hui.

Le principe de dispersion ne permet pas de mettre en œuvre soit des expropriations, soit des isolations, et laisse ainsi les victimes des nuisances sonores désespérées. Le fait de

bétonner ce principe dans une loi serait une faute politique grave. La route du canal survole 143.000 personnes. La route Sud survole 53.000 personnes et la route Nord survole 32.000 personnes. Je préconise donc d'abandonner ce plan et de travailler en fonction de la sécurité, de la santé et de la densité de la population, comme cela se fait dans l'ensemble des aéroports européens. Ce n'est qu'en prenant ce type de mesures ainsi que des mesures visant à réduire les nuisances que nous pourrions avoir une politique réelle et rendre à Zaventem la possibilité d'avoir un développement économique durable, qui soit compatible avec le souci de la santé et de la sécurité.

Monsieur le ministre, j'espère que vous allez nous donner aujourd'hui une autre réponse que celle que vous avez l'habitude de donner en vous déchargeant sur les Régions de cette compétence qui vous revient entièrement. Je pense que ce n'est pas à un parti comme le vôtre qu'il faut rappeler que la répartition des compétences est une chose qu'il faut respecter.

Le **président**: Madame Nagy, vos doléances seront transmises à la Conférence des présidents.

01.07 **Joëlle Milquet** (cdH): Monsieur le président, par souci de solidarité, je ne parlerai pas plus longtemps que ma collègue, Mme Nagy.

Le **président**: Madame Milquet, vous n'êtes pas la première interpellatrice. Le temps de parole que je vous accorde est déjà plus long que celui prévu par le Règlement qui, je vous le rappelle, est de 5 minutes. J'estime donc faire preuve d'une certaine largesse.

01.08 **Joëlle Milquet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse parle souvent de "gouvernement des juges". Il est vrai que ce dernier existe et que des juges font des choix presque politiques en l'absence de gouvernement et donc de décision suffisamment précise.

Comme cela a déjà été rappelé, nous assistons, depuis plusieurs années, à une certaine cacophonie judiciaire, à différents changements de cap, changements qui ont empoisonné et qui empoisonnent encore le gouvernement en place.

Je voudrais revenir aujourd'hui aux demandes les plus importantes que j'ai déjà eu l'occasion de formuler à l'occasion d'interpellations ou autres, demandes qui n'ont malheureusement jamais été suivies d'effets.

Depuis le début, nous nous sommes opposés au plan de dispersion car il n'est pas équitable, il n'est pas correct, il est dangereux, sans évoquer les autres arguments que nous avons toujours développés. Nous demandons aussi que le gouvernement prenne ses responsabilités. Nous voudrions que le ministre compétent en la matière, mais aussi que le gouvernement dans son ensemble nous fassent part, une fois pour toutes, de leur position sur ce dossier.

Dès le départ, comme l'a très bien dit Mme Nagy, certains souhaitaient que ce soient les Régions qui trouvent un accord alors que celles-ci ne sont absolument pas compétentes en la matière et que la navigation aérienne et donc la définition des vols de nuits relèvent de la compétence du pouvoir fédéral.

Aujourd'hui, toutes les parties se trouvent dans une situation ubuesque. Vous disposez maintenant de 30 jours pour prendre une décision. Il n'y a plus d'échappatoire possible. Le gouvernement doit enfin prendre ses responsabilités, ce qu'il ne fait pas depuis des mois. La Région bruxelloise a été d'excellente composition, malgré les positions qu'elle affiche et qui sont tout à fait légitimes. Elle a même décidé, le temps d'une négociation, de lever les astreintes et ce, pour permettre de trouver une solution équilibrée, contrairement à celle qui avait été proposée.

Vous devez d'urgence déposer une proposition au parlement, élaborée de manière unanime et cohérente au sein du gouvernement, qui respecte les intérêts de tous les habitants et évite des plans développant des nuisances sur les zones les plus densément peuplées, ce qui comporte des risques importants en termes de sécurité, de surcroît sur une capitale évidemment densément peuplée.

Selon moi, il ne s'agit pas et il ne devrait pas s'agir d'un problème de type communautaire. On l'a déjà dit: le bruit d'un avion, cela s'entend dans les deux langues! Il existe donc des demandes légitimes de part et d'autre.

Lorsqu'on est compétent en matière de sécurité et responsable de la santé des citoyens, il va sans dire que l'on doit éviter de nuire à un maximum de personnes et organiser dès lors les vols vers les zones les moins densément peuplées. C'est d'une logique incontournable pour tout le monde et pour n'importe quel observateur international ou extérieur. On pourrait sortir de ce pas difficile si le gouvernement avait le courage de confier enfin à

des experts indépendants et internationaux, le soin d'élaborer des tracés de route convenables sur la base de toutes les études internationales, comme on le fait pour n'importe quelle capitale européenne ou autre.

Ce n'est pas aux juges de dessiner les tracés de vol, ce n'est pas aux politiques non plus, surtout lorsqu'ils défendent chacun des fiefs électoraux. Il faut enfin en revenir à une gestion de bon sens et de respect des citoyens.

Dès lors, il serait bon que vous veniez, dans les trente jours, avec une proposition qui respecte les différents principes tel qu'on vous l'a demandé à plusieurs reprises. En attendant, il faudrait au plus tôt suspendre le plan de répartition des nuisances sonores et en revenir aux chemins d'utilisation des pistes de Bruxelles-National d'avant 1999, avec les quelques éléments améliorés qui peuvent être consensuels jusqu'à présent. Cette solution relève du bon sens. Les décisions et la situation d'avant 1999 n'étaient pas à ce point conflictuelles. Vous pouvez revenir directement à cette situation au moins de manière temporaire. Ensuite, vous pourriez prendre le temps, sur la base de toutes les études internationales, avec des experts internationaux, de nous proposer une solution correcte pour la sécurité et la santé des habitants, comme cela se fait d'ailleurs dans d'autres types d'aéroports impliquant le survol de capitales.

Il serait opportun de nous soumettre un nouveau plan de répartition des nuisances, qui tienne compte de tous les éléments objectifs pertinents, en particulier les études et recommandations publiées par les experts internationaux indépendants ainsi que la densité de population des zones survolées et les normes de santé et de sécurité.

Nous devons, au plus tôt, parvenir à créer un institut de contrôle des nuisances sonores sur la base d'un accord de coopération. Il en est question et c'est tant mieux! Il faudrait surtout que l'on y place des gens indépendants et pas des représentants de différents ministres en fonction, car cela serait totalement contraire à l'objectif de ce type d'institut de contrôle des nuisances.

De manière claire et enfin approfondie, si vous pouviez redéfinir une politique aéroportuaire stable en Belgique, respectueuse des droits fondamentaux des personnes habitant les zones survolées, l'on y gagnerait beaucoup. Il me semble que vous n'avez guère de temps à perdre. Vous avez dit que vous perdiez votre latin. On ne vous demande pas de retrouver votre latin mais

surtout le sens des responsabilités, du courage et de "l'orientation" dans ce sujet. On attend des décisions rapides. Aussi suspendez le plan de dispersion! Revenez-en, en tout cas, à la situation antérieure à 1999 améliorée, à ce qui a fait vivre quelques gouvernements de manière provisoire et surtout, que ce gouvernement d'une seule voix - parce que l'on aimerait que le gouvernement en tant que tel s'exprime à ce sujet - élabore un projet qui respecte les différents principes que je viens d'évoquer!

Selon moi, il y a urgence en la matière. Le monde politique ne peut pas laisser les juges faire son job et trancher à sa place. C'est malsain. Ce n'est pas leur travail. Nous avons besoin - et je me réjouis que vous ayez pu obtenir l'urgence à cet égard, car voilà longtemps que nous la demandons - que vous nous présentiez un projet de loi qui englobe quelques principes respectueux des éléments que je viens d'évoquer. Bref, il n'y a pas une seconde à perdre et je vous demande d'agir le plus rapidement possible.

01.09 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la situation est totalement ubuesque. Une mère n'y retrouverait pas ses petits. Il y a trois arrêts – contradictoires – dont le premier interdit l'atterrissage sur la piste 02, sauf si les conditions de vent le permettent. Ce matin, j'ai parlé avec des riverains: en raison des conditions de vent et de rafales que vous avez modifiées, cela fait douze nuits qu'il y a des atterrissages sur cette piste 02; entre 50 et 80 avions atterrissent chaque nuit sur cette piste, entraînant beaucoup de nuisances pour les riverains.

Un deuxième arrêt confirme la légalité des normes de bruit édictées par la Région bruxelloise et nous impose de définir un autre plan qui respecterait ces normes. Le troisième arrêt, celui à cause duquel nous sommes réunis, reprend la philosophie d'un arrêt précédent qui avait été cassé par la Cour de cassation. Cet arrêt exige une plus grande dispersion au nom d'une certaine équité, une équité purement mathématique et non respectueuse des personnes, des citoyens, c'est-à-dire équité quelle que soit la densité de population de la zone survolée. Au nom d'un principe de loyauté fédérale qui, pour moi, monsieur Bex, n'est absolument pas un principe juridique, cet arrêt déclare également que les normes de bruit bruxelloises seraient anticonstitutionnelles.

Au sujet de cet arrêt, respecter les décisions de justice devient matériellement impossible,

monsieur le ministre. Vous ne pourrez pas réaliser toutes les études scientifiques nécessaires à une nouvelle modification du plan de dispersion des vols. Répondre à cet arrêt ne doit donc pas devenir un objectif du gouvernement. En outre, cet arrêt n'a aucune portée juridique en ce qui concerne les normes de bruit bruxelloises. Nous savons qu'il y a un autre contentieux devant le Conseil d'État et c'est à ce dernier de rendre un avis. Qui plus est, la Région bruxelloise n'a même pas été entendue. Alors, monsieur Bex, quand on dit que cet arrêt est étayé juridiquement, je réponds que toutes les parties n'ont pas été entendues.

Monsieur le ministre, comment allez-vous réagir à cet arrêt? Allez-vous vous pourvoir en cassation?

Il faut aller plus loin, monsieur le ministre, en recherchant des éclaircissements quant à ces trois arrêts contradictoires. Il faut rechercher cette clarté, pas pour la beauté du geste mais bien pour la sécurité des citoyens et pour le bien-être et la santé de notre population. Cela a assez duré!

Lors des divers débats en commission, vous avez évoqué un avant-projet de loi qui établirait une série de critères permettant de modifier le plan et les procédures de vol.

Je voudrais vous demander où en est ce projet.

