

**VERSION PROVISOIRE**

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

VOORLOPIGE VERSIE

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTEGRAL**INTEGRAAL VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

09-05-2005

Après-midi

maandag

09-05-2005

Namiddag

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

12-05-2005, à 16 heures

au Service du Compte rendu intégral.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@lachambre.be

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

12-05-2005, om 16 uur

aan de Dienst Integraal Verslag.

Fax: 02 549 88 47

e-mail: CRIV@dekamer.be

06 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de persmededeling van de actiegroep Bruxelles Air Libre" (nr. 6693)
06 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "le communiqué de presse du groupe d'action Bruxelles Air Libre" (n° 6693)

06.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil mijn vraag stellen. Naar aanleiding van een andere bespreking heb ik het reeds kort aangehaald, maar wat mij vooral stoort is een persmededeling van de actiegroep Bruxelles Air Libre.

In een recente persmededeling geeft deze actiegroep aan dat u niet wenst in te gaan op overleg. Zij stelt eveneens dat ze in een actieprogramma nieuwe bedrijven ontraadt om op Zaventem te landen en dat de gevolgen op het vlak van werkgelegenheid en economie alleen de Vlaamse regio ten goede zou komen terwijl de hinder grotendeels voor het Brusselse Gewest zal zijn. Ik vind dit een zeer verregaande uitspraak. Heel de verklaring is dat trouwens.

Mijnheer de minister, graag kreeg ik antwoord op de volgende vragen.

Wat is uw standpunt over deze afschrikking van nieuwe bedrijven? Kan Bruxelles Air Libre dat zo maar doen? Welke stappen kan de regering hiertegen ondernemen? Welke wettelijke middelen heeft de regering daartoe ter beschikking? Werden reeds concrete stappen ondernomen?

Ten tweede, waarom bent u nog niet ingegaan op de vraag van deze actiegroep tot overleg? Misschien hebt u daarvoor uw redenen? Waarom is er nog geen overleg geweest? Hebt u reeds overleg gehad met andere actiegroepen? Zo ja, welke? Waarom sommige wel en andere niet? Zo neen, waarom niet?

Ten derde, welke meerwaarde op vlak van werkgelegenheid en economie haalt het Brussels Gewest uit de aanwezigheid van Zaventem? Beschikt u terzake over cijfers? Hoeveel is dit voor Vlaanderen? Graag in absolute cijfers als dit mogelijk is, mijnheer de minister.

Ten vierde, hoeveel procent van de vluchten draagt het Brussels Gewest? Hoeveel procent van de vluchten overvliegen Vlaanderen?

Mijnheer de minister, graag krijg ik op deze vragen een antwoord.

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Creyf, wat de afschrikking van nieuwe bedrijven betreft, is het correct dat potentiële klanten van de luchthaven reeds dergelijke brieven hebben ontvangen. De regering heeft deze bedrijven rechtstreeks aangeschreven om te beklemtonen dat er helemaal geen probleem is. Ik kan moeilijk ontkennen dat bepaalde actiegroepen niet rechtstreeks potentiële groepen, nieuwe klanten van de luchthaven hebben aangeschreven om hen af te schrikken.

Eigenlijk zou een organisatie als Biac daartegen alert moeten optreden en haar zakelijke belangen verdedigen. Uiteraard vind ik dat een zeer pijnlijke toestand. Daartegenover staan alleen de rechtsmiddelen die de luchthaven kan hanteren. Er zijn mensen die door bepaalde actiemiddelen voor ons land zware economische risico's aan het nemen zijn.

Wat betreft het overleg met de actiegroepen, het is mijn houding om met niemand overleg te hebben om een zo neutraal mogelijke houding te kunnen blijven aannemen zodat ik het spreidingsplan kan afronden of verfijnen. Ik ga voluit voor de aangestelde bemiddelaars van de ombudsdienst. Iedereen wordt verwezen naar die ombudsdienst waarvan wij geregeld informatie krijgen. Ik heb soms wel mijn twijfels over de neutrale houding van bepaalde ombudsmannen.

Wat betreft de meerwaarde van Zaventem voor het Brussels Gewest, dit werd nog nooit duidelijk becijferd. Er is mij geen economische studie bekend die deze band in cijfers kan uitdrukken. Het is evident – het begint al bij de naam Bruxelles-Capital – dat er een sterke band zal zijn.

