

**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**

**14-05-2004**

**14-05-2004**

**Après-midi**

**Namiddag**

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

*19-05-2004, 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*

*19-05-2004, om 16 uur*

*aan de Dienst Integraal Verslag.*

*Fax: 02 549 88 47*

*e-mail: CRIV@dekamer.be*

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

du

VENDREDI 14 MAI 2004

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

VRIJDAG 14 MEI 2004

Namiddag

---



- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réinstauration de l'ancienne route Chabert" (n° 2576)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le plan de dispersion des vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2578)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les travaux sur les pistes envisagés par BIAC pour l'été 2004" (n° 2766)

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les composantes sur l'Oostrand" (n° 2767)
  - Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les composantes de vents" (n° 2768)
  - M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'harmonisation des normes sonores à proximité de l'aéroport de Zaventem" (n° 2769)
  - M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les composantes de vent normalisées à mettre en oeuvre à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2831)
  - Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la normalisation des normes de vent" (n° 2873)
  - M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réalisation d'un cadastre de bruit réel comme préalable à un plan de répartition équitable de vols à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2891)
- 02** **Samengevoegde vragen van**
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de herinvoering van de voormalige route Chabert" (nr. 2576)
  - mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het spreidingsplan voor de vluchten van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 2578)
  - mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werken aan de landingsbanen die BIAC in de zomer van 2004 zou willen laten uitvoeren" (nr. 2766)
  - mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de windcomponenten boven de Oostrand" (nr. 2767)
  - mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de windcomponenten" (nr. 2768)
  - de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de harmonisatie van de geluidsnormen met betrekking tot de luchthaven van Zaventem" (nr. 2769)
  - de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de invoering van genormeerde windcomponenten op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 2831)
  - mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de normalisatie van de windnormen" (nr. 2873)
  - de heer Olivier Maingain aan de minister van

**Mobiliteit en Sociale Economie over "het opmaken van een reëel geluidskadaster als voorwaarde voor een billijk spreidingsplan voor de vluchten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 2891)**

**02.01 Marie Nagy (ECOLO):** Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez entamé la législature en promettant essentiellement deux choses: de nouvelles diminutions du bruit des avions à la source et une répartition "équitable" des nuisances sonores générées par l'aéroport fédéral.

Un an plus tard, il me semble que votre bilan ne va pas tout à fait dans ce sens. En effet, vous avez trouvé le moyen de créer et de supprimer, parfois dans la même semaine, des dizaines de nouvelles routes au départ de la ville de Bruxelles et de sa périphérie et ce, apparemment, dans l'indifférence générale de vos collègues du gouvernement. Par ailleurs, vous avez modifié à cinq ou six reprises les règles en vigueur en matière de composantes des vents pour l'utilisation des différentes pistes de l'aéroport. Vous avez vous-même annoncé récemment dans la presse que vous envisagiez sérieusement de les modifier une fois de plus. Enfin, vous avez réintroduit la route Chabert et imposé des centaines d'autres survols des quartiers les plus densément peuplés.

Je souhaiterais vous interroger sur ces points.

La réouverture de la route Chabert a-t-elle fait l'objet d'un débat au sein du gouvernement ou est-elle le fruit d'une décision unilatérale de votre part?

Avant de prendre cette décision et de l'exécuter, avez-vous pris la peine de consulter la Région la plus directement concernée, et plus spécifiquement son ministre de l'Environnement? Dans l'affirmative, quelle a été sa position?

Avez-vous procédé à une évaluation des nuisances supplémentaires engendrées dans la zone survolée ainsi qu'à une estimation du nombre de personnes ainsi exposées à l'accroissement des nuisances sonores? En matière de sécurité, avez-vous pris contact avec les services de secours concernés?

Vous êtes-vous concerté avec Mme Paulus du Châtelet, gouverneure de la Région de Bruxelles-Capitale qui, à ce titre, est en charge du plan catastrophe et de la protection civile de la zone concernée par la décision?

Au lieu de la répartition du bruit telle que vous l'avez annoncée, on a constaté une concentration du survol sur le Oostrand. Pourriez-vous nous expliquer la raison pour laquelle cette périphérie est a récemment été survolée pendant de longues plages horaires, alors que le "programme" de survol associé à vote plan de dispersion ne le prévoyait au départ pas et que les conditions de vent ne l'imposaient pas?

En ce qui concerne les composantes de vent arrière, confirmez-vous votre objectif de relever les composantes de vent arrière acceptables lors des atterrissages et décollages à l'aéroport? Pouvez-vous me dire le niveau que vous envisagez d'adopter?

Par ailleurs, il serait utile de nous rappeler, étape par étape, l'évolution des composantes de vent arrière et latéral admises pour l'utilisation des différentes pistes de Zaventem ainsi que les raisons qui vous ont, chaque fois, poussé à modifier votre position en la matière?

J'attends les réponses du ministre afin de faire connaître ma réaction et mes commentaires en fonction de celles-ci. J'espère que la réponse sera complète, du moins aux questions que j'ai essayé de résumer.

Le **président**: Vous avez résumé cinq questions en quelques minutes. C'est exemplaire!

**02.02** **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik was ook verrast door de snelheid waarmee dit zojuist gebeurd is.

Mijnheer de minister, vorige donderdag hebben we u al ondervraagd over de wijzigingen die u aangebracht heeft aan ons spreidingsplan, alsook over de harmonisatie van de geluidsnormen. U zou die voor eind april realiseren of minstens uw plannen bekendmaken. Vorige donderdag heeft, u zoals wij voorspeld hadden, daarmee niet kunnen uitpakken. U zei dat er overleg geweest is, maar dat het plan om allerlei technische redenen uitgesteld zal moeten worden. U heeft dan anderhalve à twee maand vooropgesteld omdat experts nog technische verduidelijkingen moeten geven en dat de Gewesten daarmee allemaal op 21 april akkoord mee gegaan waren. Eigenlijk was de conclusie wanneer we de tekst nog eens nalezen dat er toch voor een stuk vooruitgang was met de Gewesten, dat men on speaking terms was en dat we toch enig perspectief hadden.

Ik heb echter ondertussen de persnota van dinsdag 11 mei van minister Gosuin van het Brusselse Gewest gelezen, die mij bijna van mijn stoel deed vallen, omdat er van enig gemoedelijk klimaat en overleg blijkbaar geen sprake meer is. Hij verwijt u een volledig gebrek aan overleg en gehoor. Alle middelen zijn uitgeput. Op 27 april, dus na het overleg, is er een procedure gestart namens het Brusselse Gewest tegen het spreidingsplan. Hij heeft het in elk geval aangekondigd aan de pers en het is meer dan een persverdraaiing, aangezien het in de nota staat van de minister zelf en namens de regering van het Brusselse Gewest, waar ook de sp.a deel van uitmaakt.

U zou toch ook op de hoogte moeten zijn of op zijn minst door uw collega's op de hoogte moeten worden gehouden. Blijkbaar heeft u er nog altijd niets van gehoord. Dat is zeer vreemd. Er wordt in elk geval in zeer scherpe termen gesproken. Er wordt ook gezegd dat het spreidingsplan bedrieglijk is enzovoort. Het is een hele tirade van allerlei verwijten die u naar het hoofd worden geslingerd. We kennen ondertussen natuurlijk de stijl en de intenties van de heer Gosuin die niets anders doet dan het overleg onmogelijk maken. Hij heeft maar één bedoeling, te weten Zaventem zo snel mogelijk liquideren en een nieuwe luchthaven ergens ver in Wallonië vestigen. Dat is de hele strategie die er achter zit. Er zijn in het verleden al heel wat leugens mee gegaard gegaan.

Ik herhaal, mijnheer de minister, dat als we de twee verklaringen van de ministers naast mekaar leggen, we veeleer geneigd zijn uw verklaringen te geloven dan die van de heer Gosuin. Anderzijds wou ik graag weten wat uw reactie is op al die aantijgingen die zijn gehoord tijdens de persconferentie. Hij vergelijkt uw theoretisch geluidskadaster met de metingen die de voorbije maanden zijn gehouden en komt tot de vaststelling dat er heel andere cijfers zijn dan hetgeen was vooropgesteld. Als dat in Brussel zo is, is dat wellicht ook zo in de rand. Ik zou daarover meer duidelijkheid willen. Wat zijn uw bevindingen terzake?. Er wordt voortdurend gestookt vanuit een bepaalde hoek, maar tot nu toe hebt u daar weinig concreets tegenovergesteld.

Daarom had ik graag geweten hoe u die persconferentie evalueert en wat de stand van zaken is in de diverse procedures. Hij heeft er drie opgesomd. Er is een procedure in kortgeding tegen BIAC, gestart op 19 maart. Er is een kortgeding van 27 april namens het Gewest bij de

Raad van State. Daarnaast is er nog een burgerlijke procedure waarbij geen datum is vermeld, die wegens milieuredenen is ingesteld. Daarover heeft hij weinig bijzonderheden gegeven. Daarover had ik graag meer uitleg gekregen.

Ik had ook graag willen weten of u mij kan vertellen welke ministers bij de beslissingen om die procedure te nemen, betrokken zijn? Is dat alleen de heer Gosuin, of is dat een collegiale beslissing geweest van alle ministers en staatssecretarissen van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest, met de nadruk op Hoofdstedelijk? Dat zijn de belangrijkste vragen die ik tot op heden wilde stellen.

**02.03 François-Xavier de Donnea (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion de vous poser quelques questions, la semaine passée, en séance plénière, mais le lieu ne se prêtait pas bien à des discussions détaillées et à des considérations plus techniques.

Je constate que, depuis lors, la situation s'est détériorée sur le terrain. En effet, j'ai été frappé de recevoir, sans doute comme vous-même et d'autres membres présents dans cette salle, des e-mails et des courriers de plus en plus angoissés et désespérés et par conséquent de plus en plus violents. Je constate aussi que les relations avec la Région de Bruxelles-Capitale ne s'arrangent pas. En effet, le 11 mai, M. Gosuin a tenu une conférence de presse musclée, pour ne pas employer un autre mot. Pour ma part, je ne me prononcerai pas ici sur le bien-fondé de ses propos. Toujours est-il que la dégradation des relations entre la Région bruxelloise et vous-même rend la solution du problème de plus en plus difficile. Par ailleurs, vos relations – il vient d'ailleurs d'y être fait allusion – avec la Région flamande sont tout aussi problématiques. Manifestement, il vous est de plus en plus pénible d'accorder les violons des Régions, de l'aéroport, des riverains et du gouvernement.