Monsieur le ministre, nous sommes d'accord avec vous pour accélérer la venue de ce projet et pour y travailler au parlement. Mais il ne faudrait pas que ce projet bétonne le plan Anciaux. C'est hors de question pour nous, nous l'avons déjà dit: ce projet de loi ne peut pas bétonner la situation actuelle.

Avec ce projet de loi, il faut aussi, nous en sommes convaincus, aménager une période transitoire qui pourrait être le retour à avant 1999. Pourquoi? D'abord parce qu'il n'y avait pas eu de problème – nous regrettons d'ailleurs qu'on ait rouvert ce dossier à ce moment-là – et parce qu'il n'y a pas eu de décision de justice avant ce moment. Il n'y a eu aucune décision de justice qui a mis à mal la situation d'avant 1999.

J'aimerais vous entendre sur la possibilité de revenir, de manière transitoire, à la situation d'avant 1999.

Avec ce projet de loi, il faudra aussi discuter avec les Régions. Je sais que vous négociez avec elles et je vais à l'encontre de mes collègues néerlandophones qui disent que la Région

bruxelloise coopère mal. Ce projet de loi devra évidemment être lié à des accords de coopération avec les deux Régions concernées. Il est hors de question que nous votions ici un projet de loi sans accord de coopération avec les Régions.

Je voudrais encore dire au ministre qu'il hérite de cette situation, que ce n'est pas lui qui l'a créée et que nous serons à ses côtés pour travailler correctement pour le bien de nos concitoyens.

Je voudrais maintenant revenir aux commentaires qui ont été faits sur la Région bruxelloise et particulièrement sur son ministre-président. Je ne me moque pas du tout des accusations qui ont été portées, parfois, par un groupe représenté dans le gouvernement de Charles Picqué, à savoir le sp.a-spirit. Je crois qu'il serait léger que je m'en moque. Vous êtes culotté d'oser dire aujourd'hui que cet arrêt doit être respecté alors que les autres arrêts, qui étaient contre la volonté des néerlandophones, ne devaient pas l'être! Si la Région bruxelloise avait été à l'encontre du gouvernement fédéral en faisant respecter ces arrêts, elle aurait activé les astreintes qu'elle pouvait activer depuis des mois. Elle ne l'a pas fait! Elle ne l'a pas fait car elle avait une volonté de négociation et de consensus mais également de respect du bien-être de ses habitants, en faisant confiance au gouvernement fédéral. Tout le gouvernement bruxellois est, me semble-t-il, derrière Charles Picqué.

Chers collègues, j'ai l'impression que vous ne faites pas aujourd'hui une analyse juridique des arrêts mais bien une analyse communautariste.

Monsieur le ministre, j'espère que nous allons sortir de cette analyse communautariste pour penser avant tout à nos citoyens et non pas, à l'approche de la campagne électorale communale, aux intérêts de certaines communes représentées par certains de nos collègues ici.

De **voorzitter**: Merci beaucoup, madame Lalieux. Dan is nu de heer Van Biesen aan de beurt voor zijn vraag. Mijnheer Van Biesen, u kent het tarief: vijf minuten.

01.10 Luk Van Biesen (VLD): Het tarief? Het Reglement ken ik. Het tarief ken ik niet.

De **voorzitter**: Dat is formidabel. Dan houdt u zich aan drie minuten.

01.11 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de minister, over het spreidingsplan werd reeds veel gesproken, maar – we moeten eerlijk zijn – nog

niet veel ondernomen. Men kan alles niet zomaar op zijn beloop laten en hopen dat er in 2008, indien DHL zou afbouwen, een oplossing zal komen. Ik denk dat de rechtspraak gisteren in het arrest van het hof van beroep een duidelijke mededeling is aan de politiek als dusdanig: We have a problem. Het is meer dan vijf voor twaalf. We moeten zo snel mogelijk samenkomen. In die zin moet u dat ook interpreteren. We moeten snel tot een oplossing komen. Bedrijven, luchtvaartmaatschappijen, BIAC en talrijke omwonenden trekken aan de alarmbel, en niet voor het eerst. Toch moeten we vaststellen dat er weinig gevolg wordt gegeven aan de gegronde argumenten van al deze actoren, die een belangrijke rol spelen in heel de regio.

Ondertussen wordt de malaise alsmaar groter. Omwonenden blijven rechtszaken aanspannen en bedrijven beginnen alsmaar meer hun geduld te verliezen. Vanmorgen was er opnieuw een duidelijke boodschap dat zes op de tien bedrijven wel eens zouden kunnen overwegen onze regio te verlaten. Dat zijn allemaal elementen die zwaar beginnen door te wegen. Investeringsvertragen. Het is duidelijk dat de werkgelegenheid voor onze regio in het gedrang komt.

U weet dat ik een voorstander ben van een verdere ontwikkeling van onze luchthaven. Ik kan dat met gerust gemoed zeggen, want ik ben één van de weinigen in deze zaal die geboren en getogen is onder een landingsbaan, namelijk de 02, de zo gewraakte en reeds zo dikwijls in diverse arresten van het hof van beroep geciteerde baan 02.

In geen enkel land heeft men het zover laten komen door gewoon koppig vast te houden aan een plan dat duidelijk geen plan meer is. De minister heeft talrijke keren geopperd dat een spreidingsplan de eerlijkste oplossing is voor de geluidsproblemen. Met deze argumentatie en met de zinsnede dat de luchthaven anders zou moeten gesloten worden, ging de minister dikwijls in tegen geveld vonnissen en arresten. In de radio-uitzending van gisteren zei de minister dan weer dat naar aanleiding van het laatste arrest van het hof van beroep een echt evenwichtige, billijke en gelijke spreiding niet mogelijk is. Als er geen evenwichtige spreiding mogelijk is, is dit toch wel het beste bewijs van het feit dat het spreidingsplan niet werkt en moet afgewezen worden of minstens in zijn totaliteit moet worden herbekeken.

Reeds tijdens talrijke commissievergaderingen hier in de commissie voor de Infrastructuur werden de problematiek omtrent het

spreidingsplan alsook de voorstellen van bijvoorbeeld de federale ombudsman van de luchthaven besproken. Mijn standpunt is zeker niet gewijzigd: het spreidingsplan is een mooi plan, een mooie theorie, maar is in de praktijk niet uitvoerbaar. Er is dan ook maar één boodschap: een terugkeer naar het historisch baangebruik met de toenmalige windnormen. Dit is meer dan ooit aan de orde.

Waarom vallen al deze oproepen in dovemansoren? Waarom moet men telkenmale opnieuw, zowel van actiegroepen als van bedrijven, het signaal krijgen dat het vijf voor twaalf is?

Mijnheer de minister, ik zal u geen vraag stellen, maar ik zal u een voorstel doen. Ik meen dat het inderdaad vijf voor twaalf is. Mijn voorstel is het volgende. Laten wij in deze commissie, samen met ministeriële werkgroepen en de verschillende actoren, het spreidingsplan dat eigenlijk gewijzigd moet worden in een fundamenteel vliegplan, toetsen. Laten wij praten met BIAC over de werking van de luchthaven, met Belgocontrol en de piloten over de veiligheid van het luchtgebruik, met de meteorologen over de invloed van de windrichting, als bepaling van hoe men moet landen en opstijgen. Laten wij van gedachten wisselen met de juridische entiteiten, over de geluidsnormen in de verschillende regio's, met de federale ombudsmannen die duidelijk weten wat de verzuchtingen zijn van de omwonenden. Laten wij praten tot de finish, tot er een consensus wordt bereikt over hoe onze luchthaven moet opereren. Dat zou u allemaal moeten klaren voor het zomerreces, zodanig dat het bedrijfsleven opnieuw de hoop en de kracht krijgt om te investeren in de regio rond de luchthaven, zodat de schrik voor de tewerkstelling, enerzijds, en het gebrek aan nacht- en weekendrust van heel wat omwonenden, anderzijds, kunnen wegebben en wij uiteindelijk, met deze regering, toch een belangrijk probleem hebben opgelost, met name het veiligstellen van de toekomst van onze luchthaven.

01.12 **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, nous sommes en effet en train d'entretenir une grande confusion juridique. Il faut toujours se demander à qui profite ce genre de confusion, sans doute pour tenter de forcer certains choix dans la précipitation et je dis tout de suite que je m'y refuse!

Premièrement, cet arrêt n'a pas la portée juridique qu'on lui prête. Je l'ai lu attentivement et j'ai sous les yeux la page 280. Je mets au défi qui que ce

soit de cette assemblée de venir me dire concrètement ce qu'il interdit comme utilisation de piste à ce jour. Lisez le dispositif, il n'en est rien. Il n'y a pas un traître mot à ce sujet; c'est du charabia juridique! Je ne m'en étonne pas car un autre arrêt, prononcé en juin 2003 par les mêmes magistrats – deux des trois en tout cas – de la même chambre flamande de la cour d'appel a été "crossé" – il n'y a pas d'autre terme – par la Cour de cassation, un an plus tard, en mars 2004. La Cour de cassation avait dit qu'au nom de la séparation des pouvoirs, il n'appartenait pas au pouvoir judiciaire d'imposer à l'Etat un mode de gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National. L'arrêt de la Cour de cassation avait été clair.

Dès lors, je dis d'entrée de jeu que j'attends du gouvernement fédéral qu'il aille en pourvoi à l'encontre – comme l'a dit Mme Lalieux – de cet arrêt. Je ne doute pas qu'il sera coulé, comme le précédent arrêt de la cour d'appel de la même chambre flamande avec les mêmes magistrats. Autrement dit, ceci ne vient en rien porter des effets juridiques durables dans le débat qui nous occupe. Cet arrêt sera vite réduit à néant.

Deuxièmement, il est tout à fait faux de dire que l'arrêté du 27 mai 1999, l'arrêté Gosuin qui fixe les limites des nuisances sonores en Région de Bruxelles, serait anéanti par cet arrêt de la cour d'appel. Il ne faut pas être un grand juriste pour savoir que seul le Conseil d'État est compétent pour éventuellement annuler un acte réglementaire du gouvernement régional. On attend sa décision.

Quand je lis l'arrêt, celui-ci, en comparaison avec celui du 9 juin de l'année dernière de la même cour d'appel - chambre francophone il est vrai -, je constate qu'il n'y a même pas une page et demie d'argumentation pour dire que l'arrêté du gouvernement bruxellois de 1999 serait anticonstitutionnel. Dans l'arrêt du 9 juin 2005, on pouvait lire une dizaine de pages d'une motivation juridique étayée pour dire que l'arrêté du gouvernement bruxellois devait sortir pleinement ses effets et était valide sur le plan constitutionnel. Avis aux juristes pour ceux qui veulent avoir un minimum d'honnêteté juridique!