Wat betreft het percentage vluchten over het Brussels Gewest en over Vlaanderen kunnen we voor Vlaanderen spreken over 100%. Aangezien de luchthaven in Vlaanderen ligt, is het onvermijdelijk dat ieder vliegtuig over Vlaanderen

vliegt. Het percentage van vluchten over het Brussels Gewest is iets moeilijker te bepalen omdat dit pas achteraf kan worden bepaald als alle windsituaties in rekening kunnen worden gebracht.

06.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, in uw antwoord op mijn eerste vraag hebt u het over actiegroepen. Zijn er naast Bruxelles Air Libre nog andere groepen die dergelijke acties ondernomen hebben?

06.04 Minister **Renaat Landuyt**: Er is één concrete brief van Bruxelles Air Libre naar een nieuwe Chinese klant. Dat is het enige wat mij echt bekend is. De eerste minister heeft daartegen de nodige maatregelen genomen.

06.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Zal Biac zelf nog iets doen in deze?

06.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb dat in ieder geval aangeraden maar voorlopig ben ik niet op de hoogte van enige reactie. Mij leek het als jurist logisch om deze organisatie in gebreke te stellen.

06.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Wat vraag 3 en 4 betreft, hebt u mij niet veel wijzer kunnen maken. U zegt dat er geen studies zijn. Ik weet niet of er geen studies zijn op het vlak van tewerkstelling bijvoorbeeld. Ik heb altijd gehoord dat Brussel relatief weinig uit de tewerkstelling haalt. Ik neem aan dat er ergens toch wel cijfers moeten zijn. Zo niet, wordt het dan geen tijd om daar eens zicht op te krijgen?

Ten slotte, 100% Vlaanderen. Zaventem ligt in Vlaanderen, maar als het over Brussel gaat, dan bent u wel zeer aarzelend. Met dat antwoord geraken wij in dat debat natuurlijk ook niet veel verder. Kunt u daar geen antwoord op geven in het kader van het spreidingsplan?

06.08 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb begrip voor uw ontgoochelde reactie. Er bestaan oude studies, maar die zeggen zeer weinig omdat de opdeling tussen wat Brussels Gewest en wat Vlaams Gewest is zeer moeilijk te maken is.

06.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Wat zijn de grootteordes, mijnheer de minister? Gaat het over 10%, 20%, 30%?

06.10 Minister **Renaat Landuyt**: Ik durf geen uitspraken te doen. Ik heb oude studies gezien van de ULB, maar die zijn te achterhaald om daaruit conclusies te trekken. Het is zeer moeilijk

om het onderscheid te maken tussen directe en indirecte tewerkstelling.

06.11 **Simonne Creyf** (CD&V): De actiegroepen die zich baseren op die gegevens blijken dat dus ten onrechte te doen vermits er geen cijfers beschikbaar zijn.



J'en reviens à ma question. Si le ministre Anciaux a bien joué avec les valeurs de normes de vent depuis février 2004, en les modifiant à plus de 10 reprises en une seule année, alors qu'elles n'avaient pas bougé en plus de 30 ans, il est intéressant de savoir, une fois pour toutes, de quelles valeurs on parle.

Après une trentaine d'atterrissages illicites constatés sur la piste 02, le samedi 30 avril 2005, certains pilotes et riverains ont eu une donnée de vent de 120° et de 4 nœuds, alors que Belgocontrol évoque des rafales de 12 nœuds.

D'où nos questions:

- Comment est mesuré le vent à Bruxelles-National?
- Combien d'appareils de mesure sont-ils installés? Où se trouvent ces anémomètres? Combien y en a-t-il?
- Sur la base de quel "vent", quel résultat ou quel appareil relevant l'intensité du vent se base-t-on pour déterminer les choix des pistes?
- Est-ce toujours le même appareil qui est pris en compte pour toutes les pistes ou bien change-t-on d'appareil de référence en fonction des pistes utilisées?
- Comment détermine-t-on que les rafales sont ou non "attendues"?

Vous conviendrez, monsieur le ministre, qu'il y a de quoi se poser des questions quand on sait qu'un commandant de bord certifié qu'au moment où il a atterri sur la piste 02, le samedi 30 avril dernier, on lui a donné la "clearance" d'atterrissage avec un vent très léger de 120° d'une intensité de 4 nœuds – les indications données furent les mêmes pour pratiquement tous les autres atterrissages qui ont eu lieu ce jour-là - et que Belgocontrol parle de rafales allant jusqu'à 12 nœuds, lesquelles n'auraient jamais été annoncées aux pilotes lors des atterrissages.

