

**VOORLOPIGE VERSIE**

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

VERSION PROVISoire

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

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG**COMPTE RENDU INTEGRAL**

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

lundi

02-06-2008

02-06-2008

Namiddag

Après-midi

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

05-06-2008, om 16 uur

aan de Dienst Integraal Verslag.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@dekamer.be

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

05-06-2008, à 16 heures

au Service du Compte rendu intégral.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@lachambre.be

de se normaliser. C'est surtout en Wallonie, madame, que l'on peut observer quelques résistances; les communes flamandes se sont rarement opposées à l'aménagement de SUL et, à Bruxelles, la situation s'est beaucoup améliorée grâce à l'aide apportée par les associations de cyclistes en vue de détecter les rues à aménager en SUL et grâce aux subsides octroyés par la Région.

L'article 19 de la loi relative à la police de la circulation routière évoque la possibilité pour le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions d'envoyer des avertissements écrits aux autorités communales chargées de l'établissement et de l'entretien de la signalisation. À défaut de réaction, la loi prévoit que le Roi peut décréter l'exécution d'office des travaux nécessaires par un commissaire spécial qu'il désigne. Il s'agit d'une procédure très lourde qui n'a jamais été mise en œuvre et qui n'est plus réellement d'actualité compte tenu de la perspective de régionalisation des compétences en matière d'approbation de règlements complémentaires. Depuis janvier 2008, l'autorité fédérale n'exerce en effet plus la tutelle sur les règlements complémentaires.

En ce qui concerne Braine-l'Alleud, la solution qui me semble la plus adéquate serait d'écrire à la Région wallonne pour signaler la situation afin que le service chargé de l'inspection (...) prenne les mesures qu'il jugera opportunes.

04.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je suis déçue (...) (*inaudible*).

(...) possibilités qui peuvent être utilisées. Je les trouve tout à fait légitimes. Mais ici, on est aux prises avec une opposition de principe systématique qui prive les cyclistes à Braine-l'Alleud de l'accès aux gares et à d'autres lieux importants, comme les écoles, par des chemins plus courts.

On ne leur facilite pas les choses. On décourage plutôt l'utilisation du vélo dans ma commune. J'aurais aimé une prise de responsabilités ministérielle plus importante et ne pas être renvoyée d'une autorité à l'autre.

Je prends note que vous ne voulez pas de la procédure de sanction lourde. Ne pouvez-vous tout de même pas adresser une lettre à la commune de Braine-l'Alleud? Est-ce déjà hors de vos compétences aujourd'hui?

04.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame, je vais voir ce que je peux faire mais ma mission est principalement d'établir toute la nouvelle réglementation qui doit être respectée. La surveillance des communes n'est pas de la responsabilité de l'État fédéral. C'est du ressort de la Région.

De toute façon, avant de prendre quelque mesure que ce soit, c'est à la Région que je dois m'adresser et pas directement au bourgmestre. Je n'ai aucune compétence ni aucune autorité à son égard sur l'application qu'il doit faire de la réglementation établie.

04.05 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Je vous serai reconnaissante de me tenir au courant de vos démarches auprès de la Région wallonne.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le décollage de nuit d'un avion théoriquement interdit de vol de nuit pour le compte des forces armées belges" (n° 4875)**

05 **Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nachtvlucht voor rekening van de Belgische krijgsmacht van een vliegtuig dat theoretisch 's nachts niet mag opstijgen" (nr. 4875)**

05.01 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, nous avons été mis en copie de nombreuses plaintes émanant de riverains de l'aéroport relatives au niveau de bruit particulièrement édifiant généré par le décollage de nuit d'un avion cargo militaire de type Antonov 124 sur la piste la plus courte et la moins bien équipée, la fameuse piste 20.

Le 5 avril à 01.20 heure du matin, le sonomètre officiel de l'administration communale de Wezembeek-Oppem, installé au bout de la piste 20, a enregistré le niveau de bruit de 101,23 décibels au décollage de cet Antonov 124.

Sur la base des premières informations recueillies par les riverains, il leur a été précisé que cet appareil, d'un poids total de 392 tonnes au décollage, avait un quota de bruit individuel de 86,1 mais que, comme il s'agissait d'un vol militaire, aucune autre information ne pouvait être communiquée par les autorités aéroportuaires dans le respect des règles de confidentialité

d'usage dans le monde du transport aérien.

Devant un tel niveau de bruit inadmissible la nuit, alors que la limite individuelle est de 12,0 comme quota de nuit, il est logique de se poser plusieurs questions.

Monsieur le secrétaire d'État, pour le compte de qui volait cet avion, qui semble en fait avoir opéré pour le compte d'Antonov Design Bureau? Volait-il pour le compte des forces armées belges ou pour le compte de la société Antonov?

Pour quelles raisons a-t-on laissé décoller cet appareil, alors que son niveau de bruit lui interdisait logiquement d'opérer de nuit à Bruxelles-National? Pour quelles raisons est-il parti de la plus courte piste de décollage 20 au lieu d'utiliser la piste 25R?

Quelle était la mission réelle de cet avion? Ce vol était-il considéré comme civil, militaire ou humanitaire?

Ce type d'avion devrait-il encore être admis de jour comme de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National? Enfin, ce décollage a-t-il fait l'objet d'une inspection technique? Ce non-respect de l'interdiction de voler de nuit pour les Antonov 124 fait-il l'objet d'une enquête administrative et des sanctions sont-elles envisagées contre de telles infractions?

05.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Lavaux, je puis vous répondre très brièvement. Le vol que vous avez évoqué a été opéré par "Antonov Design Bureau". Il s'agissait, en effet, d'un vol militaire qui, par conséquent, ne ressortit pas à mes compétences.

Cet avion n'est plus autorisé pour des vols civils entre 23.00 heures et 7.00 heures. Une interdiction des avions les plus bruyants durant la journée est également de mise, mais cette restriction n'est pas applicable aux vols militaires.

Quant au choix de la piste de décollage, je rappelle que seul le pilote est apte à savoir s'il peut décoller ou non, en fonction des performances de son appareil, de son chargement et des conditions locales. Il peut toujours demander l'autorisation de décoller d'une autre piste si la longueur de la piste lui semble insuffisante.

Pour le reste, je vous renvoie au ministre de la Défense.