Ne tentons pas de faire croire que, sur le plan juridique, tout est égal et que nous sommes dans une telle confusion que, fondamentalement, la seule issue serait de légiférer! Ah, le mythe de la loi, comme si la loi, par elle-même, allait fixer l'entière du plan de dispersion, de répartition ou de concentration, selon les options préférentielles

à partir de l'aéroport de Bruxelles-National! Détrompons-nous! Ce n'est jamais le législateur qui effectuera ce travail. Au plus, fixera-t-il quelques critères qui serviront au gouvernement pour fixer les plans d'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National!

Par ailleurs, en attendant que la loi trouve ses effets, que les critères éventuellement fixés par la loi sortent leurs effets, ce qui demandera un certain temps, car il faudra enfin faire ce qui manque toujours aujourd'hui, à savoir le fameux travail de relevé des nuisances sonores, commune par commune, quartier par quartier, comme stipulé dans la déclaration gouvernementale. C'est le préalable à toute élaboration d'un plan définitif.

En attendant, que va-t-on appliquer? Je redis comme d'autres qu'il est hors de question de consacrer par la loi le plan Anciaux! Première, deuxième, troisième version, on oublie! Je rappelle d'ailleurs que ce plan Anciaux avait été pris à la suite du fameux arrêt du 10 juin 2003 par la Chambre flamande, annulé par la Cour de cassation. M. Anciaux aime utiliser les métaphores footballistiques. Il se serait comporté à l'époque comme un certain gardien de but allemand en 1982, un certain Schumacker, c'est-à-dire avec une rare violence. Voilà à son intention un petit rappel sur le plan footballistique. Fondamentalement, son plan est hors de question!

La vraie solution juridique est celle que d'aucuns appellent de leurs vœux. J'ai dit très clairement que je la soutenais depuis longtemps. Quelle est-elle? En revenir à la situation antérieure à 1999. Soulignons au passage que, même la famille écologique s'y rallie, alors que ce n'était pas sa position lorsqu'elle siégeait au gouvernement fédéral, puisque là au moins, il n'y avait pas de contestation. En effet, pendant plus de 40 ans, nous avons vécu sous un régime quasiment "ne varietur" quant à l'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National. C'est à tout le moins la seule solution provisoire qui pourrait être entérinée par un projet de loi si projet de loi il y a.

J'ajoute que l'accord de coopération avec les Régions s'avère indispensable. Pourquoi? Parce que même si nous votons un acte législatif et obtenons une sécurité juridique, encore faut-il éviter qu'une des Régions introduise un recours devant la Cour d'arbitrage, sinon la controverse juridique se poursuivra sans fin. Aussi l'accord de coopération avec les Régions est-il indispensable pour connaître au moins une période

d'apaisement entre les différents niveaux de pouvoir.

Finalement, eu égard à ce dossier, je me permets quand même de penser que l'actuel gouvernement régional bruxellois fait preuve d'un certain amateurisme juridique. Je le rejoins sur certains objectifs politiques, notamment lorsque le ministre-président plaide pour le retour à la situation antérieure à 1999. Mais sur deux points, il commet une grave erreur et je le mets en garde.

Le pire serait de ne pas faire exécuter l'arrêt de la cour d'appel du 9 juin de l'année dernière, ce qui dépend du gouvernement régional bruxellois, a fortiori si l'arrêté "Gosuin" est validé par le Conseil d'État. Le pire serait de constater que les requérants dans cette affaire-ci devant la cour, chambre flamande, mettraient à exécution cet arrêt de la cour d'appel pendant que le gouvernement bruxellois se neutraliserait en ne mettant pas en œuvre l'autre arrêt favorable à Bruxelles et à sa population.

À l'avenir, il faut que le gouvernement bruxellois songe à supporter partie intervenante dans tout contentieux. Il est évident que le fait qu'il n'ait pas été à la cause dans ce cas-ci a pesé lourdement – et maître Bourtembourg a raison de le dire dans le journal "La Libre Belgique" de ce matin – en ce qui concerne la compréhension de ce dossier par les magistrats. Que ceux-ci aient eu sans doute une appréciation totalement biaisée en raison des parties au contentieux me semble être une évidence juridique.

Autrement dit, la controverse juridique n'est pas terminée mais, personnellement, je ne ferais rien avant de connaître l'arrêt du Conseil d'État et la position de la Cour de cassation à la suite des pourvois devant elle, en ce compris à l'encontre de l'actuel arrêt de la cour d'appel. Ensuite, nous reparlerons de ce que doit être la position du législateur.

De **voorzitter**: Mijnheer De Grootte, u diende een interpellatie in. Uw spreektijd bedraagt 10 minuten.

01.13 Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik zal het niet zo lang trekken. De historiek moet ik niet meer herhalen, want die werd door de collega's voldoende duidelijk naar voren gebracht. We hebben hier van alles gehoord, "j'ai un problème", "we have a problem", en straks horen we van de minister: "I had a dream".

Het hof van beroep te Brussel heeft op 21 maart een arrest uitgesproken waarbij onder andere de Brusselse geluidsnormen als ongrondwettelijk werden beoordeeld en waarbij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gewezen werd op haar gebrek aan federale loyaliteit. Het hof van beroep is van oordeel dat de geluidshinder niet ten laste van een bevolkingsgroep mag worden gelegd en dat een evenwichtige spreiding moet worden nageleefd.

De reacties bleven uiteraard niet uit. De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering zei dat hij zich niets zou aantrekken van dat arrest. Dat impliceert uiteraard dat hij de scheiding der machten niet respecteert, waarbij hij zelfs verklaarde dat hij de Brusselse geluidsnormen zou laten bestaan.

Mijnheer de minister, in uw hoedanigheid van federaal minister van Mobiliteit verklaarde u dat de verschillende arresten niet met mekaar in overeenstemming zijn te brengen. Als bevoegd minister en vertegenwoordiger van de Belgische Staat was u nochtans bij alle procedures betrokken met hetzelfde advocatenteam dat ongetwijfeld die eerdere arresten heeft helpen opwerpen.

Deze regering, mijnheer de minister, heeft tien werven aangekondigd, maar het enige wat zij totnogtoe gedaan heeft, mijns inziens, is een aantal ruïnes achterlaten. Zaventem is een ruïne aan het worden. Ik heb zo de indruk dat niet iedereen dat beseft, op enkelen na. Zaventem is een ruïne aan het worden, destijds door toedoen van mevrouw Durant, en ook door Verhofstadt, in hoofde van zijn oud-kabinetschef Luc Coene.

We hebben het DHL-dossier gekend. DHL heeft in 2004 al laten verstaan Zaventem te zullen verlaten. Nog heeft deze regering het niet begrepen.

Door die politieke impasse blijven de investeringen uit. Dat is heel erg; 46% van de ondernemingen stelt nu al de investeringen uit. Zes op de tien ondernemingen in Zaventem overwegen te vertrekken, omdat er hier nog altijd rechtsonzekerheid blijft duren.

In dit dossier werden drie principes aangehaald: veiligheid, evenredigheid of gelijkheid en het gezondheidsaspect.

Inzake het gezondheidsaspect hanteert het Brussels Gewest de geluidsnormen die door de VN-gezondheidsorganisatie als streefdoel of als

aanbeveling worden voorgesteld. Wat men er in de marge niet bij vertelt, is dat dit tot gevolg heeft dat vliegtuigen, om zo snel mogelijk zo hoog mogelijk te vliegen, een fortuin aan kerosine in de lucht jagen. Dat is hier vandaag nog niet naar voren gebracht.

Mijnheer de minister, ik dacht dat uw partij voor lagere snelheden pleitte op de weg, onder meer uit milieuoverwegingen, waaronder ik ook gezondheidsoverwegingen begrijp.

Dan hebben wij het veiligheidsaspect, waarbij men ervan uitgaat dat Brussel te dicht bevolkt is. Men zegt dus – als ik het heel cru mag stellen: – het is beter neer te storten boven de Rand. In plaats van rekening te houden met de windrichting, waardoor de kans op neerstorten minder wordt, kiest men voor minder veiligheid, voor meer kans op neerstorten, maar met minder doden.

Ten derde en ten slotte, is er het gelijkheidsprincipe. De rechtbank stelt duidelijk dat het evenredigheidsprincipe geschonden is. De Brusselse geluidsnormen zijn dus ongrondwettig, los van het feit dat dit verder tot de bevoegdheid van de Raad van State behoort. Maar wij weten uiteraard hoe Brussel dagelijks het gelijkheidsprincipe hanteert en wij zien ook dagelijks hoe de Franstalige Brusselaars kiezen welke wetten zij gaan toepassen en welke zij niet gaan toepassen, zoals het hen uitkomt.

Federaal laat men betijen. Het is duidelijk, mijnheer de minister, dat er een gebrek is aan loyaleit vanwege het Brusselse Gewest, dat men vliegtuigen wil afwenden boven Vlaanderen. De federale regering, u, staat erbij en kijkt ernaar.

Ik heb een aantal vragen. Ten eerste, op welke wijze gaat u gevolg geven aan dat arrest? Zal door u een nieuw spreidingsplan worden uitgewerkt?

Ten tweede, als u wenst dat de huidige situatie in een vliegwet wordt vastgelegd, bedoelt u dan dat het huidige voorlopige spreidingsplan definitief wordt vastgelegd en dat met andere woorden het spreidingsplan wettelijk wordt verankerd?

Ten derde, het was eigenlijk de vorige paarse regering die aan de grondslag lag van het concentreren van vluchten boven de Noordrand, waardoor er in feite een carrousel van procedures werd gestart. Nu gaan er stemmen op om terug te keren naar de situatie van voor 1999. Meent u dat een terugkeer naar die situatie hetzelfde is als het creëren van een evenwichtige spreiding?

Ten vierde, de rechterlijke macht oordeelt dat de Brusselse geluidsnormen ongrondwettig zijn en dat het Gewest een gebrek aan loyaleit vertoont. Kunnen die Brusselse geluidsnormen dan volgens u blijven bestaan?

Ik rond af, mijnheer de voorzitter, om binnen de tijd te blijven.

De nationale luchthaven is een federale bevoegdheid, maar ligt in Vlaanderen en het leefmilieu is een gewestelijke materie. Daarbovenop is er het feit dat Vlaanderen en Brussel niet dezelfde geluidsnormen hanteren. Wel, als er dan toch – dat stel ik vast bij de verschillende sprekers – geen nationale loyaleit is, waarom moet er dan nog een nationale luchthaven zijn? Dat vraag ik mij ernstig af.