Cela dit, je n'entrerai pas dans le détail de tous les problèmes qui se posent. Vous les connaissez aussi bien que moi. Mais je voudrais vous poser sept questions techniques et quatre questions politiques. Les premières sont le corollaire des questions d'ordre général que je vous ai posées, la semaine dernière, en séance plénière.

La semaine passée, vous avez déclaré – je l'ai considéré comme une ouverture et j'étais donc heureux de vous entendre sur ce point – que, pour gommer ou supprimer certaines aspérités ou

certains effets pervers du plan, vous feriez adopter des composantes de vent normalisées.

Aujourd'hui, comme nous n'avons pu aborder ces détails la semaine passée, j'aimerais avoir une réponse aux questions suivantes:

-Quelle est la définition technique d'une composante de vent normalisée?

-Qui calculera les valeurs de ces composantes de vent normalisées?

-Seront-elles définies en concertation et avec l'approbation des associations représentatives des pilotes? Je sais que vous n'avez pas été très heureux quand j'ai fait en sorte que cette commission entende les pilotes. Je crois cependant vous avoir rendu service. En effet, en cas de crash, les pilotes pourraient se plaindre de s'être vu imposer des règles absurdes à leurs yeux. Les pouvoirs publics et peut-être même le parlement, qui n'auraient pas procédé à leur audition, s'en seraient alors mordu les doigts. Vous avez d'ailleurs, et je vous en remercie, tiré certaines conclusions positives de cette entrevue.

-Des normes spécifiques seront-elles retenues pour la piste 02-20, qui est en pente et plus courte que les deux autres?

- L'adoption de composantes de vent normalisées, acceptables par les pilotes du point de vue de la sécurité, permettra-t-elle d'augmenter le nombre de nuits scindées sur la piste 02-20 et dans quelle proportion? Je me rappelle vous avoir entendu dire que la technique des nuits scindées permettrait de soulager certaines situations. Malheureusement, vous aviez déploré l'impossibilité jusqu'à présent d'appliquer cette solution aussi fréquemment que souhaitable, pour des questions techniques et météorologiques.

-Comment expliquez-vous, monsieur le ministre, que, dans la nuit du samedi au dimanche, alors que les avions décollent de la piste 25 gauche, la majorité des départs survolent l'Oostrand, l'est de Bruxelles, à très basse altitude, par des procédures qui amènent les avions à virer soit à 700 soit à 1700 pieds?

- Pour quelle raison n'utilise-t-on pas également pendant cette nuit spécifique du samedi au dimanche les mêmes procédures "Zoulou" que celles utilisées le mercredi soir, quand tous les départs se font uniquement depuis la "25 droite" afin d'éviter le survol de nouvelles zones auparavant non survolées?

J'en arrive maintenant à mes quatre questions politiques.

- Où en est effectivement le dialogue ou

l'absence de dialogue avec la Région de Bruxelles-Capitale?

On vous l'a déjà demandé auparavant, mais cela m'intéresse aussi de savoir ce qui s'est exactement passé lors de la réunion du 21 avril et les engagements qui y ont été pris.

- Ne serait-il pas opportun, pour calmer une partie de la population, de mettre immédiatement en œuvre un plan d'isolation acoustique dans les zones dont on sait que, quels que soient les plans et quels que soient les ministres, il y aura inévitablement des nuisances acoustiques?

On sait très bien que, par exemple à Diegem, à Haren, il y aura toujours un minimum de nuisances quels que soient les plans, quels que soient les ministres, sauf à supprimer l'aéroport. Je ne suis pas partisan d'une suppression radicale de l'aéroport, vous savez que je plaide plutôt pour la création d'un deuxième aéroport qui déchargerait l'aéroport de Zaventem d'une partie de la croissance de la demande.

- Ne pensez-vous pas que, face au marasme actuel dont il me semble que quiconque aura du mal à sortir, on ne devrait pas revenir à la situation d'avant octobre 2001, le temps de faire un véritable cadastre du bruit basé sur des mesures et non pas sur des modèles théoriques?

Je me pose de plus en plus de questions. Ne faudrait-il pas remettre les compteurs à zéro, revenir à la situation d'avant, tout en disant aux gens que c'est provisoire dans l'attente d'un réel cadastre du bruit basé sur des mesures réelles des nuisances et pas sur des modèles mathématiques qui sont utiles mais qui ont les limites que vous connaissez mieux que moi?

- Poursuit-on des études concernant le délestage de l'aéroport? Je le répète très clairement, poursuit-on des études concernant le délestage de l'aéroport via la création d'un deuxième aéroport? Je pense que c'est là que se situe la solution à moyen et à long terme.

Je répète ici que je ne plaide pas pour la fermeture de l'aéroport, je ne plaide pas non plus pour des mesures qui réduiraient l'emploi à l'aéroport. Je plaide pour que l'on anticipe la croissance de la demande qui sera inéluctable et pas uniquement au niveau des vols de nuit mais également au niveau des passagers et du fret, le rôle de Bruxelles et de son hinterland en tant que capitale de l'Europe se développant. Si on veut que, dans une quinzaine d'années, on ait une réelle solution pour éviter les émeutes dans le

Brabant flamand et à Bruxelles, il faudra avoir, comme c'est le cas dans des villes comme Washington, Paris, Londres et autres, un deuxième aéroport qui puisse desservir les longs courriers, le fret, les vols de nuit, de façon à spécialiser Bruxelles en tant qu'aéroport desservant l'Euro-Région et ceux qui doivent venir travailler et assister à des réunions de jour à Bruxelles.

Le gouvernement poursuit-il cette étude ou bien l'a-t-on abandonnée?

Voilà mes sept questions techniques et mes quatre questions politiques. Je n'en poserai pas plus pour le moment. Je pense que j'ai déjà été suffisamment long.

**02.04** **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal onmiddellijk overgaan tot het stellen van mijn vragen. De eerste vraag heeft te maken met het spreidingsplan en met de uitvoering van dat spreidingsplan. Ik ga akkoord met wat de heer de Donnea zegt in verband met het ontvangen van post en van mails. Ook wij krijgen die zeer frequent. Heel dikwijls gaat het dan over hetzij afwijkingen van het spreidingsplan, hetzij de interpretatie van "afdraaien boven". Heeft men dan hinder of niet? Welke gebieden en gemeenten werden in de afgelopen weken minder overvlogen dan voorzien in het spreidingsplan? Ik neem aan dat u geen klachten hebt gekregen van de gemeenten die minder overvlogen werden. Bij normalisatie zullen die klachten echter waarschijnlijk ook volgen. Ik zou ook graag weten welke gemeenten meer overvlogen werden dan voorzien in het spreidingsplan. Waarschijnlijk zal de wind daar een rol in gespeeld hebben. Wat is nu de afwijking geweest van het spreidingsplan voor diverse gemeenten, meer of minder dan in de voorbije weken?

De tweede vraag heeft te maken met de normalisering van de windnormen voor de nachtvluchten. U hebt in uw antwoord op onze vragen in de openbare zitting van vorige week aangekondigd dat er een onderzoek zou komen van experts naar de normalisering van de windnormen voor de nachtvluchten. Hebt u daar al resultaten van? Kunt u ons de eerste resultaten al voorleggen? Als u zegt dat er een onderzoek van experts zal gebeuren of gebeurd is, over welke experts gaat het hier dan? Wie zijn die experts?

De derde vraag handelt over de differentiatie van windnormen die gehanteerd zullen worden

volgens de diverse banen. Zal een minder strenge windnorm zorgen voor minder hinder in de Noord- en de Oostrand? Kunt u aantonen op welke manier een minder strenge windnorm zal zorgen voor minder hinder in de Noord- en de Oostrand?

De vierde vraag betreft de harmonisering van de geluidsnormen. Hoe ver staat u in het overleg aangaande de harmonisering van de geluidsnormen? Waarom blijft dit zo lang aanslepen? Dit is toch een essentieel element. Hoe lang weten we al niet dat men in Vlaanderen en Brussel andere geluidsnormen hanteert en dat enkel een overeenkomst zal kunnen worden bereikt naarmate er een harmonisering is van de geluidsnormen, tenzij natuurlijk de ene normen oplegt op de kap van de andere? Mijn vraag is dus waarom dit overleg zo lang blijft aanslepen. Hebt u een oplossing in het verschiet? Is er een uitzicht op het overleg terzake tussen de diverse Gewesten?

U hebt al enkele malen herhaald dat in de wijzigingen die aangebracht worden de dorpskernen van Wezembeek-Oppem, Sterrebeek enzovoort nu minder zullen worden overvlogen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daardoor verrast ben.

In alle vorige spreidingsplannen is men blijkbaar niet tot de ontdekking gekomen dat de dorpskernen zoveel mogelijk ontzien moeten worden. Nu pas is blijkbaar het groot licht verschenen en moeten die dorpskernen minder gehinderd worden. Waarom werd dat niet eerder ontdekt?

Terloops wil ik ook nog eens terugkomen op de isolatie en de isolatiepremies. Een tijdje geleden, op het ogenblik dat werd gesproken over de concentratie, werd er gedacht aan isoleren om te kunnen concentreren. Welnu, wat is de status van de plannen van de regering inzake isolatie? Zijn er ondertussen al huizen geïsoleerd via die premie? Over hoeveel huizen gaat het en waar bevinden ze zich? Wat is uw visie terzake?

Als u het mij toestaat, mijnheer de voorzitter, wil ik nog even reageren op de uitspraken van de heer de Donnea.

Mijnheer de Donnea, u zegt: "Laten wij terugkeren naar nul". Ik heb ook gelezen dat minister Gosuin wilt teruggaan naar het moment voor de spreiding. Dat wil dus zeggen dat u eigenlijk vraagt om terug te gaan naar de concentratie. Welnu, voor mij is dat ondenkbaar en

onaanvaardbaar. De concentraties zijn namelijk begonnen in 1999.

**02.05 François-Xavier de Donnea (MR):** Om duidelijk te zijn, ik bedoel een terugkeer naar de periode voordat mevrouw Durant terzake de bevoegde minister was.

**02.06 Simonne Creyf (CD&V):** Dat is dan een andere perceptie. Ik wilde alleen duidelijk zeggen dat een terugkeer naar een concentratiemodel ondenkbaar en onaanvaardbaar is.