05.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je prends bonne note du fait que les avions militaires ne sont pas soumis aux mêmes règles que les avions civils. Pour les gens qui, à 1.00 heure du matin, doivent subir autant de décibels, cela ne fait aucune différence. Il convient de veiller à ce que ces lourds porteurs militaires décollent pendant la journée, et non en pleine nuit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le suivi du transfert de DHL de Bruxelles vers Leipzig" (n° 4876)**

- **Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien" (n° 5556)**

- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le pseudo-accord concernant le dossier des nuisances sonores" (n° 5622)**

- **M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la dispersion des nuisances sonores autour de Zaventem" (n° 5747)**

- **M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation abusive de la piste 02 du 8 au 14 mai 2008" (n° 5305)**

- **M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les justifications de l'utilisation intensive de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5353)**

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5701)**

- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les travaux à l'aéroport de Zaventem en août" (n° 5397)**

- **M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les travaux prévus à la piste 25R cet été" (n° 5445)**

- **Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la planification de travaux aéroportuaires à la piste 25 R durant l'été 2008" (n° 5477)**

- **M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les travaux sur la piste de décollage 25R à**

l'aéroport de Bruxelles" (n° 5554)

- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'accident d'avion à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5634)

- Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation abusive de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National et ses conséquences dramatiques" (n° 5657)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5687)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'accident d'avion survenu sur la piste 20 à Zaventem" (n° 5697)

- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conséquences de l'accident du Boeing 747 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5704)

- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National et ses conséquences catastrophiques" (n° 5718)

06 Samengevoegde vragen van

- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de follow-up van het vertrek van DHL uit Brussel naar Leipzig" (nr. 4876)

- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het vliegtuiglawaaï" (nr. 5556)

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het pseudo-akkoord betreffende het geluidshinderdossier" (nr. 5622)

- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de spreiding van de lawaaihinder rond Zaventem" (nr. 5747)

- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het ongeoorloofde gebruik van baan 02 tussen 8 en 14 mei 2008" (nr. 5305)

- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de rechtvaardiging voor het intensieve gebruik van baan 02/20 op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 5353)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussels Airport"

(nr. 5701)

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de voor augustus geplande werken op de luchthaven van Zaventem" (nr. 5397)

- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de voor deze zomer geplande werken aan de start- en landingsbaan 25R" (nr. 5445)

- mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geplande werken aan baan 25 R van de luchthaven tijdens de zomer van 2008" (nr. 5477)

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werken op de startbaan 25R op Brussels Airport" (nr. 5554)

- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het vliegtuigongeval op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 5634)

- mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het overmatig gebruik van piste 02/20 op de luchthaven Brussels Airport en de rampzalige gevolgen daarvan" (nr. 5657)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 5687)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het vliegtuigongeval op baan 20 in Zaventem" (nr. 5697)

- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de gevolgen van het ongeval met de Boeing 747 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 5704)

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van baan 02/20 op de luchthaven Brussels Airport en de catastrofale gevolgen daarvan" (nr. 5718)

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, le vendredi 23 mai 2008, je vous adressais une question sur les nuisances occasionnées par les avions en procédure d'atterrissage vers la piste 02. Ce phénomène avait pris une grande ampleur depuis deux mois, particulièrement au-dessus du Brabant wallon, même si je sais que cela touche bien plus

les communes de l'est de Bruxelles.

Les chiffres du service de médiation de l'aéroport fédéral font état de 2.918 atterrissages diurnes entre le 3 et le 19 mai et de 206 atterrissages nocturnes pour huit nuits de survol. Certains jours, ces mouvements durent jusqu'à 01.30 heure et parfois jusque 04.30 heures du matin. De plus, les avions volent très bas, j'en suis témoin, même à grande distance de l'aéroport.

En ce qui concerne la piste 02/20, je sais que le débat a partiellement déjà eu lieu lorsque vous êtes venu au Parlement à la suite du récent accident qui a eu lieu à Zaventem. Cette piste devient de plus en plus la norme alors qu'elle devrait être l'exception, vu sa faible longueur et le danger d'utilisation qui s'ensuit et qui a été dénoncé par certains pilotes. On a suffisamment discuté de l'accident du 25 mai; je sais que la question de la piste est controversée.

Monsieur le secrétaire d'État, pourquoi utilise-t-on cette piste avec une telle intensité, dès que les vents sont au nord ou au nord-est, même quand ils ne sont pas forts?

Une raison objective autre que le plan de dispersion, tant contesté et si contestable, peut-elle amener à maintenir ces procédures de vols?

Qu'allez-vous faire pour remédier d'urgence au défaut de sécurité?

L'événement du 25 mai a changé la donne et un certain nombre de riverains nous interpellent en demandant qu'on respecte le principe de précaution dans la gestion des suites de l'accident survenu à l'avion cargo.

La piste ne doit pas être immédiatement remise en service pour tous les décollages sans disposer des résultats définitifs de l'enquête. Il est essentiel que cette piste 02/20 ne soit pas remise en service obligatoirement sans que l'État belge n'ait obtenu toutes les garanties en matière de sécurité aérienne qui découleront de l'enquête. Voilà ce qui est demandé par les associations de riverains. Leur crainte est légitime et vous devez leur apporter une réponse et nous assurer que l'utilisation de la piste ne va pas reprendre dans des conditions qui ne garantissent pas une sécurité suffisante.

06.02 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, lorsque j'ai introduit ma question orale sur l'utilisation intensive de la piste 02/20, c'était avant l'accident survenu dernièrement. Dès lors,

je la ferai quelque peu évoluer. Nous avons eu ce débat à la suite des exposés des experts. Je ne dois pas revenir sur les constatations. Contrairement à certains de ses prédécesseurs, M. Schouppe accepte de faire de la sécurité le premier des critères d'appréciation pour l'utilisation des pistes.

Première question: êtes-vous disposé à revoir les normes de vent arbitrairement fixées par mesures politiques pour amener une utilisation intensive et régulière de la piste 02/20 alors que les pistes 25R, 25L ou 07 pourraient être utilisées davantage, particulièrement le week-end?

Deuxièmement, êtes-vous d'accord que dans l'attente des conclusions de l'enquête sur l'accident survenu il y a une dizaine de jours, il y aura suspension de l'utilisation de la piste 02/20? Comme vous l'avez reconnu en commission la semaine dernière, les instruments au sol ne sont plus adaptés pour le décollage, même s'ils sont toujours utilisables pour les atterrissages. Néanmoins, il serait heureux et souhaitable de suspendre l'utilisation de la piste 02/20 dans l'attente des conclusions de l'enquête, sauf si des circonstances particulières justifient cette utilisation, autrement dit d'en revenir à l'usage des pistes avant le plan de dispersion.

06.03 Clotilde Nyssens (cdH): Monsieur le président, ma question n° 5477 prévue au point 9 de l'agenda n'a pas tout à fait le même objet. En revanche, ma question n° 5657 prévue au point 28 ressemble à s'y méprendre à celles qui viennent d'être posées.

Le président: Les services ont opéré une distinction – pour des raisons que j'ignore – entre les questions au point 9 et les questions au point 28, les premières portant davantage sur les mesures à prendre à l'avenir et les dernières étant plus directement liées à l'accident et aux événements de dimanche dernier.

06.04 Clotilde Nyssens (cdH): En résumé, monsieur le secrétaire d'État, ma question porte essentiellement sur l'utilisation abusive de la piste 02/20, question déposée avant l'accident, comme mes collègues l'ont déjà dit. Je ne reprendrai pas ce qu'on vient d'entendre.

Je vais aborder immédiatement mes questions. La piste étant clairement trop courte, allez-vous dans l'immédiat tenir compte de l'accident, ne fût-ce qu'à titre conservatoire en attendant les résultats des enquêtes dont vous nous avez parlé?