De federale regering is op dit ogenblik nog altijd niet in staat om een oplossing te bieden. Ik stel de vraag of wij er dan niet beter aan doen om Zaventem voortaan als een regionale luchthaven te beschouwen. Dat zou heel wat problemen oplossen. Wij hebben al Oostende, Deurne, Charleroi en Bierse. Zaventem zal er ook nog wel bij kunnen.

Immers, het bewuste probleem kunt u blijkbaar toch niet oplossen.

De **voorzitter**: De heer De Groote was de laatste interpellant. Ik geef nu het woord aan de minister.

01.14 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik zal misschien met de laatste vraag beginnen omdat de N-VA de enige partij is die hier een pleidooi houdt voor een Vlaamse luchthaven. Indien de luchthaven een volledig Vlaamse materie zou zijn, denk ik dat er een duidelijk grensconflict zou zijn zoals dat internationaal soms bestaat. De toestand is wellicht dat wij al leven in de situatie van een grensconflict.

Ceux qui disent qu'il s'agit d'une compétence exclusivement fédérale oublient que cette compétence fédérale est totalement bloquée par une ordonnance bruxelloise. Cela dit, l'arrêt de la cour d'appel datant de deux jours n'est absolument pas un "charabia juridique" à mes yeux. Pour ma part, ce ne sont pas les mots que j'utilise envers la justice. J'ai toujours fait de mon mieux pour respecter un accord politique qui date d'avant mon mandat, tout en suivant les règles de notre pays fédéral, en respectant chaque décision, même si c'était très difficile d'agir ainsi. En tant que juriste, j'estime essentiel de respecter les

instances fédérales et nos cours de justice, même au vu des dernières décisions.

Het arrest van deze week is een zeer helder arrest qua visie. Wat mij betreft, is het een zeer sociaal arrest. Voor het eerst wordt heel helder vertrokken vanuit het principe dat in een maatschappij het rechtvaardig is om de lasten gelijk te verdelen. Dat is een principe waarvan ik hoop dat velen het genegen zijn. Het is overigens een principe dat werd verwoord in het spreidingsplan.

Voor het eerst wordt deze redenering duidelijk ontwikkeld. Het is alleen spijtig dat, in tegenstelling met de wetgeving, een later arrest niet de vorige arresten opheft. Het is enorm spijtig voor de duidelijkheid dat het ene arrest van het hof van beroep niet het andere arrest van hetzelfde hof van beroep kan opheffen. Een arrest van het hof van beroep blijft bestaan en blijft van kracht zolang het Hof van cassatie dit arrest niet heeft vernietigd.

Ik wens mij uitdrukkelijk te distantiëren van zij die onze juridische instellingen belachelijk wens te maken door ze flagrant te negeren. Het is al te gemakkelijk om enkel arresten te aanvaarden waarin uw visie verwoord wordt. Dat is niet ons systeem. Als een rechter een uitspraak doet, moeten wij dit respecteren. De wetgever zou daarin het voorbeeld moeten geven.

Het arrest bevat een duidelijke visie.

Ceux qui pensent qu'il y a une simple complémentarité entre les arrêts doivent lire le texte néerlandais de l'arrêt: le juge y est très clair.

Voor wie mij niet vertrouwt, het arrest stipuleert duidelijk het volgende op pagina 267: "Het reeds vermelde arrest van 17 maart 2005", dus het arrest van zijn collega even verder op de gang, "heeft het enkel over een tijdelijke opschorting van het gebruik van de baan 02 in afwachting van nader te verrichten onderzoek". Op de volgende bladzijde staat te lezen: "De omstandigheden van dit arrest zijn volledig achterhaald". Boodschap aan de regering: dit arrest telt niet, wat mij betreft.

Het probleem van de regering is dat momenteel op grond van dit arrest bewarend beslag is gelegd op een overheidsgebouw en er de vraag is van de verzoekers om het maximum aan dwangsommen op te heffen en te verhogen. Uiteraard is de stelling van de regering – dat is altijd mijn opdracht geweest – dat we niet preferentieel deze bewuste piste gebruiken. De stelling van de tegenpartij is dat we het wel hebben gedaan en

hebben beslist deze piste te gebruiken. De realiteit is dat wij ons voor de beslagrechter verdedigen inzake de naleving van dat arrest en in dezelfde zin willen de verzoekers het arrest nog versterken. Voor mij is het heel aangenaam dat er een raadsheer is die vindt dat dit arrest niet meer bestaat. De juridische realiteit is evenwel dat het nog wel bestaat en dat we uitzien naar de procedure voor het hof van Cassatie om te weten of het ooit echt heeft bestaan. Ondertussen is dit wel een juridische realiteit.

Tweede stap inzake de complementariteit der arresten. Dezelfde rechter heeft het op pagina 268 ook nog even over het arrest van 9 juni 2005 van een andere collega, wat verder op de gang. Daar geeft hij de tip dat dit arrest het alleen heeft over de specifiek bij datum aangeduide beslissing. Met andere woorden: dit is een uitnodiging aan de regering om de carrousel in te zetten; om op de datum te spelen, om telkens een nieuwe beslissing te nemen, zodat zijn collega opnieuw zal moeten beslissen. Qua juridisch advies om te goeder trouw arresten na te leven, kan dit tellen.

Hij gaat nog een stap verder, in die zin dat hij zegt dat zijn collega zich heeft vergist en dat de geluidsnormen ongrondwettelijk zijn. Versta me niet verkeerd: dat is ook mijn juridische overtuiging.

De juridische realiteit wil evenwel dat het Hof van Cassatie, op mijn verzoek, zich daarover ook moet uitspreken. Zolang het Hof van Cassatie niet zegt dat die ene rechter in die bewuste gang een fout heeft gemaakt, bestaat de juridische fout niet en blijft dit arrest van kracht en de geluidsnormen gelden uiteraard ook nog.

Bijkomend probleem van dit arrest dat mij inhoudelijk zeer genegen is omdat het zeer sociaal geïnspireerd is, heeft betrekking op het volgende. Het houdt geen rekening met de problemen waarmee ik als verantwoordelijk minister wordt geconfronteerd inzake veiligheid en capaciteit van onze luchthaven. Hoe doet de rechter dat? Relatief eenvoudig. Op bladzijde 271 – voor degenen die mijn citaat niet vertrouwen – stelt de rechter, ik citeer: "Er liggen geen elementen voor die mij overtuigen dat er een probleem is". Wat betekent dit? Dat ik geen probleem moet maken over alle mogelijke veiligheidsstudies waarmee ik geconfronteerd word. Dat de ene piste schuin ligt en korter is en een andere piste weer langer is. Geen probleem. Een studie over de linkse piste? Niet nodig. Er is niks.

Een derde punt waarmee dit arrest, mijns insziens

spijtig genoeg, geen rekening houdt zijn de diverse uitspraken van de administratieve rechtbank, de Raad van State die, stap voor stap en volgens de gevoerde procedures, op vereisten wijst die een overheid moet volgen om een degelijke administratieve rechtshandeling te stellen, zoals bijvoorbeeld een beleidsstudie of een bevraging van de buurt kunnen voorleggen, kortom alle elementen die we in de wet overnemen. Ik kom daar straks op terug.

Er bestaan reeds spelregels die een overheid moet volgen indien zij haar instellingen wenst te respecteren en niet à la carte beslist. Neen, ik zit in een positie en wil daar niet van afwijken waarin ik de instellingen wens te respecteren.

À ceux qui pensent qu'il est plus facile d'en revenir à la situation d'avant 1999, d'en revenir à la période dont on a oublié qu'elle a aussi connu des procès, à ceux qui pensent que c'est "la" solution, le conseiller a pensé leur dire cette semaine, en tant que juriste: "Ne pensez pas pouvoir utiliser le principe du 'standstill'." Il n'existe plus dans ce dossier.

Je répète – et je ne trouve jamais cela dans les comptes rendus des décisions francophones – que la jurisprudence néerlandophone ne reconnaît aucun droit datant d'avant 1999 vu le principe d'équilibre.

Het principe van het evenwichtig verdelen van de lasten is fundamenteel volgens deze rechter. Men kan niet zeggen dat mensen hun recht op stilte verworven hebben ten laste van mensen die allang het recht op veel lawaai verworven zouden hebben. Deze redenering klopt juridisch niet volgens de stelling van deze jurist. Ik ben ervan overtuigd dat ook de andere stelling door juristen kan beargumenteerd worden.

Mijn punt is – en dat is altijd mijn stelling geweest – dat iedere beslissing die door de regering genomen wordt, binnen de drie weken op een of andere vraag kan vernietigd worden. Is dat omdat ze inhoudelijk slecht zou zijn? Nee. Dat gebeurt omwille van een zuiver formele reden. Nadat er zoveel uitspraken zijn geweest zijn er spelregels opgesteld door de rechterlijke macht, die men niet zonder meer kan negeren.

De werkwijze. Wat is naar mijn bescheiden oordeel de manier van werken? Ik zal eindigen met de vraag om een keuze te maken. Er zijn grenzen aan het verwerken van een dossier. Een bericht aan iedereen is dat er grenzen zijn aan mijn pispaalgehalte. Als sommigen menen hun

gebrek aan politieke moed voortdurend te moeten laten verpakken als verwijten ten aanzien van de bevoegde minister, dan zeg ik u dat dit niet houdbaar is. Politiek is het helemaal incorrect.

De werkwijze die we volgen. Wat specifiek dit arrest betreft, is er momenteel een studie aan de gang over de gronden voor cassatie. Ik herhaal dat ik mij inhoudelijk volledig kan aansluiten bij het sociaal gehalte van dit arrest. Ik vrees echter dat het juridisch niet zo sterk is, eerst en vooral omdat men de eigen zwakte inbouwt door de eigen collega's terzijde te schuiven. Anders uitgedrukt, bestaande arresten zonder meer irreëel verklaren is makkelijk om op papier gelijk te halen. De juridische realiteit is echter helemaal anders.

Ten tweede, er is een vaste cassatierechtspraak die bepaalt dat een rechter slechts kan zeggen dat een overheidshandeling slecht is en nietig moet worden verklaard. Het komt zelden voor dat de rechter heel specifiek omschrijft wat de regering moet doen. Meestal gebeurt dat door het Parlement; zo werken onze instituties. Hier heeft men dus een soort creativiteit die een verbod verwoordt in een gebod. Hij legt uit wat wij heel specifiek moeten doen om het verbod na te leven. Ik vrees dat dit op zich reeds qua techniek niet de juiste techniek is. Het is met spijt dat ik zeg dat het arrest niet sterker is.

Een ander punt dat we uitvoeren in verband met dit arrest is het uitwerken van de vliegprocedures alsof dit arrest bestond en een eindoordeel was. Dit uitwerken van het naleven van het arrest zullen we dan nadien toetsen aan de andere twee arresten, maar ook aan de uitspraken van de Raad van State.