**02.07 François-Xavier de Donnea (MR):** Mevrouw Creyf, ik heb die vraag gesteld aan de minister. Ik ben er ook nog niet zeker van of dat een goed idee is. Ik weet echter wel met zekerheid, als oud-burgemeester van Brussel, dat er tijdens de periode voordat minister Durant terzake bevoegd was, minder klachten waren. Er waren wel klachten, maar minder dan nu. Dat kan ik bevestigen.

**02.08 Simonne Creyf (CD&V):** Mijnheer de Donnea, daarmee ben ik het volledig eens. Dat dossier werd zodanig gepolitiseerd dat het nu verschrikkelijk moeilijk zal zijn om een oplossing uit te werken. De plannen van minister Durant, gevolgd door de plannen van de eerste minister over de concentratie, hebben dat dossier verziekt. Het is een politiek gecreëerd probleem waartegen de overheid thans machteloos staat.

Mijnheer de Donnea, u spreekt over de plannen met betrekking tot de tweede luchthaven. Ik verwerp die plannen niet a priori, maar wat u eigenlijk wilt, is van Zaventem een regionale luchthaven maken. Eerlijk gezegd, wij hebben meer en betere ambities voor de luchthaven van Zaventem.

**02.09 Minister Bert Anciaux:** De heer de Donnea heeft gesproken over een personenluchthaven, niet over een regionale luchthaven.

**02.10 Simonne Creyf (CD&V):** Ja, maar er kan een verschil bestaan tussen wat men zegt en wat er te begrijpen valt.

De **voorzitter:** Ik kom even tussenbeide en herinner de collega's eraan dat er zich tijdens het stellen van de vragen geen discussies tussen de leden mogen ontspinnen, maar dat alles via de minister moet verlopen.

**02.11 Minister Bert Anciaux: (...)**

De **voorzitter**: Op het einde graag.

**02.12** **Simonne Creyf** (CD&V): Dan beëindig ik hiermee mijn vragen, mijnheer de voorzitter.

**02.13** **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, je reviendrai sur un point particulier, celui de la déclaration gouvernementale et, plus précisément, l'élaboration d'un cadastre de bruit réel comme préalable à tout plan définitif de répartition équitable des vols à l'aéroport de Bruxelles-National.

Je rappelle que le dernier arrêt du Conseil d'Etat, celui du 17 mars 2004, a insisté sur la nécessité de l'adoption d'un tel cadastre dans un délai rapproché. Or, il faut bien dire que ce dossier n'avance pas concrètement et réellement, quoi que d'aucuns déclarent et quoi que le ministre ait pu dire en son temps devant cette commission, car ce n'est pas la première fois que j'interviens sur ce sujet.

Ce qui est intéressant dans la récente conférence de presse du ministre Didier Gosuin, c'est, une fois de plus, de faire apparaître - il l'avait déjà fait à partir de l'analyse de la route Onkelinx qui avait d'ailleurs justifié que je pose une question à l'époque - l'écart important entre le fameux modèle théorique du cadastre du bruit et ce qui est perçu réellement par les habitants. En effet, les mesures de bruit effectuées sur le réseau des sonomètres de l'IBGE montrent des écarts très importants entre les prévisions du cadastre théorique du bruit du plan de dispersion et la réalité du terrain. Ces écarts vont tous dans le sens d'une sous-évaluation manifeste des nuisances sonores puisque, en tous points, le nombre de passages bruyants d'avions se révèle au minimum trois à quatre fois supérieur aux prévisions fournies par le modèle théorique.

A ce constat s'ajoutent encore d'autres aspects contenus dans le cadastre prévisionnel du bruit qui vont tous dans le sens d'un manque d'objectivation et d'une minimisation des effets des vols de nuit sur la santé des riverains de l'aéroport; ce qui, en tout cas pour la période de nuit, est la priorité, à savoir garantir le droit au sommeil et donc le droit à la santé.

En effet, outre le fait que les relevés sonométriques démontrent une fréquence moyenne de vols de nuit supérieure à la moyenne annuelle lors de l'utilisation de certaines routes, ce cadastre apparaît comme un outil inadapté.

Premièrement, sur la base de votre cadastre théorique, les passages d'avions ne sont considérés que pour des valeurs élevées de bruit supérieures à 70 décibels. Or, là déjà, selon les études scientifiques - et contrairement à ce qu'affirment certains de vos experts, notamment les auteurs de l'étude auxquels vous avez confié le soin d'évaluer l'impact du plan de dispersion sur la santé - il est évident que le véritable critère, c'est 45 décibels à l'intérieur des maisons, c'est la référence OMS. Avec plus de 70 décibels, à coup sûr, on est au-dessus des 45 décibels à l'intérieur des maisons! Mais même à 70 décibels, selon l'insonorisation ou non de la maison et selon certaines perceptions, on peut être largement au-dessus des 45 décibels à l'intérieur de la maison.

Deuxièmement, et on l'a déjà dénoncé plus d'une fois, ce n'est pas une moyenne annuelle des passages d'avions qu'il faut prendre en considération, pas plus qu'une moyenne annuelle de bruit; il faut prendre en considération les pics de bruit, c'est cela qui est insupportable! Aussi longtemps que vous ne voudrez pas mettre dans le cadastre du bruit la notion de pics de bruit, il est évident que l'on est totalement en décalage par rapport à la perception réelle par les habitants des nuisances sonores. Les habitants n'ont que faire d'une moyenne annuelle.

Ils ont à considérer que la nuit - à cet égard, les sonomètres de l'IBGE sont révélateurs - ils s'offrent des pics de 10 à 15 fois supérieurs aux normes admissibles.

Troisièmement, l'impact réel des vols de nuit sur la santé est négligé et ne repose sur aucune base scientifique.

Enfin, votre cadastre théorique ne considère que les moyennes de bruit et de fréquence de passage, calculées sur une base annuelle alors que celle-ci occulte des situations de très forte exposition.

En conséquence, quel est l'état actuel de la procédure d'élaboration du cadastre objectif de bruit conformément à la déclaration gouvernementale?

Ce cadastre sera-t-il bel et bien réalisé contrairement, c'est-à-dire en étroite collaboration avec les Régions concernées? Jusqu'à présent, ce n'est pas encore le cas. Certes, il y a des concertations mais aucune méthodologie n'est à ce jour arrêtée.

Quels sont les instruments sonométriques qui



seront déployés pour assurer le relevé? Quel en sera le placement, le nombre, afin d'en permettre la représentativité? On n'avait de cesse de dire que cette matière ne relevait pas des compétences du fédéral mais de celles des Régions. Je constate que la Région de Bruxelles a, quant à elle, pris des mesures à cet égard, mais rien n'est entrepris pour forcer le gouvernement de la Région flamande à placer un nombre plus élevé de sonomètres, plus particulièrement dans la périphérie est de Bruxelles.

Quelles réponses formulez-vous eu égard aux critiques exposées ci-dessus qui reposent sur des analyses tout à fait scientifiques? L'étude de l'IBGE l'a démontré.

Comment comptez-vous procéder à une réévaluation des effets du plan de dispersion sur la santé publique et sur la qualité de l'environnement autour de l'aéroport? Veillerez-vous à y associer les Régions?

Qu'en est-il du programme d'isolation acoustique?

**02.14 Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le président, une de mes questions concernait les travaux sur les pistes envisagés par BIAC.

Monsieur le ministre, on parle des travaux envisagés par BIAC au croisement des pistes 20 et 25 droite de l'aéroport de Bruxelles-National. Toujours d'après la rumeur, ces travaux qui seraient entrepris dans le courant de l'été 2004 et pourraient durer jusqu'à 40 jours, imposeraient une utilisation encore plus intensive de la piste 02-20.

Pouvez-vous me confirmer cette information, la préciser ou la contester?

Si des travaux imposant une modification, même temporaire, dans l'utilisation des pistes sont effectivement programmés, pouvez-vous nous donner l'assurance que vous veillerez à ce que les populations concernées par ces changements en soient informées dans les meilleurs délais?

Enfin, les habitants de la périphérie est étant, depuis plusieurs semaines déjà, les principales victimes du trafic aérien durant le week-end, ne pensez-vous pas que les vacances d'été ne sont peut-être pas le meilleur moment pour imposer le même calvaire et ce, pendant 40 jours d'affilée?

**02.15 Bert Anciaux**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je répondrai tout

d'abord aux questions de Mme Nagy.

Madame, je peux vous confirmer que l'introduction d'une route de départ de la piste 25R en direction de la balise de Chièvres pendant le week-end a été discutée et approuvée lors du Conseil des ministres du 3 décembre 2003. Elle ne constitue donc nullement une décision unilatérale de ma part.

Des concertations avec le ministre bruxellois de l'Environnement et son cabinet ont eu lieu le 8 et 29 septembre, le 7 octobre, le 24 novembre et le 5 décembre 2003. Une concertation avec les deux Régions a été organisée le 26 février 2004.

Ten derde, de geluidsoverlast werd geëvalueerd voor het globale spreidingsplan. Deze evaluatie heeft aangetoond dat het aantal gehinderden globaal zal verminderen, net als het aantal inwoners van het centrum van Brussel blootgesteld aan nachtelijke geluidshinder.

Ten vierde en ten vijfde, het onderzoek van de luchtverkeerscontrole, uitgevoerd in een analytische risicostudie van het studie bureau Sofreavia, toont aan dat het operationele risico beheersbaar is in het kader van de luchtwaardigheidsregels van de vliegtuigen en de operationele procedures voor de veiligheid van vluchten.

En ce qui concerne la deuxième question, il était initialement prévu d'utiliser la piste 02 pour les décollages le samedi, une semaine sur deux, soit une utilisation théorique de 50% des samedis. Les limites de vent alors en vigueur auraient permis d'utiliser cette configuration 40% du temps. A la suite de la modification des limites de vent, cet équilibre aurait été fortement modifié. C'est pourquoi il a été décidé de prévoir l'utilisation systématique de la piste 02 le samedi lorsque le vent le permet et d'utiliser la piste 25R lorsque les limites admises sont dépassées. Selon les statistiques météorologiques, cela conduira à une utilisation de la piste 02 le samedi à concurrence de 35% du temps, soit un chiffre proche de l'équilibre consensuel initialement prévu.

La réalité des week-ends précédents confirme cette répartition sur quatre samedis. Cela représente une utilisation de 2,5 fois la piste 25R et 1,5 fois la piste 02. Cette mesure a été décidée en concertation avec Belgocontrol.

Madame Nagy, concernant votre troisième question, des travaux d'entretien importants vont

en effet avoir lieu au mois d'août de cette année, principalement sur la piste 25R et à l'intersection de cette piste avec la piste 20/02. Les riverains de l'aéroport seront dûment informés de la tenue de ces travaux. Biac est en train de préparer une stratégie de communication à ce sujet.

