

**VERSION PROVISOIRE**

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

VOORLOPIGE VERSIE

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTEGRAL**INTEGRAAL VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

vendredi

vrijdag

05-12-2003

05-12-2003

Après-midi

Namiddag

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

10-12-2003, 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*

10-12-2003, om 16 uur

aan de Dienst Integraal Verslag.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@dekamer.be

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders en Spirit</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu htégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>
<i>PLEN</i>	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>	<i>PLEN</i>	<i>Plenum (witte kaft)</i>
<i>COM</i>	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>	<i>COM</i>	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>

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

SOMMAIRE

INHOUD

Interpellations et question jointes de	1	Samengevoegde interpellaties en vraag van	1
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les vols de nuit" (n° 132)	1	- mevrouw Simonne Creyf tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nachtvluchten" (nr. 132)	1
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'accord intervenu en ce qui concerne la répartition des nuisances sonores causées par l'aéroport de Zaventem" (n° 134)	1	- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het bereikte akkoord in verband met de spreiding van de lawaaihinder van de luchthaven van Zaventem" (nr. 134)	1
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les suites données à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 18 novembre 2003 en matière de nuisances sonores" (n° 135)	1	- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het gevolg dat is gegeven aan het arrest van 18 november 2003 van het hof van beroep te Brussel inzake geluidhinder" (nr. 135)	1
- M. Willy Cortois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le désenclavement de Zaventem" (n° 874)	1	- de heer Willy Cortois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ontsluiting van Zaventem" (nr. 874)	1
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'adoption du plan de dispersion des nuisances sonores par le gouvernement" (n° 136)	1	- mevrouw Marie Nagy tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de goedkeuring door de regering van het spreidingsplan voor de vluchten over Brussel" (nr. 136)	1
- Mme Joëlle Milquet au premier ministre sur "l'accord politique intervenu au kern sur le survol de Bruxelles" (n° 137)	1	- mevrouw Joëlle Milquet tot de eerste minister over "het binnen het kernkabinet bereikte politieke akkoord betreffende de spreiding van de vluchten over Brussel" (nr. 137)	1
<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Bart Laeremans, Olivier Maingain, Willy Cortois, Marie Nagy, Joëlle Milquet, Hans Bonte, Charles Picqué		<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Bart Laeremans, Olivier Maingain, Willy Cortois, Marie Nagy, Joëlle Milquet, Hans Bonte, Charles Picqué	
<i>Motions</i>	25	<i>Moties</i>	25
<i>Orateur:</i> Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Spreker:</i> Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	

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

du

VENDREDI 5 DÉCEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

VRIJDAG 5 DECEMBER 2003

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 17.06 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter. La séance est ouverte à 17.06 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde interpellaties en vraag van**

- mevrouw **Simonne Creyf** tot de minister van **Mobiliteit en Sociale Economie** over "**de nachtvluchten**" (nr. 132)
- de heer **Bart Laeremans** tot de minister van **Mobiliteit en Sociale Economie** over "**het bereikte akkoord in verband met de spreiding van de lawaaihinder van de luchthaven van Zaventem**" (nr. 134)
- de heer **Olivier Maingain** tot de minister van **Mobiliteit en Sociale Economie** over "**het gevolg dat is gegeven aan het arrest van 18 november 2003 van het hof van beroep te Brussel inzake geluidhinder**" (nr. 135)
- de heer **Willy Cortois** aan de minister van **Mobiliteit en Sociale Economie** over "**de ontsluiting van Zaventem**" (nr. 874)
- mevrouw **Marie Nagy** tot de minister van **Mobiliteit en Sociale Economie** over "**de goedkeuring door de regering van het spreidingsplan voor de vluchten over Brussel**" (nr. 136)
- mevrouw **Joëlle Milquet** tot de eerste minister over "**het binnen het kernkabinet bereikte politieke akkoord betreffende de spreiding van de vluchten over Brussel**" (nr. 137)

01 **Interpellations et question jointes de**

- Mme **Simonne Creyf** au ministre de la **Mobilité et de l'Economie sociale** sur "**les vols de nuit**" (n° 132)
- M. **Bart Laeremans** au ministre de la **Mobilité et de l'Economie sociale** sur "**l'accord intervenu en ce qui concerne la répartition des nuisances sonores causées par l'aéroport de Zaventem**" (n° 134)
- M. **Olivier Maingain** au ministre de la **Mobilité et de l'Economie sociale** sur "**les suites données à l'arrêt de la cour d'appel de**

Bruxelles du 18 novembre 2003 en matière de nuisances sonores" (n° 135)

- M. **Willy Cortois** au ministre de la **Mobilité et de l'Economie sociale** sur "**le désenclavement de Zaventem**" (n° 874)
- Mme **Marie Nagy** au ministre de la **Mobilité et de l'Economie sociale** sur "**l'adoption du plan de dispersion des nuisances sonores par le gouvernement**" (n° 136)
- Mme **Joëlle Milquet** au premier ministre sur "**l'accord politique intervenu au kern sur le survol de Bruxelles**" (n° 137)

01.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het wordt alsmäär duidelijker dat het zogenaamde "akkoord" over het nieuwe spreidingsplan een vlucht vooruit is geweest om te ontsnappen aan de dwangsom van 50.000 euro per dag die de overheid moest betalen indien de lawaaihinder vanuit Zaventem niet werd gespreid. Het akkoord en het plan zelf blijven een beetje met een waas omgeven. Het staat nog altijd niet op uw website, ondanks uw aankondiging in uw persnota waar we het plan konden vinden. Het is nog altijd het oude plan dat we daarop terugvinden.

Ook de procedure waarmee u wordt geconfronteerd, doet toch wel enige vragen rijzen over ons bestuur. De spreiding van de lawaaihinder van Zaventem stond in het regeerakkoord. Het is toch triestig dat een actiegroep en een rechter de regering uiteindelijk met een dwangsom moeten verplichten haar eigen regeerakkoord te gaan uitvoeren. Bovendien ligt de bal nu niet in uw kamp, maar in het kamp van de actiegroep van de Noordrand, want zij moeten nu beslissen of ze al dan niet naar de beslagrechter gaan, of het plan al dan niet voldoende is. De regering heeft de touwtjes dus niet meer in handen. Het is opnieuw een actiegroep die heel de discussie leidt.

Wat het akkoord zelf betreft, mijnheer de minister, kunnen we ons ook vragen stellen over de wijze waarop het akkoord tot stand is gekomen. Alle regeringspartijen waren het blijkbaar eens over dat

nieuwe spreidingsplan. De eerste minister heeft zelf de forcing gevoerd.

De MR-ministers Michel en Reynders waren aanwezig en hebben hun akkoord gegeven. De dag daarop reageerden twee andere MR-ministers, minister-president Ducarme en minister Gosuin, de bevoegde minister voor Leefmilieu. Zij zetten zich af tegen het plan. Meer zelfs, zij zullen alles doen om de uitvoering van het plan te verhinderen.

De vraag is nu wat de waarde is van dit plan. Ik heb u reeds horen zeggen dat het een federaal plan is. Vanmiddag nog hoorde ik u over de VRT zeggen dat u zich daarvan niets aantrok en dat het uw zaak niet is. Mijnheer de minister, minister Ducarme is minister-president van een Gewest. Als hij niet akkoord gaat, dan is er geen akkoord. Als hij dat akkoord niet uitvoert, dan valt een deel van uw spreidingsplan in duigen. Het Gewest speelt sowieso een rol in de uitvoering van uw plan. Daar zal men zeggen of uw plan uitvoerbaar is of niet.

01.02 Minister **Bert Anciaux**: Daarjuist was het de actiegroep.

01.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik heb gezegd dat de actiegroep inderdaad de regering verplicht heeft om haar eigen regeerakkoord uit te voeren.

01.04 Minister **Bert Anciaux**: U zei daarjuist dat de actiegroep alles in handen heeft. Nu zegt u dat het Brussels Gewest alles in handen heeft.

01.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil alleen maar zeggen dat er blijkbaar verschillende actoren zijn die zich helemaal niet storen aan wat u een akkoord noemt. Actie Noordrand is inderdaad niet de enige. Ook het Gewest zal in deze ongetwijfeld een rol spelen.

Mijnheer de minister, u had eigenlijk toch een aantal zaken kunnen voorkomen. Zou het niet redelijker of logischer geweest zijn indien u toch vooraf enig overleg had gepleegd met het Gewest? Het is natuurlijk de federale overheid die verantwoordelijk is voor het bepalen van de vluchtroutes.

De uitvoerbaarheid van het plan hangt uiteraard ook af van de houding van de Gewesten, niet alleen van het Brussels Gewest, maar straks ook van het Vlaams Gewest. De Gewesten zijn namelijk bevoegd inzake geluidshinder in het kader van hun milieubevoegdheid. De Gewesten moesten dus niet formeel worden betrokken, daarin hebt u gelijk, maar het zou toch verstandig geweest zijn, mocht er enig overleg geweest zijn. Blijkbaar is er geen overleg geweest. Ik hoor zelfs dat minister Gosuin zelf niet in het overleg betrokken is. Wij kunnen nu ook de vraag stellen of het Gewest formeel reeds

uw nieuw spreidingsplan heeft gekregen. Als ik vanmorgen uw partijgenoot Pascal Smet hoorde over de radio, dan heb ik de indruk dat het spreidingsplan nog altijd niet formeel is bezorgd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en aan het Vlaams Gewest.

Ik kom tot het arrest van het hof van beroep. Het arrest bevat twee belangrijke bepalingen, niet alleen de verplichting van de spreiding, maar het is ook cruciaal dat de regering prompt aan BIAC en Belgocontrol instructies moet geven voor de uitvoering van het nieuwe spreidingsplan. Mijnheer de minister, is dit al gebeurd? Wanneer is dat gebeurd? Kunnen wij hiervan een kopie krijgen? Volgens ons gaat het hier om bestuursdocumenten en geldt de openbaarheid van bestuur. Mijnheer de minister, omdat dit een belangrijk en zelfs cruciaal element is uit het arrest, vragen wij u ons een kopie te geven van de opdracht die u hebt gegeven aan BIAC en Belgocontrol.

Het akkoord is voorlopig, zegt de minister zelf, er moet nog geëvalueerd en gemeten worden. Mijnheer de minister, het is duidelijk dat de zaak ontijdend moest worden. Er zal verder gegaan worden en ik denk dat er verder zal worden gegaan na de verkiezingen van juni volgend jaar. De cirkel is stilaan rond.

Na ongeveer vier jaar zijn we bijna terug aangekomen op het punt waar we stonden toen minister Durant de onzalige gedachte kreeg te beslissen om alle nachtvluchten te verbieden en toen de eerste minister besliste zich ermee te bemoeien en concentratie als de oplossing voorstelde. Het zijn voor veel mensen vier jaar van ellende en van verzet geweest, vier jaar waarin mensen en regio's tegen mekaar werden opgezet, vier jaar waarin de antipolitiek werd gevoerd. Aan het einde van die vier jaar leek zelfs het bestaan van de luchthaven in het gedrang te komen. Het stemt ons gelukkig dat men na al die commotie uiteindelijk stilaan terugkeert naar hoe het was vóór Verhofstadt zich ermee bemoeide. Men haalt zelfs de oude Chabert-route terug. Tot zover mijn uiteenzetting over de procedure en over het akkoord zelf.

Mijnheer de minister, is dit het zoveelste spreidingsplan? Bij elk spreidingsplan wordt gezegd dat dit nu hét plan is, dat het de best mogelijke spreiding is en dat het op dit ogenblik niet beter kan. Ik heb u dat opnieuw over de radio horen verkondigen. Dit is nu hét plan, beter kan niet, het is onmogelijk nog verder te spreiden dan zoals in het nu voorliggend plan. Bevat dit plan nu inderdaad die spreiding die volgens het hof van beroep nodig is? Is men vandaag, op basis van wat voorligt, in staat te oordelen of dit nu inderdaad hét plan is dat dé spreiding zal realiseren zoals geëist door het hof van beroep?

Het plan is ook nogal voorwaardelijk en zelfs voorlopig. Er moeten immers metingen komen en een uitgebreid meetnetwerk.

Echt definitief is dat plan ook niet.

Over het geluidskadaster wordt ook een en ander verteld. Het Brussels Gewest was vragende partij voor een dergelijk geluidskadaster. Binnen de regering werd afgesproken een geluidskadaster op te stellen. Eind november werd gemeld dat het geluidskadaster beschikbaar was. Ik verneem echter dat eind november slechts een akkoord bestond over de modaliteiten van dat geluidskadaster. Mijnheer de minister, wanneer zal het kadaster effectief beschikbaar zijn? Wanneer zal met de gegevens ervan kunnen worden rekening gehouden? Vindt u dat uw plan op dit ogenblik aanvaardbaar is zonder geluidskadaster?

Een ander punt is het maximaal gebruik van pistes, maximale alternering van de pistes. U zegt zelf vast te zitten aan een aantal technische beperkingen, zoals beperkingen die verband houden met veiligheid en capaciteitsbeperkingen. Indien men de pistes maximaal wenst te gebruiken en maximaal wenst te alternieren moeten er investeringen gebeuren. Het ILS-landingssysteem, het elektronisch landingssysteem, de aanleg van een taxibaan op 20L kunnen nog jaren op zich laten wachten. Vraag is wanneer zal het effectief mogelijk zijn om maximaal gebruik te maken van de pistes.

Op 2 december vond een overleg plaats over de harmonisering van de geluidsnormen. Blijkbaar bestaat daar geen document over. Alleszins is het niet toegankelijk voor ons. Mijnheer de minister, kunt u verduidelijken welke afspraken op 2 december werden gemaakt inzake de harmonisering van de geluidsnormen?

Ik heb nog een vraag. Ik heb u op een zeker ogenblik in Meise horen beloven dat u alles zou doen wat u kon om de Belgische nacht te brengen op 23 uur tot 7 uur, wat met de Europese nacht overeenkomt. De Europese nacht gaat van 23 uur tot 7 uur, de Belgische nacht gaat nog van 23 uur tot 6 uur. U hebt beloofd dat u alles zou doen om dat te bereiken. Dat is niet mogelijk, blijkbaar omdat Singapore Airlines dan niet meer Brussel als hub zou nemen maar Nederland en omdat dat ook een herprogrammering van DHL voor de nacht zou eisen en zij dat niet wensen te doen. Ook daarover had ik graag uw mening.

Mijnheer de minister, mijnheer de voorzitter, ik sluit af. Ik denk dat het plan dat wij nu voorgelegd krijgen een stapje is in de goede richting en dat er nu inderdaad radicaal afgestapt wordt van het concentratiemodel maar dat er over dit plan nog

zeer veel vragen open blijven.

01.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik sluit me uiteraard aan bij de analyse die zojuist gemaakt is door mevrouw Creyf. Ik ga niet alles herhalen, want ik heb minder tijd dan mijn goede collega. Ik wil wel even het volgende zeggen: wij hebben aanvankelijk niet enthousiast gereageerd op uw spreidingsplan van september maar wij hebben ons kritisch opgesteld vanuit een constructieve instelling en duidelijk erkend dat het toen een stap in de goede richting leek te zijn. Maar tegelijkertijd hebben wij gezegd dat er helemaal nog geen maximale spreiding was, zeker niet in de nacht wanneer nog veel te veel werd geconcentreerd. Wij hebben gezegd dat er vergissingen waren, onder meer inzake de zone Perk. Ten slotte, hebben wij ook steeds erkend dat er een aantal perspectieven bestond, met name ten eerste, het ILS-landingssysteem dat men op baan 25R zou aanbrengen zodat er ook via Brussel zou kunnen geland worden, en ten tweede, de taxibaan langs baan 25L.