Personne ne comprend sur quelles données météo Belgocontrol s'est basé pour affirmer qu'il y avait ces rafales de 12 nœuds. Dès lors, je voudrais que vous me précisiez l'importance du vent. Quel appareil et quel procédé ont-ils été utilisés par Belgocontrol qui n'a, me semble-t-il aucune raison de donner des informations incorrectes, pour évaluer ces rafales?

- Enfin, quelles sont les recommandations de l'ICAO en matière de rafales? Existe-t-il un document qui précise à partir de quelle intensité de variation de vent on doit estimer qu'il s'agit d'une rafale?



11 Questions jointes de

M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National: détermination et prise de mesures de vent" (n° 6850)

- **M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les diverses modifications apportées au plan de dispersion" (n° 6852)**

- **M. Eric Libert au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6853)**

11 Samengevoegde vragen van

de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de windnormen op de luchthaven Brussel-Nationaal: classificatie en metingen" (nr. 6850)

- **de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de diverse wijzigingen aan het spreidingsplan" (nr. 6852)**

- **de heer Eric Libert aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 6853)**

11-01 **Melchior Wathelet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis l'adoption du plan Anciaux, on n'a jamais autant parlé des normes de vent et de cette problématique de répartition des nuisances sonores engendrées par les survols d'avions.

11-02 **Renaat Landuyt**, ministre: Ne peut-on l'appeler autrement?

11-03 **Melchior Wathelet** (cdH): On peut l'appeler le plan Landuyt, si vous voulez ou encore le plan s.pa-spirit!

11.04 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen mij aan mijn tekst te houden en niet teveel uit te weiden.

Mijnheer de minister, ik heb u op 20 april ondervraagd over het nieuwe spreidingsplan. Sindsdien is een aantal nieuwe elementen opgedoken. Het is duidelijk geworden dat op 14 april voor de routes naar Chièvre wel degelijk, ondanks uw ontkenning, een verschuiving is opgetreden. Er werd van de route CIV8C overgegaan naar CIV9C, die duidelijk een stuk noordelijker ligt. Hierdoor wordt Brussel nog meer ontzien en wordt boven de Noordrand nog meer geconcentreerd gevlogen. Terwijl vroeger de instructie bestond de R279BUB - de geografische locatie, de radiaal die de ring aanduidt - niet te kruisen, is dat nu precies wel de bedoeling volgens de nieuwe instructies.

Uw voorganger, minister Anciaux, had het nog zo geregeld dat twee routes boven en twee onder de ring zouden gaan. Dat wordt nu blijkbaar herzien. Dat is niet zonder belang omdat de Chièvre-routes ongeveer een derde uitmaken van de dagvluchten die vertrekken via de 25R.

Ik heb de volgende vragen. Ten eerste, klopt het dat sinds 14 april de route CIV9C in gebruik is? Wie gaf hiertoe de instructie en om welke redenen? Erkent u dat de concentratie hierdoor opnieuw toeneemt?

Ten tweede, kunt u eindelijk een overzicht geven van de concrete gevolgen van het aangepaste spreidingsplan voor elk van de zes zones, zowel voor de dag-, avond-, nacht- als weekendvluchten?

Ten derde, klopt het dat inmiddels cassatieberoep werd ingesteld? Op basis van welke gronden gebeurde dat? Kunt u mij een kopie van de beroepsakte bezorgen?

Ten slotte, wat is de stand van zaken met betrekking tot het overleg tussen het federale niveau - uw diensten - en de Gewesten inzake geluidsnormen, geluidskadaster, evaluatie van de spreiding en aanpassingen van de infrastructuur?

11.05 **Eric Libert** (MR): Monsieur le président, ma question concerne l'utilisation de la piste 02. La presse s'est fait l'écho le 2 mai dernier de changements unilatéraux intervenus dans les procédures d'atterrissage définies par le gouvernement fédéral suite à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005. Pour

rappel, cet arrêt avait ordonné la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage tel que cela résultait de l'application du plan Anciaux-bis, et ce dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption par l'État belge d'une approche plus équilibrée des nuisances sonores résultant des atterrissages sur la piste 02 ou de la décision judiciaire à intervenir au fond.