Ten derde, de uitvoering van de werken in augustus is absoluut geen bewuste keuze, maar beantwoordt aan operationele condities zoals rustige weersomstandigheden voor de uitvoering van de werken en een percentage luchtverkeer dat lager is vergeleken met de andere zomermaanden. Ik heb BIAC en Belgocontrol gevraagd om een operationeel uitvoeringsplan van de werken voor te bereiden dat het mogelijk maakt om de resterende banen 07, L07, R20 en 02 afwisselend te gebruiken teneinde de concentratie van alle geluidshinder geconcentreerd boven dezelfde zone te vermijden.

Pour ce qui est des composantes de vent, on a enregistré ce week-end des déviations par rapport au schéma d'utilisation des pistes du plan de dispersion ou de répartition, et cela en raison du vent. Même si je le regrette, le choix de la direction et de l'intensité du vent n'entre pas dans mes compétences ministérielles. En revanche, les valeurs limitées des composantes de vent sont susceptibles d'être modifiées prochainement, si les conditions de sécurité le permettent, afin de diminuer les déviations par rapport au schéma arrêté d'utilisation des pistes.

Des modifications des limites de vent admissibles font en effet partie des solutions envisagées pour améliorer la dispersion actuelle. Une étude de sécurité est en cours de réalisation pour définir les conditions nécessaires à une augmentation des valeurs limites des composantes de vent intervenant dans le choix de la piste utilisée. Les composantes de vent arrière et de travers étaient fixées historiquement à 8 et 15 nœuds. Le gouvernement précédent a décidé, en juin 2003, d'augmenter ces limites jusqu'à 10 et 25 nœuds respectivement, sans étude de sécurité préalable. Après la demande expresse des pilotes, les composantes de vent ont été abaissées aux valeurs actuelles de 5 et 15 nœuds pour la piste 25-07 et de 15 nœuds pour la piste 02-20.

Comme je l'ai rappelé dans les réponses précédentes, les valeurs limitées des composantes de vent ont été abaissées pour des raisons de sécurité. Toute augmentation future de ces valeurs devra répondre à des conditions strictes et à une étude de sécurité complète.

Les problèmes des nuisances sonores du trafic aérien sont connus dans plusieurs pays. Personne à ce jour n'a trouvé de solution miracle. L'important à mes yeux est d'assurer le meilleur équilibre entre le développement économique et le bien-être des populations riveraines de l'aéroport, en respectant les choix de la population.

Wat de vraag van de heer Bart Laeremans betreft, tijdens het overleg van 21 april 2004 met de vertegenwoordigers van de vice-eerste ministers en van de eerste minister en met de gewestregeringen van het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd beslist de discussie over het harmoniseren van de geluidsnormen uit te stellen tot er voldoende duidelijkheid zou zijn over de technische specificatie van het geluidskadaster.

Ik zal mijn voorstel dus voorleggen op het moment dat die zaken zijn afgerond. Zoals ik u reeds vorige week donderdag zei, had ik een voorstel van een deskundige in verband met de harmonisering. Alle betrokkenen hebben toen gevraagd het voorstel niet naar buiten te brengen en ook nog niet te bespreken, tot een aantal technische bepalingen rond het geluidskadaster in orde waren. Trouwens, ik heb het voor alle veiligheid, als ik het zo mag zeggen, nogmaals naar alle betrokkenen – dus ook naar alle kabinetten van de kern en naar de andere betrokkenen – zowel gemaïld als geschreven. Daarbij heb ik uitdrukkelijk gevraagd dat, indien een van de partijen het met de timing niet eens is, hij mij op de hoogte brengt, zodat ik wel degelijk mijn verantwoordelijkheid rond de geharmoniseerde geluidsnormen kan nemen en ik niet hoeft te worden geconfronteerd met unilaterale initiatieven rond nieuwe geluidsnormen.

Mijnheer de voorzitter, ik zal een aantal bijkomende vragen die hier werden gesteld, op het einde behandelen. Ik heb eerst mijn voorbereide teksten. Daarna komen een aantal bijkomende inlichtingen.

En ce qui concerne les questions de notre collègue de Donnea, la règle de base pour les aéronefs est de décoller face au vent. Néanmoins, on tolère certaines marges de vents arrière et de vents traversiers pour, d'une part, éviter des changements trop fréquents de la piste en usage et, d'autre part, utiliser le système de pistes le plus adapté au niveau environnemental ou au point de vue de la capacité et de la

sécurité.

Les vents arrière et les vents traversiers pour un décollage ou un atterrissage ne doivent jamais dépasser les valeurs limites fixées par le constructeur et les limites imposées par les performances de l'appareil, propres à chaque vol. Si le vent arrière ou le vent traversier est trop élevé pour un vol, le pilote doit demander une autre piste plus adaptée.

Il convient donc de fixer des valeurs limites de composantes de vents qui permettent à la majorité des appareils d'opérer tout en assurant un système stable d'utilisation des pistes. On entend par composantes de vents normalisées, les valeurs maximales des composantes de vents, c'est-à-dire le vent arrière et le vent latéral, au-dessus desquelles le critère environnemental n'est plus le critère déterminant dans le choix de la piste en usage.

Misschien moet ik er nog bij zeggen dat meer in het bijzonder de genormaliseerde windnorm, zoals ik die dan noem, voor mij eigenlijk degene is die door de ICAO, de internationale instantie, wordt aanbevolen.

Les nouvelles normes envisagées seront déterminées par un groupe de travail composé d'experts pilotes de la direction générale du transport aérien. Ce groupe préparera une analyse de sécurité.

Ik kom tot de derde vraag. De representatieve beroepsverenigingen van beroepspiloten werden meerdere malen geraadpleegd bij discussies over de windlimieten. De werkgroep die vermeld werd in het vorig antwoord houdt rekening met hun adviezen en commentaren.

Ten vierde, de limieten van de windcomponenten verschillen reeds naargelang de banen. De huidige limieten voor rug-en zijwind voor de banen 2507 bedragen vandaag respectievelijk 15 en 5 knopen terwijl dit 15 en 0 knopen is voor baan 0220. Dit is niet uitsluitend te wijten aan de hellingsgraad of aan de lengte van de baan maar ook aan de hindernissen die in het verlengde van de baan liggen net als aan de prestaties – vooral ook dat - van de vliegtuigen die opereren in de luchthaven van Brussel-Nationaal. Deze verschillende waarden worden op dit ogenblik onderzocht.

Cinquièmement, l'augmentation des valeurs limites des composantes de vent permettra de diminuer les déviations par rapport au schéma

d'utilisation des pistes arrêté par le gouvernement.

Sixièmement, le choix d'une route pour un avion dépend de ses performances et de sa destination. Les vols en direction du sud-est à partir de la piste 25-L virent à 700, 1700 ou 4000 pieds selon leurs performances pour se diriger vers une balise, en fonction de leur destination. La proportion d'appareils virant à 700 ou 1700 pieds s'explique par le nombre de destinations vers le sud et le sud-est et par les performances du type d'appareil utilisé.

Septièmement, le tracé des procédures de vol répond à un objectif de dispersion des nuisances sonores, afin de ne pas survoler constamment les mêmes zones. Utiliser des procédures à partir de la piste 25-L, semblables à celles utilisées la nuit à partir de la piste 25-R conduirait à concentrer les vols sur une même zone. On ne doit pas surestimer le nombre de vols les semaines passées. Ce nombre est de 4 à 10 vols le samedi.

De vraag van mevrouw Creyf dan. Na enkele weken toepassing van het spreidingsplan, wordt vastgesteld dat van het voorziene baangebruikssysteem geregeld wordt afgeweken wegens de heersende winden. Dit blijkt elke dag en is niet specifiek voor een bepaald gebruiksschema van de baan. Er kan dus niet worden gesproken van een moedwillige verschuiving van de lawaaihinder boven een zone ten nadele van een andere, maar veeleer van de onvoorzienbaarheid van de werkelijk gebruikte zones ten opzichte van het verwachte baangebruik. Bovendien zorgen de thans geldende windnormen voor onstabiliteit in het gebruik van de banen, met soms verschillende wijzigingen tijdens een en dezelfde nacht.

Deze toestand is niet wenselijk op het stuk van de veiligheid en de informatieverstrekking aan de omwonenden. Daarom overweegt de regering om de grenswaarden van de aanvaardbare rug- en zijwinden te verhogen als de veiligheidsvoorwaarden het toelaten en indien het door de bevoegde dienst ook aan mij wordt voorgesteld. Het is pas dan dat gesproken kan worden van en, in voorkomend geval, overleg kan plaatsvinden over de afwijkingen tussen de beoogde spreiding en de werkelijk verkregen resultaten, hetgeen het voorwerp is van de twee vragen gesteld door mevrouw Simonne Creyf.

Voor baan 02/20 wordt nog een verhoging van de windnormen tot 15 en 5 knopen onderzocht. Piloten van het directoraat-generaal Luchtvaart

zijn belast met die studie en de verantwoordelijkheid valt dus onder het DGLV. Zoals ik u heb uiteengezet onder punt 1, zal een bijstelling van de windnormen de voorspelbaarheid en de stabiliteit van het systeem doen toenemen, zonder te leiden tot een reële verslechtering van deze of gene zone. Ik zal daar straks een klein beetje meer uitleg over geven.

Tijdens het overleg van 21 april 2004 werd beslist de discussie over het harmoniseren van de geluidsnormen uit te stellen totdat er over een voldoende lange periode geluidsmetingen zijn verricht die representatief zijn voor de gevolgen van het spreidingsplan. Het isolatieprogramma, gepland door de vorige regering, hing nauw samen met haar beleidskeuze voor de concentratie van de vluchten. Door de sindsdien ingevoerde spreiding, staat dit programma opnieuw ter discussie. Het uitstippelen van een nieuw isolatieprogramma is niet doenlijk, zo lang de geluidssituatie niet is vastgelegd door metingen ter plaatse en door de verdere evolutie van het geluidskadaster.

J'en arrive aux réponses relatives aux questions de Mme Milquet, malheureusement absente, mais qui sont naturellement destinées à tous les membres.

L'accord du gouvernement visait à procéder à des adaptations au plan de dispersion pour améliorer la situation de l'Oostrand.

Les propositions qui correspondaient à cet objectif ont fait l'objet d'une concertation.