Ook dat was beloofd. Maar precies op die vlakken is er een hele kentering. Toen was duidelijk aangekondigd dat die twee zaken er met zekerheid zouden komen. U heeft op 1 oktober gezegd, ik citeer: "De installatie zal in 2005 gebeuren". Dat heeft u hier toen in de Kamer verkondigd. Nu wordt alles afhankelijk gemaakt van een zogenaamde kosten-batenanalyse. Het is helemaal niet duidelijk wanneer die analyse er zal komen en dat dreigt een diepvriesoperatie te worden. Ik heb de indruk dat u heel die operatie eigenlijk op de lange baan wil schuiven of wil verschuiven naar sint-juttemis.

Vervolgens is er toch ook grote vaagheid over de percentages die u naar voren schuift, mijnheer de minister. In tegenstelling tot september, toen we heel duidelijke schema's hadden, hebben we vandaag een aantal vage verklaringen die niet eensluitend zijn. In de Noordrand zou er een daling zijn met 2%, in Steenokkerzeel met 3%, in Zaventem en de Oostrand zou er een status-quo zijn. Waar stijgt de lawaaihinder dan? Dat is helemaal niet duidelijk. Wij hebben daarover geen schema's, geen duidelijke overzichten. Als de lawaaihinder nergens stijgt, dan kan die ook nergens dalen. Daar hebben wij heel wat vragen bij.

U heeft in het verleden ook gezegd dat de geluidshinder boven Brussel uiteindelijk met 20% zou dalen. Hoe is dat vandaag met uw nieuw plan? Wij hebben daar geen enkel zicht op. Ten opzichte van het plan van september is ook negatief te noemen dat er toen was beslist dat de vliegtuigen richting Noordrand tot 1.700 of 1.200 voet zouden stijgen. Vandaag is dat ineens maar 700 voet meer, waardoor er in feite een soort kunstmatige geluidswal wordt gecreëerd boven Brussel en heel

wat verkeer extra snel richting Noordrand wordt afgebogen. Mijnheer de minister, waarom doet u dit? Waarom wijzigt u op dit vlak uw oorspronkelijke plannen? Is het niet veel logischer dat u ook op dit vlak spreidt en dat u een deel van de vluchten langer op een hoger niveau houdt, terwijl u andere vluchten sneller laat afbuigen? Men zou op dit vlak in de hoogte kunnen spreiden. Dit gebeurt blijkbaar niet.

Daarnaast is er de route-Chabert. Op zichzelf is het natuurlijk een goede zaak dat die opnieuw in gebruik wordt genomen. Het leidt tot een meer billijke spreiding, maar enkel in het weekend en overdag en niet in de week, precies wanneer de overgrote meerderheid van de vluchten boven de Noordrand wordt geconcentreerd. Waarom kan men ook in de week de vluchten die richting zuiden, richting Chièvres, gaan, niet via die route laten verlopen, ook al omdat die route volgens uw zeggen vooral boven goed geïsoleerde kantoren loopt? Waarom kan dat enkel in het weekend? Het gaat om 15% van de vluchten overdag. Men heeft daar toch heel wat marge om ook in de week een en ander te doen.

Ten slotte is er dan natuurlijk het Brussels Gewest, dat u op alle mogelijke manieren stokken in de wielen blijft steken. U hebt lang geprobeerd, mijnheer de minister, om de mensen wijs te maken dat het met Brussel allemaal goed zou evolueren en dat u in goede termen alles aan het voorbereiden en aan het bediscussiëren was. Nu blijkt dat dit helemaal niet het geval was, integendeel zelfs. U zei daarjuist nog in de Senaat dat zij het spreidingsakkoord van de regering niet afwijzen. Ik lees echter vandaag in De Financieel-Economische Tijd: "Het Brussels Gewest zal geen passief slachtoffer van overhaaste beslissingen blijven". Dat zeggen de heren Gosuin en Ducarme eenparig, leden van FDF en PRL. Zij wijzen uw akkoord dus wel degelijk af en zij zullen op alle mogelijke manieren proberen om vluchten boven Brussel en zeker tijdens de nacht onmogelijk te maken. Ik vraag u dus, mijnheer de minister, wat u daaraan zult doen. Hoe zal u daarop reageren? Hoe zult u ervoor zorgen dat zij uw beleid of dit akkoord niet helemaal onmogelijk maken? In elk geval is mijn analyse – die wij al zo vaak naar voren gebracht hebben – dat de volledige autonomie die Brussel momenteel geniet, een vergissing is geweest.

Uw partij heeft er mee voor gezorgd dat Brussel zowat een volledig autonoom derde Gewest is geworden waar de Vlamingen niets meer te zeggen hebben. Dat blijkt nu ook. De heer Gosuin, en alleen de heer Gosuin, bepaalt het beleid. De heer Smets heeft niets te zeggen, de heer Van Hengel evenmin en de heer Chabert denkt dat hij iets te zeggen heeft, maar in de praktijk blijkt dat niet zo te zijn.

Hetzelfde geldt trouwens – ik wil afronden met die opmerking – voor het fameuze meldpunt voor de taalklachten in Brussel. Ook op dat vlak heeft de heer Gosuin alles geblokkeerd. Nu is dat meldpunt helemaal begraven omdat de heer Gosuin alle touwtjes in handen heeft.

U bent daarvoor mee verantwoordelijk. U kunt dat misschien mee ongedaan maken door uw eigen paarse coalitiegenoten en kartelgenoten erop te wijzen dat zij in Brussel eindelijk eens met de vuist op tafel moeten slaan en eindelijk eens die dictatuur van de heer Gosuin en consorten ongedaan maken. Ik vrees echter dat zij dat niet kunnen, dat zij dat niet willen en dat zij het lef niet hebben om daartegenin te gaan.

Tenslotte, mijnheer de minister, wil ik iets vragen over de problematiek van het ILS-landingsysteem en van de taxibaan. Wanneer zal de studie daarover voltooid zijn? Kunt u daar een deadline op plakken? Van die studie hangt natuurlijk alles af. U had hier vooropgesteld dat alles binnen twee jaar geregeld zou zijn, zeker wat het ILS-systeem betreft. Tegen wanneer zal die studie er zijn? Hoe lang zal de installatie van dat ILS-systeem vertragen? Vooral, zult u van de juiste premisse uitgaan of zult u ervan uitgaan dat het ILS-systeem en de taxibaan de facto niet gebruikt zullen worden? Als u daarvan op voorhand uitgaat, als u maar 2% van de opstijgende vluchten via Zaventem zal laten verlopen, dan weet u al op voorhand dat die taxibaan er gewoon niet zal komen. Zult u die studie dus op een objectieve manier laten gebeuren of zult u, integendeel, al op voorhand die studie tot de gewenste resultaten laten komen, met name dat die taxibaan er niet hoeft te komen en dat het ILS-systeem niet nodig zal zijn? Zult u die studie op voorhand manipuleren of zult u een reële kosten-baten-analyse mogelijk maken op korte termijn?

01.07 Olivier Maingain (MR): Monsieur le ministre, en somme, vous avez réussi un coup de bluff en comité ministériel restreint de cette semaine. Sous prétexte de la menace du paiement de l'astreinte assez exorbitante, et fixée de manière un peu étonnante par l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles, chambre flamande, - 50.000 euros par jour en cas de non-respect de la règle du mois de juin dernier -, vous avez fait croire à vos collègues que cette menace était à ce point lourde de conséquences pour le gouvernement que vous avez fait accepter un plan de répartition des vols qui est tout sauf un plan de répartition. Il s'agit d'un nouveau plan de concentration des vols sur une partie de Bruxelles et de sa périphérie.

Je ne vais pas entrer dans le détail de votre plan. Mais je prends un seul exemple : un samedi sur deux, les atterrissages se feront sur la piste 02. Pour ce seul samedi, cela représentera en

moyenne deux cent cinquante vols d'atterrissage sur cette seule piste. Avec un atterrissage, toutes les trois minutes, cela veut dire que, pendant sept cent cinquante minutes, il y a des atterrissages sur une seule piste à Bruxelles-National, un samedi sur deux. La population concernée appréciera. Quelle est-elle ? Essentiellement, la population de la périphérie est de Bruxelles. Je dis cela pour bien démontrer que ce n'est pas un plan de répartition, mais un nouveau plan de concentration sur un certain nombre d'axes.

Ainsi, par crainte de faire payer une astreinte d'un montant exorbitant à l'Etat belge, vous avez fait accepter un plan provisoire. Moi, je m'en tiens scrupuleusement à la déclaration gouvernementale. Qu'il y ait plan provisoire ou plan définitif, peu m'importe. La déclaration gouvernementale, et c'est la seule qui me lie, prévoit explicitement qu'avant l'élaboration de quelque plan que ce soit, il y a lieu de procéder à un cadastre du bruit. Et il n'y en avait pas. Le gouvernement l'a lui-même reconnu, puisque c'est seulement fin novembre que l'on s'est fixé une méthodologie pour établir ce cadastre. C'est seulement à cette date que la concertation avec les Régions portant sur cette méthodologie, notamment au sujet des mesures à prendre sur le terrain au départ des sonomètres, a enfin pu être décidée. Contrairement d'ailleurs à ce que vous nous aviez affirmé, il y a quelques jours, lors d'une précédente interpellation, au cours de laquelle vous laissiez entendre que votre modèle théorique était admis déjà par tous. Là aussi, vous aviez déjà tenté de tromper ceux qui faisaient preuve de vigilance dans ce dossier.

Laissant accréditer la thèse que l'astreinte était réellement menaçante, vous avez pu tendre un véritable piège. Or l'était-elle à ce point pour l'Etat belge ? Là où se situe votre faute politique, monsieur le ministre, et elle est lourde, c'est que vous aviez des voies juridiques pour vous opposer à l'astreinte imposée par l'arrêt de la cour d'appel. Et vous n'avez pas proposé au gouvernement de suivre ces recours juridiques.

Toute autorité administrative confrontée à un arrêt ou à une décision judiciaire aussi lourde de conséquences, soucieuse de l'intérêt général et des finances publiques, se donne la peine d'exercer toutes les voies de recours juridiques pour tenir en échec une telle menace. Vous ne l'avez pas fait, alors que vous en avez la délégation comme ministre.

Vous pouviez décider seul d'exercer les voies de recours.

Qu'auriez-vous pu faire ? Vous auriez pu aller en interprétation de l'arrêt de la cour d'appel. Car, il faut bien reconnaître d'abord - et on le sait - qu'il y a une contradiction entre la jurisprudence de cette

chambre flamande avec la jurisprudence d'une chambre francophone de la même cour d'appel, suite à des recours introduits en 1997. Mais, de surcroît, on sait très bien que le dispositif de l'arrêt de la cour d'appel pose un énorme problème - mais de cela, vous vous gardez bien d'évoquer quoi que ce soit - en ce qu'il impose les normes OMS, dont aujourd'hui même, BIAC dit : "si on doit les respecter, on peut songer à arrêter un certain nombre d'activités au départ de l'aéroport de Bruxelles national".

Comme vous vous gardez bien de parler des normes OMS, on oublie que ce volet-là existe dans l'arrêt de la cour d'appel. Or, vous savez fort bien que cela cause un réel problème puisque si l'on suit les normes OMS, par exemple, de nuit, un habitant portes et fenêtres fermées dans son immeuble, dans son habitation, ne peut pas subir de nuisances sonores supérieures à 45 décibels. Ce qui veut dire qu'avec l'atténuation due à l'isolation d'une maison, pas plus de 70 décibels à l'extérieur.

Le cabinet du ministre Gosuin a révélé que sur la seule route Onkelinx et sur laquelle il a fait faire des expertises de nuisances sonores il y a quelques semaines, moins de 10% des vols qui empruntaient cette route respectaient les normes de l'Organisation mondiale de la santé.

(...)

Pardon ? Il y a des recommandations mais l'arrêt de la cour d'appel se les approprie. La cour d'appel vous demande de respecter les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé. Lisez-bien l'arrêt de la cour d'appel : la cour d'appel vous impose de respecter ces recommandations de l'OMS. C'est dit clairement. Elles ont valeur juridique, que cela vous plaise ou non.

C'est en effet étonnant que la cour d'appel se permette cela sur le plan juridique. C'est ce qui justifie peut-être un pourvoi en cassation mais alors, il fallait exercer toutes les voies de recours comme je le proposais et, notamment, aller dire au juge des saisies, soit par interprétation de la cour d'appel, soit devant le juge des saisies : "attendez. Il y a un problème. On ne peut pas appliquer une astreinte quand l'arrêt lui-même impose des recommandations qui ne sont peut-être pas des faits juridiques mais qui, par la volonté du juge, deviennent des faits juridiques". C'est la contradiction de l'arrêt de la cour d'appel ; c'est le problème du juge, ce n'est pas le mien. Mais, jusqu'à présent, il y a un arrêt à exécuter. En ce compris ce qui paraît déraisonnable ou exagéré. Mais, l'arrêt de la cour d'appel vous l'impose. Aussi longtemps que cet arrêt n'est pas annulé ou cassé par la Cour de cassation, on est confronté, à cette bizarrerie peut-être, à cette contrainte juridique

qu'est un arrêt exécutoire à ce jour.

Vous n'avez donc pas voulu exercer les voies de recours qui auraient, en effet, permis de lever un certain nombre de contraintes, à commencer par l'astreinte et puis, surtout, à faire comprendre aux partisans du Noordrand que s'ils mettent à exécution l'arrêt, ils s'exposent eux-mêmes, éventuellement suite à des voies de recours, à des contraintes bien plus lourdes.

S'ils perdent en Cour de cassation, ils devront rembourser les astreintes qu'ils auraient perçues et voir augmenter les intérêts judiciaires. De quoi faire réfléchir les intéressés avant de mettre en œuvre leur menace à l'égard de l'Etat belge. Juridiquement, nous avons les moyens de tenir en échec l'astreinte, autrement dit de donner au gouvernement le temps de faire ce qui est prévu dans la déclaration gouvernementale, à savoir l'élaboration du cadastre du bruit, ce qui demande un certain temps – le gouvernement l'a d'ailleurs décidé – et seulement après, d'adopter un plan de répartition équitable.

Aujourd'hui, personne ne peut prétendre, faute de données objectives, que l'un ou l'autre projet est un plan de répartition équitable car personne n'en a les données objectives. Il ne suffit pas de dire, pour que ce soit un plan équitable, qu'il y a un tel pourcentage de vols à décollage ou atterrissage dans telle direction et un tel pourcentage dans telle direction. Ce n'est pas cela un plan de répartition équitable. Un véritable plan de répartition équitable exige de connaître concrètement le niveau de nuisances sonores subi par les populations, en tenant compte du nombre d'habitants – les normes européennes l'imposent – qui subissent un taux de nuisances sonores. Voilà ce que vise le cadastre du bruit, ce n'est pas uniquement d'avoir un modèle théorique.

Je considère, dès lors, monsieur le ministre, que vous avez commis une faute politique lourde, que vous avez induit en erreur le comité ministériel restreint, que vous avez refusé d'exercer des voies de recours indispensables dans l'intérêt général de l'Etat et des finances publiques. Je crois que vous n'avez plus le bénéfice de la confiance, en tout cas, d'un certain nombre de membres de cette assemblée parlementaire.

01.08 Willy Cortois (VLD): Voorzitter, ik zal uiteraard zeer kort zijn. Als u het mij toelaat, heb ik nog wel een eerste bedenking voor de heer Maingain. Hij heeft het voortdurend over Brussel-Nationaal en wil wel de luchthaven, maar niet de vliegtuigen als ik het goed heb begrepen.