Par ailleurs, cet arrêt avait décidé que les astreintes applicables par mouvement à l'atterrissage constaté par infraction, à savoir 25.000 euros, seraient calculées à partir du quarantième jour calendrier suivant la signification de l'arrêt. Notons que cet arrêt impliquait un retour aux conditions d'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage en vigueur avant le plan Anciaux, soit avant le 2 décembre 2003 puisque la première décision du plan Anciaux du 3 décembre 2003 ne peut plus produire ses effets, ayant été suspendue par l'arrêt du Conseil d'État du 19 décembre 2003.

Les nouvelles mesures sont donc entrées en vigueur le 26 avril dernier à une heure du matin. Dès lors, le samedi 30 avril, entre 14 heures et 23 heures, tous les avions devaient utiliser exclusivement la piste 20. Or en début de soirée, à partir de 19.50 heures jusqu'à 21.38 heures précisément, tous les avions ont atterri sur la piste 02 mais prise dans l'autre sens. Il appert selon les sources du service automatique de données météo de Belgocontrol que le vent venait à ce moment d'est-sud-est et soufflait à moins de 4 nœuds, comme l'a indiqué à l'instant M. Wathelet. Dès lors, selon le plan Anciaux modifié, les avions auraient dû atterrir sur la piste 25 mais pas sur la 02.

En effet, si le vent arrière frôlait la vitesse de 1 nœud sur la piste 20, qu'il était nul (0 nœud) sur la piste 02, il n'était que de 3 nœuds sur la piste 25, soit bien en dessous de la limite de tolérance fixée actuellement à 7 nœuds. De ce fait, la piste 25 était tout à fait utilisable pour les atterrissages et il n'y avait aucune raison de mettre la piste 02 en service.

La justification officielle de l'utilisation de la piste 02 par Belgocontrol repose sur des raisons prétendues de sécurité en ce qu'il y aurait eu de violentes rafales de vent et des pointes de vent arrière allant jusqu'à 12 nœuds sur la piste 25 donc supérieures aux 7 nœuds autorisés; ce qui, très malencontreusement, est contredit par les pilotes, les riverains ainsi que par les propres données météo de Belgocontrol.

Dès lors, les riverains des communes situées à l'Est de Bruxelles et dans la périphérie voisine ont menacé de réclamer des astreintes susvisées fixées par la cour d'appel de Bruxelles en cas de non-respect de l'arrêt quant à l'usage de la piste 02. On arriverait donc déjà à la bagatelle de 750.000 euros dès lors que 30 atterrissages ont été constatés en infraction avec le dispositif de l'arrêt.

En conséquence, monsieur le ministre:

1. Quelle est la justification aéronautique de l'utilisation de la piste 02 le week-end dernier?
2. Comment le gouvernement entend-il réagir à la menace d'astreinte?
3. Le gouvernement entend-il procéder à une révision des normes de vent sur la piste 25?
4. Les instructions d'utilisation alternative de pistes données aux contrôleurs aériens par Belgocontrol ne sont-elles pas contraires à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles?
5. Le renversement des opérations aériennes en restant sur la même piste mais en passant de décollage 20 à des atterrissages 02 n'est-il pas en infraction totale avec l'arrêt de la cour d'appel et ce dispositif, qui n'a pas fait l'objet d'un accord de gouvernement, ne donnerait-il pas lieu, inévitablement, à des astreintes dues par utilisation excessive, abusive et illicite de la piste 02 à l'atterrissage?

11.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je peux répondre comme suit aux questions de M. Wathelet. Tout ce que je vais dire pourrait être utilisé contre nous tous, pourvu qu'il y ait des discussions devant les tribunaux. Il n'y en a pas pour le moment, mais il pourrait y en avoir. C'est pour cette raison que je pèse mes mots.

Un nouveau système de mesure du vent a été installé par Belgocontrol, début 2004, à l'aéroport de Bruxelles-national, situé en Flandre. Notons que Belgocontrol dispose de son propre service de météorologie aérienne. La vitesse et la direction du vent sont mesurées toutes les demi-secondes à quatre endroits différents, en conformité avec les réglementations de l'organisation de l'aviation civile internationale et de l'organisation météorologique mondiale.

Les emplacements des anémomètres ont été déterminés de manière à donner la meilleure indication du vent aux avions qui décollent ou atterrissent sur les différentes pistes. Les mesures sont effectuées à dix mètres au-dessus de la surface. L'anémomètre de chaque piste en usage constitue la référence pour déterminer si cette piste peut continuer à être utilisée.