Par ailleurs, des restrictions d'exploitation comme l'extension de la période de nuit et ou la réduction des quotas de bruit ne s'improvisent pas, mais doivent obéir à une série de critères imposés par une directive européenne, notamment la réalisation d'une étude coûts et bénéfices.

Comme je l'ai dit à plusieurs reprises, les adaptations au plan de dispersion ne visent pas à réduire ou augmenter le trafic sur l'une ou l'autre piste, mais à assurer une plus grande stabilité et prévisibilité dans l'utilisation des pistes et à réaliser une plus grande dispersion des routes.

Les associations représentatives des pilotes ont été consultées à maintes reprises lors des discussions sur les limites de vents, ce au même titre que l'exploitant de l'aéroport, l'organisation en charge de la gestion du trafic aérien et les experts pilotes de l'administration.

Les décisions relatives aux limites de vents tiennent compte des avis des ces différentes parties.

De limieten van de windcomponenten verschillen naar gelang van de banen. De huidige limieten voor rug- en zijwind voor baan 2507 bedragen vandaag 15 en 5 knopen, terwijl dit 5 en 0 knopen zijn voor baan 022. Dat is niet enkel te wijten – ik heb dat eigenlijk allemaal gezegd – aan de hellingsgraad of de lengte van de baan, maar ook aan de hindernissen die in het verlengde van de baan liggen, net als aan de prestaties van de vliegtuigen die opereren in de luchthaven van Brussel-Nationaal. Deze waarden worden echter opnieuw onderzocht.

De aanpassingen van het spreidingsplan maken het voorwerp uit van een principeakkoord. Het was dus niet noodzakelijk om dit item opnieuw op de agenda van om het even welke Ministerraad te plaatsen.

J'en viens aux questions de M. Maingain.

Un cadastre du bruit, sur base du plan de dispersion, a été présenté aux membres du gouvernement et aux Régions au mois de février 2004. J'ai demandé à la commission d'avis, composée de représentants des administrations régionales et fédérales, de réaliser une évaluation de ce cadastre sur base des mesures des réseaux de sonomètres de Biac, d'Aminal et de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette évaluation exige une période de mesures représentative, donc un certain délai.

La Région de Bruxelles-Capitale a demandé que ce cadastre soit complété par certains indicateurs. Un groupe de travail composé de représentants de Biac et des administrations de l'Environnement flamande et bruxelloise examine actuellement la réalisation pratique de cette demande.

Pour ce qui concerne les mesures, les réseaux de sonomètres de Biac et d'Aminal seront étendus à court terme en vue de mesurer le bruit au-dessus des corridors de vol des pistes 02-20 et 07. Vous trouverez plus d'informations sur l'implantation des sonomètres de Biac, de l'IBGE et d'Aminal sur le site internet de Biac.

Zoals ik reeds heb vermeld, heeft het theoretisch voorgesteld geluidskadaster een evolutief karakter en zal het moeten worden verbeterd in functie van metingen op het terrein. Bovendien

geldt dit kadaster enkel voor een voldoende lange periode om rekening te kunnen houden met de wijzigingen in termen van verkeer en weersomstandigheden.

Ik ben dus niet verrast verschillen vast te stellen tussen een kadaster dat een evolutie geeft voor een gemiddelde nacht en maatregelen voor één welbepaalde nacht. De geluidspunten worden trouwens in het geluidskadaster voorgesteld door de frequentiecontouren.

Pour ce qui concerne l'impact sur la santé, une comparaison a été faite par un bureau d'étude indépendant, "Resource Analysis", et par un expert indépendant de la santé publique, le professeur Annemans.

De **voorzitter**: Zijn reputatie moet niet al te best zijn...

**02.16** Minister **Bert Anciaux**: De reputatie van professor Annemans is absoluut hoog.

Pour ce qui concerne l'impact sur la santé en 2002, c'est la concentration et en 2004, c'est la dispersion. Ces études ont montré que le nombre de personnes qui éprouvent de sérieuses nuisances diminue avec le plan de dispersion. Cette étude pourra être approfondie dans le futur.

Enfin, le programme d'isolation prévu par le précédent gouvernement était intimement lié au principe de concentration des vols. Le programme doit être adapté à la dispersion introduite depuis lors. La définition d'un nouveau programme d'isolation n'est pas envisageable tant que le cadastre du bruit n'aura pas été validé par des mesures de terrain et que des mesures définitives n'auront pas été prises.

Mijnheer de voorzitter, ik wens aan mijn antwoord nog een paar zaken toe te voegen. Ten eerste, mevrouw Creyf vroeg of ik concreet kon zeggen welke gemeenten meer en welke gemeenten minder overgevlogen worden. Voor alle duidelijkheid, als men de globale cijfers bekijkt, dan worden op dit ogenblik de gemeenten Diegem, Haren en Neder-over-Heembeek zeker meer overgevlogen dan voorzien. Dat is echter niet het grootste probleem. Op basis daarvan kan men een aantal van de ongerustheden of de reacties, die nochtans begrijpbaar zijn, niet begrijpen.

Door de windcomponent en door de uitzonderlijke windsituatie kunnen de voorziene split nights, die drie nachten zijn voorzien en een verlichting zijn

voor de Noordrand en voor de Oostrand, niet doorgevoerd worden. Als men baan 02 moet gebruiken, dan kan men die namelijk nooit samen – ik bedoel enkele uren later – gebruiken met baan 20, zolang men 0 rugwind aanvaardt. Dat is eigenlijk een van de grootste problemen. De weinige mensen die de zaak nog begrijpen, zullen dit beamen. Dat wordt inderdaad aangepast, op voorwaarde dat ik daarvoor een duidelijk rapport krijg, want anders pas ik niets aan. Ik pas politiek niets aan wat wind betreft. Ik voer uit wat de specialisten mij zullen zeggen.

Ten tweede, ook door de windcomponent is baan 02 in verhouding meer gebruikt om te landen dan baan 20 om op te stijgen. Het betreft de Oostrand voor beide. Het gebruik van de baan 02 om te landen, veroorzaakt echter een zeer geconcentreerde hinder – ik zeg dit in alle openheid – die zeer zwaar is voor de mensen daaronder, als men die hinder omwille van de weersomstandigheden gedurende een bepaalde periode permanent over zich heen krijgt. Als men het echter per zone bekijkt – vandaar dat ik al dikwijls heb gezegd dat de Noordrand de Noordrand niet is en de Oostrand de Oostrand niet, maar laat het ons niet ingewikkelder maken dan het al is – dan zullen er binnen de Oostrand een aantal zones zijn die de laatste tijd relatief minder hinder hebben gekregen dan andere zones binnen de Oostrand.

Dat zijn bijvoorbeeld twee zaken die het gevolg zijn van de huidige situatie. Ik moet u wel zeggen dat zelfs de experts mij zeggen dat de toetsing van het theoretisch model alles heeft doorstaan, in de zin dat wij intussen alles hebben kunnen controleren waarmee wij geconfronteerd kunnen worden, want er zijn uitzonderlijke weersomstandigheden geweest de jongste weken.

Voor alle duidelijkheid, mevrouw Creyf – u zei het enigszins verwijtend, maar ik zeg het in alle nederigheid – het grote licht heb ik in dat dossier inderdaad niet gevonden en zal ik niet vinden. Maar ik daag iedereen uit het dan wel te vinden.

Wat collega Gosuin betreft, dan. Ik heb niet de gewoonte, mijnheer de voorzitter, om via de pers een polemie te beginnen. Ik heb al enigszins geantwoord op wat daarnet is gezegd. Ik ga niet in op een aantal verklaringen die ik omschrijf als puur electoraal, niet pre-electoraal maar puur electoraal. Zo kan je natuurlijk vele politici beoordelen vandaag. Mijn grote probleem is dat de verwijten die collega Gosuin aan mij richt, gaan over het feit dat een aantal metingen op het terrein niet overeenkomt met het kadaster van het

te voorziene spreidingsplan. Dat verwondert mij ook niet. Ik vind het alleen niet intellectueel eerlijk die vergelijking te maken. Men kan een berekening die in heel Europa – trouwens ook door collega Gosuin – wordt gehanteerd als absoluut zeer degelijk – de onderzoeken van professor Thoen en het model dat hij heeft ontwikkeld – niet beoordelen op basis van enkele nachten. Het gaat daar om een gemiddelde.

Collega Maingain heeft er wel op gewezen dat er een groot verschil is tussen gemiddelde waarden en pieken. Dat is een correcte discussie. Dat is juist. Men kan bij de verwijten inzake die gemiddelde waarden natuurlijk niet als argument aanhalen dat men daar pieken tegenoverstelt. Maar ik begrijp dat een deel van de discussie kan gaan over die pieken, zonder enige twijfel. Dat hebben wij ook in de berekeningen ingecalculleerd.

Wat de concrete vragen naar de procedures betreft, dat heb ik ondertussen al verschillende keren nagevraagd. Er was de procedure van 27 april. Ik heb ook gehoord dat de Oostrand een procedure zou hebben ingeleid, maar die is bij de Raad van State niet bekend. Het kan zijn dat zij daar nog ligt, maar dat is nu toch vrij lang geleden. Dat er een burgerlijke procedure is, denk ik, is wel juist, maar dat is een procedure die al een tijdje liep.

Wie neemt de beslissing inzake gerechtelijke acties? Kan ik met zekerheid zeggen dat dit collega Gosuin alleen is?

Ik ben bevoegd voor gerechtelijke acties binnen mijn beleidsdomein. Het gewestelijk niveau heeft evenwel een ander regime. Wij hangen af van de Koning en op gewestelijk niveau is er een college. Ik kan u verzekeren dat die procedures niet beslist werden door de regering. Ik zal niet zeggen dat ze daarom niet juist zijn. Het is perfect mogelijk dat dit in de delegatie zit.

Mijnheer de Donnée, u hebt een vraag gesteld over de isolatie van zones vlakbij de luchthaven. Ik kan uw standpunt desaangaande begrijpen. Het is zonder meer duidelijk, welke procedure er ook wordt gevoerd, dat isolatie vlak aan het einde van de pistes noodzakelijk zal zijn. Daarom ben ik in alle rust een aantal zaken aan het voorbereiden. Ik maak mij echter geen illusies dat deze beslissingen allemaal unilateraal zullen kunnen genomen worden. Daarover zal ik straks trouwens, ter afsluiting, een bedenking formuleren.