Ten tweede, een bedenking voor de minister. Als ik de voorgaande spreker hoor, zou ik u toch wel

willen horen bevestigen dat er op het niveau van de federale regering terzake een duidelijke eensgezindheid was. Het is goed dat ook in de commissie te herhalen. De heer Maingain moet daaruit maar zijn conclusies trekken.

Ten derde, ik weet dat de heer Maingain een eminent jurist is. Ik heb al herhaalde malen bij andere gelegenheden in deze Kamer gezegd dat ik geen jurist ben. Men spreekt over Cassatie. U bent daarheen getrokken voor de beslissing van juni. Dat daarna is daar de uitvoering van, bij manier van spreken. Is het in tegenstelling tot wat men hier wenst te laten verstaan dan niet zo dat de procedure bij Cassatie toch wel geruime tijd aansleept? Als u daar met een ja op antwoordt, vind ik in tegenstelling tot vorige spreker dat u eigenlijk een daad van goed bestuur stelt. Men kan immers het risico lopen en vervolgens ongelijk krijgen, en dan zit men uiteraard met een nog veel groter probleem.

Ten vierde, inzake de procedure is het zo, denk ik, dat het vonnis vraagt dat u inderdaad een schriftelijke notificatie hebt van de Ministerraad. Dat is wel erg belangrijk. Het is volgens mij een niet onbelangrijke conditie die men heeft ingevuld, namelijk dat men dit kan tegenstellen aan of invullen bij de man die het vonnis moet uitvoeren. De beslagrechter, denk ik. Bestaat die notificatie? Dat zal ook duidelijkheid brengen. We zitten hier in de federale Kamer en ik gedraag mij hier als een federaal parlamentslid. Ik hoop dat iedereen dat doet, want dan kunnen wij zien in welke mate de regering inderdaad alles in het werk heeft gesteld om de bedreiging die weegt – 50.000 euro belastinggeld is niet niks! – maximaal af te wenden. Dat zijn, kort, zowat de vragen.

Misschien nog een laatste vraag. Men spreekt over percentages. Kunt u mij eens een idee daarvan geven? Als men spreekt over vluchten, gaat het uiteraard over gewogen vluchten, denk ik. Dat betekent dat de ene vlucht niet de andere is inzake lawaaihinder. Kunt u ons kort misschien toelichten wat u daarmee bedoelt? Als men de pers leest, komt men al wel eens tot andere conclusies dan men eigenlijk zou doen wanneer men het aspect van de gewogen vluchten uit het oog verliest.

De Wereldgezondheidsorganisatie geeft wel aanbevelingen, maar legt geen normen op. Mijnheer Maingain heeft dat nadien wel wat toegegeven. Nogmaals, ik ben geen jurist. Er is echter toch wel een verschil tussen normen en aanbevelingen.

De **voorzitter**: De heer Maingain wil u even onderbreken.

01.09 Willy Cortois (VLD): Hij mag mij iets bijleren. Hij doet maar.

01.10 Olivier Maingain (MR): Je peux vous lire un extrait de l'arrêt de la cour d'appel du 10 juin.

01.11 Willy Cortois (VLD): C'est exact. Cela, je le sais!

01.12 Olivier Maingain (MR): Je respecte l'arrêt de la cour d'appel. Si on respecte l'arrêt de la cour d'appel pour l'astreinte, on est bien obligé de respecter l'arrêt de la cour d'appel lorsqu'elle dit que: "Les émergences des nuisances acoustiques ne peuvent dépasser les normes de l'OMS". Dans son arrêt, la cour d'appel se trompe peut-être en confondant recommandations et normes mais elle donne un effet juridique à ce qui constitue des recommandations de l'OMS. C'est la cour d'appel qui le veut. Je m'incline devant l'arrêt de la cour d'appel. Étonnant sur le plan juridique, je veux bien, et aussi étonnant que son astreinte d'ailleurs!

01.13 Willy Cortois (VLD): Als dat inderdaad zo is, dan denk ik dat de rechter - ik druk mij voorzichtig uit als ik over juridische machten spreek - zich daarin heeft vergist. Dan zal het Hof van Cassatie dat ook wel zien.

Mijnheer Maingain, men kan de regering terzake echter niet verwijten dat ze niet goed bestuurt. Men probeert alleen het risico dat zich ingevolge gerechtelijke procedures voordoet tot een absoluut minimum te beperken. Uw redenering of uw perceptie is volgens mij niet de juiste.

01.14 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, vous avez l'air content depuis mercredi. En effet, vous avez obtenu ce que vous cherchiez depuis votre désignation comme ministre de la Mobilité.

Le Conseil des ministres restreint a adopté un plan de dispersion des vols de jour et des vols de nuit au départ de Bruxelles-National. Ce n'est certes pas la version initiale du plan Brunorr que vous aviez défendu au mois de septembre, mais vous obtenez quand même une deuxième fois ce que vous aviez déjà obtenu dans le cadre de l'accord gouvernemental, à savoir le principe d'une dispersion qui ne tient pas compte de la densité de population des zones que les avions survolent.

Un autre motif de satisfaction pour vous, c'est que tout le gouvernement fédéral a accepté de réintroduire la route Chabert. C'est une route qui traverse Bruxelles de part en part durant les week-ends, une route aérienne qui sent bon la Belgique de papa. Une Belgique où les ministres faisaient construire de belles bretelles d'autoroute qui ne passaient pas très loin de leur résidence, une Belgique où les politiciens n'avaient pas peur de faire de l'électoratisme pour se faire bien voir des

habitants de leur circonscription.

Je vous ai vu à la télévision l'autre jour et, visiblement, vous étiez tout sourire. Mais permettez-moi de ne pas partager votre satisfaction, permettez-moi de me joindre aux habitants de toute la Région bruxelloise et particulièrement de toute la périphérie flamande de l'est de la Région bruxelloise pour dire que vous n'avez pas travaillé dans le sens de l'intérêt du plus grand nombre. Permettez-moi aussi de revenir avec les mêmes questions que l'on pose depuis l'accord du gouvernement violet.

1. Comment justifiez-vous de ne pas prendre en compte le critère de la densité de population lors du choix de nouvelles pistes? Ce faisant, comment justifiez-vous la réintroduction de la route Chabert que le gouvernement arc-en-ciel avait choisi de supprimer?

2. Pourquoi vous obstinez-vous à mélanger dans votre plan les vols de jour et les vols de nuit, alors que tous les experts en santé sont unanimes pour dire que les nuisances des avions sont nettement plus graves pour la santé la nuit que le jour? Je pense qu'on ne peut en aucun cas mélanger les deux discussions; c'est pourtant ce que vous avez fait avec le gouvernement violet dans une sorte de grand marchandage qui fait vraiment très peu de cas de la santé des gens.

3. Il est écrit dans l'accord de gouvernement qu'il faut réaliser préalablement à la dispersion un cadastre des nuisances subies. Comment pouvez-vous justifier cette infraction à l'accord? Il y a quelques semaines, lors de la précédente interpellation, MM. de Donnea et Maingain attiraient l'attention sur le fait qu'il était impossible de réaliser ce cadastre en si peu de temps.

Cette question, en réalité, ne vous est pas tant adressée à vous, mais plutôt aux collègues FDF et MR du gouvernement: comment, après les interpellations des parlementaires, peuvent-ils accepter de transiger sur l'accord du gouvernement? Et je ne parle pas du PS qui ne s'est jamais vraiment préoccupé de cette question, sauf pour imposer à Bruxelles une route Onkelinx. Au moins, cela a le mérite d'être clair.

Reste cependant le contraste entre le silence assourdissant des ministres fédéraux francophones et les gesticulations de MM. Ducarme et Gosuin qui parlent - je cite leur communiqué de presse - de "décision prise dans la précipitation, sous le coup d'une décision de justice alors que les voies de droit n'ont pas été activées". M. Maingain vient de l'expliquer en long et en large. Les citoyens, les habitants de Bruxelles et de la périphérie ont le droit de se poser des questions sur la cohérence des différentes formations politiques.

4. Monsieur le ministre, Dans quel délai le cadastre sera-t-il vraiment réalisé? Attendez-vous, par exemple, que le cap des élections régionales soit passé pour adopter votre plan?

5. Je suis frappée par le fait que votre obsession est la dispersion des nuisances et que vous n'abordez jamais la question de leur réduction, jamais! L'accord de majorité violette prévoit que, je cite, "le programme d'isolation sera revu en fonction des solutions choisies ainsi que la distance par rapport à l'aéroport, et ce dans un cadre financier fixé".

Je souhaiterais savoir, monsieur le ministre, si vous avez déjà travaillé sur le plan d'isolation, si vous avez une estimation du nombre d'habitations qui seraient concernées par ce plan, vu les décisions que vous venez de proposer. Quand les habitants des zones concernées pourraient-ils espérer avoir des aides en matière d'isolation?

01.15 **Joëlle Milquet** (cdH): Monsieur le président, je tiens à féliciter le ministre. Je trouve que ce que vous faites, monsieur le ministre, mérite nos congratulations. D'abord, vous nous offrez un feuilleton et une saga qui font le plaisir des journalistes et de l'opposition tant c'est bien mené. Grâce à vous – il y en avait d'autres avant vous – nous ne nous ennuyons guère, ni à la Chambre ni de manière générale en politique.

Ensuite, bravo – et en cela, je rejoins M. Maingain –, je trouve qu'il faut être fort pour parvenir à faire plier tout un gouvernement, en un laps de temps très limité, normalement peuplé de grands ténors, notamment de ténors francophones, vice-premiers ministres qui devaient pouvoir être en mesure de ne pas se faire berner de cette manière-là. Bravo pour avoir, en quelques heures, utilisé un arrêt de la cour d'appel contre lequel plusieurs recours étaient possibles – M. Maingain l'a souligné – pour les forcer à prendre une décision totalement contraire à ce qu'ils avaient dit quelques jours, quelques heures avant. Je trouve cela très fort! Bravo! Félicitations!

Bravo aussi pour parvenir à faire revenir tout un gouvernement, en l'espace de quelques mois, sur les propres termes de son propre engagement, faisant partie de la base de l'accord gouvernemental!

Je trouve que c'est très fort d'avoir réussi à adopter un plan provisoire de dispersion, quand on sait que le provisoire en Belgique peut durer longtemps, parfois même une éternité en politique, d'avoir réussi ce tour de force d'imposer à un gouvernement un plan totalement contraire à son propre projet de gouvernement. C'est du jamais vu

en politique. Bravo aussi pour avoir noyé les vols de jour et les vols de nuit dans un plan terriblement compliqué, qui ne permet pas une lecture toujours claire et pour avoir complexifié les choses à un point tel que certains pilotes et experts se demandent encore quelle est la rationalité du plan avancé.

Par contre, je ne félicite pas les membres francophones de la majorité dont fait partie M. Maingain, même si je dois reconnaître qu'il parle à titre personnel avec beaucoup de conviction. Bravo pour renier constamment la parole donnée, pour être revenus sur des promesses et des engagements politiques qu'ils avaient pris vis-à-vis de la population bruxelloise. Je ne dis pas bravo pour être revenus en quelques heures sur des engagements clairs: je me souviens notamment des propos très mâles de M. Michel exigeant un cadastre du bruit quelques heures à peine avant la décision. Bravo aussi au gouvernement bruxellois pour ses propos déterminés qui n'ont pas empêché que les évolutions en matière de normes du bruit ne sont pas mises à l'ordre du jour des agendas gouvernementaux et ne le seront pas avant plusieurs mois de l'avis même des ministres.

Je trouve que nous assistons parfois à de belles leçons d'hypocrisie de la part de certains partis francophones de la majorité. Bravo aussi, monsieur le ministre, pour avoir considéré qu'il était équitable d'arriver à un plan qui ne fait que déplacer une charge d'un endroit de la Région vers un autre, du Noordrand vers l'Oostrand puisque c'était normalement le concept qui devait vous animer. Sur ce point, les différentes analyses de votre plan sont éclairantes. Je cite: " Pour le week-end, Oostrand: un samedi sur deux tous les atterrissages de 6 heures à 23 heures; tous les dimanches tous les décollages de 6 heures à 17 heures et de 17 heures à 23 heures", c'est-à-dire 41% des décollages. "Pour le week-end, Noordrand: un samedi sur deux aucun décollage de jour, l'autre samedi 32% des décollages; le dimanche pas de décollage avant 17 heures et de 17 heures à 23 heures", c'est-à-dire 32% du trafic. Si c'est cela une répartition équitable, il faudrait encore me le démontrer.

J'aimerais vous entendre sur ce point, comme sur la nécessité de réhabiliter la route Chabert sur la Région bruxelloise dont on connaît les nuisances pour la population.

J'ai quelques questions précises à vous poser, notamment sur le cadastre du bruit. On en a parlé et reparlé: vous l'aviez, même s'il était théorique. Nous avons entendu un kern demander un autre cadastre moins technocratique. Vous avez maintenant, comme par hasard, placé de nouveaux sonomètres dans certaines communes de la périphérie, juste au lendemain de l'accord, ce qui

est tout de même un hasard surprenant.

A propos des différents sonomètres que vous alliez installer, en êtes-vous toujours à la même évaluation du nombre de sonomètres évoquée lors de nos dernières interpellations? Dans le cas contraire, le kern at-il pris des options différentes pour ce fameux cadastre prévu dans un an, évidemment bien après les élections régionales?

Autrement dit, y a-t-il des choses qui changent par rapport à ce que vous nous aviez dit en ce qui concerne le timing et le nombre de sonomètres installés? En termes de timing, quand pensez-vous disposer de ce cadastre tel qu'il est demandé maintenant, même si le cadastre ultérieur est évidemment en flagrante violation avec l'accord de gouvernement?

En ce qui concerne les Régions, il est clair que nous avons ici un plan qui a été élaboré sans leur avis. Avez-vous un timing de négociation autre que celui que vous nous avez donné auparavant? Si oui, lequel? Nous pensons qu'il est absolument indispensable d'avoir cette concertation, même si je pense qu'elle ne fera absolument pas plier le plan provisoire.

Quel est le crédit que vous accordez à la pétition de plus de 17.000 signatures qui vous a été remise hier? Que comptez-vous en faire?

J'aimerais également savoir quels vont être les timings de mise en œuvre de ce nouveau plan. Apparemment, pour les quatre nouvelles routes qui avaient fait l'objet de plusieurs interpellations il y a quelques semaines, il semble que le gouvernement ne vous ait pas donné l'accord de les mettre en œuvre. Pour ce plan-ci, à partir de quand allez-vous mettre en œuvre les nouveaux tracés? Avez-vous déjà envoyé des ordres à Belgocontrol ou autre? Nous souhaitons des précisions sur ce point.

En matière de sécurité par rapport à la dispersion de ce tracé, avez-vous pris toutes les mesures nécessaires? Y a-t-il des avis? Avez-vous entendu les pilotes? Nous en avons entendu certains qui exprimaient plusieurs craintes en matière de sécurité.

01.16 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, ik heb de voorbije maanden veel gezwegen over dit dossier. Ik zweeg zowel hier als ook in de Noordrand, waar ik bestuursverantwoordelijkheid draag in een stad die tot de getroffen steden behoort. Ik zweeg niet omdat ik verheugd ben over de beslissing of omdat ik ze beschouw als een grote overwinning voor de Noordrand. Ik denk niet dat dit zo is. Immers, als er een luchthaven is, moet men er rekening mee houden dat er overlast bestaat, die ook echt een

probleem is en blijft. In die zin is de beslissing dus niets om ons over te verheugen.