Je constate que tous ces problèmes surgissent depuis que l'on a modifié les normes de vent; on n'en a jamais connu précédemment, pendant quasiment 30 ans, avec des normes de vent historiques. Vous élaborez un plan en la matière. Dès lors, à brève échéance, songez-vous, en ce qui concerne ces normes, à revenir à la situation antérieure? Comment allez-vous définir ces normes historiques ou nouvelles? Comment allez-vous appliquer une définition de la notion de "rafale de vent"? Nous vivons dans ces quartiers et tous les jours, lorsque nos concitoyens portent plainte et viennent nous interpeller, nous leur répondons par le critère des normes de vent, qui évidemment ne les convainc pas, puisque pendant des années, ces normes de vent étaient définies différemment.

Cette question reste d'actualité. J'en veux pour preuve une motion du conseil communal de Kraainem, adoptée à l'unanimité le 27 mai dernier. Il vous demande de rétablir les normes de vent historiques et de prendre des mesures afin de faire passer ces avions sur des zones non edificandi et de ne pas surconcentrer, vu les normes actuelles, le passage des avions dans leur commune. Je ne reparlerai pas de l'accident, mais étant donné que vous travaillez d'arrache-pied sur un nouveau plan, pouvez-vous me préciser si le plan à venir modifiera ces normes de vent? Cette question, je l'avais déjà posée avant l'accident, lequel, sans revenir sur les causes et les effets, a eu le mérite de montrer que la piste 02/20 est clairement trop courte.

06.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Zo slaan we op de duur alles door elkaar. Een deel van deze vraag betreft eigenlijk ook een gedeelte van de onze. Wij vragen ook een spreiding en windnormen. Voor het gemak stel ik voor dat de staatssecretaris in zijn antwoord iets zegt over de lengte van baan 02/20 en dat verhaal afmaakt. De aspecten van spreiding en windnormen en windrichtingen en dergelijke kan hij straks behandelen bij onze vraag. Anders, meen ik, wordt het een grote warboel.

06.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik wil wel antwoorden op de vragen die onder punt 28 samengebracht zijn, maar dan moeten die vragen meteen gesteld worden. Ik ga niet eerst op deze vraag en dan op die. Ik ga er ook geen kakofonie van maken, dat begrijpt u wel.

Er zijn twee vragen, maar zij zijn ergens anders geagendeerd. Stelt men al die vragen tegelijkertijd, dan geef ik een samengesteld antwoord op die twee vragen.

Le **président**: Monsieur le secrétaire d'État, après discussion au sein des services de la Chambre, l'idée de rassembler la discussion en une seule question a été rejetée. Quant à moi, je me joins à votre raisonnement: je suggère que tout le monde pose ses questions, même si le sujet a été abordé la semaine dernière.

06.07 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, het punt 9/3 gaat over de geplande werken. Dat is toch een afzonderlijk geheel. Dat zou toch afzonderlijk moeten worden behandeld.

Le **président**: Je propose que toutes les questions relatives à l'aéroport, à la piste 02/20 et aux nuisances sonores soient posées. Tous les parlementaires présents auront donc l'occasion de poser leurs questions. Donc je reviens au point 9/1 de l'agenda et je donne la parole à M. Laeremans.

06.08 **Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dit is de vraag onder agendapunt 9/1.

06.09 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Welke nummer?

06.10 **Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Het is de vraag onder agendapunt 9/1. De heer Laeremans heeft ook een vraag geagendeerd onder punt 9/1.

06.11 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het gaat om vraag nr. 5556.

06.12 **Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik moet toegeven dat mijn vraag al wat langer geleden is ingediend. Mijn vraag had niet direct met de vliegtuigcrash op zichzelf te maken.

Ondertussen stel ik echter wel de commotie vast uit alle hoeken rond Brussel. Blijkbaar begint iedereen nu te merken wat vliegtuiglawaai betekent, bijna tot in het verre Gooik en Galmaarden.

De aanleiding voor mijn vraag was de gestructureerde planning voor de situatie rond Zaventem die eerst door minister Letermé werd uitgewerkt en daarna door u werd overgenomen. Die planning zou ook opgevolgd en verder uitgewerkt worden.

Een van de eerste elementen van die planning – ik meen begrepen te hebben dat u daarover ook een

akkoord had in het Kernkabinet – was ...

06.13 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: (...)

06.14 **Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Hebt u geen akkoord? Het heeft wel op de agenda van het Kernkabinet gestaan. Mijn vraag luidt wat het resultaat is van heel de planning van de spreiding van het vliegtuiglawaai.

(Het geluid van een GSM weerklinkt)
(Une sonnerie de GSM retentit)

Ik weet niet wat er mis is.

Mijnheer de staatssecretaris, er is dus een plan van uzelf, van minister Letermé voordien, waarin als doelstelling voorzien was om een aantal stille nachten te krijgen. De vraag rees toen of DHL en de andere vliegtuigmaatschappijen daarmee akkoord zouden gaan en we tot een stille nacht zouden geraken. Een aantal criteria werden vooropgesteld voor een spreiding in de vliegtuigroutes en het baangebruik.

Ook is toen voorzien om te zorgen voor het geluidskadaster en dergelijke.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn ingediende vraag was eigenlijk concreter.

U bent naar het Kernkabinet geweest. Onze vraag luidt wat het resultaat daarvan is. Wij hopen en verwachten namelijk dat er aan de spreiding van het vliegtuiglawaai effectief wat gedaan wordt.

Er moet, ons inziens, effectief maximaal gewerkt worden aan een gelijkheidsbeginsel. Bovendien moet rekening worden gehouden met wat u vroeger reeds hebt gezegd en wat u naar aanleiding van dit ongeval ook heeft gezegd.

De veiligheid is een van de eerste elementen. Ik was ook hoopvol toen ik u hoorde zeggen dat u ook overal gelijke windnormen wil gebruiken en dit binnen de internationaal vastgelegde veiligheidsmarges. U wil ook met gelijke windnormen werken. Een van de vragen die ook leeft als het gaat over baan- en routegebruik is dat men de kortste weg of de meest rechte weg gebruikt. Uiteraard speelt daarin ook de gelijkheid van de geluidsnormen in mee. Mijn vraag is de volgende. Welke afspraken op het kernkabinet werden gemaakt. Zijn er ook richtingen waarbij er inzake geluidsnormen met Brussel op een lijn kan geraken? Ik denk dat dit een van de voornaamste elementen is om tot een oplossing te komen.

06.15 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik ga het kort houden omdat het toeval wil dat ik hier tijdig weg moet omdat ik een vlucht moet nemen richting Rome in opdracht van de Kamer. Wij hebben af en toe allemaal wel eens de luchthaven nodig. Ik denk dat de meesten die hier zitten toch moeilijk tegen de luchthaven op zich kunnen zijn. De problemen zijn natuurlijk wat ze zijn. Wij zijn er al jaren mee bezig.