In een volgende fase toets ik dat, zoals altijd, aan het bestaande, politieke akkoord binnen de federale regering. Dat is altijd de werkwijze geweest.

Wat bedoel ik met de oplossing via de wet? Met de wet bedoel ik niet dat wij in wetsartikelen een spreidingsplan of een vliegplan zullen omschrijven. Dat bedoel ik niet. Als wij bijvoorbeeld het huidige arrest nemen, zien wij dat op de laatste bladzijde de rechter stelt dat de reeds toegepaste criteria voor hem rechtsgeldig zijn: het aantal vluchten, het aantal geluidsoverlastpieken, de overlast berokkend overdag en tijdens de nacht, de overlast op vrije dagen en werkdagen. Dat zijn een aantal criteria die werden gebruikt bij het opstellen van het plan. Er waren echter ook andere criteria. Er was ook het criterium van de veiligheid. Er is op politiek

niveau de vraag om ook rekening te houden met het aantal bewoners. Er is ook altijd het criterium van de capaciteit geweest.

Het huidige arrest is een voorbeeld van hoe makkelijk het bestaan van een rechter kan zijn. Hij kiest.

Wat is de bedoeling van de wet? De bedoeling is dat de democratische vertegenwoordigers van de bevolking zeggen welke criteria voor hen belangrijk zijn en wat de verhouding tussen de criteria zal zijn. Dat betekent dat iedere burger in de toekomst nog naar de rechtbank kan stappen, maar ook dat iedere rechter de door de democratie bepaalde criteria zal aftoetsen – niet meer dan dat, maar vooral dat.

Wat betekent dat in de praktijk? Dat betekent dat de regering er in dat geval vanuit kan gaan dat, als de criteria bepaald door het Parlement effectief worden nageleefd, haar beslissing langer dan drie weken zal blijven bestaan.

Ik leef met de juridische zekerheid dat iedere beslissing kans heeft om binnen de drie weken te worden vernietigd. Om daaraan te verhelpen, werd al maandenlang een wettekst uitgeschreven, die maanden geleden door de regering voor advies werd overgemaakt aan de Raad van State en, tussen haakjes, door de Raad van State werd teruggestuurd met de opmerking dat er te weinig werd overlegd. Wij hebben deze opmerking met vergaderdata en verslagen van vergaderingen weerlegd. Dat was de eerste reactie. Dit, mocht u vragen hebben omtrent de tijd en omtrent wat er met de teksten gebeurt.

Wij hebben inderdaad, gelet op de noodsituatie, met name het feit dat wij nu met uitspraken worden geconfronteerd die echt moeilijk te combineren zijn, gevraagd aan de Raad van State om vlugger zijn advies te verlenen. Oorspronkelijk hadden wij, omdat de wet een zodanig fundamentele regeling betreft, de Raad van State verzocht de tekst juridisch zeer grondig te bestuderen.

Wij hopen dus dat de Raad van State van de nood een deugd maakt en het grondig werk tegen volgende week kan bezorgen. Dat betekent dat de regering volgende week, in de zogenaamde tweede lezing, de tekst kan doorsturen naar het Parlement en zelfs, een oude afspraak honorerend, naar het overlegcomité tussen de verschillende regeringen.

Nogmaals, als we met zijn allen daarover akkoord

geraken, dan hebben wij een mechanisme om stabielere beslissingen te nemen in de toekomst.

De vraag blijft openstaan wat er ondertussen moet gebeuren. Wij weten – aan de hand van de reacties vermoed ik dat iedereen daarvan overtuigd is – dat iedere beslissing er vandaag een is die geen lang juridisch leven beschoren is, omdat we de mensen niet kunnen verbieden om naar de rechtbank te gaan, wat ook nooit onze bedoeling mag zijn.

We moeten een methode vinden om die overgangssituatie te kunnen overbruggen.

Naar mijn bescheiden juridisch oordeel, en even een jurist citerend in verband met de terugkeer naar de situatie van vóór 1999: “Dat is juridisch volledig instabiel.”

Het enige dat wij kunnen doen – misschien zijn dat wel de meest wijze woorden die ik de jongste dagen heb gehoord, die van Eric Van Rompuy in het Vlaams Parlement – is de stelling volgen dat we beter de huidige situatie even handhaven. In dat geval is er maar één probleem: wij kunnen dat niet. Om dat te doen, moeten wij toch nog even nagaan in hoeverre wij ons zo veel mogelijk conform kunnen stellen aan de laatste uitspraak van het hof van beroep van Brussel. Ik wil namelijk die uitspraak van het hof van beroep van deze week niet onbeantwoord laten.

Er is gelukkig wel een algemeen natuurrechtsprincipe: men kan nooit gehouden worden tot het onmogelijke, maar wij moeten wel het mogelijke zoeken in het pakket van onmogelijkheden.

Daarom doe ik een oproep aan alle collega's die belang hechten aan onze concurrentiële positie in de wereld. Als wij belangrijke concurrentiemaatregelen wensen te nemen in dit land, dan doe ik een oproep aan de collega's om niet alleen een standpunt in te nemen, maar ook samen een beslissing te nemen.

De **voorzitter**: Bedankt, mijnheer de minister. Ik neem aan dat iedereen wel zal willen repliceren. Ik wil de Vlamingen eraan herinneren dat de zelfbeperking kenschetsend is voor het meesterschap.

Je rappelle aux francophones que Nicolas Boileau célébrait la concision. Il ne parlait pas des répliques, mais cela vaut pour les répliques aussi.

Je vais suivre la même liste que tout à l'heure. Ik

geef dus onmiddellijk het woord aan de heer Laeremans.

01.15 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb u in het begin graag horen zeggen dat de uitgangspunten van het arrest inderdaad correct, sociaal en helder zijn. Dat is een mening die wij delen. Ik ben blij dat u dat ook zo expliciet stelt. Wat er daarna is gekomen, doet daar dan in heel grote mate afbreuk aan, met name als u de wijze woorden van Eric Van Rompuy aanhaalt. Toch heel merkwaardig, want hij heeft volgens ons zeer onverstandige woorden gesproken door voor te stellen om vanwege de gemeenteraadsverkiezingen en nadien de federale verkiezingen, alles twee jaar op te schuiven omdat men nu toch geen draagvlak kan vinden. Dat is natuurlijk onzin, want men zit met die arresten, men zit met die dwangsommen en men zit met alle mogelijke juridische poespas waarop men een antwoord moet geven. Wat Eric Van Rompuy heeft gezegd, was blijkbaar ook niet namens zijn partij, want vandaag heb ik door Pieter De Crem heel andere dingen horen zeggen. Dat waren dus allesbehalve wijze woorden.

01.16 **Pieter De Crem** (CD&V): (...)

01.17 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U hebt niet gezegd dat het twee jaar moet worden bevroren. Dat hebt u zeker niet gezegd.

Uw oplossing met enerzijds een grondige wet, waarvoor we nog op de Raad van State moeten wachten, en anderzijds in de tussenfase de huidige situatie bevroren, is ook geen oplossing, mijnheer de minister. Het Arbitragehof dat onvermijdelijk zal gevraagd worden daarover zijn mening te uiten, zal direct zeggen dat de tijdelijke wet in verband met het huidige plan onbillijk is, gezien het arrest van het hof van beroep. Daar zit u meteen "sloot".

Tevens bestaat dan nog het risico dat die wet misschien wel blijft bestaan. Dat is de andere piste. Als het Arbitragehof om een of andere reden – want het is politiek samengesteld – de wet niet zou vernietigen, zit men met een onbillijke situatie die blijft bestaan en dan is er geen enkele zekerheid dat er ooit wettelijk nog iets aan zal veranderen.

Ten tweede, het duurt toch wel hemeltergend lang. Meer dan een jaar geleden beschikten wij al over het voorontwerp, maar het is blijven aanslepen. U hebt daar heel de grote vakantie blijkbaar niets mee gedaan. Pas nadien bent u

naar de Raad van State gestapt. Het is door uw getreuzel dat er nog altijd geen advies is. Door nu snelsnel een spoedadvies te vragen, toont u aan dat u eigenlijk veel te laat bent en dat u dat allemaal veel beter vroeger had voorzien. U had van in het begin een spoedadvies moeten vragen. Het is door uw getreuzel dat al die opeenvolgende tegenstrijdige arresten er uiteindelijk zijn gekomen.

Ten derde, mijnheer de minister, ik heb u niets horen zeggen over de Brusselse geluidsnormen. In dit arrest zegt men heel duidelijk dat die geen enkele rechtsgrond hebben en dat de krenking van die geluidsnormen niet meer tot sancties kan leiden. Bijgevolg zouden die boetes moeten verdwijnen. U had daarover minstens uw mening kunnen zeggen, want nu bestaat de grootst mogelijke onzekerheid voor al die luchtvaartmaatschappijen. Zij vragen aan u als minister van Mobiliteit wat het antwoord daarop is, hoe zij die normen moeten beschouwen en die boetes moeten bekijken. U hebt daarop niet het minste begin van antwoord gegeven.

Meer in het algemeen zit daar precies de sleutel. De sleutel zit bij het Brussels Gewest. Als het Brussels Gewest zegt dat het de geluidsnormen intrekt, dan is ten minste dat grote obstakel voor de luchtvaartmaatschappijen en om tot een akkoord te komen, van de baan. Nogmaals, in dat Brussels Gewest zitten drie Vlaamse partijen – CD&V, VLD en sp.a – maar geen van die drie partijen heeft vandaag laten blijken wat ze daaraan gaan doen. Zij moeten daarin hun verantwoordelijkheid opnemen. Als mevrouw Grouwels, de heer Smet en de heer Vanhengel zeggen dat ze op die manier niet meer verder gaan en dat ze hun ontslag aanbieden of mevrouw Huytebroeck moet haar ontslag aanbieden, dan zijn we eindelijk een stap verder en kunnen die geluidsnormen eindelijk worden ingetrokken. Onbegrijpelijk genoeg blijft men maar voortdoen, blijft men maar doen alsof er niets aan de hand is, alsof dat aanmodderen van de drie Vlaamse ministers kan blijven duren, die gewoon als loopjongens achter de Franstalige politici aanlopen. Ik vind het onbegrijpelijk. Dat is een hypocrisie, een immense tegenstrijdigheid. Ik hoop dat CD&V, sp.a-spirit en VLD dat zo snel mogelijk inzien en hun Brusselse ministers tot de orde roepen. Die dubbelzinnigheid kan niet meer aangehouden worden.