De reden waarom ik zweeg, heeft vooral te maken met het feit dat hetgeen ik minister Durant tijdens de vorige legislatuur vooral aanwreef, weggewerkt is. Iedereen herinnert zich immers wellicht nog dat wij hier om de haverklap vragen en interpellaties moesten indienen om toch maar enige informatie en transparantie te krijgen. We stelden zelfs vast dat zij op een aantal zaken pertinent weigerde in te gaan. Zij weigerde duidelijkheid te geven. Als parlements lid werd je dus permanent met een kluitje in het riet gestuurd. Dat was één bron van woede.

Ik wend mij ook meer expliciet tot de vertegenwoordigster van Ecolo, die ik hier het verwijt hoor uiten dat de beslissing en het plan hypocriet zijn. Mevrouw, ik herinner mij dat het niet zo was dat mevrouw Durant plannen had om de overlast een beetje meer te verschuiven van waar zij woonde naar een andere richting, enzovoort. Zij wilde geen 30% boven de Noordrand; zij wilde geen 40% boven de Noordrand; zij wilde geen 70%. Zij wilde alle nachtvluchten boven de Noordrand concentreren. Zij wilde dat doen op een manier van sluipende besluitvorming, waarbij wij zelfs in het Parlement geen enkel inzicht kregen in wat er werd beslist en op het veld werd gedaan. Dát is hypocrisie.

De **voorzitter**: Mevrouw Nagy wenst u te onderbreken.

01.17 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik was nog maar begonnen.

01.18 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, chers collègues, si j'entends bien ce que vous dites, tôt ou tard, nous parviendrons à une situation qui rencontrera la décision que Mme Durant avait essayé de prendre, à savoir autoriser les vols une partie de la nuit seulement et les interdire pendant l'autre partie afin de préserver le sommeil des habitants. Vous verrez, messieurs, que nous y arriverons, tôt ou tard. Je l'espère pour la santé de nos concitoyens et mieux vaut tôt que tard. Mais il y a des forces qui résistent à ce genre de décision. Cependant, je tiens à vous rappeler que, le 24 janvier 2003, dans le cadre du Conseil des ministres, votre parti, par ses représentants ministériels, a accepté un plan, qui prévoyait une série de décisions qui ont, par ailleurs, été totalement remises en question par la proposition de M. Anciaux, et que ce plan avait été avalisé par les ministres sp.a.

01.19 Hans Bonte (sp.a-spirit): Hierover kunnen wij nog lang doorgaan. Ik voel mij niet geroepen om het beleid van mevrouw Durant te evalueren, maar

ik wil er wel op wijzen dat het weinig deskundigheid vergt om in dit dossier na te gaan dat minister Durant destijds nogal wat beslissingen heeft genomen die leidden tot verschuivingen van vliegroutes, zonder dat deze werden besproken in de Ministerraad, zonder dat daarover overleg werd gepleegd en zonder dat deze werden voorgelegd aan de volksvertegenwoordigers.

De voorbije maanden hoorde ik vaak spreken over een plan, maar eigenlijk is het geen plan, wel een beslissing. Het is een regeringsbeslissing. Ik zie dat de heer Maingain er niet meer is, maar als hij problemen heeft met de beslissing van de regering dan zijn er slechts twee mogelijkheden. Inderdaad, als men deel uitmaakt van de meerderheid dan heeft men in dat geval slechts twee keuzes, namelijk ofwel zwijgt men erover, ofwel is men consequent en stapt men uit de meerderheid. Daartussen is er niets. Daarom wil ik de heer Maingain toch vragen om consequent te zijn.

Ik wil ook nog reageren op de verklaringen van mevrouw Creyf. Ik heb haar veel horen spreken over het plan, over het feit dat er geen plan is en dat het eigenlijk in handen van actiegroepen is, over de Chabert-route en over het feit dat wij terug naar af gaan. Ik ben zeer benieuwd naar uw mening ten gronde over de beslissing van de regering, mevrouw Creyf. U had het alleen over een klein stapje voorwaarts. Welnu, ik had graag de mening gekend van een partij zoals de CD&V over een belangrijke beslissing waarover u ongetwijfeld ook bekommerd bent.

01.20 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik wil hiermee wachten tot ik het plan op de website van de minister kan vinden. Dat is nog altijd niet het geval.

01.21 **Hans Bonte** (sp.a-spirit): Blijkbaar slagen de andere leden van de oppositie er wel in om gefundeerde kritiek te geven op het plan. Misschien moeten wij u tonen waar u het plan en de beslissing kunt vinden.

Mijnheer de minister, de beslissing op basis van uw voorstel heeft inderdaad de verdienste in alle transparantie te zijn opgemaakt, niet alleen in dit Parlement maar ook in de regio's waar u in alle openheid hoorzittingen organiseerde. Dat is een ongelooflijk stijlverschil met wat wij voordien hebben meegemaakt.

Bovendien heeft het arrest inderdaad geholpen omdat het u en de regering heeft verplicht om op een bijna wetenschappelijke manier te bepalen hoe een maximale spreiding kon gebeuren. Het arrest heeft de regering verplicht om, los van gelobby en nimby-politiek, te bepalen hoe de maximale spreiding kon gebeuren. Dat is de essentie van het plan. Dat maakt de beslissing van de regering mijn

inziens ook zo sterk. Wat mij het meest bekommert, is het feit dat men een nieuwe communautaire opstoot creëert.

Essentieel op dat vlak is precies een maximale spreiding waar we vanuit alle hoeken – weliswaar minder vanuit de Noordrand en de Oostrand - altijd voor gepleit hebben. Dat is de basis voor de heropbouw – ik herhaal, de heropbouw – van een maatschappelijk draagvlak rond onze luchthaven. Ik weet niet of eenieder beseft wat voor een drama ons boven het hoofd hangt mochten er daadwerkelijk fundamentele problemen bestaan rond de exploitatie van onze luchthaven. Het is de bron van onze rijkdom, zowel voor de Vlaamse rand rond Brussel als voor Brussel zelf.

Daarom doe ik nogmaals een oproep – ik heb dat in het verleden ook gedaan – om dit objectief te bekijken. Het objectief is, wat ons betreft, een bijna wetenschappelijk maximalisatie van de spreiding is. In die zin heb ik zeer sterk het gevoel dat in Brussel de verkiezingen begonnen zijn; iedereen klaagt over de concentratie boven zijn hoofd, terwijl deze zich vroeger elders voordeed. Dit getuigt in elk geval – over meerderheid en oppositie heen – van een zeer gevaarlijk spel waarbij men de rijkdom, de welvaart, de tewerkstelling en het inkomen van duizenden mensen hypothekeert. Dat is precies wat we, zeker gezien de huidige context, tot elke prijs moeten vermijden.

Ik verzoek elkeen grondig het arrest en de criteria te lezen van wat onder rechtvaardige spreiding begrepen wordt en dit te vergelijken met de beslissing van de regering. Ik heb begrepen dat daartussen nauwelijks een onderscheid kan worden gevonden.

01.22 **Charles Picqué** (PS): Monsieur le ministre, je sais bien la pression qui pesait sur vous à cause des contraintes, et même s'il existait des voies de recours contre celles-ci, je pense personnellement qu'elles auraient eu peu de chances d'aboutir sur base de l'arrêt rendu au mois de juin.

Je constate aussi que l'on vit une situation assez étonnante avec des excès de schizophrénie et de dédoublement de la personnalité selon que l'on se trouve au gouvernement fédéral ou régional. Bref, la seule logique possible, et qui est celle que M. Maingain a développée, consisterait à demander la démission collective du gouvernement. C'est peut-être une solution qui enthousiasme Mmes Milquet et Nagy!

Alors qu'un certain nombre de choses ont été dites sur le plan technique, je voudrais profiter de ce débat pour vous faire part de quatre considérations générales.

Premièrement, depuis que ce débat est mené, je remarque qu'il faut repenser notre fonctionnement institutionnel lorsqu'il s'agit d'arbitrer des conflits transfrontaliers comme ceux que nous connaissons actuellement. J'ai toujours plaidé pour une gestion concertée du territoire. Nous devons nous rendre compte que nous vivons dans une forme de fédéralisme qui nous oblige à ce genre de concertation.

Dans le passé, nous avons été confrontés à toute une série de dossiers assez comparables à celui-ci; je pense à l'incinérateur de Drogenbos, aux problèmes rencontrés en matière de gestion harmonieuse de la mobilité dans l'agglomération bruxelloise et son hinterland, aux risques de surenchère des normes de l'environnement qui feront qu'à un moment donné, chaque région rivalisera de zèle pour fixer des normes environnementales évidemment incompatibles entre elles alors qu'une harmonisation de ces normes est nécessaire.

Nous sommes obligés de discuter sur un autre mode que celui qui laisse au fédéral une forme de rôle d'arbitrage dans les conflits qui peuvent exister entre les Régions. Je plaide, depuis des années, pour différentes formules institutionnelles que d'autres ont reprises comme la Communauté urbaine, par exemple.

Deuxièmement, il me semble qu'il y a un critère fondamental que l'on a peut-être ignoré, que le juge a évidemment totalement ignoré, et qui est celui de la densité de population. Aujourd'hui, nous savons que les grandes villes, et Bruxelles en particulier, sont des espaces particulièrement vulnérables. Tout le débat sur l'attractivité résidentielle est également lié à des décisions comme celles relatives aux vols et aux nuisances qu'ils engendrent. Depuis que ce débat a été entamé, je ne peux m'accommoder de l'arrêt de la cour d'appel du mois de juin et j'y reviendrai.

Troisièmement, une fois pour toutes, que l'on soit prospectif en ce qui concerne le développement de l'aéroport! Il est clair que l'on va devoir décentraliser des activités et certains vols de nuit. Il est impossible de ne pas aborder ce débat à moins de faire peser, notamment sur les Bruxellois, des scénarios d'avenir particulièrement angoissants.

Ma quatrième considération tient au malaise récurrent que suscitent, de plus en plus, certaines dérives liées aux recours devant les tribunaux et à la sacralisation du juge qui est amené à se prononcer sur des critères d'opportunité de nos politiques.

Alors que la décision politique doit embraser l'ensemble d'une problématique et chercher des solutions globales et cohérentes à la résolution des

conflits d'intérêt, il est évident que le recours systématique au juge pèse lourdement sur des matières qui sont complexes, qui tiennent à l'intérêt général et pas exclusivement à la protection des droits individuels. C'est vraiment là une dérive dangereuse, aujourd'hui.

On se trouve de plus en plus devant une sorte de gestion déléguée des conflits vers le juge pour des matières où, par exemple, le critère d'égalité est "habillé" en droit mais laisse inévitablement place à la subjectivité, et surtout au traitement très partiel et ponctuel de questions générales sans que tous les intérêts soient concernés.

Demain, il y aura d'autres recours. Il faut le savoir. Et nous serons confrontés au même problème. Il faut donc impérativement, - je veux vous entendre sur ce sujet, monsieur le ministre, même si je crois connaître votre réponse - poursuivre le pourvoi en cassation qui a été introduit par le gouvernement, à la demande de Mme Onkelinx, contre la décision de la cour d'appel de juin qui introduira une jurisprudence infernale.

Voulez-vous que j'évoque le principe d'équité appliqué à la région bruxelloise et aux Bruxellois? Demain, nous pourrions introduire de nombreuses actions dans tous les domaines. Nous pourrions évoquer les nuisances automobiles, qui sont supportées par les Bruxellois et qui peuvent mettre à mal la qualité de leur vie et de leur santé, les charges d'accompagnement social qui sont exportées vers la grande ville, les perturbations liées aux grandes manifestations qui se déroulent à Bruxelles et qui nuisent à la qualité de la vie des Bruxellois, le coût de nos transports publics qui pèsent évidemment sur le contribuable bruxellois du fait que nous devons assurer le transport de nombreuses personnes qui ne sont pas de Bruxelles, le manque de propreté de la ville dû aux indécrottables des navetteurs. La porte est ouverte à toute une série d'interactions du principe d'égalité. Je m'étonne d'ailleurs du contenu de l'arrêt du mois de juin.

Bref, on ouvre de plus en plus la voie à des actions dont on pourra toujours prétendre qu'elles reposent sur le principe d'égalité alors qu'il me semble évident que, notamment pour Bruxelles, mais aussi pour des noyaux bâtis de la périphérie, le critère de densité de la population est essentiel. Je voudrais d'ailleurs dire que la concertation entre les Régions serait bien nécessaire. J'ai qu'en même fait superposer des cartes en matière d'urbanisme et de lotissement des zones de la périphérie depuis 1960. Je constate qu'au fil des décennies, on superpose de plus en plus de lotissements à d'autres dans cette périphérie. C'est ainsi que demain, nous ne pourrions plus avoir aucune activité aéroportuaire étant donnée la densité de population.

En conclusion, je ne peux que retenir le fait que le plan n'est revêtu que d'un statut provisoire. Il faudra, le plus rapidement possible, régler la question controversée du cadastre du bruit, de sa méthode d'établissement et de son analyse du bruit sur une longue période. En effet, le manque de données dont on dispose m'apparaît comme une faiblesse. Toute contestation sur le mode de mesure rend impossible l'objectivation de ce débat.

La validation d'un modèle théorique par les experts ne doit pas nous faire oublier qu'il y a un débat sur le mode de mesure. Ce n'est pas parce que l'on valide un modèle théorique qu'on est nécessairement d'accord sur la méthode.

Il reste donc en cette matière des inconnues qui pèsent sur ma réflexion aujourd'hui. Il est impératif que nous annonçons assez vite, d'autres l'ont dit, le moment où nous aurons suffisamment de données pour réorienter, le cas échéant, le plan actuel en confrontant les modèles théoriques et les mesures sur le terrain.

Je déplore que ce débat soit totalement perturbé par la pression exercée par l'arrêt de la cour d'appel. Je sais bien que l'on pourrait discuter des recours possibles mais il faut bien se rendre compte qu'aujourd'hui, il faut absolument sortir du cadre dans lequel nous a enfermé cet arrêt de la cour d'appel. Je ne parle pas en tant que Bruxellois habitant une des dix-neuf communes, je cherche avec d'autres des solutions qui soient avantageuses pour l'ensemble de la population, y compris la population de la périphérie.

01.23 **Minister Bert Anciaux:** Mijnheer de voorzitter, er werden heel veel vragen gesteld. Ik zal proberen op alle vragen en alle opmerkingen een antwoord te geven.

Ik wil in de eerste plaats een algemene bemerking maken. Wie denkt dat ik dankzij deze beslissing een gelukkig mens ben, vergist zich. Ik ben er niet mee gelukkig. Ik denk niet dat deze beslissing wie dan ook gelukkig maakt. De mensen die in het verleden te veel hinder ondervonden, ondervinden vandaag weliswaar minder hinder, maar ondervinden er nog altijd. De mensen die in het verleden in verhouding minder hinder ondervonden, ondervinden vandaag meer hinder. Ik denk dus dat er niet veel mensen te vinden zijn in de Noordrand, in de Oostrand, in Brussel, in Steenokkerzeel of waar dan ook die met deze beslissing gelukkig zijn.

We hebben met deze beslissing naar een evenwicht gezocht tussen een aantal waarden in onze samenleving, economische waarden, tewerkstelling, gezondheid en levenskwaliteit. We hebben geprobeerd een onrechtvaardige situatie

recht te zetten. Het rechtzetten van een onrechtvaardige situatie hoeft de mensen daarom nog niet gelukkig te maken.

L'accord entre en vigueur immédiatement, comme dit la notification. L'utilisation de pistes et de routes vers l'est sera modifiée à la fin janvier; les routes vers l'ouest seront changées au mois de mars.