Mijnheer de staatssecretaris, u hebt ondertussen gesprekken gehad met DHL over de inperking van de nachtvluchten, met name tijdens drie weekendnachten. Er werd ook resultaat geboekt inzake het type van vliegtuigen dat nog zou worden gebruikt. Ook omtrent de uren en meer bepaald vanaf wanneer er zou worden gevlogen, heeft u resultaat geboekt. Ik lees dat u de bedoeling hebt om uiteindelijk te komen tot een viertal stille nachten. Op die manier wilt u elke buurt in de omgeving van de luchthaven wat sparen.

Tegelijkertijd hebt u nogal eigenaardige uitspraken gedaan die heel veel commotie teweeg hebben gebracht toen u plots zei dat de piloten moeilijk tegen de wind kunnen invliegen. U zat er toen even helemaal naast. Iedereen kan wel eens een lapsus begaan. Niettemin hebt u wel gezegd dat de wind in de toekomst belangrijker zou worden dan het spreidingsaspect. Dit doet toch wel wat wenkbrauwen fronsen. Tegelijkertijd hebt u gezegd dat de windnormen omwille van billijkheid gelijkgeschakeld worden.

Ik kom tot mijn vragen. Kan u de resultaten van de besprekingen met DHL meedelen?

Op welke wijze wenst u de geluidshinder beter te spreiden met het oog op die verschillende windrichtingen? Hoe wil u er daadwerkelijk voor zorgen dat de mensen vier of misschien wel vijf stille nachten zouden hebben? Hoe zult u dat in de praktijk uitwerken, in overeenstemming met de beginselen uit het verleden, namelijk dat er toch een zekere billijkheid moet gelden?

06.16 **Clotilde Nyssens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, un communiqué émanant de l'exploitant aéroportuaire BAC annonce que la principale piste de décollage 25R sera fermée totalement pour cause de travaux du 4 au 22 août 2008.

Pourtant, d'importants travaux ont déjà été réalisés sur cette piste en 2004. Ces travaux avaient induit une concentration de tous les vols

sur l'Est de Bruxelles et l'Oostrand, par une utilisation intensive de la piste 02. Il est très étonnant que, quatre ans après, d'autres travaux soient prévus sur cette piste 25R.

En février 2008, les autorités aéroportuaires ont déclaré qu'aucune fermeture de piste n'était programmée pour cet été 2008 dans le cadre du percement du tunnel ferroviaire sous la piste 25R. De même, lors du forum aéroportuaire de Brussels Airport qui s'est tenu ce mercredi 14 mai 2008, cette information n'a pas été communiquée.

Pour les riverains de l'Oostrand, il est exclu que tout le trafic soit simplement transféré en août 2008 sur la piste 02 pour les atterrissages et sur la piste 07 droite pour les décollages ou sur la courte et très dangereuse piste 20 pour tous les décollages. Cela équivaldrait en effet à dévier tout le trafic uniquement sur l'Oostrand.

M. le secrétaire d'État, pouvez-vous préciser si d'autres schémas d'utilisation de pistes seront mis en service, comme par exemple:

- les atterrissages 25 gauche et décollages vers le Nord sur la piste 02, schéma utilisable et sans conflit, utilisé comme système anti-bruit en 1980;
- les atterrissages 20 et les décollages sur la piste 07 droite, schéma mis en service pendant les travaux de l'été 2004, et qui est actuellement utilisé trois nuits par semaine;
- les atterrissages et décollages sur la piste 25 gauche, schéma applicable pendant les heures creuses ou les nuits;
- les atterrissages et décollages sur la piste 07 droite, schéma applicable pendant les heures creuses et périodes de moindre trafic?

Pouvez-vous m'expliquer pour quelles raisons aucune information n'a été donnée à ce sujet lors du forum du 14 mai 2008? Pourquoi a-t-on déclaré en février 2008 qu'aucuns travaux ne seraient réalisés en 2008? Pourquoi n'a-t-on diffusé aucune information à ce sujet? Pourquoi n'a-t-on organisé aucune concertation avec les bourgmestres et les riverains?

Enfin, pouvez-vous préciser comment, dans un souci d'objectivité et de répartition des nuisances, comptez-vous faire pour qu'aucune utilisation exclusive des pistes 02 ou 20 ne soit programmée au cours de l'été 2008, afin d'éviter une concentration totale des survols sur l'Oostrand?

06.17 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben een beetje verwonderd over het nieuws dat enkele weken geleden bekend raakte, dat er opnieuw

werken zouden zijn aan baan 25R, ondanks de verklaringen in het verleden dat er daar dit jaar geen werken zouden gepland zijn. Men zal werken aan de bovenlaag en de bebakeningen van de start- en landingsbaan zouden worden vervangen. Ook worden voorbereidende werken uitgevoerd voor de bouw van een tunnel onder de baan.

Wij juichen de werken voor honderd procent toe, zeker als ze de verbetering van de luchthaven voor ogen hebben. Op dat vlak is het goed dat er van 4 tot 22 augustus een aantal werken wordt uitgevoerd. Wij hebben echter in ons achterhoofd wat er in 2004 is gebeurd, toen reeds heel wat grote werken aan baan 25R zijn uitgevoerd. U weet ook dat baan 25R de meest gebruikte en belangrijkste piste van de luchthaven is, met het gevolg dat in 2004 de oostrand eigenlijk alle verkeer te slikken kreeg.

Onze vraag is zeker geen NIMBY-vraag, mijnheer de staatssecretaris. Dit is geen vraag van iemand die geen luchthavenlawaai wenst te horen. Ik heb het al herhaaldelijk in deze commissie gezegd. Ik ben geboren onder de landingsbaan 02, dus wij hebben altijd vliegtuigen zien landen en wij hebben dat, als kleine jongens, ook altijd leuk gevonden. Op dat vlak is er dus geen enkel probleem. Het probleem is dat wij op een bepaald ogenblik alle verkeer te verwerken krijgen en dat een relatief klein aantal gemeenten plotseling met alle trafiek boven zijn hoofd wordt geconfronteerd, zowel de stijgende als de landende vliegtuigen. Doordat zowel stijgende als landende vliegtuigen langs een en dezelfde rand passeren, zijn ook de hoogtes fundamenteel verschillend, waardoor de lawaaihinder exponentieel in plaats gelijkmatig toeneemt. Dat is het grote drama dat zich vandaag afspeelt.

Wij hebben u ook gefeliciteerd met uw vernieuwd standpunt. U hebt de landing ingezet voor het einde van het spreidingsplan. Dat is een belangrijk gegeven. U werkt verder aan de idee om de meest veilige vluchtroutes en banen te gebruiken om te starten en te landen. Dat is een belangrijk, positief gegeven. Wij hebben u, als Open Vld, trouwens recentelijk gefeliciteerd met de wijziging van het standpunt ten overstaan van uw voorgangers, die heilig zweerden bij het spreidingsplan, waarvan het einde nu wel degelijk in zicht is.

Ik kom tot mijn concrete vragen.

Hoe zult u de werken tussen 4 en 22 augustus opvangen opdat we op een menselijke manier de zomer zouden kunnen doorkomen?