Le service météo de Belgocontrol informe la tour de contrôle des prévisions en matière de direction et d'intensité du vent à intervalles réguliers. Si l'intensité du vent prévue dépasse les valeurs fixées par la configuration prévue, la tour de contrôle projette une autre configuration.

L'Organisation de l'aviation civile internationale définit les rafales comme étant des variations par rapport à la vitesse moyenne du vent sans fixer d'intensité minimale pour ces variations. Toutefois, l'Organisation de l'aviation civile internationale recommande de signaler ces variations dans les messages d'observations météorologiques lorsque la vitesse maximale du vent dépasse d'au moins 10 nœuds (20 km/h) la vitesse moyenne au cours des dix dernières minutes.

Wat de vraag van de heer Laeremans betreft met betrekking tot de zogenaamde route-Chièvres 9C, kan ik meedelen dat op basis van een negatief safety assessment door de experts van Belgocontrol heeft Belgocontrol een voorstel van wijziging gedaan dat alleen de negatieve effecten corrigeert en de route zelf zoveel als mogelijk ongewijzigd laat. De directeur-generaal heeft die volgens de procedure goedgekeurd. Beide diensten beweren dat de nieuwe procedure alleen de negatieve effecten corrigeert, in casu bepaalde vliegtuigen die de bocht links te vroeg inzetten, maar voor de rest niet tot wijziging van het traject leidt. Ik heb hun gevraagd na een maand procedure een vergelijking op te stellen van de vorige en de nieuwe route om op die manier na te gaan of er wel degelijk geen wijziging is opgetreden.

De vraag over de concrete gevolgen is een moeilijke vraag, die samenhangt met de voorstelling die woensdag zal gegeven worden. Uw tweede vraag, mijnheer Laeremans, heeft betrekking op die voorstelling. Woensdag zal ik alle informatie waarover ik beschik meedelen, onder meer aan de hand van slides. Cijfers zijn moeilijk te bepalen. Ik heb dat weken geleden reeds aan de pers meegedeeld. Er is niet alleen een +- en een --situatie maar er zijn ook variaties. Het is heel moeilijk thans te zeggen wat de effecten ervan zullen zijn.

11.07 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, bent u bereid een soort kopie te bezorgen? Woensdag kan ik niet aanwezig zijn.

11.08 **Minister Renaat Landuyt**: Dat weet ik.

11.09 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U zult ons dat bezorgen, mijnheer de minister?

11.10 Minister **Renaat Landuyt**: Woensdag zal ik hierover proberen duidelijkheid te scheppen. Uw tweede vraag handelt over het nieuwe schema, mijnheer Laeremans.

Wat de derde vraag betreft, de opdracht tot cassatieberoep is gegeven. Ik moet zelf nog eens de akte van beroep in deze, het beroep in cassatie, lezen. Het moet juist zijn.

(...)

Eerst heb ik zuiver een advies gevraagd omdat mijn houding in deze is dat ik het niet uit principe doe maar omdat ik wil weten of er grondige juridische argumenten zijn. Die blijken er te zijn in de richting die ik verwacht had, met name dat men de scheiding der machten hier nogal soepel interpreteert. Eigenlijk komt de analyse van alles wat hier gebeurt altijd neer op het feit dat de regering, noch de rechter richtlijnen geeft om bepaalde principes van de Grondwet – het recht op een gezond privé-leven en het recht op gezondheid zelf – concreet te doen toepassen. Ieder geschil inzake ruimtelijke ordening kan men baseren op een decreet ruimtelijke ordening waarin men kan afwegen of de overheid de regels die erop gericht zijn om evenwichten te respecteren heeft nageleefd. Hier zit men in een situatie waarin er geen enkele toetsing is van de wijze waarop men heeft geredeneerd. Ieder hof van beroep maakt aan de hand van de specifieke situatie die voorgelegd wordt een heel specifieke redenering terwijl de regering ondertussen in de loop der maanden, in de afgelopen vijf jaar, een procedure volgde in het oplossen en beslissen. Het is die procedure die men uiteindelijk in een wet moet gieten omdat men dan zowel voor de regering als voor een rechtbank krijtlijnen heeft om te toetsen of de evenwichten van alle mogelijke rechten hier gerespecteerd werden. Hier zit men dus echt in het luchtledige waarin men zuiver kan aanwijzen dat men automatisch bij gebrek aan regels op het terrein van een andere overheid komt. De scheiding der machten wordt altijd benaderd van zodra de wetgever of de regering op het terrein zit van de rechter, maar hier hebben we te maken met een situatie waarin de rechter op het terrein zit van de regering. Dat heeft niets te maken met het feit dat men niet toelaat dat de bevolking zich verdedigt. Dat moet echter ook kunnen gebeuren met respect voor de scheiding der machten.