Tweede punt, de juridische procedure. Het akkoord van 3 december vervult de eis van de rechter om de maatregelen in rand nrs. 17 en 18, opgenomen in het arrest van 18 november 2003, te beslissen en de prompte uitvoering ervan te bevelen. Het akkoord van 3 december is vanzelfsprekend schriftelijk genotuleerd. De notificatie van de Ministerraad van 3 december bestaat en is uiteraard beschikbaar. Dit is eveneens het geval voor de beslissingen van 4 december die door minister Vande Lanotte, wat zijn bevoegdheden betreft, aan BIAC werden bezorgd. Ikzelf heb de beslissingen meegedeeld aan Belgocontrol ter prompte uitvoering ervan.

Heel de regering oordeelt dat de grond voor dwangsommen bijgevolg vervallen is. Indien de appellanten de dwangsommen verbeuren, zal de regering naar de beslagrechter stappen om de opheffing van de opgelegde dwangsom te bekomen. De regering en ikzelf hebben onze advocaten de opdracht gegeven om alle noodzakelijke maatregelen te nemen.

Contre l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 18 novembre, il n'existe plus d'opportunité de recours car la cour est elle-même la dernière instance de recours. En ce qui concerne les autres procédures judiciaires, la procédure en cassation est inscrite mais n'a pas encore été évoquée.

Zoals u weet, de procedure in Cassatie kan een lange periode in beslag nemen vooraleer ze besproken wordt.

Hier werd beweerd dat er andere juridische acties zijn die niet uitgeput werden. Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb twee uitgebreide nota's van de advocaten van de Belgische Staat. Eén dateert van 18 november. Dat is de datum van het tweede arrest. De andere dateert van deze week, maandag. De advocaten van de Belgische Staat maken hierin uitgebreid een evaluatie van de noodzakelijke te nemen beslissingen. De twee nota's zijn klaar en duidelijk in hun conclusie. De enige en uitsluitende mogelijkheid om de dwangsommen te stoppen, was beslissen tot maatregelen die door het arrest zelf waren opgelegd.

La tierce opposition de la Région de Bruxelles-Capitale n'a aucun effet immédiat pour le cas de l'Etat belge contre Cox et autres. J'ai demandé aux avocats de l'Etat belge de suivre minutieusement la poursuite de cette procédure et de faire le

nécessaire pour que les intérêts de l'Etat soient sauvegardés.

L'accord du gouvernement s'inscrit dans le principe de la répartition équitable et les décisions prises dans la déclaration gouvernementale. Une première évaluation précise a été faite, commune par commune, afin de mesurer l'impact sonore subi par les populations. Sur cette base, le gouvernement a décidé une utilisation plus diversifiée des différentes pistes de décollage et d'atterrissage et une révision de la procédure des vols pour alléger les nuisances restantes pour la population.

Le 26 novembre, une proposition de cadastre du bruit a été approuvée en réunion du kern. Le 28 novembre, le cadastre de la situation actuelle et de l'année 2002 a été présenté. Il va de soi que ledit cadastre du bruit est une donnée évolutive dont la performance doit être augmentée à l'aide des points de mesurage. Les mesurages doivent être évalués par rapport aux modèles existants. Des sonomètres seront installés dans les communes proposées. Aminal est en train d'installer des sonomètres à Wezembeek-Oppem et à Kraainem.

Voor degenen die zeggen dat het allemaal zo ineens gekomen is: wij wachten al weken op toestemming om die sonometers te mogen plaatsen. Het is toeval dat dinsdagavond in Wezembeek het punt op de agenda van het college van burgemeester en schepenen stond. Dat is niet onze verantwoordelijkheid. In Kraainem is het nog niet geagendeerd.

L'IBGE a aussi annoncé de nouveaux sonomètres dans l'est et le nord-est de Bruxelles.

Ik moet u laten opmerken dat de bevoegdheid om sonometers te plaatsen niet mijn bevoegdheid is. Wanneer ik collega Gosuin hoor zeggen dat hij al vier maanden wacht op het plaatsen van sonometers, dan vraag ik mij af waarom hij dat al die jaren niet heeft gedaan, want het is volledig zijn bevoegdheid. Ik ben trouwens heel blij met de uitbreiding van het netwerk van sonometers.

Je tiens à faire remarquer que le placement de sonomètres dans la Région de Bruxelles-Capitale relève de la compétence du ministre Gosuin.

BIAC, dont le ministre de tutelle est mon collègue, le ministre Vande Lanotte, dispose d'un réseau assez équilibré et effectuera quelques réaménagements en vue d'anticiper les changements des procédures des vols de janvier et mars.

Le cadastre du bruit sera réalisé sur la base de la décision concernant l'utilisation des pistes et les procédures adaptées dans l'avenir.

Zoals ik heb gezegd, is het kadaster een evolutief gegeven. Dat is ook logisch, het is afhankelijk van de gewijzigde situatie. Voor alle duidelijkheid - dit is ook voor de heer Maingain: een geluidskadaster wordt vandaag opgemaakt in samenwerking met het BIM, met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

On fait cela ensemble.

01.24 Olivier Maingain (MR): Oui, depuis la fin du mois!

01.25 Bert Anciaux, ministre: Non, depuis des années, cher collègue.

01.26 Olivier Maingain (MR): Non, vous vous êtes mis d'accord sur la méthode il y a peu, il y a une semaine!

01.27 Bert Anciaux, ministre: Non, il y a des années que l'on réalise un cadastre du bruit. Tous les ans depuis 1999, on réalise un cadastre ensemble avec BIAC, l'Etat fédéral, l'IBGE et AMINAL.

01.28 Olivier Maingain (MR): Ce n'est pas le cadastre du bruit visé par l'accord gouvernemental! Vous trompez les gens!

01.29 Minister Bert Anciaux: De voltallige regering heeft anderzijds wel vastgesteld dat het regeerakkoord ten volle is uitgevoerd.

Ik zeg dus nogmaals dat ik graag bereid ben tot en vragende partij ben voor bijkomende meetpunten. Op basis van die bijkomende meetpunten zullen wij het geluidskadaster kunnen verbeteren. Op basis van dat verbeterd geluidskadaster zullen we binnen een jaar een ernstige evaluatie maken. Het is een vraag van iedereen geweest om op basis van dat verbeterde, nog meer performante geluidskadaster een evaluatie te maken van de actuele situatie op dat moment, gedurende maanden ook gecontroleerd op basis van een mathematisch model. Wij moeten een model gebruiken, dat trouwens ook door collega Gosuin wordt gebruikt. Dat is het INM-model. Men benijdt ons dat in de hele wereld, want dat is een model dat in ons land is ontstaan. Het wordt overal gebruikt, ook door degenen die het contesteren.

Het regime, zoals het werd goedgekeurd door de Ministerraad, is inderdaad een voorlopig regime dat na volledige evaluatie en validatie van het geluidskadaster over een voldoende lange tijdsperiode opnieuw besproken zal worden. Dat zal ongeveer een jaar in beslag nemen.

Wat het banengebruik betreft, is er niet snel beslist. Scenario A34den is aangenomen. Eind september ben ik bij jullie gekomen met scenario

A13den. Wie goed kan rekenen, merkt dat daar intussen 21 scenario's zijn bijgekomen en dat er dus niet over een nacht ijs is gegaan. Sinds september ben ik met mijn ontwerp de baan opgetrokken, ik heb actiescomités ontmoet, ik ben gaan spreken met de mensen. Ik heb overleg gehad met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met het Vlaamse Gewest, met de collega's uit de meerderheid, met gemeentebesturen. Op basis van die opmerkingen zijn er aanpassingen gebeurd. Maar wij hebben dus niet snelsnel een plan uit de lucht getoverd. Er is uren, dagen, weken vergaderd over het banengebruik en over de beslissing die nu genomen is.

Ik geef u een schets van het banengebruik. Mevrouw Creyf, excuseer mij, maar er is blijkbaar een foutje geweest. Toen u op de website keek, moet dat er blijkbaar niet opgestaan hebben, maar gisteren stond het er in ieder geval wel op. Er is een fout ontdekt, meldt men mij, maar het moet er zeer snel weer op staan.

01.30 **Simonne Creyf** (CD&V): Vanmiddag nog niet.

01.31 Minister **Bert Ancliaux**: Ik zeg niet dat het er nu op staat. Ik zeg dat het erop gestaan heeft en dat er blijkbaar een fout is gebeurd, maar het moet er snel opnieuw op staan.

Wat is het scenario A34? Sommige collega's zullen opmerken dat ik vanzelfsprekend niet alleen met de bevolking rekening heb gehouden, maar ook met parlementaire betogen, zoals het hoort. Er zijn pogingen geweest om gedurende de dag – maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag – in te breken in de dagschema's om wijzigingen mogelijk te maken. Dat is mij niet gelukt, ten eerste, wegens de capaciteitsvereisten - dat heb ik hier al uittreuren uitgelegd – en, ten tweede, wegens de veiligheidsvereisten. Ten derde, toen ik een wijziging tijdens de daluren wou aanbrengen, stelde ik vast dat elke wijziging tijdens de dag een halfuur het luchthavenverkeer stillegt om die wijziging te kunnen doorvoeren. Dat is niet zo abnormaal: wanneer men op de ene piste landt, zitten de vliegtuigen voor een bepaalde piste veel verder weg van de luchthaven. Wanneer men het omdraait, moet alles natuurlijk een tijd stilgelegd worden.

Dat wil zeggen dat, als ik tijdens de daluren een alternatief scenario wou hanteren, daardoor alleen al de activiteit een uur plat zou liggen, een keer om het in werking te stellen en een keer om het uit te schakelen tegen de tijd dat de capaciteit te hoog ligt. Zelfs op dat moment heb ik geen sluitend antwoord kunnen vinden op de veiligheidsvereisten die hoog in ons vaandel staan en die overal zijn nageleefd. Op maandag, dinsdag, woensdag,

donderdag en vrijdag blijft het dus zoals ik het had bepaald in september.

Wat de dag betreft, zijn er wijzigingen aangebracht tijdens het weekend. De concentratie van de hinder in zone 3, de Oostrand, is vervangen door een wisselend gebruik – een zaterdag op twee – van 25R om op te stijgen, waardoor men zone 1 overvliegt en het landen via zone 3. Ik moet eerlijkheidshalve zeggen dat er in mijn eerste scenario niet voldoende rekening was gehouden met de verplichte noodzaak om gebruik te maken van baan 02, met name de windcomponent van de noordoostenwind. Dit zit nu verrekend in het plan. In het eerste plan was er in een compensatie voorzien. Deze compensatie is weggefallen en dit betekent dat daar waar er aanvankelijk 36 dagen zou worden gecompenseerd dit aantal nu is gedaald tot 26 dagen door het gelijkmatig splitsen. Op zaterdag wordt er de ene keer gevlogen op baan 02 en wordt er opgestegen langs de banen 02 en 07. De andere keer wordt het bestaande scenario gevolgd. Op zondag moesten we omwille van capaciteitsvereisten vanaf ongeveer 17.00 uur ook de baan 25R gebruiken. Er is hoe dan ook een betere spreiding tijdens het weekend.

Ook voor de nachten is er een betere spreiding tijdens de verschillende nachten. Verschillende banen worden gebruikt binnen een nacht. Voor de zone die het zwaarst werd getroffen in het verleden, zone 1, zijn vier nachten vrijgemaakt. Bij afgeleide, door zone 1 te verlichten, heeft dit onmiddellijk positieve gevolgen voor Brussel en voor de Noordrand. Ook daarover heb ik al vaak gezegd dat deze kemphanen – Brussel en de Noordrand - objectieve bondgenoten blijken te zijn en gebruikmaken van de te onrechtvaardige concentratie op zone 1. Tijdens drie nachten zal het klassieke regime gelden en tijdens vier nachten zal het nieuwe regime gelden. Ik heb u daarvan in het verleden al drie uitgelegd. Op woensdag zal de hinder door de vertrekkende toestellen voor 5% naar de Oostrand gaan en 5% naar zone 1. De rest zal worden gespreid over 02, 07 en R07L.

Ik denk dat er sprake is van een correctere spreiding waarbij rekening werd gehouden met een spreiding gedurende de nachten, tussen de verschillende nachten, tussen de verschillende weekends en tijdens de weekends.

Dat heeft geleid tot een grotere spreiding ten opzichte van mijn oorspronkelijk scenario waarbij zone 1 die met 48% van de gewogen hinder het zwaarst getroffen was op het moment dat ik minister werd, in de toekomst naar 29% evolueert in plaats van naar 31% zoals ik nog in september 2003 had aangekondigd.

Voor degenen die het interesseert – ik neem aan dat jullie dat allemaal zijn – voor zone 2 is er een

gewogen hinder van 2%. Momenteel kunnen wij daaraan niets doen, omwille van het ontbreken van een taxiweg, van het noodzakelijke en intensief gebruik van 25L als landingsbaan en omwille van het kruispunt tussen 25L en baan 0220. Dat laatste geeft veiligheidsproblemen, indien de twee banen samen zouden worden gebruikt. Deze drie technische en veiligheidsargumenten – wat mij betreft, is de heel dichte nabijheid van Zaventem ook een argument – maken dat er vandaag niet meer hinder op zone 2 kan worden gelegd omwille van deze beperkingen.

Zone 3 heeft vandaag 15% hinder. Sommige leden, zoals mevrouw Nagy, komen op voor Brussel en de Oostrand, maar de groenen hebben er blijkbaar alleen een selectief belang te verdedigen. Hoe dan ook, de hinder in zone 3 vermindert ten opzichte van de huidige situatie tot 14%.

Zone 4 krijgt evenveel hinder als zone 1, namelijk 29%. Dat is een lichte vermindering ten opzichte van de huidige situatie. Ik meen dat er een vermindering met 1% is.

Voor zones 5 en 6 heb ik, zoals beloofd, rekening gehouden met een aantal factoren, namelijk het grondlawaai, de interferentie tussen zones 5 en 6 en de windcomponent. Samen hebben zij iets minder hinder dan zone 1 en zone 4, namelijk 26%.

Voor zone 3 zijn er ook een aantal duidelijke verbeteringen aangebracht. De splitsing, het fundamenteel uithalen van de hinder veroorzaakt door landende toestellen op baan 02 boven de Oostrand – dus Wezembeek – en door de opstijgende toestellen, door het verleggen van de route, betekent dat de hinder ook veel beter gespreid is en dat de zones niet elke dag hinder hebben. Er zijn ook twee nachten hindervrij gemaakt en er zijn veel meer routes, waardoor er een grotere spreiding is in plaats van het huidige geconcentreerd overvliegen. Dat betekent dat er zich ook voor zone 3 de facto een verbetering heeft voorgedaan. Dat is ook zo tijdens de weekends. Ook met de windcomponent moet in dat verband rekening worden gehouden.

Vanzelfsprekend gaat het over dag- en nachtvluchten. Dit staat in het regeerakkoord, dit is ook wat de arresten steeds hebben bepaald en het is ook wat de mensen natuurlijk aanvoelen. Men kan geen eerlijk plan bedenken waarin men alleen met de dag of alleen met de nacht rekening houdt. Het is belangrijk dat we een zo groot mogelijke mix hebben gemaakt van alle mogelijke zones, zowel voor het vertrekken als voor het landen.

Ik kom op het aanpassen van bestaande routes. De meeste routes zijn jullie wel bekend, ze worden ook meer gebruikt dan in het verleden, maar theoretisch bestonden ze al. Ik geef u de belangrijkste

wijzigingen voor route 25R. De geconcentreerde route wordt afgeschaft met betrekking tot Nikki en Costa. Deze worden richting het noorden en het westen in drie routes uitgewerkt die onmiddellijk vanop 700 voet uitwaaiëren, waarbij de spreiding zich al realiseert vanaf de luchthaven. Dat maakt een groot verschil uit als men een beetje verder zit.