Er werd gesproken over het terugkeren naar een bepaalde periode. Vergis u niet. Sinds 1978 is er in dit dossier geen stand-still geweest. Degenen die verwijzen naar een stand-still - de rechtbank heeft ooit verwezen naar een stand-still – zouden moeten beseffen dat in dit dossier reeds decennia lang geen stand-still is geweest. Het dossier werd wel gedemocratiseerd, om het zo te noemen. In het verleden nam de minister van Verkeer unilateraal en zonder enig overleg de beslissingen telefonisch. Zo simpel was dat. Zij werden op geen enkele manier gemotiveerd. Telefonisch werden van de ene op de andere dag de routes afgesproken. Tegenwoordig – en sinds enige jaren - is dat wel anders. Er gebeurt heel wat voorbereidend werk en overleg.

Als men naar een pre-Durantperiode zou willen teruggaan, dan moet men toch wel correct zijn met elkaar. Men moet dan teruggaan naar maart of april 1999, maar niet naar oktober 2001. Immers, tussen 1999 en 2001 werden er heel wat beslissingen genomen. Wellicht is dit niet zo neutraal als men denkt. Ik ken toevallig wel de situaties op die momenten. Ik weet echter niet of iedereen zich daarvan bewust is. Het feit dat er toen weinig reclamaties waren, zal men niet veranderen door terug te keren naar die situatie. Dit dossier ligt immers veel gevoeliger. Men hoort vandaag veel meer dan vroeger klagen en dan nog wel buiten de meest getroffen zones. Nogmaals, de meest getroffen zones in dit dossier zijn Diegem, Haren en Neder-over-Heembeek en daar zijn er geen klagers.

Die mensen nemen hun verantwoordelijkheid op. Dat wil niet zeggen dat men alle smeerlapperij op deze mensen moet afschuiven. Het moet rechtvaardig gespreid zijn. Ik stel echter vast dat zij die vandaag nog altijd de grootste last en hinder hebben veel minder klagen dan vele anderen in andere streken. Ook al keren wij terug naar welk tijdstip dan ook en bereiken wij daarover een politiek akkoord – ik denk dat zulks mogelijk is – dan vrees ik dat wij daarmee het probleem nog niet oplossen.

De toekomst van de luchthaven. Wij zijn daarnaar inderdaad nog onderzoek aan het doen, ook wat een tweede luchthaven betreft.

Mijnheer de voorzitter, ik wil sluiten met de bedenking dat in dit dossier na de verkiezingen, hoe dan ook, slechts één uitweg bestaat - dat gaat ook over het onderzoek naar de toekomst van de luchthaven, dat gaat over DHL, dat gaat over de hele problematiek van de spreiding – en dat is om te komen tot een

samenwerkingsakkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest en de federale overheid dat bij wet, decreet en ordonnantie wordt bevestigd. Daardoor wordt dit verankerd zoals niets beter kan worden verankerd, want dan is het meer verankerd dan als het in de Grondwet zou staan.

Als men die drie partners in het samenwerkingsakkoord opneemt en op dat moment voor eens en voor altijd de discussie wordt bepaald met het oog op toekomstige investeringen en de maximale percentages van de hinder per zone, pas dan kan men op een normale manier werken in de toekomst kan uitoefenen en al dan niet een beslissing kan nemen over DHL – positief of negatief, die appreciatie verschilt van mens tot mens. Dat is volgens mij de enige mogelijkheid. Ik kan u garanderen dat ik daarvoor voorbereidend werk aan het doen ben. U begrijpt dat ik in deze electorale periode geen enkele illusie heb om voor de verkiezingen tot een dergelijk samenwerkingsakkoord te kunnen komen. Daar gelooft niemand in en ik zeker niet.

Tot daar mijn min of meer samengevat antwoord, mijnheer de voorzitter.

**02.17 Marie Nagy (ECOLO):** Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses réponses. Pour une fois, il a remis en perspective les problèmes qui lui étaient soumis. Si je ne suis pas entièrement satisfaite de ses réponses, il nous a quand même expliqué que la décision de la remise en fonction de la route Chabert avait été prise par le gouvernement et que la Région bruxelloise avait marqué son accord. Ces informations sont importantes et intéressantes.

**02.18 Bert Anciaux, ministre:** Je n'ai pas parlé d'accord de la Région bruxelloise.

**02.19 Marie Nagy (ECOLO):** Vous avez parlé de concertations. Monsieur le ministre, c'est sur ce point que vous laissez subsister une ambiguïté. Vous parlez de concertations – qui, manifestement, ont pris du temps – mais vous n'avez pas d'accord. Vous vous dirigez ainsi vers des difficultés car, si je fais le lien avec votre dernière intervention, vous souhaitez – j'estime que cette réponse est la seule valable – avoir un accord qui rassemble les Régions concernées et le fédéral. Or, monsieur le ministre, je me permets quand même de rappeler que le 24 janvier 2003, un accord existait entre la Région flamande, la Région bruxelloise et le fédéral mais

cet accord a été par la suite torpillé!

**02.20 Minister Bert Anciaux:** Dat was een overleg.

**02.21 Marie Nagy (ECOLO):** D'accord, mais, après une négociation, l'ensemble des partis avaient marqué leur accord sur une décision! Vous vous en souvenez puisque vous étiez à cette époque au gouvernement flamand.

**02.22 Bert Anciaux, ministre:** Non!

**02.23 Marie Nagy (ECOLO):** Vous n'étiez déjà plus là? Soit ...

En janvier 2003, un accord existait entre les gouvernements. Ce n'était pas voté comme accord de coopération mais c'était un accord politique entre le gouvernement bruxellois, le gouvernement flamand et le gouvernement fédéral. Mais cet accord a été torpillé pour des raisons politiques, me semble-t-il, et non – comme le dit Mme Creyf – par souci de l'intérêt général!

**02.24 Minister Bert Anciaux:** ...Pour des raisons de justice.

**02.25 Marie Nagy (ECOLO):** Non, si cela avait été pour des raisons de justice, cet accord n'aurait pas été conclu!

Monsieur le ministre, je vous remercie également pour votre réponse sur la sécurité. Avant l'augmentation du vent arrière, je retiens que le record d'augmentation date de juin 2003; il est estimé à 10 nœuds. Je note que cela s'est fait sans aucune étude de sécurité. Vous savez que si vous augmentez le vent arrière, vous aurez plus de bruit. Cette équation rendra donc son adoption difficile.

Monsieur le ministre, je vous avais déjà interrogé en ce qui concerne le plan d'isolation puisqu'une décision du gouvernement précédent portait sur la création d'un fonds d'indemnisation, fonds que vous n'avez jamais activé. A l'époque, si je me souviens bien de votre réponse, vous considérez qu'il était impossible d'alimenter ou d'activer ce fonds parce que, effectivement, le principe de dispersion rend assez difficile la mise en œuvre d'un plan d'isolation ou d'indemnisation. Cependant, aujourd'hui, vous semblez dire qu'il n'est pas impossible de l'imaginer.

Dès lors, ma question est de savoir pourquoi, en

prévision de ce futur programme hypothétique, vous ne commencez pas, dès à présent, à alimenter ce fonds et à appliquer le principe du pollueur-payeur qui est, par ailleurs, un principe de saine gestion. On pourrait, dès maintenant, commencer à y réfléchir. Je déduis de votre réponse que ce plan risque d'être reporté à quelques années plus tard. Or, si on décide un jour de réaliser un tel programme d'indemnisation ou d'isolation, vous aurez besoin d'un maximum de moyens budgétaires.

En ce qui concerne votre réponse sur les travaux, il est effectivement intéressant que les riverains et autres personnes concernées sachent que des travaux auront lieu à partir du mois d'août. Je vous invite, dès lors, à les effectuer en respectant ce délai d'information assez raisonnable.

Je déduis que la manière dont vous envisagez la question de l'harmonisation des vents va permettre une application moins aléatoire de votre plan, c'est-à-dire l'instauration d'une rotation dans l'utilisation des pistes qui, en elle-même, est assez artificielle. Selon moi, il sera relativement difficile de mettre en œuvre cette équation. Il y a les enjeux de la sécurité, le problème du bruit qui risque d'augmenter et la réalité des vents dominants, que vous allez devoir combiner dans votre projet, visant à disperser au maximum les nuisances sur un nombre le plus important possible de personnes.

En conclusion, je constate l'absence de mesures de réduction de bruit à la source, l'absence d'autorités de contrôle indépendantes ayant un pouvoir de sanction, l'absence de cadastre de bruit, d'initiatives de votre part ou du gouvernement pour aller, au niveau européen vers ...

**02.26** **Minister Bert Anciaux:** U hebt geen vragen....?

**02.27** **Marie Nagy (ECOLO):** Non, mais, monsieur le ministre, je constate que vous formulez des réponses quant aux normes de vent, mais par ailleurs - vous pouvez me démentir si vous prenez des initiatives - sur la question du cadastre, aucune norme de réduction de bruit à la source n'a été prise. Aussi, eu égard à vos engagements figurant dans la déclaration gouvernementale, on note un déséquilibre assez important par rapport aux nuisances et aux difficultés que vivent quotidiennement les personnes demeurant aux alentours de l'aéroport grâce à un plan réalisé en dépit du bon sens, qui va à l'encontre de tout ce qui se fait partout en

Europe. C'est certes un principe politique mais certainement pas un principe de sécurité ou de prise en compte des paramètres tels que les vents. Je le regrette beaucoup

**02.28** **Bert Anciaux,** ministre: (...)

**02.29** **Marie Nagy (ECOLO):** Certaines décisions politiques s'expliquent amplement et ne sont pas négatives. Cependant, diriger intentionnellement vers les zones les plus densément peuplées des avions parce que c'est une manière de contenter une partie de son électorat et pas une autre constitue, certes, une mauvaise décision. Ce n'est pas de la sorte que l'on gère un aéroport! Vous pouvez vous renseigner partout en Europe. Il n'y a aucun endroit où cette pratique soit en vigueur.

**02.30** **Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Op een aantal vragen heb ik inderdaad een antwoord gekregen. Wat een aantal andere vragen betreft, blijf ik in de kou staan.

Mijnheer de minister, antwoorden dat u liever niet te diep ingaat op de aantijgingen van de heer Gosuin op zijn persconferentie omdat het electorale taal is, is een beetje te gemakkelijk.

**02.31** **Minister Bert Anciaux:** Een aantal aantijgingen hebben met het dossier niks te maken, mijnheer Laeremans. Het is logisch dat ik hier niet op inga. Waarom zou ik erop ingaan?