In welke pistes voorziet u ter vervanging van baan 25R? Zal de vervanging in dezelfde mate gebeuren als in 2004, toen alles via de Oostrand gebeurde? Kan er geen beter overleg zijn? Wij moeten dat nu indirect vernemen. Kan er geen direct contact zijn met de gemeenten die in het verlengde van baan 02/20 liggen? Kan er niet meer contact zijn? Kunnen er niet meer gegevens uitgewisseld worden met die gemeenten, die nu via de pers moeten vernemen dat er werken gepland zijn aan baan 25R?

06.18 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen de antwoorden op al die vragen zoveel mogelijk bij elkaar te brengen.

Ik zal eerst antwoorden op de vragen nrs. 4876, 5556, 5622 en 5747 van mevrouw Becq, de heer Baeselen, de heer Laeremans en de heer de Donnea.

Aansluitend bij het voorstel van vicepremier en minister van Mobiliteit Yves Leterme bestond de doelstelling van de kern erin om te komen tot een stille nacht zonder opstijgingen tussen 0 en 4 uur, voor zover dat verenigbaar zou zijn met de economische leefbaarheid van DHL en van de andere luchtvrachtactiviteiten op Zaventem. Ik werd dan ook belast met overleg met DHL en de maatschappijen uit de sector.

À l'occasion de ces négociations, il est apparu que les nuits silencieuses de minuit à 04.00 heures ne sont pas compatibles avec la viabilité économique du "sub-hub" de DHL et entraîneraient la perte de plusieurs centaines d'emplois.

Néanmoins, une interdiction de décollage de nuit pourrait être introduite pendant certaines parties du week-end, à savoir les nuits de vendredi à samedi, de samedi à dimanche et de dimanche à lundi. De plus, une adaptation du système préférentiel d'utilisation des pistes permettrait d'offrir deux nuits supplémentaires pour chaque zone située dans l'axe des pistes.

Indien wij donderdagnacht en maandagnacht een verschillende piste nemen, betekent zulks dat iedereen die in het verlengde van een piste woont, vier opeenvolgende nachten zonder opstijgende vliegtuigen zou hebben.

Dan blijft nog over dinsdagnacht en woensdagnacht. Voor dinsdag en woensdag moet men er dan maar voor zorgen dat men alterneert met de maandag en de donderdag.

Dat niemand, tenminste bij overwegende westenwind, twee nachten na mekaar alle vliegtuigen boven zijn hoofd heeft, dat er in elk geval telkens een onderbreking is en dat iedereen vijf rustige nachten heeft, is de benadering die wij op strikt theoretisch vlak kunnen maken.

Parallel aan de invoering van periodes van nachten zonder opstijgingen zou het geluidsquotum per beweging, QC, tijdens de nacht van 23.00 uur tot 06.00 uur kunnen verminderd worden van 12 naar 8 QC voor de opstijgingen. Het verslag van die bevindingen werd aan de kern voorgelegd.

La proposition doit maintenant être discutée dans les prochaines semaines dans un groupe de travail afin d'arriver à un accord global au niveau fédéral sur des procédures d'exploitation.

Indien wij op federaal vlak tot een gelijklopend inzicht kunnen komen, zal er met de Gewesten moeten worden gepraat over de aspecten die tot de specifiek gewestelijke bevoegdheden behoren.

En ce qui concerne les questions plus spécifiques posées par M. de Donnea, je peux indiquer que pour l'organisation des vols le week-end, une nouvelle configuration de pistes est testée depuis le 12 janvier dernier, le samedi après-midi: les décollages pendant les heures creuses du samedi sont opérés soit sur la piste 20, soit sur la piste 25, en fonction de leur destination. L'utilisation de cette configuration devra être évaluée avant une éventuelle application durable.

Enfin, en ce qui concerne le décollage de la piste 25R, avec virage à gauche, le couloir de décollage vers l'est est relativement restreint en raison d'une série de contraintes liées à la gestion du trafic aérien telles que la présence d'espaces aériens militaires et l'obligation d'assurer un écart suffisant entre les arrivées et les départs.

Un groupe de travail constitué par des représentants de la Défense, de Belgocontrol et de la Direction générale Transport aérien sera constitué en vue d'étudier des alternatives. Une des pistes à suivre pour éviter la concentration des vols vers la balise de Huldenberg serait par exemple de revoir la séparation entre l'espace aérien civil et militaire.

Pour répondre aux questions posées sous les n°s 5353, 5305 et 5701 par MM. Maingain et de Donnea et Mme Snoy, la piste 02 a effectivement été utilisée pendant plusieurs jours au mois de

mai. Cette utilisation est due à la présence d'un vent d'est qui s'est maintenu pendant plusieurs jours sur la Belgique. Ces périodes de vent d'est ne sont pas exceptionnelles au printemps puisqu'on constate le même phénomène presque chaque année. La longueur de cette période de vent d'est a néanmoins été relativement exceptionnelle cette année.

La procédure d'atterrissage sur la piste 02 est tout à fait sûre et répond aux standards internationaux. Les avions doivent être alignés sur la piste à une certaine distance de l'aéroport dans une séquence déterminée par le contrôle aérien.

Pour le choix de la piste en usage, Belgocontrol utilise les mesures des anémomètres et les prévisions météorologiques conformément à une procédure approuvée par la Direction générale Transport aérien.

Cette procédure prévoit actuellement une limite de 7 nœuds de vent arrière et de 20 nœuds de vent traversier pour les pistes 25/07 de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) recommande, quant à elle, de ne plus utiliser le critère du bruit comme critère déterminant dans le choix de la piste en usage, lorsque le vent dépasse 5 nœuds de vent arrière ou 15 nœuds de vent traversier, y compris les rafales, sans qu'il soit question d'un seuil quelconque de prise en compte ou non des rafales. En appliquant des valeurs supérieures, nous dérogeons donc déjà – et ce, à tort – à ces recommandations. Je comprends les plaintes des riverains survolés par les atterrissages sur la piste 02, d'autant plus lorsque le temps est au beau fixe. Néanmoins, je ne pense pas que déroger davantage aux recommandations internationales soit la piste à suivre, d'autant plus que le fait de décoller avec du vent arrière est défavorable, tant sur le plan de la sécurité, des nuisances sonores que des émissions. L'installation d'un ILS sur la piste 07L devrait par contre permettre de mieux répartir les survols en ne concentrant pas tous les atterrissages uniquement sur la piste 02 par vent d'est. À cet effet, Belgocontrol m'a remis une première étude de faisabilité mais il reste encore certains points techniques à approfondir.

En ce qui concerne les décollages de la piste 25R, il existe déjà une certaine dispersion par la multiplication des routes et par les virages selon une altitude définie. Il reste néanmoins certains points de concentration qui devront être étudiés, en tenant compte des différentes contraintes

techniques et opérationnelles de la gestion du trafic aérien. Un groupe de travail composé de représentants de Belgocontrol, de la Défense et de la Direction générale Transport aérien sera mis sur pied pour étudier les alternatives possibles.