01.18 **Stijn Bex** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik wil zeer kort aan de collega's Maingain en Lalieux zeggen dat de vernietigingsbeslissing van het Hof van Cassatie in

2003 absoluut niet ging over de spreidingsgedachte op zichzelf, maar over het feit dat de rechtbank zich te fel had gemengd met de prerogatieven van de uitvoerende macht. Het was zeker geen veroordeling van de spreidingsgedachte of een veroordeling van een spreidingsplan, omdat het zogezegd onveilig zou zijn. Ik wou dat toch even rechtzetten.

Mijnheer de minister, ik wil u danken voor uw omstandige antwoord. Ik ben tevreden dat u zegt, ondanks dat u juridische twijfels plaatst bij het arrest, dat het niet zonder gevolgen kan blijven. U zegt dat u het eigenlijk eens bent met de stelling dat de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingaan tegen de federale goede trouw. U houdt ook heel duidelijk de stelling aan dat de geluidshinder moet worden gespreid.

In die zin wil ik de Franstalige collega's zeggen en zeker mevrouw Lalieux, die zegt dat ik hier een communautair verhaal van wil maken, dat niets minder waar is. Ik heb de indruk dat zij niet wil antwoorden op de vraag of het wel sociaal is om een beperkte groep mensen met alle overlast te confronteren en dat zij gemakkelijks halve dan maar zegt dat men er een communautair verhaaltje van maakt. Dat is zeker niet de bedoeling. Wij hebben het beste voor met alle inwoners uit de omgeving van de luchthaven. Wij moeten wel met alle inwoners rekening willen houden en niet alleen met een welbepaalde groep van inwoners.

Mijnheer de minister, ik heb nog een opmerking bij het arrest. In tegenstelling met u wil het hof, mijns inziens, niet dat de 6 zones allemaal exact evenveel vluchten te verwerken moeten krijgen. Ik denk dat het hof heel duidelijk bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de mogelijkheden. Indien u mij niet gelooft, kunt u het nalezen op pagina 272. Daar kunt u lezen dat rekening moet worden gehouden met alle mogelijkheden en beperkingen van de infrastructuur, aëronautische imperatieven en spreiding van de geluidshinder. Er is wel degelijk een marge om rekening te houden met veiligheidscriteria, uitrusting van de baan enzovoort.

Mijnheer de voorzitter, ik wil het kort houden. Ik denk dat we snel moeten komen tot een politieke oplossing voor het probleem. In die zin steun ik de minister in de stappen die hij op dat vlak wenst te nemen. Ik wil er wel bij zeggen dat over de criteria van capaciteit en veiligheid weinig discussie bestaat. Het is perfect mogelijk om het luchtverkeer bij een billijke spreiding ook veilig te

laten verlopen met respect voor de capaciteit van de luchthaven. Met betrekking tot die capaciteit zijn er studies van BIAC en met betrekking tot de veiligheid zijn er studies van Eurocontrol die dat ook aantonen. Mevrouw Milquet, een objectieve studie is dus echt niet meer nodig. We kennen de feiten.

De politieke discussie die hier moet worden gevoerd, gaat over de vraag of we voor spreiding dan wel voor concentratie wensen te gaan. De Franstaligen wensen tot nu toe hierop geen antwoord te geven, zeggende dat wij een communautaire discussie wensen te voeren. Willen de Franstaligen hun deel van de lasten dragen boven Brussel? Dat het geen communautaire discussie bewijst de heer Van Biesen, want die steunt mevrouw Lalieux, volgens mij ingegeven door een zekere nimby-gedachte, maar goed.

01.19 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb naar aanleiding van deze interpellatie een aantal vragen gesteld waarvan een van de belangrijkste was welke stappen ondernomen zullen worden, wanneer er overleg met de Gewesten is gepland en wanneer een mogelijk akkoord zich zou kunnen aandienen. Ik meen dat dit de belangrijkste vraag is waar wij voor staan. Daar heb ik geen antwoord op gekregen.

Ik wil heel kort iets zeggen wat de andere collega's ook hebben gezegd. Wij moeten toch de zaken zeggen zoals zij zijn. Hier wordt een beetje een verhaal opgehangen als zou terugkeren naar de situatie van voor 1999 – u hebt daar ook naar verwezen – een ideale of een meer aangewezen situatie zou zijn dan nu.

01.20 Marie Nagy (ECOLO): Il y avait déjà la route Chabert.

01.21 Pieter De Crem (CD&V): Ja, mevrouw. Ik zou aan onze Franstalige collega's echter willen zeggen dat er geen twee situaties zijn van voor 1999. Men kan uit de situatie van voor 1999 niet alleen het baangebruik pikken en het routegebruik aan de kant laten. Dat is eigenlijk de paradox die ik al maandenlang, al jarenlang, bij al onze Franstalige collega's hoor. Ook dat moet doorprikt worden. De situatie van voor 1999 is een en/en-situatie, niet een en/of-situatie.

Collega Lalieux heeft gezegd dat de minister de situatie heeft geërfd. Een erfenis aanvaardt men, of men verwerpt ze. Het is een beetje gemakkelijk te zeggen dat het in het bevoegdheidspakket zat.

De minister wist heel goed, toen hij minister Anciaux opvolgde, dat het een heikel punt zou zijn. Veel tijd is ondertussen verlopen.

Ik richt mij nogmaals meer speciaal tot onze Franstalige collega's. Er bestaan in dit land geen twee soorten burgers: burgers die wel moeten of mogen wakker liggen en burgers die niet moeten of mogen wakker liggen. Dat is toch iets wat heel duidelijk gesteld moet worden. Vandaar dat in een land als het onze de billijke en eerlijke verdeling van de lasten hoe dan ook in het vooruitzicht moet worden gesteld.

Collega Van Biesen, u hebt gelijk. U bent de man, meen ik, die in deze vergadering wellicht het meeste terreinkennis heeft en een en ander aan den lijve ondervindt. Anderen ook, maar u hebt een punt als inwoner van Kraainem. Toch was ik, samen met onze collega's, een beetje geschrokken van uw invalshoek. U zei vier of vijf keer: het is nu vijf voor twaalf. Met de cumul van al die vijf voor twaalfen, is het wellicht al na twaalfen. U hebt aan de minister gevraagd wat hij al die tijd heeft gedaan. Dat is toch een beetje choquerend voor een lid van een meerderheidspartij die sinds 1999 in de federale meerderheid zit en die heeft nagelaten voldoende op het dossier te wegen – tenminste, uw partij – om een aantal maatregelen door te drukken.

U zegt: men moet nu praten. Ik meen dat de VLD al die tijd wat heeft geslapen. Dat is eigenlijk het enige wat ik daaruit kan concluderen.

Thans stapt u daar blijkbaar wat van af, maar gisteren had ik de indruk dat uw logica er een was van: probleem, weg van mij, het ligt allemaal bij de Gewesten. Welnu, daarin kunnen wij niet meestappen, want wanneer u de gerechtelijke uitspraak effectief volgt, dan is dat heel duidelijk het terugleggen van de bal in het kamp van de federale regering die nu dus zal moeten optreden.

Laten wij eerlijk zijn, als de schuldvraag moet gesteld worden in dit dossier, ligt de schuldvraag in 1999, bij de unilaterale actie van het Brussels Gewest boetes vast te leggen naar aanleiding van de invoering van die geluidsnormen. Daar ligt de schuldvraag in heel het dossier, het als het ware inkapselen van het Brusselse luchtruim.

Daarom zeggen wij nogmaals dat er een billijke en rechtvaardige oplossing moet komen, waarin u, als minister, als deeltjesversneller binnen de regering en als hoofdrolspeler, niet alleen de rol van notaris op u zult kunnen nemen. Dat is eigenlijk de rol die u in dit dossier een beetje op u

neemt.

Wij hebben u daarnet de vraag gesteld of het arrest voor u een nieuwe start kan zijn in het dossier, na de catastrofale beslissingen die paars heeft genomen, maar dat geheel terzijde. Wij willen namelijk niet polariseren in dit dossier. De christen-democraten willen een oplossing in het dossier. Onze oproep aan u is: neem uw verantwoordelijkheid op en wees minister, om te komen tot een billijke en rechtvaardige spreiding van het vluchtgebeuren.

Betreffende wat u de pispaal noemt, voelen wij ons, als christen-democraten, niet aangesproken. De bevochtiging van dat voorwerp komt vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vandaag eigenlijk ook een beetje vanuit bepaalde meerderheidspartijen. Ik meen dat u dit probleem zelf zult moeten oplossen in de schoot van de federale regering.

De oplossing komt via de wet. Maak er nu absoluut werk van. Hoeveel keer vraagt de regering de urgentie bij de Raad van State wel niet?. Ik kan mij praktisch geen ontwerp van de regering meer herinneren waarbij dit niet gevraagd wordt. In een dergelijke, belangrijke aangelegenheid als deze wordt de urgentie niet gevraagd. Wij rekenen dus op uw invloed om zo vlog mogelijk met een advies van de Raad van State te komen.

Eigenlijk zitten wij in een bedroevende situatie. De regering kan en wil niet bewegen. Eigenlijk zegt u dat er geen oplossing is. Betonnering gaat niet, een nieuw wetgevend initiatief gaat niet, zich uitspreken over een overgangperiode - wat overigens een zeer terechte opmerking was van onze collega Eric Van Rompuy - gaat evenmin.

(...): (...)

01.22 Pieter De Crem (CD&V): U zegt nu ook dat u geen mogelijkheid ziet om zelfs maar het perspectief van een overgangperiode mogelijk te maken. Welnu, volgens mij is dit de dead end en bevinden wij ons in een cul-de-sac, op een doodlopend spoor, dat niets anders is dan het mismeesteren van dit dossier door Paars. De christen-democraten willen u de hand toereiken, mijnheer de minister.

01.23 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous n'avez pas le monopole de l'équité, ni du souci social, ni de la préoccupation pour l'aéroport. Chacun ici l'a exprimé, et je tiens à le faire aussi, l'équité est une

valeur fondamentale. Mais est-ce de l'équité que d'avoir 48% des vols au-dessus de l'Oostrand? Est-ce de l'équité d'avoir, au mois de février, 53% de vols au-dessus de l'Oostrand? Non, ce n'est pas de l'équité! Ne vous appropriez donc pas des valeurs qui appartiennent aussi à d'autres et que d'autres essaient de défendre!

Vous ne pouvez pas ignorer que cet aéroport se situe à côté d'une agglomération importante et que cela nécessite une gestion particulière. Si on veut que l'aéroport soit viable, il faut tenir compte de la sécurité, de la santé et de la densité de la population, c'est très clair.