**02.32** **Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** Mijnheer de minister, ik blijf erbij dat het al te gemakkelijk is die aantijgingen af te doen als electorale taal. Ik wil erop wijzen dat de meerderheid in Brussel quasi identiek is - CD&V even niet meegerekend -...

**02.33** **Minister Bert Anciaux:** (...)

**02.34** **Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** Inderdaad, het is een autonoom Gewest. Ik wil er echter op wijzen dat de meerderheid in Brussel quasi identiek is met de paarse meerderheid op federaal niveau. Het is eigenaardig - ook al neemt Gosuin individueel initiatieven - dat de ministers van uw strekking en andere Vlaamse ministers, ook de VLD-ministers niets ondernemen om Gosuin tegen te houden en tot rede te brengen. Heel zijn taalgebruik en heel zijn manier van werken - de 21<sup>ste</sup> heeft hij nog met u vergaderd en u vindt dat het behoorlijk loop t- door opnieuw een procedure op te starten, maken het bijzonder



moeilijk om samen te werken.

**02.35** Minister **Bert Anciaux**: Wat de procedure betreft, heb ik gezegd dat ik vooralsnog geen...

**02.36** **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Klopt, mijnheer de minister. Op 11 mei heeft de heer Gosuin naar buiten gebracht dat hij die procedure heeft opgestart. Indien hij een beetje ernstig is zal die procedure er wel zijn.

Ik snuif een vijandige sfeer op - u zult zeker begrijpen wat ik bedoel - binnen paars en tegenover u. Ik vermoed dat u binnenkort zult worden weggepromoveerd naar de Vlaamse regering. U bent trouwens kandidaat voor het Vlaams Parlement. Bij sp.a-spirit staan na de verkiezingen alle ministerportefeuilles op losse schroeven, heb ik begrepen. Ik verwacht en vrees dat iemand die de belangen van MR en PS beter dient in uw plaats zal komen. Ik hoop, dat niet! De vijandige sfeer en de blijvende tegenwerking roepen sterke bedenkingen op.

Mijnheer de minister, een zaak intrigeert me. U hoopt op een soort samenwerkingsakkoord in het kader waarvan later een nieuwe luchthaven eventueel mogelijk zou zijn of onderzocht moet worden. Principieel kan men niet tegen luchtvaartactiviteiten in Wallonië zijn. Zonder voldoende vraag, trafiek en op termijn onvoldoende perspectief - zeker met twee zeer sterke concurrenten, Schiphol en Parijs, ten noorden en ten zuiden van ons land - is het echter helemaal niet zeker of dit een interessante zaak is voor Vlaanderen en voor Wallonië. Hierover moet, mijns inziens, minstens een grondige kosten-batenanalyse worden gemaakt. Een aantal mensen in Wallonië wil minstens alle vracht en een groot deel van het personenvervoer naar Wallonië halen.

**02.37** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Laeremans, u verdraait de zaken een beetje. Voor alle duidelijkheid herhaal ik dat binnen een discussie over een totaal samenwerkingsakkoord een debat over een tweede luchthaven niet kan worden uitgesloten omdat dit een onderdeel kan zijn van de toekomst van Zaventem.

Voor alle duidelijkheid: ik heb niet gezegd dat er een samenwerkingsakkoord moet komen om een tweede luchthaven te realiseren. Daar spreek ik mij niet over uit.

Men moet ook weten dat Zaventem ligt waar het ligt, maar daar zijn we het denk ik allemaal over

eens. Die luchthaven ligt ten noord-oosten van een grootstad, van Brussel. Wetende dat in de grote meerderheid van de gevallen er zuid-westenwind is, dan weet men dat de vliegtuigen van en naar deze luchthaven steeds over zwaar bewoonde gebieden zullen moeten vliegen. Als men dat vergelijkt met vele luchthavens in Europa, is dit een vrij unieke en niet al te beste situatie. Dit zal ongetwijfeld de groei van Zaventem begrenzen. Ik vraag dat niet en ik heb niet gezegd welke die grenzen zijn. Het is echter wel verstandig dat we dat met zijn allen eens bepalen.

**02.38** **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Ik kan daar allemaal inkomen wanneer wij echt zouden staan voor een explosieve groei. Nog onder de regering vóór Verhofstadt heeft men lang gesproken over die mega-port en dergelijke. Om die reden hebben wij daar altijd bedenkingen bij gehad, die logica volg ik. Dat perspectief is echter helemaal niet zeker. We hebben immers Parijs en Schiphol waar KLM en Air France op heel intensieve wijze zijn gaan samenwerken. Het kan dus zijn dat de groei de komende jaren of zelfs de komende decennia hier in Zaventem en in de andere regionale luchthavens eerder beperkt zal zijn. Men kan zoets niet zomaar gaan beslissen zonder een ernstige kosten-batenanalyse want het gaat in Zaventem om 60 000 jobs. Zomaar alles op de helling zetten houdt heel veel risico's in.

Ik vrees een beetje voor een snel groot Belgisch compromis zoals we dat in het verleden gehad hebben waarbij er enorm veel geld geïnvesteerd wordt, maar waarbij een aantal infrastructuren gecreëerd worden die geen één van de twee nog rendabel zijn. BIAC heeft gewaarschuwd dat als men een tweede pool zou gaan organiseren het kan zijn dat geen één van de twee nog rendabel is. Men moet dat allemaal voor ogen houden. Anderzijds ben ik het zeker met u eens dat er aan alles limieten zijn. Men moet dat in zijn geheel durven bekijken. Ik denk echter dat men niet onmiddellijk in het kader van een regeerakkoord na de verkiezingen zomaar kan zeggen dat alles klaar is voor een grote tweede luchthaven in Wallonië. Dat zou nogal voorbarig zijn. Men moet minstens een ernstige kosten-batenanalyse maken en dan is er natuurlijk wel iets mogelijk.

**02.39** Minister **Bert Anciaux**: Ik ben het wat dat betreft eens met uw opmerking, laat dat duidelijk zijn. Bovendien heb ik niet gezegd waar die tweede eventuele luchthaven zou moeten komen. België is een klein gebied, Vlaanderen is erg druk bewoond maar we moeten ook niet doen alsof

Wallonië een wildernis is met onvoorstelbaar veel ruimte. Ik denk dat we ook moeten gaan nadenken wat een eventuele samenwerking met een aantal euregio's zou kunnen betekenen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan Rijsel.

**02.40 François-Xavier de Donnea (MR):** Monsieur le président, le ministre a en effet bien dressé l'inventaire des problèmes qui se posent à lui. Il ne sera pas facile de trouver des solutions à tous ces problèmes. Il a également bien fait de répéter – et il ne le fera jamais assez – qu'il ne faut pas fixer des normes de vent en fonction de considérations politiques mais qu'il faut entièrement s'en remettre aux avis des techniciens en la matière. Le parlement comme le gouvernement commettraient de graves erreurs en voulant imposer des schémas qui ne respectent pas les normes de sécurité fixées par les organes techniques nationaux et internationaux. Ce serait une erreur politique majeure, tant pour le parlement s'il faisait pression sur le gouvernement à cet effet que pour le gouvernement s'il prenait unilatéralement des mesures en la matière.

Je vais examiner les réponses techniques du ministre à tête reposée. Je ne souhaite pas réagir à froid. Je voudrais néanmoins dire ceci. D'abord, comme le ministre le reconnaît, si on ne fait rien, à terme, la croissance de l'aéroport va se heurter à des limites sociologiques pour les raisons que le ministre a rappelées. Il faut commencer à réfléchir dès à présent. Je le répète pour qu'on ne fasse pas de procès d'intention: ni moi ni mon parti ne sommes pour la fermeture de l'aéroport, ni en faveur de la diminution de l'emploi à l'aéroport.

Cependant, dans une réflexion basée sur des analyses coûts-bénéfices, des analyses coûts-efficacité, des analyses de croissance de trafic, il faut examiner la possibilité d'arriver, grâce à des collaborations au sein de l'Euro-Région dont nous faisons partie à une redistribution du trafic à Zaventem qui permettrait, sans entraîner nécessairement une réduction de l'emploi, d'éliminer de l'aéroport certains vols particulièrement bruyants. Je pense aux vols intercontinentaux qui utilisent de gros porteurs, au fret, aux vols de nuit. Il est peut-être possible de redistribuer le trafic, de manière à obtenir même une croissance raisonnable du trafic à Zaventem suite à l'élargissement de l'Europe tout en déplaçant ailleurs, en Belgique ou dans l'Euro-Région qui nous entoure, la croissance du trafic particulièrement inacceptable en raison de la localisation de l'aéroport dans une cuvette

habitée qui compte non seulement Bruxelles mais aussi le Brabant flamand aussi densément peuplé que certains faubourgs de Bruxelles.

Il faut y réfléchir. Si on veut avoir une solution dans quinze ans, il faut y travailler aujourd'hui. Si on ne le fait pas, on va arriver à des émeutes. Les gens iront se coucher sur les pistes de l'aéroport. On aura beau répartir les nuisances, on n'obtiendra qu'un nombre plus élevé de mécontents. Il faut continuer à réfléchir – et j'espère que le gouvernement le fait – à une autre structure du trafic permettant de maintenir l'emploi tout en réduisant les nuisances en chassant ailleurs le trafic particulièrement nocif: les vols de nuit et les gros porteurs.

Je pense que le problème pourrait, politiquement parlant. On a commis l'erreur d'ouvrir une énorme boîte de Pandore en 1999. Effectivement, des gens qui ne se plaignaient pas trop à l'époque pourraient se plaindre plus aujourd'hui si on en revenait à la situation de 1999, c'est clair. Je pense aussi que les gens qui subissaient les atterrissages et les décollages intensifs – et c'était en effet Diegem, Neder, Haren mais aussi Kortenberg, Erps-Kwerps, Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem, Wezembeek pour la 02/20 lorsque le vent l'imposait – étaient allés habiter ces quartiers en sachant à quoi s'en tenir. Ils avaient pu acheter des maisons avec une décote dans ces quartiers. Tout à coup, des gens qui n'avaient pas connu ce problème ramassent du bruit et voient que leur maison encaisse une décote. On peut donc comprendre leur fureur et leur mécontentement. Il est humainement compréhensible. Je pense que nous aurons beaucoup de mal à trouver une solution.