Er was nogal veel te doen om de route 25R richting Chièvres. Voor de dag in het weekend wordt gekozen voor de herinvoering van de route-Chabert, tot op een hoogte van 1700 voet. Daarna gaat het richting Chièvres. Dit betekent een grote uitwaaiëring van de hinder. Tegelijkertijd is dit een kwestie van solidariteit tussen de Brusselaars, want deze route hindert tijdens de week het noorden van Brussel, wat – dacht ik – toch even belangrijk is voor mensen uit Brussel, mijnheer Maingain. Mijnheer Maingain, u woont op een boogscheut van mij, dus we hebben een beetje hetzelfde te verdedigen. Het is ook heel zichtbaar natuurlijk. De route-Chabert verlicht de hinder die Neder-over-Heembeek, Mutsaard en een deel van Laken vandaag hebben. Eigenlijk is dit een kwestie van solidariteit tussen de Brusselaars.

Voor de nacht blijft de huidige situatie behouden, maar de afschaffing van alle waypoints betekent de facto een veel grotere uitwaaiëring en verlichting voor de Noordrand. De vliegprocedure dag en de nacht richting het oosten, vertrekkende van de piste 20 over vier routes, wordt gewijzigd zodat de meest westelijke route wordt gedefinieerd als bocht naar links op 700 voet, richting Baken, waardoor de splitsing tussen landende en opstijgende hinder wordt gerealiseerd. Volgens Belgocontrol leiden de voorgestelde aanpassingen tot geen enkel probleem met betrekking tot de luchtverkeersstromen, de vliegbaarheid en de veiligheid van de procedures.

Ik kom tot de noise abatement procedures. De vier noise abatement procedures werden bekeken en de verdere uitwerking wordt in een permanente technische werkgroep besproken. De regering beslist om de Europese best practices toe te passen voor de bewegingen van en naar Brussel Nationaal.

Wat de beperking van de quota count betreft, er wordt een verbod opgelegd om te vliegen tussen 6 en 7 uur voor toestellen met een quota count groter dan 24. Ik had graag de condities van de nacht ook tussen 6 en 7 uur gerealiseerd, dat is niet gebeurd. Wij hebben in ieder geval verkregen dat de zware vliegtuigen, bijvoorbeeld de Boeings 747-100, 747-200 en de DC-8 - allemaal toestellen met een quota count groter dan 24 -, niet meer mogen vliegen tussen 6 en 7 uur en zeker niet 's nachts, maar dat wisten jullie al.

Gisteren is het overleg met de Gewesten over de

geluidsnormen hervat. Ik zal samen met de ministers Sannen en Gosuin een voorstel uitwerken dat dan voort door de regering wordt besproken. Ik vertrek – ik heb dit ook reeds laten weten op 25 november bij de eerste bijeenkomst over de harmonisering van de geluidsnormen – met als basis de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Collega's, daaraan zijn eigenlijk vier aspecten. Mijnheer de voorzitter, ik wil het goed uitgelegd krijgen, want communicatie is in dit dossier belangrijk. Het eerste aspect is de gemiddelde geluidshinder gedurende de nacht, dat is de Lnight. Het tweede is de gemiddelde geluidshinder gedurende de dag, avond en nacht, dat is de Lden. Het derde aspect is de frequentie en het vierde de pieken.

Wij kunnen de aanbevelingen over de gemiddelde den voor dag, nacht en avond door dit spreidingsplan perfect volgen en ook implementeren. Wat de frequenties betreft, begrijpt u dat dit spreidingsplan juist meer mogelijkheden geeft om tegemoet te komen aan de aanbevelingen van de WHO. De aanbevelingen inzake de pieken echter vormen natuurlijk een probleem. Dat is een probleem in heel de wereld waar vliegtuigen vliegen. Als men de aanbevelingen op het gebied van piekmomenten strikt toepast, niet alleen op de hinder van vliegtuigen, collega Maingain, maar ook op elke hinder in de stad, dan garandeer ik u dat de Ring elke avond gesloten dient te worden.

De bevoegdheden van de DGLV met betrekking tot controle worden versterkt door overname van enkele regulerende bevoegdheden van BIAC en wij installeren dat onafhankelijk controle-instituut.

Er moet samenwerking komen met de Gewesten over de naleving van de geluidsnormen en de geluidsquota.

Lange termijninvesteringen zullen onderworpen worden aan een grondige kosten-batenanalyse. Ik heb het over de aanleg van een taxiweg naar het begin van 25L, de installatie van het ILS op de 07L en 07R en de verlenging van piste 25L. Wat is de timing voor de studie? Voor de zomer moet deze rond zijn. Wat is de timing voor de uitvoering, wanneer daartoe wordt beslist? Het is zo dat volgens onze berekeningen 2,5 jaar vereist is vooraleer het ILS geïnstalleerd kan worden. Volgens BIAC is dit zelfs drie jaar. Het is in geen geval de bedoeling om vertragingsovername uit te voeren.

Mocht ik dat willen, dan zou ik het hier nu niet zeggen. Toch, geloof me maar. Natuurlijk wil ik die studie niet manipuleren en natuurlijk wil ik op basis van heel objectieve criteria handelen. Ik denk aan de kosten-batenanalyse en de leefbaarheidsstudie die daar vanzelfsprekend een belangrijk onderdeel van is. Een kosten-batenanalyse is niet alleen een economisch gegeven. We zullen dat heel serieus

bekijken en volgen. Ik heb daarbij geen taboes, ook al had ik die wat de verlenging van de 25L betreft. Ik vind dat ik geen enkel taboe mag hebben.

Er is inderdaad een akkoord van heel de regering. Wanneer ik sommigen nu al weken en maanden hoor fulmineren, stel ik mij de vraag over solidariteit en hoever sommige parlementsleden van de meerderheid denken te moeten gaan. Het is een beslissing van heel de regering, van alle partijen in deze regering. Ofwel beweert men natuurlijk dat men niet wist wat men deed. Dat ontken ik: er zijn heel wat vergaderingen aan voorafgegaan. Het is een akkoord dat nagenoeg wetenschappelijk is, aangepast aan een aantal heel duidelijke problemen op het terrein zelf.

Waarom heeft de totstandkoming lang geduurd? Omdat we niet over een nacht ijs wilden gaan. Inderdaad, ik heb de timing gehaald die ik voorop had gesteld. Woensdag was de allerlaatste dag om over routes te beslissen die in gebruik kunnen worden genomen op 18 maart. Ik heb in het Parlement steeds gezegd dat 18 maart de laatste dag moest zijn voor het installeren van de routes.

Ik meen niet dat het plan in handen is van actiegroepen, ik meen niet dat het plan in de handen van de Gewesten ligt. De federale overheid heeft de bevoegdheid terzake en ze zal de beslissing uitvoeren, vanzelfsprekend zoveel mogelijk in overleg. Vanzelfsprekend zou ik liever hebben dat de geluidsnormen geharmoniseerd worden. Vanzelfsprekend zal ik er alles aan doen om die geharmoniseerd te krijgen.

Maar, in het meest extreme geval laten wij ons niet chanteren. Laat dat duidelijk zijn.

Over de harmonisering van de geluidsnormen zelf kan ik het volgende zeggen. Een eerste echte vergadering met de Gewesten daarover vond plaats op 25 november. Inmiddels is dat overleg opnieuw opgestart, is het plan en de beslissing bezorgd aan de Gewesten. Dat plan en die beslissingen zijn gisteren formeel en officieel bezorgd aan de Gewesten, met name, enerzijds, aan het kabinet-Sannen, anderzijds aan het kabinet-Gosuin en ten slotte aan het kabinet van de minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Gewestregering. De minister-president van Vlaanderen kon niet aanwezig zijn, maar ook aan hem werden alle documenten onmiddellijk bezorgd.

De opdrachten aan BIAC en Belgocontrol zijn gegeven.

Ik denk dat dit plan inderdaad in de huidige omstandigheden de grootste spreiding realiseert die mogelijk is. Op basis van toekomstige investeringen, of op basis van de verdere verbetering van het kadaster na bijkomende metingen zullen wij

evalueren of er bijstellingen moeten gebeuren. Het criterium zal ook dan zijn: een zo correct mogelijke verdeling van de hinder. In die zin is het een voorlopig plan, maar het is geen voorwaardelijk plan. Het is een voorlopig plan dat binnen een jaar geëvalueerd en verbeterd wordt. Iedereen is vragende partij voor verbeteringen als die nodig zijn. Ik wens geen slot te zetten op verbeteringen die een eerlijker spreiding inhouden.

Als hier beweerd wordt dat de dwangsom op niets steunde, dan vind ik dat vreemd. Het arrest van 18 november verwees naar dwangsommen. In het arrest van 18 november werd tevens verwezen naar de mogelijkheden om te ontkomen aan die dwangsom. Alleen het arrest van 18 november legt ons dwangsommen op, niet het arrest van juni. In het arrest van 18 november is geen sprake van de Wereldgezondheidsorganisatie, maar wel in het arrest van juni. In het arrest van 18 november wordt gezegd: u moet zo veel mogelijk voldoen aan het arrest van juni. Juist! Maar het arrest van 18 november verwijst in punten 17 en 18 naar voorstellen die Belgocontrol en BIAC in tempore non suspecto deden, op het moment dat ik nog lang geen minister van Mobiliteit was. Meer bepaald vlak na de verkiezingen werd, onder mijn voorganger, een gemeenschappelijk rapport door BIAC en Belgocontrol opgemaakt. Daarna verwijst het arrest van 18 november in de punten 17 en 18. In die punten 17 en 18 is geen sprake van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Niettegenstaande dat feit neem ik die aanbevelingen zeker mee. Collega's, het is als minister van Mobiliteit van deze federale regering niet mijn opdracht om te werken voor één zone rond de luchthaven. Dit plan is een plan waarvan ik overtuigd ben dat het een eerlijke verdeling van de hinder realiseert. Voor de Noordrand realiseert dit fundamentele verbeteringen, even groot als die van Brussel.

Mevrouw Milquet, ik wil de Franstalige collega's toch wel feliciteren. Ik wil de Franstalige meerderheidspartijen feliciteren met het feit dat ze kunnen rekenen. Ik nodig de Franstalige oppositiepartijen uit om te leren rekenen. Reken elk maar eens uit hoeveel vluchten er in de toekomst minder vertrekken over zone 1. Het is meer dan 60% van de nachtvluchten en meer dan 60% van de weekendvluchten. Zone 1 was immers veruit het ergst benadeeld. Toevallig liggen in het achterland van Diegem en Haren, in de achtersite van Diegem en Haren, de Noordrand en Brussel. Beide profiteren fundamenteel mee. Gedurende de nacht zal over Brussel-centrum minder dan 40% van de huidige vluchten gaan. Hetzelfde geldt voor de Noordrand. Hetzelfde geldt voor de dag in het weekend. Het is niet meer dan 40%. Ik heb dan al rekening gehouden met de vluchten die via baan 20 over Brussel en de Noordrand komen. Het zijn heus

niet zo'n ingewikkelde oefeningen. Het is niet eens de regel van drie. Het is optellen en aftrekken. Het is niet meer dan dat.

Gelukkig zijn er heel wat Franstalige Brusselaars die gekozen hebben voor het belang van deze stad. Ze hebben ook gekozen voor solidariteit tussen de Brusselaars, mevrouw Milquet. De optie Vlaanderen of Brussel, Brussel of Vlaanderen heb ik van in het begin aangevochten. Ik deed dat louter en alleen door het eenvoudige feit dat een spreiding automatisch ook een spreiding binnen Vlaanderen moet realiseren. Het gevolg voor Brussel zal een spreiding zijn. Het hangt echter aan mekaar vast. Men kan niet over Brussel vliegen zonder over of Diegem of Zaventem of Sterrebeek en Wezenbeek te vliegen.

Zo ingewikkeld is het allemaal niet. Dit is een realiteit. Een eerlijk spreidingsplan vermindert inderdaad de hinder door de spreiding. Ik heb vandaag te weinig maatregelen kunnen nemen die de hinder globaal naar beneden halen. We zullen dit evalueren in de toekomst. Ik wens in dat verband ook geen valse illusies te wekken.

Het verminderen van de quota count tot 24 voor de ochtend is één verwezenlijking. Andere verwezenlijkingen zullen we nog moeten bekijken, want ik wens ook de capaciteit of de economische invloed van Zaventem niet in het gedrang te brengen.

Wat de isolatiemaatregel betreft, vanzelfsprekend zal dit volgen. De tegenstelling Oostrand-Noordrand-Brussel is dus een valse tegenstelling. Bovendien bestaat er niet één situatie in de Oostrand. De situatie in Wezembeek-Oppem is niet identiek aan de situatie in Sterrebeek, niet identiek aan de situatie in Tervuren. De situatie in Diegem is niet identiek aan de situatie in Meise of aan de situatie in Neder-over-Heembeek. Ze is niet identiek aan de situatie aan het kanaal in Brussel-centrum. Die 17.000 handtekeningen interesseren mij ten eerste, maar alle inwoners interesseren mij. Ik ga niet alleen voort op de systematische verkeerde en valse informatie die verstuurd wordt. Blijkbaar wordt ze bewust verstuurd door sommigen omdat sommigen het belang van de bevolking ondergeschikt verklaren aan hun eigen electoraal belang. Wij gaan voor juiste informatie. Dit spreidingsplan of deze realisatie van een spreidingsplan kan de toets doorstaan van elk vonnis omdat de enige toetsing die juridisch gecontroleerd en gevalideerd kan worden juist een spreidingsgedachte is. Gelijkheid van mensen is het enige criterium dat men kan hanteren en niet het nimby-syndroom, niet alles op een ander en niets bij mij. De juridische toetsing kan volgens mij alleen slagen als het gaat over een zo groot mogelijke gelijkheid en solidariteit tussen de mensen.

Voorzitter, ondertussen – en daar heeft collega Picué meer dan gelijk in – werken we gestaag verder aan een globale en totale oplossing voor alle hinder die hierrond bestaat. Daarvoor zullen we verder het kadaster uitvoeren en zullen we verder de methode hanteren die ook collega Gosuin hanteert, het INM-model. We zullen zorgen dat deze tijdelijke beslissing ook uitmondt in een totale beslissing.

01.32 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. De tijd ontbreekt hier echter om inhoudelijk op de techniciteit van het voorstel in te gaan en om voort te discussiëren over banen enzovoort.

Ik wil nog eens terugkomen op het statuut van uw plan, of zoals collega Bonte het noemt het statuut van uw beslissing. De beslissing is een spreidingsplan, dus we spreken wel degelijk over een plan. U hebt volgens mij een oplossing gevonden om te ontkomen aan de dwangsom. U hebt echter geen akkoord bereikt over de spreiding. Wanneer ik hier de Franstalige meerderheidspartijen hoor, kan ik moeilijk tot het besluit komen dat er binnen de meerderheid een akkoord bestaat over een spreidingsplan.

01.33 Minister **Bert Anciaux**: Er is een absoluut akkoord van de hele federale regering. De rest zullen we dan wel zien.

01.34 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, volgende week zullen wij bij de stemming over de moties kunnen vaststellen of de Franstalige meerderheid nog altijd het beleid van de regering en van u als minister ondersteunt. Ik vind eerlijk gezegd dat de Franstalige meerderheidspartijen niet "ja" kunnen blijven zeggen op federaal niveau en "neen" op gewestelijk niveau. Ik denk dat het moment van de waarheid volgende week inderdaad zal aangebroken zijn.