Je vous ai écouté et vous étiez presque touchant. Quand vous ne jouez pas Calimero, vous faites celui qui est très touché par les arrêts de la Cour d'appel. Je ne vous ai pas vu faire la même chose en commentant l'arrêt du 9 juin 2005. Là, vous étiez beaucoup plus distant! Vous n'avez pas soutenu cet arrêt qui expliquait bien que l'arrêté "bruit" de la Région bruxelloise était constitutionnel, qu'il y avait une souffrance des riverains et que c'est pour cette raison qu'ils s'étaient adressés à la Cour d'appel. Je trouve ce parti pris assez insupportable de la part d'un ministre fédéral!

C'est insupportable et je me tourne alors vers les autres partis de votre coalition. L'ensemble de la coalition soutient-il ce que vous dites? Vous contestez la constitutionnalité des arrêtés de la Région bruxelloise. Est-ce votre opinion personnelle ou est-ce l'opinion du gouvernement violet? C'est une question importante car je n'ai pas noté ici un soutien unanime et sans conteste de cette position. Le fait de jouer sur cette ambiguïté est d'assez mauvais goût.

Enfin, je reviens à la solution. On a entendu le ministre nous dire qu'il ne voit qu'une solution, celle de prendre une loi. Monsieur le ministre, on entend bien ce que vous dites! Au fond, le message que vous envoyez aux riverains est celui de dire qu'on ne veut plus de recours. On n'écoute donc pas ce que les gens demandent, on leur dit qu'on ne veut plus de recours et donc qu'on va bétonner la situation.

Les collègues vous ont averti en disant que cela n'allait pas se passer comme ça. Vous leur avez répondu que votre seul point de départ est le plan Anciaux bis ou le plan Landuyt, je ne sais plus comment il faut l'appeler. C'est évidemment inacceptable!

Je répète que le fait d'accepter cette loi serait une

faute politique grave parce que le ministre nous dit que son point de départ est la situation actuelle, qui n'est pas équitable, ni durable, ni satisfaisante au point de vue de la santé, de la sécurité et du rapport entre les personnes concernées puisqu'elle ne permet pas de solutionner les problèmes.

Monsieur le ministre, vous ne pouvez pas isoler! Vous ne pouvez pas exproprier! Vous ne pouvez donner aucune réponse à ces personnes!

Monsieur le président, je termine en disant que je réfute totalement l'idée selon laquelle l'arrêté "bruit" de la Région bruxelloise serait incompatible avec le maintien de l'aéroport.

Certains d'entre vous ne le savent peut-être pas: 6.679 avertissements ont été donnés et 2.597 procès-verbaux ont été dressés en 2005. Monsieur le ministre, si vous estimez toujours que c'est incompatible avec l'activité de votre aéroport, vous finirez par constater que, même sans normes, votre aéroport continuera à poser des problèmes ingérables. Il vous faut adopter une position beaucoup plus raisonnée et raisonnable, c'est-à-dire qu'un certain nombre d'avions anciens ne peuvent plus décoller de l'aéroport.

01.24 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le ministre, votre réponse m'a déçue. En effet, j'ai entendu un partisan, non un ministre, encore moins un ministre fédéral. Lorsque vous donnez des leçons sur la manière avec laquelle on doit apprécier les arrêtés d'une cour, d'un pouvoir judiciaire, il faut le faire avec la même mesure, la même distance et dès lors, la neutralité nécessaire dans tous les cas.

Or, pour vous avoir entendu commenter les autres arrêtés, vu vos réactions, notamment les recours pris par la suite, et avoir entendu aujourd'hui une ode très claire au contenu de cet arrêt aux valeurs aussi sociales, je m'étonne quant à la pseudo-neutralité que vous voulez toujours afficher. Il ne faut pas user de deux poids et deux mesures avec les décisions judiciaires. Soit, vous les respectez, soit vous introduisez des recours! D'ailleurs, je n'ai pas entendu très clairement s'il était dans vos intentions d'introduire, comme pour les autres, un recours auprès de la Cour de cassation. Comme j'ai entendu quelques conseils juridiques de M. Maingain, j'espère que sa formation veillera à ce que ce soit le cas. J'aimerais dès lors que l'on affiche la même attitude à l'égard de ce dernier arrêt.

Je ne comprends pas non plus la manière dont

vous répondez à une proposition équilibrée, qui est d'en revenir provisoirement à la situation antérieure à 1999. En effet, c'est plutôt vous qui bloquez sur le standstill actuel en croyant que ce serait rompre ce principe que de revenir provisoirement à cette situation moyennant en plus quelques modifications sur la base de nouveaux acquis. Ce serait juste une décision politique. Je ne vois pas en quoi, soudainement, cette décision romprait un principe de standstill. Ce n'est pas un argument qui me semble largement pertinent.

Je comprends votre malaise, mais hormis le projet dont vous parlez, je n'ai rien entendu qui réponde clairement à nos demandes, qui étaient légitimes et qui se voulaient au-dessus de la mêlée de conflits de type communautaire dans un dossier qui ne devrait pas l'être.

J'en appelle une dernière fois au bon sens. J'espère que les partis, notamment francophones, de la majorité prendront leurs responsabilités pour cesser de mener ce genre de politique et pour arriver très rapidement à une proposition respectueuse des différents principes non pas uniquement de cet arrêt mais d'autres types de principes, cités par Mme Nagy, que je trouve importants en termes d'équité. Éviter le survol des zones les plus densément peuplées, qu'elles soient peuplées de néerlandophones ou de francophones, est un principe universel tout à fait sage.

01.25 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord répéter que vous avez hérité d'une situation: le dossier a été ouvert par Mme Durant, puis il y a eu le plan Anciaux.

Comme cela a été dit et redit, la situation est "délirante". En effet, les juges se contredisent. Toutefois, je vous demande, monsieur le ministre, d'assumer politiquement la situation; elle ne peut pas durer!

Par ailleurs, je dois dire que votre réponse m'a troublée. En effet, vos insinuations suivant lesquelles nous ne respecterions pas les décisions judiciaires me dérangent quelque peu.

Monsieur le ministre, en flattant le dernier arrêt et en le qualifiant de "social", vous dénigrez les autres arrêts. Autrement dit, vous ne respectez pas jusqu'au bout la justice. Vous ne respectez pas non plus la détresse et la souffrance des riverains qui ont été à l'origine de ces arrêts.

De plus, si je vais jusqu'au bout de votre

raisonnement, la Région bruxelloise doit immédiatement lever les astreintes puisqu'un juge le lui a conseillé.

Pour ma part, je respecte les règles de droit. Toutefois, je voudrais intervenir un instant sur le dernier arrêt que vous estimez fondamental. En effet, il a selon moi un caractère tout à fait surréaliste. Si l'on considère toutes les règles et toutes les procédures en matière de vols, comment voulez-vous modifier, en 30 jours, un plan de dispersion sous peine d'astreintes? La situation est hallucinante, monsieur le ministre!

J'en viens à l'essentiel: il s'agit ici d'analyses pseudo-juridiques. Mon intention n'est nullement d'insulter les juges, mais quand un juge ne peut entendre toutes les parties – je rappelle que la Région bruxelloise n'a pas été entendue -, il ne dispose pas, selon moi, de tous les éléments pour rendre un jugement équitable.

Venons-en maintenant à la situation politique. Monsieur le ministre, nous sommes prêts à vous soutenir dans votre recherche d'une situation politique claire pour tous les riverains, tous les citoyens, mais aussi pour le développement économique de Zaventem. Toutefois, le débat et la décision ne pourront se faire sans un accord de coopération avec la Région bruxelloise et la Région flamande. La situation actuelle ne peut perdurer et une période transitoire est donc nécessaire; des mesures devront être prises. Revenir à la situation d'avant 1999 constituerait, selon moi, la meilleure solution pour chacun. A l'époque, personne ne se plaignait. C'est seulement lorsque le dossier a été rouvert que les gens se sont sentis agressés.

Monsieur le ministre, vous parlez toujours d'équité. Selon moi, l'équité décrite dans cet arrêt n'est pas sociale. Il s'agit plutôt d'une équité mathématique puisque les six pistes doivent être utilisées de manière équitable. C'est une équité à l'aveugle qui ne tient pas compte de tous les critères qui ont été rappelés. Il ne s'agit donc pas d'une politique égalitaire et sociale.

Je répète qu'un projet de loi doit rapidement être élaboré en collaboration avec la Région bruxelloise et qu'une période transitoire doit, en attendant, être mise en place. De plus, ce projet ne peut en aucun cas bétonner le plan Anciaux tant décrié.

Pour terminer, monsieur le président, je voudrais dire à mes collègues flamands qui en appellent aux députés et aux ministres flamands bruxellois,

que les ministres en question sont d'abord bruxellois, même si les Flamands l'oublent souvent. Il s'agit d'un gouvernement bruxellois. Et, ne vous en déplaise, la Région bruxelloise est une Région au même titre que les deux autres.

Moi, je fais appel à ces ministres qui sont bruxellois et je ne fais pas de différence entre les ministres francophones bruxellois et les ministres flamands bruxellois. Encore une fois, je crois qu'il s'agit ici de la défense d'une région qui en vaut la peine. Mais vous, vous ne vous en rendez pas compte!

Aujourd'hui, si, une fois encore, le gouvernement bruxellois est sorti uni de son conseil de tout à l'heure, c'est tant mieux. C'est tant mieux pour Bruxelles.

Je demande aux ministres bruxellois flamands d'être avant tout bruxellois, ce que les Flamands oublient souvent. Cela me dérange et m'attriste, car la Région bruxelloise en vaut la peine.

01.26 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u uiteraard voor de wijze waarop u dit probleem en zoals u het ziet hier naar voren hebt gebracht.

Toch zijn wij gekomen op het moment dat er moet geland worden. In deze zin moeten wij vrij snel komen tot die vliegwet waarover nu reeds zo lang gesproken wordt, maar waarbij het voorontwerp dat vandaag ter bespreking ligt vertrekt van het spreidingsplan. Men noemt dat meestal het spreidingsplan-Anciaux. Het kan ook het spreidingsplan-Landuyt-Anciaux genoemd worden. Het zou beter de geestelijke vader Cornillie zijn wiens naam men zou gebruiken. Het is uiteindelijk eerder een ambtenaar, een kabinetsmedewerker die dit hele spreidingsplan geschreven heeft dan de betrokken ministers. Laten wij het daarover echter niet hebben. Die vliegwet moet er in elk geval komen.

De vliegwet vertrekt echter uit iets waarover ik vandaag geen meerderheid hoor. Ik hoor geen meerderheid zeggen dat het uitgangspunt van deze vliegwet het spreidingsplan zou zijn zoals het vandaag is. Dus zijn er twee problemen.