En ce qui concerne les questions n^{os} 5634, 5657, 5687, 5697, 5704, 5718, voici mes réponses.

Het vliegtuigongeluk dat zich op zondagmiddag 25 mei heeft voorgedaan op Brussels Airport betrof een toestel van de Amerikaanse vrachtluchtvaartmaatschappij Calita Air. Deze maatschappij voert op niet-regelmatige basis vluchten uit tussen New York en het Midden Oosten, Bahrein en Dubai, dit voor rekening van DHL, waarbij een tussenlanding gemaakt wordt in Brussel. Gelet op het niet-regelmatig karakter van de vluchten is er geen vast aantal vluchten per week maar gemiddeld voert zij 25 tot 28 vluchten per maand uit via Brussel.

Calita werd in 2000 opgericht en is inmiddels uitgegroeid tot een maatschappij van aanzienlijke grootte die 19 Boeing 747 cargovliegtuigen bezit. In het verleden is de maatschappij betrokken geweest bij een viertal kleinere incidenten. Het zwaarste daarvan vond plaats boven het Michiganmeer toen een vliegtuig een van zijn vier motoren verloor maar een geslaagde noodlanding kon uitvoeren. Het ongeval in Brussel is het eerste waarbij een vliegtuig van de maatschappij verloren gaat.

Er werd door de dienst Inspectie van het directoraat-generaal van de Luchtvaart in 2007 en 2008 telkens een inspectie van vliegtuigen van de maatschappij uitgevoerd in het kader van de internationale SAFA-procedure, Safety Assessment on Foreign Aircrafts. Daarbij werd echter geen enkele tekortkoming vastgesteld. De maatschappij bevindt zich ook niet op de lijst van prioritaire controles die opgesteld wordt door de Europese Commissie en EASA, de European Aviation Safety Agency. De maatschappij is ook in het bezit van een toelating voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij negen controles op de goede naleving van de voorschriften hiervoor werd geen enkele tekortkoming vastgesteld. Ook de controle op de naleving van de voorschriften voor de grondoperaties leverden geen tekortkomingen op.

Zodra het toestel vrijgegeven wordt – dat is intussen gebeurd – zal de lading ervan door de onderzoekers gewogen worden. Het parket beschikt in het kader van het onderzoek over de airway bill met daarop een beschrijving van de

lading.

Dans son choix des pistes à utiliser pour les décollages et les atterrissages à Brussels Airport, Belgocontrol doit se baser sur les schémas prévus dans le plan de dispersion, en tenant compte évidemment des prescriptions publiées dans L'Aeronautical Information Publication, pour la Belgique et le Luxembourg. Ces prescriptions sont établies en fonction de la sécurité du trafic aérien, notamment la vitesse, la direction du vent et la visibilité. C'est sur base de ces mêmes facteurs que Belgocontrol a choisi la piste 20 comme la piste de décollage prioritaire ce dimanche 25 mai.

Quant à la sécurité de la piste 02/20, il est à noter qu'elle est certifiée conforme aux normes de L'OACI, ainsi que les pistes suivantes: 07, 25L et R. Quand les conditions météorologiques sont favorables, la piste 02/20 peut être utilisée en toute sécurité. Il revient au pilote de décider si la piste préférentielle est appropriée, tenant compte des caractéristiques de son avion. Toutefois, il peut demander à utiliser une autre piste, prenant en considération la sécurité aérienne.

Op de vragen die door de leden werden gesteld en die handelen over het onderzoek, kan ik enkel meedelen dat dit nog volop aan de gang is en dat nog geen uitsluitsel kan gegeven worden over de oorzaak van het ongeval, noch over de gevolgen die aan dit ongeval gegeven moeten worden of de vergoeding van de geleden schade, onder andere door de NMBS. Over die zaken kan ik nog geen uitsluitsel geven, want veel hangt af van de bevindingen van het onderzoek.

D'après les premiers éléments de l'enquête, la situation ne nécessite pas de prise de mesures urgentes à l'égard de cette piste.

06.19 Olivier Maingain (MR): Monsieur le secrétaire d'État, vous avez répété un certain nombre d'informations que vous nous aviez déjà communiquées, à la suite de l'audition en commission la semaine dernière.

Cependant, il reste des questions précises auxquelles il n'a pas été répondu. Je me permets donc de les poser.

Comptez-vous revenir aux normes de vents – en ce compris celles concernant les rafales et les pointes de vents – qui étaient reconnues avant le plan de dispersion Anciaux? Si on en revient à ces normes, il est évident que le report systématique sur la piste 02/20 diminuera, ce qui sera tout à fait compatible avec les normes internationales. En

réalité, on a joué sur l'appréciation des rafales et pointes de vents pour orienter un certain nombre de décollages ou d'atterrissages sur la piste 02/20 alors que cela n'était nullement justifié au regard des normes de vents imposées par les règles internationales.

Vous n'avez rien dit en ce qui concerne l'utilisation de la piste 02/20 dans l'attente de connaître les conclusions de l'enquête. En commission, la semaine dernière, le représentant des pilotes a plaidé pour un prolongement de la surface réservée en cas d'accident ou d'incident au décollage, ce qui ferait passer de 200 à 250 mètres le bout de piste utilisable. Vous avez répondu que, pour ce faire, il faudrait utiliser la piste au-delà de la voie de chemin de fer, voire même de la route. Non. Il existe une autre possibilité. Il suffirait de réduire la longueur de la piste, mais évidemment, cela en réduirait l'usage, et de prolonger la zone à risque. Pouvez-vous faire examiner une telle éventualité?

06.20 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, j'ai pris acte de vos réponses qui confirment les propos que vous avez tenus la semaine dernière.

En ce qui concerne la piste 02/20, vous estimez que ce sont les vents qui ont été enregistrés qui expliquent la circulation que l'on a connue. Cela dit, je ne suis pas rassurée quant à la question de la longueur de la piste. Même si cela correspond aux normes ACI, vous ne parviendrez pas à me convaincre que cet accident n'aurait pu être évité si la piste avait été un peu plus longue.

Je voudrais également dire quelques mots au sujet du poids des avions, des gros porteurs. Cette question a été posée la semaine dernière mais je ne pense pas que vous y ayez répondu puisque vous n'aviez pas pu donner la composition de la cargaison.

La question concerne spécifiquement les gros porteurs: ne faut-il pas leur accorder une dérogation et surtout alléger la procédure à leur demande?

Cela dit, j'entends bien vos efforts pour tenter de réduire un peu le survol des mêmes riverains et de ne les pénaliser que tour à tour. Mais, à long terme, un gros problème subsistera autour de cet aéroport; en effet, il est construit à côté de zones très habitées de notre capitale et, à notre avis, sa vocation n'est pas de développer le fret aérien. Il devrait évoluer plutôt en "city airport" et en un nombre limité de mouvements. Il convient surtout

d'en arriver à des nuits complètes pour tous, chaque jour. Évidemment, il s'agit là d'une solution à long terme, mais j'espère que vous la gardez dans votre ligne d'horizon.