01.35 Minister **Bert Anciaux**: Hetzelfde geldt voor de oppositiepartijen, uw partij maakt deel uit van de meerderheid in Brussel.

01.36 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, een tweede zaak die ik betreur, is de onduidelijkheid over de planning van de investeringen. Als ik u goed heb begrepen, zegt u dat er geen beslissing bestaat over de investeringen, over het elektronisch landingssysteem en over de taxi naar 25L.

In het regeerakkoord staat dat er een kosten-batenanalyse zal worden gemaakt. U hebt hier echter nogmaals herhaald dat er geen beslissing bestaat over die investeringen. Ik betreur dat, want zonder die investeringen in het landingssysteem en in de taxibaan naar 25L zult u de facto nooit tot een

volledige spreiding komen. U hebt die investeringen nodig om op het terrein de facto tot een spreiding te komen. Wij vinden het jammer dat er wat dat gedeelte betreft van het spreidingsplan geen engagement bestaat.

Wij vrezen, rekening houdend met het eerste punt, namelijk de twijfel over het akkoord, en het tweede punt, namelijk de afwezigheid van een akkoord over de investeringen, dat u op het ogenblik enkel een Pyrrusoverwinning hebt behaald.

01.37 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik deel die analyse voor een groot stuk, met dit verschil dat wij niet in de Brusselse regering zitting hebben en de heer Chabert wel. De heer Chabert heeft in dit dossier, althans de jongste tijd, niet veel geprotesteerd tegen de houding van de heer Gosuin.

Mijnheer de minister, u doet of er politiek niets aan de hand is. Iemand van uw meerderheid, de heer Maingain is nochtans fel tegen u tekeergegaan. Ik heb zelfs begrepen dat erj een motie van wantrouwen zal worden ingediend. Ik merk dat de heer Maingain "ja" knikt. Welnu, ik ben benieuwd naar de houding van de MR en van de Franstaligen bij de stemmingen, volgende week.

Ik heb de heer Gosuin vandaag ook in de media gehoord. Mijnheer de minister, u zei dat u volgende week met hem zult onderhandelen en een akkoord zult sluiten over de geluidsnormen, maar volgens mij is het helemaal niet zeker of dit zal lukken. Gelet op het fanatisme waarmee de heer Gosuin zich tegen het akkoord van de regering verzet vrees ik dat u het moeilijk zult krijgen. Ik kan alleen maar vaststellen dat het Brussels Gewest helemaal dwarsligt.

Mijnheer Bonte, u draagt terzake ook verantwoordelijkheid. U stuurde daarnet verwijten aan het adres van de heer Maingain, van de MR en van de PS, maar uw partij maakt eveneens deel uit van de Brusselse Gewestregering en is in deze dus ook verantwoordelijk.

De heer Smet hoorde het in Keulen donderen. Hij weet van het dossier niets af, hoewel ook hij terzake een grote verantwoordelijkheid draagt.

Het wordt tijd dat de Vlaamse ministers in Brussel laten zien dat ze bestaan en hun verantwoordelijkheid opnemen. Zij laten zich altijd opnieuw doen door de Franstaligen. In alle mogelijke dossiers laten zij zich door de Franstaligen de broek afdoen.

Mijnheer de minister, ik blijf bij mijn standpunt dat u begin oktober in deze Kamer heel duidelijk gezegd hebt dat het ILS-landingssysteem er zou komen. Ik

stel vast dat u vandaag over een studie spreekt. U hebt wel gezegd – ik geef het toe- dat de studie tegen juni moet gerealiseerd zijn. Ze moet echter ook uitgevoerd worden. Daarzonder kan men nooit tot een maximale spreiding komen. Ik vrees dat het Brussels Gewest zal dwarsliggen. Immers, achter Zaventem ligt toevallig opnieuw een deel van Brussel. Ik weet dat het genuanceerd is. Vliegtuigen kunnen afbuigen, maar ze zouden eveneens rechtdoor kunnen vliegen over het centrum van Brussel. Hoe dan ook, achter Zaventem situeren zich een aantal belangrijke Brusselse wijken. Het is in het belang van sommigen zich tegen het gebruik van die baan te verzetten. Dat zou uiteraard zeer onrechtvaardig zijn, maar u zult op dit vlak moeten doorzetten.

Wat de cijfers betreft, hebt u, mijns inziens, een paar fouten gemaakt. U stelt dat er 1% daling zal zijn in zone 4. Dat is niet correct. In zone 4 zal men 7% vooruitgaan

01.38 Minister **Bert Anciaux**: Ik heb duidelijk gezegd dat het tegenover de huidige situatie van 30% een verlaging met 1% is.

01.39 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Dat klopt, maar ten opzichte van de 22% - dat cijfer wou ik vandaag horen – is er daar een stijging van de hinder.

01.40 Minister **Bert Anciaux**: Dat is niet toevallig ook de zone die het minst bewoond is.

01.41 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, over de snelle stijging of de afbuiging op 700 voet blijf ik mijn bedenkingen hebben. Het klopt dat men op die manier sneller kan spreiden. Men kan echter ook spreiden in de hoogte. Men kan een deel op 700 voet doen afbuigen en een deel wat hoger. Op die manier kunt u de spreiding ook maximaliseren.

01.42 Minister **Bert Anciaux**: Mijn eerste idee was ook een spreiding in de hoogte op 700, 1.000, 1.200 en 1.700 voet. Dat veroorzaakt echter nog steeds een geconcentreerde zone waar hinder is. Op 700 voet, zeker als er drie routes zijn, kan men uitwaaiëren en spreiden tegelijkertijd.

01.43 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Maar als u op die manier alleen uitwaaiert in de richting van de Noordrand en niet over Brussel, is er een probleem. Men moet van daaruit ook maximaal over Brussel uitwaaiëren. Dat is op dit moment niet het geval.

01.44 Minister **Bert Anciaux**: In dit geval gaat het alleen over routes die ook in het noorden liggen, namelijk Nikki's en Costa's.

01.45 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Op de laatste vraag waarom de route-Chabert alleen in het weekend en niet in de week wordt gebruikt, had ik graag nog een antwoord gehad.

01.46 Minister **Bert Anciaux**: De route-Chabert is een weekendroute. Dat was in het verleden ook al zo.

01.47 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Dat is een vrij goedkoop argument.

01.48 Minister **Bert Anciaux**: Anders zou het niet de route-Chabert zijn, natuurlijk.

01.49 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Omdat de heer Chabert in het weekend buiten Brussel woont.

01.50 **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous lisez de plus en plus mal les arrêts de la cour d'appel. Vous me dites que, dans son dernier arrêt, la cour d'appel ne fait plus référence aux normes de l'OMS, l'Organisation mondiale de la santé. Et bien, il faut apprendre à lire!

Motivation de l'arrêt: "Par arrêt du 10 juin 2003, la cour imposait aux trois intimés l'interdiction de ce qui suit: d'autoriser ou de laisser se faire au-dessus de ou aux alentours de la zone géographique décrite comme le Noordrand, le départ d'avions le jour comme la nuit, qui causent des nuisances sonores, etc." Comme condition essentielle pour le respect de cette interdiction, la Cour a décrété ce qui suit: "Que les pics de nuisance acoustique ne peuvent dépasser les normes de l'OMS" - arrêt du 11 novembre, qui redit dans sa motivation pour justifier l'astreinte, que les normes de l'OMS prévalent. Même si elles n'en sont pas, voilà ainsi rappelée la motivation de la cour.

01.51 Minister **Bert Anciaux**: Het is een nota van u!

01.52 **Olivier Maingain** (MR): Mais non, c'est la traduction de l'arrêt in extenso! La motivation du 11 novembre reprend la motivation du mois de juin sur les normes en question.

Dès lors, si vous avez expliqué de cette façon au comité ministériel restreint la portée juridique des arrêts de la cour d'appel, je comprends que vous ayez pu tromper beaucoup de gens, vous-même y compris. Mais moi, personnellement, vous ne me trompez pas sur cette affaire.

La tierce opposition de la Région de Bruxelles était l'occasion pour vous de déjouer l'astreinte. Car que veut obtenir la Région de Bruxelles? D'abord, elle veut obtenir de la cour d'appel qu'elle précise que le

principe de la dispersion équitable ne bénéficie pas, comme elle le dit pour le moment, qu'aux seuls requérants dans la zone géographique décrite comme le Noordrand et que ce principe doit valoir pour toute la région de Bruxelles comme pour toute la périphérie! C'est ce que demande la Région de Bruxelles à travers la tierce opposition. Ensuite, pour y arriver, la Région demande le temps nécessaire pour réaliser un réel cadastre du bruit, qui permettra de déterminer clairement les nuisances sonores réellement subies. C'est cela, la tierce opposition!

Au lieu d'appuyer la Région de Bruxelles, qu'a fait votre avocat ce matin? Il a demandé le renvoi de l'affaire au rôle, c'est-à-dire le report de l'affaire sine die! C'est ce qu'a demandé l'avocat de l'Etat ce matin. Si votre avocat voulait bénéficier ...

01.53 **Minister Bert Anciaux:** Mijnheer de voorzitter, ik mag hier natuurlijk geen vertrouwelijke nota's van advocaten voorleggen...

01.54 **Olivier Maingain (MR):** Excusez-moi, un client avisé donne des instructions à son avocat!

01.55 **Minister Bert Anciaux:** ...maar ik zal mensen van de meerderheid bijeenroepen die te vertrouwen zijn.

01.56 **Olivier Maingain (MR):** Vous n'allez pas raconter des bobards à tout le monde. Un avocat avisé reçoit de son client des instructions précises!

De **voorzitter:** Mag ik iedereen vragen...

01.57 **Olivier Maingain (MR):** Fondamentalement, vous deviez donner comme instruction à votre avocat...

01.58 **Minister Bert Anciaux:** U bent een racist tegenover Vlamingen.

01.59 **Olivier Maingain (MR):** Dites n'importe quoi, c'est vous qui l'êtes!

Dans cette affaire, vous deviez donner instruction à votre avocat d'appuyer la tierce opposition de la Région car, ce faisant, vous vous donniez le temps de ne pas devoir payer l'astreinte. Vous avez fait le contraire, et l'avocat de l'Etat a fait le contraire, en demandant le renvoi. Heureusement, la Cour ne l'a pas décidé puisque l'affaire reviendra début janvier.

Mais cela démontre bien que, si vous aviez appuyé la tierce opposition de la Région, vous auriez gagné du temps pour ne pas devoir payer l'astreinte, autrement dit pour pouvoir déjouer le piège qui vous était tendu.

Voilà la vérité sur le plan juridique et cela, vous ne

l'avez pas expliqué au comité ministériel restreint et vous avez fait prendre des décisions dans la précipitation, comme l'a dit le gouvernement bruxellois.

01.60 **Minister Bert Anciaux:** Elke jurist weet dat derdenverzet niet opschortend werkt.

01.61 **Olivier Maingain (MR):** Une raison de plus pour le permettre!

01.62 **Minister Bert Anciaux:** Wat zegt u dan, dat u het daarmee tegenhoudt? Daarmee houdt u het niet tegen.

01.63 **Olivier Maingain (MR):** Raison de plus pour demander à votre avocat que la procédure sur la tierce opposition soit diligentée et non pas renvoyée au rôle comme vous l'avez demandé. C'est cela, votre faute, c'est en cela que vous avez trompé le comité ministériel restreint. En effet, sur cette question, avec la tierce opposition, si la cour d'appel donnait raison à la Région, on aurait déjoué la menace de l'astreinte et on ne devrait pas prendre une mauvaise décision dans la précipitation, comme l'a fort bien dit le gouvernement bruxellois.

01.64 **Willy Cortois (VLD):** Mijnheer de voorzitter, de wijze waarop het debat verloopt, vind ik bijzonder jammer. Ik kan enkel vaststellen dat, als men het met normale politieke argumenten niet haalt, men met juridische argumenten naar voren komt.

Mijnheer de minister, los daarvan en ten gronde stel ik vast dat de meeste commissieleden achter de spreidingsgedachte staan en er een aantal vragen bij hebben. Daarop heeft u in de mate van het mogelijke, dikwijls heel technisch, geantwoord. Dat is belangrijk.

Ten tweede, ik wil een beetje olie op de golven gieten. Ik stel vast dat u zelf zegt dat wat nu op tafel ligt uiteraard nog niet definitief is. Dat is correct. Wij leven in een maatschappij – dat zeggen wij allemaal voortdurend aan iedereen – waarin de zaken heel snel evolueren. Dat zal ook in het luchtwezen zo zijn. Als u dus het geluidskadaster beschouwt als een voortdurend evalueren van een toestand en u wenst goed te regeren, dan is het normaal dat u zich aanpast aan nieuwe omstandigheden.

Mijnheer de minister, in globo bevredigt uw antwoord mij. Uiteraard delen wij uw bezorgdheid. Daarover spreekt men vandaag bitter weinig. Het gaat inderdaad om het vrijwaren van een groeipool van onze economie. Dat is volgens mij een belangrijke factor voor alle partijen. Dat is ook voor Brussel het geval, mijnheer Maingain. We zouden immers de vraag kunnen stellen of Brussel het als

zetel van de Europese Gemeenschap zou halen van Straatsburg, indien Brussel niet over een nationale luchthaven zou beschikken.

Mijn globale benadering blijft dus positief. We moeten hier als federalen loyaal optreden. De minister heeft de nodige informatie gegeven. De minister zegt ook dat niets definitief is. Als er terechte opmerkingen zijn, vanwaar ze ook komen, wil hij rekening houden met nieuwe elementen. Het geluidskadaster kan inderdaad een van de elementen zijn, waarmee hij het beleid kan aanpassen. Dat beleid heeft hij hier vandaag in elk geval gestalte gegeven, waarvoor ik hem dank.

Mijnheer de minister, van VLD krijgt u het vertrouwen.

01.65 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, j'ai entendu le débat. Je crois qu'il faut en conclure que le problème se situe vraiment dans la déclaration de la majorité. En effet, comme les choses sont présentées, le choix de la dispersion est dû au fait que, au départ, l'est de la périphérie de la Région bruxelloise n'était en fait pas équitablement "servi" par rapport à la périphérie nord. Ainsi, à l'origine, on démarre du principe que chacun doit avoir sa part, mais pas sur des bases objectives, évidemment, puisque la seule base objective pour mesurer ce problème, c'est la densité de population. Combien de personnes subissent-elles effectivement des nuisances?

Cela, vous refusez de l'accepter dès le départ, monsieur Maingain. Vous refusez de l'accepter puisque, dans la déclaration du gouvernement, on part de l'idée de dispersion. D'après votre débat, on entend bien que le ministre Anciaux considère qu'au nom de l'intérêt de l'Etat et au nom de l'intérêt général, il ne mènera pas une action en justice contestant une décision que, politiquement, il assume complètement.

Voilà la différence d'interprétation. Pour en sortir, il n'existe qu'un moyen d'agir: prendre en considération la réalité de la problématique, la réalité de densité de population, la réalité de quelque chose dont vous ne parlez jamais, monsieur Anciaux: le droit pour les personnes à la sécurité aussi. Vous le savez très bien, c'est un élément. Il y a tout le problème de l'aéroport, le problème économique, le problème de l'emploi, le problème du développement de Bruxelles: tout cela est vrai et il faut en tenir compte pour Bruxelles et pour sa périphérie. Mais il existe aussi des droits pour les personnes. Je crois que c'est un élément que vous devez commencer à intégrer dans votre raisonnement.