Ten vierde, op dit moment concentreren onze werkzaamheden zich op de wijziging ten gevolge van de juridische procedures en de voorbereiding

van een wet die meer rechtszekerheid moet bieden. Op die basis zullen wij de gesprekken met de Gewesten waarschijnlijk kunnen voortzetten. Ik kom echter meer en meer tot de overtuiging dat wij nood hebben aan een wet over de wijze waarop dergelijke beslissingen moeten worden genomen, een wet die hier behandeld wordt. Zo niet wordt dat gewoon onleefbaar. Ik zit op een ritme van een proces per week. Op die manier kan men niet functioneren.

Ik kom aan de vraag van de heer Libert.

Monsieur Libert, vos questions seront peut-être débattues en présence de juges. Pour l'instant, aucune action des riverains n'a été intentée en justice dans le but d'obtenir des astreintes, mais chaque question que vous m'avez posée figure au débat qui doit, le cas échéant, avoir lieu devant les juges. C'est la raison pour laquelle j'hésite à entrer dans les détails, car il s'agit réellement de détails techniques. La seule chose que je voudrais souligner, c'est que la piste 02, en ce qui concerne le gouvernement, ne peut plus être utilisée de manière préférentielle. Donc, cette piste ne peut être utilisée dans le plan de dispersion. La seule solution, c'est que la piste 02 doit et peut être utilisée en fonction des normes de vent, que nous n'avons pas modifiées. Cependant, il ne faut pas perdre de vue qu'il existe des normes de vent et pour la nuit et pour le jour. A cet égard, il peut y avoir un malentendu. Pour le reste, j'espère que vous comprendrez que je ne peux m'étendre davantage en la matière étant donné que nous sommes, dans ce cas précis, au début d'un débat juridique en présence de juges.

11.11 **Melchior Wathelet** (cdH): Monsieur le ministre, ce qui me frappe, c'est la différence entre la norme de 4 et de 12 nœuds. Je peux comprendre que ce point fasse l'objet d'un débat devant les magistrats. En même temps, dans votre réponse très détaillée, vous me donnez l'ensemble des paramètres qui font que l'on évalue le vent. Ce qui m'étonne, c'est qu'en fonction de paramètres aussi clairs et précis, on ait des positions aussi contradictoires entre 4 et 12 nœuds. La norme de 4 nœuds correspond-elle à une norme globale pendant un temps déterminé et celle de 12 nœuds à un moment bien précis, et répondant à la définition de rafale?

11.12 **Renaat Landuyt**, ministre: En essayant de comprendre les aspects techniques, je me rends compte qu'il y a beaucoup plus de nuances qu'on le pense. Définir les normes, tenir compte du vent et prendre des décisions n'est pas aussi simple! Prendre la décision de changer de piste est crucial

car on doit être sûr de ne pas mettre en péril la sécurité de tous les avions. Ce genre de décision est prise avant que le vent souffle et en tenant compte des atterrissages à venir; si trois avions doivent atterrir dans six minutes, on cherchera à éviter de devoir changer de piste au moment de l'atterrissage. On prend la décision de changer de piste plus tôt car ce changement entraîne des manœuvres pour les avions qui atterrissent.

11.13 Melchior Wathelet (cdH): On en reparlera lors du débat technique de mercredi.

11.14 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ondanks mijn stem ga ik toch nog proberen te antwoorden. Op 20 april heeft u nog gezegd dat u niks had veranderd. U heeft dat tot drie keer toe herhaald. Vandaag ben ik blij dat u toegeeft dat dit wel zo is. Dat is een eerste stap vooruit.

11.15 Minister Renaat Landuyt: ...

11.16 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Moet ik citeren wat u allemaal gezegd hebt?

11.17 Minister Renaat Landuyt: ...

11.18 Bart Laeremans (Vlaams Belang): U hebt erkend dat er inderdaad een verandering is geweest in verband met de spreiding van routes.