Ten eerste, de vliegwet moet er komen, maar de vliegwet moet ons inziens vertrekken vanuit de situatie van 1999 en getoetst worden door de verschillende actoren die ik daarstraks reeds heb aangehaald en dan moet men komen tot een nieuwe vliegwet. Over deze vliegwet zou dan in de Kamer kunnen worden gestemd.

Ten tweede, u zegt dat als wij daar niet toe zouden komen, een standstillsituatie zou kunnen overwogen worden. Dat is mijns inziens niet goed. Een standstillsituatie zou op geen enkele wijze de bekommernis van het bedrijfsleven tegemoetkomen, namelijk gaan wij investeren of denken wij eraan om eventueel de regio te verlaten. Een standstillsituatie van één à twee jaar zal niet oplossen dat deze mensen hun investeringen vandaag zullen voeren. Zij zullen ze uiteraard ook uitstellen. Dat is vrij logisch. Met andere woorden, een standstillsituatie is een slechte situatie.

Ik vraag u met aandrang het volgende. Verlaat het politieke akkoord van de federale regering over het spreidingsplan. Ga terug naar 1999. Toets het aan de verschillende actoren. Breng een nieuw voorontwerp van vliegwet en laat ons daarover nog voor de grote vakantie stemmen. Dan kan de rust terugkeren en kunnen de investeringen en tewerkstelling en de vliegtuigen terug de weg vinden naar de luchthaven van Zaventem. Anders spreiden wij immers niet de vleugels, maar het bedje van de luchthavens uit onze buurlanden.

01.27 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je serai très bref.

Premièrement, si, après avoir entendu la réponse du ministre Landuyt, le gouvernement bruxellois n'a pas encore compris qu'il faut faire exécuter sans tarder l'arrêt de la cour d'appel du 9 juin 2005, c'est à désespérer! Je ne vois pas pourquoi on devrait renoncer à l'exécution d'une décision de justice lorsque le ministre lui-même dit que toutes les décisions de justice doivent être exécutées convenablement!

Je répète aux partenaires francophones de la majorité à la Région de Bruxelles-Capitale que pour lever l'obstacle du chantage des partenaires flamands de la majorité régionale, nous sommes prêts au Parlement régional à voter avec eux la décision de faire exécuter l'arrêt de la cour d'appel du 9 juin 2005.

01.28 Marie Nagy (ECOLO): (...)

01.29 Olivier Maingain (MR): Deuxièmement, je dis très clairement au ministre qu'on ne mettra pas à profit cet arrêt, dont il reconnaît lui-même toutes les faiblesses juridiques, pour tenter de consacrer par la loi les faiblesses juridiques de l'arrêt – que les choses soient claires entre nous – sous peine d'avoir un sérieux problème au sein de la majorité gouvernementale fédérale!

C'est peut-être cela que vous vouliez entendre, madame Nagy. Les choses sont ainsi dites de manière anticipée.

Monsieur le ministre, vous n'allez pas nous faire croire que cet arrêt-ci est plus social et donc plus respectable que d'autres arrêts des chambres de la cour d'appel! Il ne consacre pas plus de meilleurs principes juridiques que les autres arrêts de la cour d'appel. Je dis cela pour que tout un chacun comprenne bien ce que pourrait être un processus législatif après que la Cour de cassation se soit prononcée sur l'ensemble des arrêts. Nous serons ainsi juridiquement utilement conseillés par un arrêt de la Cour de cassation sur la base de tous les pourvois qui doivent être déposés. J'attends en effet que le gouvernement fédéral aille en cassation contre cet arrêt comme il est allé en cassation contre les précédents arrêts!

Troisièmement, la sécurité est le premier critère qui doit être appliqué pour établir un plan de répartition équitable. Je reprends les termes de l'accord gouvernemental fédéral: la sécurité, la densité de la population, le cadastre du bruit que nous n'avons toujours pas. Nous savons ce que nous devons penser de la sécurité juridique. Nous avons eu les témoignages des pilotes et de Belgocontrol qui récemment encore rappelaient la corrélation entre le plan de dispersion actuel et les menaces en termes de sécurité quant à l'utilisation des pistes.

Je renvoie pour cela aux déclarations récentes du responsable de Belgocontrol ayant compétence en la matière. Nous connaissons donc les critères à prendre en compte.

A l'heure actuelle, le plan Anciaux ne prend pas ces critères en compte, voilà pourquoi nous ne pouvons vraiment pas le consacrer par une loi.

Moties

Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Hagen Goyvaerts, Bart Laeremans, Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heer Pieter De Crem, van mevrouw Joëlle Milquet en van de

heren Bart Laeremans en Patrick De Grootte en het antwoord van de minister van Mobiliteit, vraagt de regering

gevolg te geven aan het arrest van het hof van beroep van Brussel van 21 maart en binnen de maand een billijk spreidingsmodel uit te werken waarin beide gewesten hun evenredig deel van de hinder op zich nemen."

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Hagen Goyvaerts, Bart Laeremans, Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de M. Pieter De Crem, de Mme Joëlle Milquet et de MM. Bart Laeremans et Patrick De Grootte et la réponse du ministre de la Mobilité, demande au gouvernement de se conformer à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 21 mars et de définir, dans le mois, un modèle de dispersion équitable dans le cadre duquel les deux régions assument une part proportionnée de nuisances."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Pieter De Crem en Patrick De Grootte en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heer Pieter De Crem, van mevrouw Joëlle Milquet en van de heren Bart Laeremans en Patrick De Grootte en het antwoord van de minister van Mobiliteit, vraagt de regering

1. rekening te houden met het recente arrest van het Brusselse hof van beroep om aldus te komen tot een billijkere spreiding;
2. de ongrondwettelijkheid van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer verder te onderzoeken;
3. zonder verdere vertraging politiek overleg te organiseren om te komen tot een gewogen spreiding;
4. een duurzame oplossing uit te werken die de economische zowel als de ecologische gevolgen in rekening brengt."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Pieter De Crem et Patrick De Grootte et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de M. Pieter De Crem, de Mme Joëlle Milquet et de MM. Bart Laeremans et Patrick De Grootte et la réponse du ministre de la Mobilité, demande au gouvernement

1. de tenir compte de l'arrêt récent de la cour d'appel de Bruxelles et de veiller ainsi à une répartition plus équitable;
2. d'examiner la question de l'inconstitutionnalité de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien;
3. d'organiser sans délai une concertation politique en vue d'une dispersion équilibrée;
4. d'arrêter une solution durable qui tienne compte des conséquences économiques comme écologiques."

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door de dames Joëlle Milquet en Marie Nagy en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Pieter De Crem, van mevrouw Joëlle Milquet en van de heren Bart Laeremans en Patrick De Groote en het antwoord van de minister van Mobiliteit, vraagt de regering

- het bestaande plan voor de spreiding van de geluidsoverlast tijdelijk op te schorten en terug te keren naar de schema's voor het gebruik van de start- en landingsbanen van de luchthaven van Brussel-Nationaal van vóór 2003, of op zijn minst van vóór 1999, met behoud van een aantal verworven aanpassingen, tot een nieuw plan is goedgekeurd;
- onverwijld een nieuw plan voor de spreiding van de geluidsoverlast voor te leggen waarin rekening wordt gehouden met alle ter zake doende objectieve gegevens, inzonderheid de door onafhankelijke, internationale experts gepubliceerde studies en aanbevelingen, de bevolkingsdichtheid van de overvlogen gebieden en de veiligheids- en gezondheidsnormen;
- een "controle-instituut voor de geluidsoverlast" op te richten, naar het voorbeeld van de ACNUSA in Frankrijk (*Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires*), een onafhankelijke instelling die tot taak zal hebben het geluidskadaster op te maken, voorstellen te formuleren voor gemeenschappelijke geluidsnormen voor alle overvlogen gewesten, de geluidshinder te meten en overtredingen vast te stellen;
- een duidelijk en bestendig luchthavenbeleid in België uit te stippelen, met inachtneming van de fundamentele rechten van de mensen in de overvlogen gebieden (het recht op een gezonde leefomgeving, het recht op de bescherming van de gezondheid en het recht op de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer en van het gezinsleven en op de vrijwaring van de veiligheid), rechten die verankerd zijn in de Grondwet en het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten

van de mens;

- in dat plan terdege rekening te houden met het feit dat uit hoofde van de billijkheid en de veiligheid een concentratie van vluchten boven de dichtstbevolkte gebieden vermeden moet worden en dat dientengevolge veeleer boven minder dichtbevolkte gebieden moet worden gevlogen."

Une troisième motion de recommandation a été déposée par Mmes Joëlle Milquet et Marie Nagy et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Pieter De Crem, de Mme Joëlle Milquet et de MM. Bart Laeremans et Patrick De Groote et la réponse du ministre de la Mobilité, demande au gouvernement

- comme mesure temporaire, de suspendre l'actuel plan de répartition des nuisances sonores et de revenir aux schémas d'utilisation des pistes de Bruxelles National d'avant 2003 ou à tout le moins d'avant 1999 tout en maintenant certains acquis obtenus jusqu'à l'adoption d'un nouveau plan;
- de présenter sans délai un nouveau plan de répartition des nuisances qui tienne compte de tous les éléments objectifs pertinents, en particulier les études et recommandations publiées par les experts internationaux indépendants ainsi que la densité de population des zones survolées et les normes de santé et de sécurité;
- de créer un "institut de contrôle des nuisances sonores" à l'image de l'ACNUSA en France (*"Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires"*), c'est-à-dire un institut indépendant qui a pour missions de réaliser le cadastre du bruit, de proposer des normes de bruit communes aux régions survolées, de mesurer les nuisances sonores et de constater les infractions;
- de redéfinir de manière claire et stable une politique aéroportuaire en Belgique respectueuse des droits fondamentaux des personnes survolées, soit le droit à un environnement sain, le droit à la protection de la santé et le droit au respect de la vie privée et familiale et de la sécurité, droits consacrés par la Constitution et la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme;
- de prendre dûment en compte dans ce plan le fait que l'équité et la sécurité exigent d'éviter le survol intensif des zones les plus peuplées privilégiant plutôt le survol des zones les moins peuplées."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Camille Dieu en Inga Verhaert en door de

heren François Bellot, Stijn Bex, Guido De Padt en Luk Van Biesen.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Camille Dieu et Inga Verhaert et par MM. François Bellot, Stijn Bex, Guido De Padt et Luk Van Biesen.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.
La discussion est close.

La réunion publique de commission est levée à 14.49 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.49 uur.