On s'est un peu accroché sur la question, mais je vous rappelle quand même que ceci est une remise

en question d'un accord qui a pris pratiquement un an à se réaliser. Il concernait le gouvernement flamand, le gouvernement bruxellois et le gouvernement fédéral. Et vous faisiez partie de ce gouvernement flamand, à cette époque, monsieur Anciaux; vous étiez ministre quand vous avez accepté le principe de la concentration sur base de critères objectifs, ceux de la densité!

01.66 Minister **Bert Anciaux:** Mevrouw, er waren drie uitdrukkelijke voorwaarden, dat weet u even goed. Ten eerste, er mochten niet meer gehinderden zijn. Ten tweede, de mensen die werden gehinderd, moesten daarvoor al gehinderd zijn en, ten derde, moest die hinder nog afnemen voor deze mensen. Aan deze drie voorwaarden is nooit voldaan. Dat was een voorwaarde om tot concentratie te kunnen overgaan.

01.67 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur Anciaux, vous connaissez l'histoire comme moi. C'est un accord qui a été obtenu au mois de janvier. Il n'a pas été mis suffisamment rapidement à exécution mais l'accord sur l'ensemble des conditions était en voie de réalisation. Ceci remet donc l'accord en question, cela ne fait aucun doute.

J'attends votre réponse sur l'isolement des maisons. Je crois que c'est une chose sur laquelle nous reviendrons. Mais, si je suis votre raisonnement, je vous souhaite bonne chance, parce que vous allez devoir isoler les quartiers les plus densément peuplés de l'agglomération bruxelloise - même considérée dans sa large périphérie.

Donc, votre proposition me semble assez difficile à mettre en œuvre. Mais c'est à vous de prouver le contraire, pas à moi.

01.68 Minister **Bert Anciaux:** Ik wil alleen zeggen, ten eerste, dat het criterium van de bevolkingsdichtheid opgenomen is in het geluidskadaster dat wij ontwikkeld hebben. Ten tweede, u moet daarmee ook opletten. De aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie zeggen dat achtergrondlawaai in rekening gebracht moet worden voor de pieken en dat de hoogste geluidshinder gedragen kan worden in een stedelijk milieu. Welnu, dat neem ik niet aan, maar er staat wel in de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie dat in het stedelijk milieu, waar het meeste achtergrondlawaai is, de grootste pieken kunnen komen. Dit is wel in tegenstelling tot het criterium van de bevolkingsdichtheid en daarom moeten wij gaan naar het criterium van de gelijkheid tussen mensen en gelijke rechten. Ik ben het volmondig eens over het recht op veiligheid voor iedereen.

Ten slotte, mijnheer de voorzitter, wil ik mij verontschuldigen, want ik had mij voorgenomen om heel rustig te blijven en dat is niet gelukt. Ik wil mij daarvoor verontschuldigen.

De **voorzitter**: Het is vrijdagavond voor iedereen, mijnheer de minister.

01.69 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, je laisserai au ministre le soin d'aller discuter avec l'Organisation mondiale de la santé des recommandations qu'elle émet en matière de normes.

Je crois pouvoir dire qu'aujourd'hui, on se trouve dans une situation où, objectivement, vous avez décidé d'adopter un plan à propos duquel vous ricanez en disant que le temporaire dure longtemps. De plus, par rapport aux engagements de votre propre majorité que, moi, je ne soutiens pas, vous ne respectez pas les conditions, notamment concernant ce fameux cadastre du bruit. Il y a là un combat à poursuivre et vous faites preuve d'un manque d'objectivité qui part d'un mauvais principe, celui de la dispersion sans tenir compte des critères objectifs de densité et de réalité du bruit.

01.70 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le président, en ce qui concerne le recours, je partage l'idée selon laquelle le ministre n'a pas mis beaucoup de cœur à tenter de trouver des solutions. On pouvait établir un plan répondant aux demandes et qui aurait pu être un peu différent. Quand on connaît l'identité des personnes qui avaient introduit le recours, dont votre frère, monsieur le ministre, on se dit qu'il peut y avoir quelque complicité mentale à faire en sorte que ce recours puisse aboutir. Je ne polémiquerai pas sur ce point.

Qu'on ne se trompe pas, ce n'est pas comme cela que je fais de la politique, mon intention dans ce dossier n'est pas d'aller monter un camp contre un autre. Je m'intéresse autant à la santé et au sommeil de tous, qu'il s'agisse de gens du nord, du sud ou du milieu, de la périphérie, Flamands ou francophones. Je n'aborde pas du tout ce dossier de manière communautaire. Par contre, je pense qu'on l'aborde très mal. Pour finir, vous verrez très bien que d'ici quelques semaines ou quelques mois, vous allez sans doute être confronté à d'autres types de recours qui viendront d'un autre camp et qui vous obligeront à faire autre chose.

Jusqu'à présent, on ne parvient pas à obtenir une base objective de cadastre de bruit, ni des concertations réelles, ni une vision à long terme un peu intelligente du développement de l'aéroport et de la problématique des vols de nuit, ce qui nous permettrait de prendre collectivement des mesures

radicalement différentes, comme d'autres aéroports européens l'ont fait. Je pense que c'est cela le nerf de la guerre.

Nous pourrions tous nous rejoindre, Flamands et francophones, sur une autre gestion des choses. Je ne tiens pas à défendre un camp contre un autre, même si je reconnais qu'après analyse de tous les paramètres nouveaux tels qu'ils ont été décidés dans le plan, il apparaît tout de même certains déséquilibres. On devrait pouvoir les éviter à l'avenir si on pratiquait une gestion plus cohérente et sur des bases objectives. C'est cela qui m'anime; qu'on ne se trompe pas de combat!

Je suis d'accord avec vous sur un point, c'est l'hypocrisie, notamment de la Région bruxelloise avec le report constant des responsabilités sur le fédéral, alors qu'en matière de cadastre du bruit, M. Gosuin aurait pu aller plus vite et qu'en termes de normes du bruit, on sort tout à coup l'idée que le gouvernement de la Région bruxelloise va prendre d'autres dispositions parce qu'un plan est accepté par son propre parti, alors qu'on aurait pu prendre ces dispositions il y a des mois et des mois. À ce niveau-là, je reconnais l'existence d'une hypocrisie politique.

Même si je peux comprendre que M. Maingain soit convaincu, je voudrais lui demander pourquoi il ne tourne pas ses cris et sa hargne vers son président de parti, puisque M. Louis Michel a accepté exactement le même plan. Si vous êtes furieux, monsieur Maingain, saisissez le MR, allez trouver M. Michel et prenez, vous aussi, vos responsabilités vis-à-vis d'une majorité et d'un gouvernement.

01.71 Olivier Maingain (MR): J'ai le courage dans la majorité d'être conforme à mes engagements. Mais M. Anciaux n'a pas donné toute l'information au comité ministériel restreint.

Sont-ils à ce point mauvais gestionnaires qu'ils ne savent pas s'informer un tant soit peu? Je croyais que M. Michel était un meilleur vice-premier ministre que cela, mais il se fait berner en quelques minutes. Votre ire, portez-la contre le MR, Louis Michel et la majorité!

01.72 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik wil in mijn repliek drie puntjes aanstippen.

Ten eerste, ik vind dat we een kans hebben gemist om een bijzonder interessant debat te voeren over wat een eerlijke spreiding is en wat sociale rechtvaardigheid is. Collega's Piqué en Nagy hebben daarover een aantal dingen gezegd, maar het is nuttig om in het arrest van juni eens de definitie te lezen die de rechter hanteert in verband

met eerlijke spreiding en eerlijke behandeling. De rechter bepaalt dat de oefening erin moet bestaan om elke persoon, ongeacht diens woonplaats, het recht te geven op minimale hinder.

Mevrouw, ik zie u knikken maar tegelijkertijd heeft u telkens herhaald dat men rekening moet houden met de woonplaats, aangezien er met veel mensen wordt samengewoond. Ik herhaal dit. Ik denk dat dit een bijzonder correcte en interessante vertaling is van sociale rechtvaardigheid en eerlijke spreiding van hinder. Ik ben dan ook verheugd over het feit dat dit een bijzonder belangrijke factor is geweest bij de uitwerking van dit plan.

Ten tweede, ik wil de minister een suggestie doen. In heel dit dossier is communicatie en beeldvorming belangrijk. Wij hebben volgens mij te maken met fenomenen van een NIMBY-politiek. Eigenlijk bestaat daar maar een strategie tegen, namelijk objectieve informatie geven aan zoveel mogelijk mensen. Ik ben inderdaad nogal onder de indruk van de manier waarop men het plan kan voorstellen. Het lijkt mij de opdracht om dit plan aan zo veel mogelijk mensen duidelijk te maken. Ik ben ervan overtuigd dat de mensen gezond verstand hebben en dat de mensen wel solidariteit in zich dragen. Dit is volgens mij het enig echte antwoord dat bestaat tegenover verkeerde informatie en NIMBY-politiek.

Ik kom dan bij mijn laatste punt. Ik ben het niet dikwijls eens met mevrouw Milquet, maar in haar laatste punt heeft zij natuurlijk overschot van gelijk. Wanneer ik iemand die verondersteld wordt de meerderheid te ondersteunen, hoor zeggen dat dit een zwaar politieke fout is, dat de minister zijn collega's alsook de partij van de spreker heeft bedrogen, voorgelogen en verkeerde informatie gegeven, dan staat hem maar een ding te doen en dat weet hij. Het betekent dat er een regeringscrisis is. Mijnheer Maingain, ik zal u voorspellen wat u gaat doen. U gaat volgende week tegenstemmen of u onthouden maar u zult nooit B durven te zeggen. U zult er geen regeringscrisis van maken, omdat u daarvoor het lef niet heeft. U begint het FDF te degraderen tot een bende pipo's. Dat is wat er gaat gebeuren en niets anders.

Motions

Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une première motion de méfiance a été déposée par M. Olivier Maingain et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Simonne Creyf, MM. Bart Laeremans et Olivier Maingain et

Mmes Marie Nagy et Joëlle Milquet
et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,
vu le non-respect par le ministre de l'accord gouvernemental en matière de nuisances causées par le trafic aérien, et en particulier l'élaboration d'un réel cadastre du bruit, sur base de données objectives, telles qu'exigées par le droit européen, préalable à la mise en œuvre de tout plan de répartition des vols, qu'il soit définitif ou provisoire ;
vu que le ministre a lésé gravement l'intérêt général et les finances de l'Etat en n'exerçant pas, au nom de l'Etat belge, toutes les voies de recours à l'encontre de l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 18 novembre dernier et en n'écartant donc pas la menace du paiement par l'Etat belge d'une astreinte de 50.000 € par jour ;
vu que cette carence est consécutive d'une faute lourde sur le plan politique,
conformément à l'article 92 sexies du Règlement de la Chambre,
retire sa confiance au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale."

Een eerste motie van wantrouwen werd ingediend door de heer Olivier Maingain en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Simonne Creyf, de heren Bart Laeremans en Olivier Maingain en de dames Marie Nagy en Joëlle Milquet en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
gelet op de niet-naleving door de minister van het binnen de regering gesloten akkoord over de door het luchtverkeer veroorzaakte hinder, inzonderheid met betrekking tot het opstellen van een echt geluidskadaster, op grond van objectieve gegevens, zoals vereist in het Europees recht, voorafgaand aan de tenuitvoerlegging van elk definitief of voorlopig plan voor de spreiding van de vluchten;
overwegende dat de minister het algemeen belang en de Rijksfinanciën ernstig heeft geschaad door na te laten om namens de Belgische Staat alle voorhanden zijnde rechtsmiddelen aan te wenden om beroep in te stellen tegen het arrest van het hof van beroep van Brussel van 18 november jongstleden en door derhalve de dreiging van de betaling door de Belgische Staat van een dwangsom van 50.000 € per jaar niet weg te nemen;
overwegende dat die nalatigheid het gevolg is van een zware politieke fout,
ontneemt overeenkomstig artikel 92 sexies van het Reglement van de Kamer haar vertrouwen aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans, Francis Van den Eynde et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Simonne

Creyf, MM. Bart Laeremans et Olivier Maingain et Mmes Marie Nagy et Joëlle Milquet et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, demande au gouvernement de mettre tout en œuvre pour disperser au maximum les nuisances sonores à Zaventem sur toutes les pistes et toutes les régions, de jour comme de nuit ; de réaliser sans délai les investissements nécessaires sur les pistes 25L et 25R, à savoir l'installation de systèmes d'atterrissage ILS et l'aménagement d'une piste taxi le long de la piste 25L."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans, Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans en luidt als volgt: "De Kamer, gehoord de interpellaties van mevrouw Simonne Creyf, de heren Bart Laeremans en Olivier Maingain en de dames Marie Nagy en Joëlle Milquet en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie, vraagt de regering alles in het werk te stellen om de lawaaihinder van Zaventem maximaal te spreiden over alle banen en regio's tijdens iedere dag en iedere nacht; onverwijld werk te maken van de investeringen aan de baan 25L en 25R, met name de installatie van ILS-landingsssystemen en de aanleg van een taxibaan langsheen de baan 25L."

Une troisième motion de recommandation a été déposée par Mme Simonne Creyf et est libellée comme suit: "La Chambre, ayant entendu les interpellations de Mme Simonne Creyf, MM. Bart Laeremans et Olivier Maingain et Mmes Marie Nagy et Joëlle Milquet et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, demande au gouvernement de veiller à ce que la dispersion intégrale des vols de nuit soit mise en œuvre conformément à la décision de la cour d'appel ; de réaliser les investissements nécessaires à une utilisation optimale de toutes les pistes dès 2004."

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Simonne Creyf en luidt als volgt: "De Kamer, gehoord de interpellaties van mevrouw Simonne Creyf, de heren Bart Laeremans en Olivier Maingain en de dames Marie Nagy en Joëlle Milquet en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie, vraagt dat de regering er effectief zou voor zorgen dat de volledige spreiding van de nachtluchten wordt gerealiseerd zoals beslist door het hof van beroep; vraagt dat de noodzakelijke investeringen om alle

banen optimaal te gebruiken onverwijld in 2004 zouden plaatsvinden"

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

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de Mme Simonne Creyf, MM. Bart Laeremans et Olivier Maingain et Mmes Marie Nagy et Joëlle Milquet et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, estime que le gouvernement vient d'adopter un plan de répartition des vols aériens sur et autour de Bruxelles qui est non seulement contraire à l'accord de gouvernement qui exigeait l'élaboration préalable d'un cadastre de bruit mais qui, en outre, est également contraire à la notion de répartition équitable car il fait peser une charge disproportionnée sur la Région bruxelloise et la partie Est de la périphérie bruxelloise."

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

"De Kamer, gehoord de interpellaties van mevrouw Simonne Creyf, de heren Bart Laeremans en Olivier Maingain en de dames Marie Nagy en Joëlle Milquet en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie, is de mening toegedaan dat de regering zopas een plan voor de spreiding van de vluchten boven en rond Brussel heeft goedgekeurd dat niet alleen indruist tegen het regeerakkoord, waarin wordt geëist dat vooraf een geluidskadaster zou worden opgesteld, maar bovendien ook haaks staat op het begrip billijke spreiding, aangezien het overmatige overlast voor het Brussels Gewest en de oostelijke rand rond Brussel met zich meebrengt."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Stijn Bex, Hans Bonte, Willy Cortois et Alain Courtois.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Stijn Bex, Hans Bonte, Willy Cortois en Alain Courtois.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

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

01.73 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik heb me reeds verontschuldigd, omdat ik kwaad ben geworden. Ik vind dat het niet gepast is om in het Parlement beledigingen te uiten. Ik neem ze graag terug.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 19.33 uur.
La réunion publique de commission est levée à
19.33 heures.*