11.19 Minister Renaat Landuyt: Nee, het gaat over een technische specificatie waarvan men mij heeft uitgelegd dat het in de praktijk geen verandering betekent, wel een garantie dat het juist gebeurt. Daarom dat ik zeg dat we dat heel waakzaam bekijken. Het gaat niet over een verandering van route, maar over een andere beschrijving van dezelfde route, om zeker te zijn dat ze juist gebeurt.

11.20 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Toch worden er instructies gegeven die nu verschillen, waarvan men vroeger zei zeker een welbepaalde radiaal niet te raken, maar waarvan men nu wel zegt die radiaal te interceperen of te doorbreken. U kan blijven ontkennen, mijnheer de minister, maar er zijn tracks gemaakt door mensen uit de Noordrand of mensen die daar wat van kennen. Ik zal ze u overhandigen en ik hoop dat als men een evaluatie maakt, men die daarbij betreft. Men zal zien dat waar men vroeger onder de Ring zat – de Ring was echt de limiet – men er nu duidelijk boven zit. Er is in de praktijk dus wel degelijk een verandering, nog maar eens ten koste van de Noordrand.

U zegt dat het louter met veiligheid te maken

heeft. Ik ben daarin zeer sceptisch, omdat men vroeger nog tersluiks verschuivingen heeft gedaan. Het resultaat is dat waar men vroeger twee boven en twee onder de Ring zat, men nu gaat naar drie boven de Ring en men opnieuw concentreert.

Ten tweede, wat Cassatie betreft, hoop ik dat u mij het verzoekschrift zo snel mogelijk overmaakt. Ik heb er recht op te weten wat daarin staat en ik hoop dat u dat ook snel zult indienen of laten indienen en ons daarvan in kennis stelt.

Ten derde, wat het overleg betreft, begrijp ik dat we eigenlijk nog geen stap verder zijn en dat alles nu wacht op het nieuwe wetsontwerp dat in voorbereiding is. Ik hoop in elk geval dat dit wetsontwerp zo snel mogelijk naar voor wordt gebracht. Anderzijds weet u, mijnheer de minister, dat Brussel er alle belang bij heeft dat de huidige situatie zo lang mogelijk bevroren blijft, zodat men nadien kan zeggen dat de stand van zaken maar moet worden bevroren. Hoe langer de huidige stand van zaken bevroren wordt, hoe moeilijker het nog zal worden om er van af te wijken.

Ik hoop dat u zo snel mogelijk dat overleg met de Gewesten opnieuw opstart zodat we tot een billijke, maximale spreiding komen, met integratie van de nieuwe infrastructuurwerken die nog moeten gebeuren. Hoe langer u daarmee wacht, hoe moeilijker het zal worden om tot die maximale spreiding over te gaan. Ik overhandig u nu de tekst die wij hebben weten te bekomen waaruit blijkt dat er wel degelijk opnieuw een verschuiving ten nadele van de Noordrand plaatsgevonden heeft.

11.21 Eric Libert (MR): Monsieur le ministre, je comprends partiellement votre position dès lors qu'il s'agirait pour moi de vous faire interpréter soit un fait ou une règle de droit qui puisse placer le gouvernement en difficulté dans un procès qui s'annonce. Mais dès lors qu'il s'agit d'une explication technique à laquelle vous devez avoir accès et que, comme telle, le parlement doit pouvoir contrôler, je ne peux plus vous suivre. C'est la raison pour laquelle je peux comprendre que vous ne répondiez pas à toutes les questions mais que vous répondiez, à tout le moins, à la première question et à la troisième question.

La première concerne la justification aéronautique de l'utilisation de la piste 02 le week-end dernier. C'est une simple donnée technique, sans aucune interprétation possible. La troisième question est de savoir si le gouvernement entend procéder à une révision des normes de vent sur la piste 25.

Cette question concerne le futur et, dès lors, restera nécessairement à l'extérieur du débat judiciaire qui s'annonce.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het einde van onze werkzaamheden gekomen.

11.22 **Eric Libert** (MR): Monsieur le ministre, je n'ai pas entendu la réponse!

11.23 **Renaat Landuyt**, ministre: Mais je n'ai rien répondu, parce que je devrais répéter ce que j'ai déjà dit: vos questions ont une influence sur le débat que l'on pourrait avoir en justice.

11.24 **Eric Libert** (MR): Monsieur le ministre, je ne partage pas votre point de vue, mais je vous remercie!

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

*De openbare commissievergadering wordt
gesloten om 16.38 uur.
La réunion publique de commission est levée à
16.38 heures.*