Pour en revenir aux riverains, vous ne pouvez pas éviter de tenir compte de leurs inquiétudes dans les jours qui viennent.

06.21 Clotilde Nyssens (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je me demande si vous avez répondu à ma question concernant les travaux du mois d'août: étais-je distraite? J'ai posé une longue question à ce sujet, mais je ne crois pas avoir entendu la réponse.

06.22 Sonja Becq (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u gaf ook een aantal antwoorden gegeven op vragen die wij naar aanleiding van het debat hebben gesteld. U had het over de stillere nachten. Ik hoor ook dat u het in uw antwoord heel nadrukkelijk hebt over het alternerend baangebruikt. Ik begrijp ook dat u op de goede weg bent voor een gemeenschappelijke piste inzake de nachtvluchten, op voorwaarde dat u op federaal niveau gelijkgezind in het overleg met de Gewesten kunt stappen. Ik hoor dat daarin ook de weekendregeling vervat zal zitten. Ik ben blij te horen dat u daar eerst een evaluatie van de tijdelijke weekendregeling zult doen, omdat dit de situatie van de omwonenden ook wijzigt. Ik denk dat het inderdaad belangrijk is om de windnormen overal op een gelijke manier te hanteren.

Ik meen ook in uw antwoord te horen dat u probeert om de inwoners in de regio rond de luchthaven op een billijke en gelijkaardige manier te behandelen. U stelt het principe van de veiligheid voorop, dat is terecht, en u zou er binnen de marges van de veiligheid ook voor zorgen dat op een alternerende manier banen en routes kunnen worden gebruikt om vluchten te spreiden, rekening houdend met de gelijke windnormen voor iedereen. Daarnaast is het ook belangrijk om de quote accounts verder te verlagen. Ik hoop dat u ook voor de gewone dagvluchten zoveel mogelijk zult spreiden.

06.23 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb in uw antwoord zeer weinig gehoord over de vragen omtrent de werken van 4 tot 22 augustus, tenzij mij dat in uw lange antwoord is ontgaan. Vergat u misschien een deel van het antwoord te geven, meer bepaald over die werken?

06.24 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je commencerai par

répondre à la question de M. Maingain sur les normes de vent et les rafales.

Monsieur Maingain, il est certain qu'à Bruxelles, on dérogeait aux normes internationales, pour des motifs que j'ignore. J'ai clairement spécifié qu'il fallait appliquer les normes de 5 nœuds et de 15 nœuds dans tous les cas de figure. Elles sont là pour être respectées. C'est pourquoi j'ai ordonné à Belgocontrol de s'y tenir et de réfléchir à l'utilisation des pistes à cette fin.

S'agissant de la conclusion de l'enquête et la prolongation de la piste – le fameux "butoir Resa", comme je l'appelle – des collaborateurs de la Direction générale Transport aérien qui se sont rendus au Canada récemment en ont discuté. La question posée par les associations de pilotes a été soulevée, mais les exploitants et les différents pays chargés de bien équiper leurs aéroports ne rejoignent pas ou, du moins pas encore, la position de ces associations. Nous nous en tenons donc pour le moment à une profondeur de 100 mètres et à la largeur de 90 mètres, si mes souvenirs sont exacts. Si la norme internationale devait changer, je demanderais à l'aéroport national de faire le nécessaire, mais nous n'en sommes pas encore là.

Quant à la dérogation pour les gros porteurs, madame Snoy, il s'agit d'une procédure qui est bien connue de tous les pilotes de gros porteurs qui passent par l'aéroport de Zaventem. Le groupe "Kalitta Air" la connaît très bien, puisqu'il avait introduit une telle demande de dérogation, qui lui fut accordée, au mois d'avril. Apparemment, voici une semaine, les membres de "Kalitta" n'ont pas jugé indispensable d'introduire une demande de dérogation, car le chargement de l'avion pesait "seulement" 78 tonnes.

Changer de piste, c'est toujours possible. Vous avez suggéré d'alléger la procédure. C'est exactement ce que j'ai demandé à Belgocontrol. J'ai demandé quelle procédure doit être suivie. Les compagnies savent quelle sera la charge, elles sont donc habituées à cette procédure. Cependant, j'ai tout de même demandé qu'on puisse la modifier plus facilement.

Pour ce qui concerne votre deuxième réflexion sur le développement du fret aérien, je dirai que le volume de fret sur l'aéroport a diminué avec le départ de DHL. Mais vous visez la disparition pure et simple du fret pour que l'aéroport soit fermé la nuit. "Appelons un chat un chat" et ne tournons pas autour du pot. Je ne vous cache pas que c'est une des questions auxquelles il faut

apporter une réponse.

Je reconnais que la suppression pure et simple du fret nocturne n'a pas été abordée dans les négociations avec les opérateurs présents sur l'aéroport, pour les raisons suivantes. Tout d'abord, cela ne faisait pas partie de ma mission, une mission définie par le gouvernement Verhofstadt III, au moment où Yves Leterme a fait sa proposition. On m'avait demandé d'examiner avec DHL ce qui serait possible et ce qui ne le serait pas. Parler de la suppression de l'activité de fret ne faisait donc pas partie de ma mission. Je n'ai pas envisagé d'en parler en partant du constat que plusieurs centaines d'emplois dépendent de cette activité et aussi en raison de l'information suivante: si Bruxelles n'était plus un "sub-hub" mais était réduit à un "gateway", la présence de DHL sur le marché bruxellois serait revue à la baisse, y compris une série d'activités qui gravitent autour d'elle.

Dans mon souci de tenir à l'œil l'emploi dans cette Région, je tournerai non pas sept fois, mais sept fois sept fois ma langue avant de prendre position en faveur de la suppression d'emplois en Région bruxelloise, où le taux de chômage est supérieur à 20%. De plus, il s'agit là d'activités où le personnel non qualifié peut être utilisé.

L'arrêt des activités marchandises et fret la nuit aurait des conséquences très négatives sur l'emploi dans cette Région. Je ne voudrais pas être tenu pour responsable de la suppression de centaines ou milliers d'emplois. Les emplois indirects doivent aussi être pris en compte: par exemple les entreprises belges qui ont une clientèle internationale et doivent expédier des pièces de rechange dans les 24 heures. Je veux bien y réfléchir si vous insistez, mais je ne considère pas que ma mission en tant que secrétaire d'État à la Mobilité consiste à supprimer des emplois dans une Région.

Madame Nyssens, les services de l'aéroport et la direction générale de Belgocontrol ont attiré mon attention sur les travaux prévus au mois d'août et au mois de septembre. L'aéroport ne peut être fermé pour faire des travaux d'aménagement ou des réparations. Je leur ai donc demandé d'organiser le trafic compte tenu des difficultés que ces travaux peuvent provoquer.

Les spécialistes me disent que ce n'est pas une mince affaire de maintenir l'aéroport en activité alors que de tels travaux d'entretien sont en cours. Je ne connais pas encore les procédures qui seront mises en place mais je sais que pendant

trois semaines en août et trois semaines en septembre, les pistes 25 et 20 ne pourront pas être utilisées. Permettez-moi d'attendre que j'obtienne les informations complètes à cet égard afin de pouvoir vous donner des réponses complètes.

Il y aura bien entendu un effet de concentration sur la piste 25 lors des travaux sur la piste 20 et inversement. Je ne suis pas en mesure de vous donner plus de précisions à l'heure actuelle.

Je peux déjà vous signaler, et c'est apparemment une chose qu'on ne veut pas entendre, qu'il entre dans mes intentions d'installer ILS, un système d'atterrissage, sur la piste 07 pour soulager la piste 02 en cas de vents venant de l'Est. Vous n'ignorez pas, ainsi que les spécialistes qui inspirent ces questions, que les atterrissages sur la piste 07 impliquent que les avions passent au-dessus de la Région bruxelloise. Vous connaissez l'axe qui sera emprunté: il passe par Koekelberg, Jette, Molenbeek, Schaerbeek, Haren, Diegem, etc. C'est une possibilité, même si cela ne semble pas être la meilleure des solutions. Je pense que dans le cadre d'une répartition équitable, cette piste doit être envisagée. Ce n'est peut-être pas la piste idéale compte tenu de la densité de la population qu'on trouve dans son prolongement par rapport au prolongement d'autres pistes mais je continuerai à agir dans ce sens.

Mevrouw Becq, omtrent het op gelijke wijze behandelen van alle inwoners heb ik klaar en duidelijk gezegd dat ik in de eerste plaats de veiligheid voorop zou stellen. In dat kader begrijp ik niet waarom andere windnormen zouden moeten worden toegepast voor de ene piste tegenover de andere. Ik kan mij moeilijk inbeelden dat de veiligheid anders is naargelang Jean, Pierre en Pol rond de ene piste en Marie en Ann en Josiane rond de andere piste wonen. Het moeten dezelfde normen zijn, die overal worden toegepast. Dat lijkt mij de logica zelve.

Wij zijn natuurlijk nog altijd geen meesters van de wind en van de meteorologische omstandigheden. Het zijn vooral voornoemde omstandigheden die de vluchten moeten bepalen, zij het volgens de normen 5/15 zoals ik al zei.

Binnen voornoemd kader lijkt het mij aanvaardbaar dat, indien er op het vlak van de veiligheid kan worden gewisseld, bijvoorbeeld voor het ontlasten van de mensen die onder piste 02 wonen en slapen, zoals de heer Van Biesen, er af en toe vliegtuigen naar piste 07 worden omgeleid, mits de piste technisch goed en voldoende is

uitgerust.

Wat het alternerende baangebruik betreft, moeten wij evenwel rekening houden met de meteorologische omstandigheden, met de densiteit en met de vraag of de betrokkenen al meermaals "slachtoffer" zijn geworden. Ik heb het in de loop van het bewuste dossier al meermaals gezegd: waar ik absoluut vanaf wil, is dat keuzes op grond van het nimbysyndroom worden gemaakt. Ik hoor daarover enorm veel praten. Er zijn bovendien nog steeds mensen die denken dat ik van mijn voornemen zal afwijken. Ik wijk echter niet van mijn voornemen af.

Daarom heb ik ook verklaard dat alle drukingsgroepen mij goede raad mogen geven. Hun raad moet echter objectief zijn. Ik wil met elke drukingsgroep rekening houden, maar dat moet op basis van correcte en objectieve gegevens en niet op basis van het nimbysyndroom gebeuren. Op die manier zullen wij nooit tot een oplossing komen.

Wat de verdere verlaging van de QC's betreft, ik antwoordde daarstraks op een vraag van een van uw collega's.

C'est vous qui aviez une question sur les vols militaires?

Mijn antwoord was dat ik voor de burgerluchtvaart wil dat er naar lagere normen wordt overgegaan, met name 8 QC voor de opstijgende vliegtuigen 's nachts en 12 QC overdag. Ik wil voornoemde norm zelfs voor de hele dag. Het moet maar eens gedaan zijn met vliegtuigen die duidelijk 24 of zelfs 48 QC overstijgen en hier het leven dus komen verpesten. Zij zijn verwittigd. Ik heb bij Belgocontrol ook duidelijk naar bedoelde toestand verwezen.

Voorts moet spreiding overdag zeker mogelijk zijn, maar er moet rekening worden gehouden met de capaciteit en de noodzaak. U weet het of niet, maar normaal gezien moet volgens de exploitatieovereenkomst de luchthaven grosso modo 70 tot 75 vliegtuigen per uur kunnen verwerken. Dat is niet altijd mogelijk. Soms is er spreiding nodig, soms moeten er alternatieve routes gekozen worden. Dat is nu eenmaal een fysiek gegeven waarmee wij rekening moeten houden en waarmee ik ook rekening wens te houden.

Mijnheer Van Biesen en mevrouw Nyssen, over wat er tijdens de werken gebeurt, zal ik antwoord geven, zodra ik concrete informatie heb. In elk

geval zullen, ten eerste, op een passende manier alle bewoners van de regio worden geïnformeerd. Omtrent de maatregelen weet u dat het gedurende twee keer drie weken, dus ongeveer een twintigtal dagen, voor Belgocontrol op eieren lopen zal zijn om alles in veilige omstandigheden te doen. In de laatste week van augustus, een piekweek, zal men geen werken doen. In augustus en verder in september zullen de werkzaamheden worden uitgevoerd zoals gepland. Het komt niet een minister of staatssecretaris toe om te zeggen of die werken nodig zijn of niet. Ik ga ervan uit dat ze dat niet doen voor hun plezier, maar omwille van de veiligheid en de noodzaak om een veilige luchthaven met veilige banen te hebben.

Voilà, monsieur le président, je pense ainsi avoir répondu aux répliques.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 5033 van de heer Van Biesen is omgezet in een schriftelijke vraag.

07 **Question de Mme Brigitte Wiaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la fin prochaine de toutes les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation automobiles dans la série 3 lettres-3 chiffres" (n° 5095)**

07 **Vraag van mevrouw Brigitte Wiaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de weldra opgebruikte nummerplaatcombinaties in de serie 3 letters-3 cijfers" (nr. 5095)**

07.01 **Brigitte Wiaux** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, il s'agit d'une question technique. D'ici peu, on aura probablement épuisé toutes les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation automobiles dans la série des trois lettres puis trois chiffres. Actuellement, si je suis bien informée, l'immatriculation se fait dans la série YNP; YZZ 999, approche à grands pas, étant entendu que la lettre Z ne devrait pas être utilisée pour les immatriculations ordinaires et que, pour des raisons de sécurité, on ne réimmatricule pas les plaques volées ou radiées.

Pourriez-vous m'apporter des informations plus précises au sujet du nouveau système qui devrait être adopté au cours de l'année 2008 afin que les nouvelles demandes d'immatriculation se fassent sans rupture ni transition?

Votre prédécesseur avait imaginé passer au