Dans le cadre du plan qui existe actuellement, on pourra gommer les aspérités, on pourra imaginer des composantes de vent normalisées qui permettent de faire un "splittings" des nuits. Cela irait dans le bon sens, mais cela me semble rester pelliculaire. Et c'est la raison pour laquelle je me pose la question de savoir, et je n'ai pas encore de réponse définitive en ce qui me concerne – et le ministre a d'ailleurs intelligemment dit qu'il ne fallait pas totalement l'exclure – si on ne devrait pas retourner à la situation de fin 1999 le temps de faire, comme le réclame M. Maingain, Mme Nagy et moi-même à juste titre, un cadastre du bruit basé sur les mesures qu'enregistrent les sonomètres. Je me pose la question et je crains, malgré toute la bonne volonté des uns et des autres, dans le cadre du schéma actuel, qu'on ne fasse que des corrections pelliculaires qui ne vont pas satisfaire

les gens. Le mécontentement va continuer et ce mécontentement sera de plus en plus utilisé à des fins électorales, d'autant plus qu'on approche des élections communales.

Je crois qu'il faut réfléchir à cela. Je ne vous dis pas que c'est la solution miracle, je n'en suis pas totalement sûr non plus. Je comprends aussi les objections que l'on peut faire, mais réfléchissons-y.

Monsieur le président, je n'en dirai pas plus mais je crois qu'il faut situer cela dans une vision à long terme de la politique aéroportuaire en Belgique, et dans une vision à long terme de la politique aéroportuaire en collaboration avec les Pays-Bas, le nord de la France, l'ouest de l'Allemagne et le sud de l'Angleterre, sinon nous ne nous en sortirons pas.

**02.41** **Minister Bert Anciaux:** Mijnheer de voorzitter, ik wil alleen nog reageren op wat collega de Donnea heeft gezegd. Ik noemde daarnet een aantal wijken op waar mensen wonen die heel veel hinder ondervinden. Er zijn echter nog heel wat andere wijken waar mensen ook heel veel hinder hebben. Het heeft geen belang of dit subjectief of objectief is. Het is juist dat de mensen in Kortenberg, Erps-Kwerps, Sterrebeek en Wezembeek zeer sterk worden gehinderd.

Indien men naar een correcte spreiding van de hinder gaat, denk ik dat men de mensen wel kan vragen dit te aanvaarden. Er zijn vandaag nog hindernissen, maar ik wil het daarover in de toekomst hebben. Er zijn bijkomende investeringen vereist om tot een zo groot mogelijke spreiding te komen met waarborgen voor de verschillende zones. Ik denk echter dat het uitgangspunt nog steeds moet zijn dat het echt voorspelbaar moet zijn. De mensen moeten weten wat er komt. Het moet ook eens en voor altijd vastliggen dat de verdeling rechtvaardig gebeurt en men moet dat ook kunnen bewijzen. Onder die omstandigheden is het volgens mij wel mogelijk dat een grote meerderheid van de bevolking, maar nooit de hele bevolking, erachter staat omdat het dan rechtvaardig is. Het blijft voor sommige mensen echter letterlijk en figuurlijk een nachtmerrie.

**02.42** **Simonne Creyf (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is vandaag volgens mij een interessant debat geworden.

Toen ik het daarnet had over het groot licht, had ik het over het feit dat nu werd beslist de

dorpskernen minder te overvliegen. Dat verraste mij. Het lijkt mij nogal logisch dat wanneer men een spreidingsplan opstelt, men sowieso probeert woonkernen te vermijden. Het verraste mij en precies daarom vond ik het raar dat men nu plots de dorpskernen zal proberen minder te belasten.

Ik wil nog een paar zaken ter discussie stellen. Er is het spreidingsplan, het model en er zijn zoals u zegt de afwijkingen, tengevolge van overmacht, door wind enzovoort. Ik zeg niet dat die er moedwillig zijn. Ik vraag mij echter af of er in compensatiemechanismen is voorzien voor de mensen die worden gehinderd. Hoe dynamisch is het model? Kan dat plan dynamisch zijn zodat mensen die worden gehinderd, een compensatie krijgen voor de hinder op een ander ogenblik?

Als er afwijkingen zijn, doet dat immers afbreuk aan de geloofwaardigheid van het plan. Volgens de brieven die we krijgen geven betrokkenen wel toe dat ze minder zullen worden gehinderd en gedurende bepaalde nachten zelfs niet zullen worden overvlogen, maar dat er tijdens andere nachten, tussen 02.30 uur en 03.30 uur, dan weer zoveel vliegtuigen over hun woningen zullen vliegen. De afwijkingen doen dus gedeeltelijk afbreuk aan de geloofwaardigheid van het spreidingsplan en maken mensen ongerust. Zij vinden dat de overheid niet doet wat ze belooft. Op dat vlak is er dus een probleem.

De bijstelling van de windnormen naar meer stabiliteit is goed. Ik volg echter volledig de mening van de heer de Donnea. Ik ben het met hem eens, maar enkel en alleen als de beslissing gebaseerd is op onpartijdige, niet-gepolitiseerde studies van experts. Veiligheid is immers een bijzonder hoog goed. Het is ondenkbaar dat er door wijzigingen van windnormen ongevallen zouden kunnen gebeuren. Veiligheid moet vooropstaan. De bijstelling van de windnormen is dus goed, maar mits inachtneming van de grootst mogelijke veiligheid en op basis van onpartijdige, niet-gepolitiseerde studies van experts.

Wat betreft een samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten over de toekomst van de luchthaven, heb ik van bij het begin, sinds de beslissing van minister Durant en daarna van de eerste minister voor concentratie van de vluchten, gevreesd dat het gevolg zou kunnen zijn dat de overheid stilaan de draagkracht van de luchthaven ondermijnt. Spreken over een tweede luchthaven is nu zelfs al een evidentie geworden, zonder dat vooraf wordt gezegd dat de kwestie grondig moet worden bestudeerd. Voor de streek, voor de hele Brabantse regio, niet alleen in de

onmiddellijke omgeving van Brussel, maar heel ruim bekeken, is de luchthaven van Zaventem een sociaal-economische groeipool. Mijn grote vrees is dat het hele debat rond deze materie, de draagkracht van de luchthaven ondermijnt. Als ik de leden van bepaalde politieke partijen hoor, dan voel ik dat deze vrees wordt bewaarheid. Sommigen gebruiken het debat precies om de draagkracht van Zaventem te ondermijnen. Dat zou ik bijzonder jammer vinden.

Over een terugkeer naar de toestand van het verleden ben ik het met de minister eens. Ik geloof er ook niet in. Een terugkeer naar een bepaalde situatie kan volgens mij niet van aard zijn om het ongenoegen opnieuw weg te nemen. Alleen een zo ruim mogelijke, eerlijke spreiding, zonder politieke vooroordelen, is de enige mogelijkheid om een beetje vrede en rust te brengen in het dossier.

Daarom betreur ik opnieuw – ik heb dat in het verleden ook al gezegd – dat niet wordt beslist tot investeringen, zoals in het elektronisch landingssysteem. Ik herhaal dat de MR zich daartegen heeft verzet tijdens het debat in de Senaat. Ik betreur dat.

Zonder dat elektronisch landingssysteem zal men ook niet in staat zijn tot een volledige eerlijke spreiding van de hinder, zoals ook de taxibaan 25L een element is om dit spreidingsplan verder door te voeren. Ik betreur het ook dat men niet bereid is om die noodzakelijke investering te doen om te komen tot een echt rechtvaardig spreidingsplan.

**02.43 Olivier Maingain (MR):** Monsieur le président, faute d'objectivation des données, on tournera autour du sujet, imperturbablement, et faute aussi de disposer des références incontestées pour savoir qui subit le plus de nuisances. C'est la clé de départ de l'accord gouvernemental et c'est ce qui a été demandé.

J'entends le ministre nous parler du modèle du professeur Thoen qui ferait l'unanimité. Non. S'il faisait l'unanimité, on n'aurait pas inséré dans la déclaration gouvernementale la nécessité d'établir un cadastre réel du bruit, tel que supporté par les habitants. C'est bien parce que le modèle du professeur Thoen est insatisfaisant qu'a été demandé un cadastre réel du bruit.

Aussi longtemps qu'on n'ira pas de l'avant dans ce dossier, on n'aura que des adaptations d'un plan provisoire, faites finalement selon les derniers événements du vent ou selon toute autre

considération du nombre de plaintes, etc., mais jamais sur une base scientifique et objective.

J'ai reçu un dossier très complet sur le nombre de demandes adressées par le ministre Gosuin, tant à la Biac qu'à votre ministère, pour arriver à une réelle constatation. Vous avez cité des dates de rencontre; je serais curieux de savoir ce qui a été décidé concrètement à ces réunions. Peut-être y a-t-il eu des rencontres où l'on s'est parlé, mais qu'est-ce qui a été décidé et acté dans un procès-verbal, de manière précise et concrète? Je serais curieux de l'apprendre précisément.

Sur cet aspect des choses, j'ai plutôt le sentiment qu'on en est resté au stade des palabres. Et que, à l'apparition d'une esquisse de méthodologie, le suivi ne se fait pas parce qu'il y a toujours une autorité défaillante, souvent du côté de Biac.

Je constate qu'à Liège, à l'aéroport de Bierset, on va de l'avant pour mettre en place un véritable monitoring du bruit. Hier soir, à l'édition du journal télévisé de RTL-TVi, a été diffusé un reportage sur la mise en œuvre d'un système dit commercialement "Diapason" - mais je ne tiens pas à faire de la publicité - qui permettra d'établir une corrélation précise entre le tracé de chaque avion, ses caractéristiques de vol et les nuisances sonores à divers endroits. Et ce, de manière permanente. Voilà de la performance pour objectiver les bruits et les inconvénients supportés par chacun.

En effet, et il faudra un jour se mettre d'accord, l'objectif n'est pas de demander aux citoyens d'accepter sur l'année une moyenne de nuisances sonores et de fréquence de passages. Cela n'a pas de sens. Si, pendant X nuits par an, le citoyen doit subir des pics insupportables, il est évident que de se trouver dans la "moyenne annuelle" ne le consolera pas: il constate simplement ne pas pouvoir dormir pendant X nuits et être réveillé X fois.

Continuer de s'entêter à soutenir que l'objectif, c'est la moyenne annuelle à tenir, c'est un contresens par rapport à l'attente du citoyen.

Je ne peux tenir d'autres propos au nom de tous ceux qui nous envoient – et vous devez en recevoir bien plus que moi, monsieur le ministre – des courriels chaque matin. Il y a des gens qui se réveillent plusieurs fois la nuit et qui à 4 heures du matin vous noient - comme moi d'ailleurs, même si je ne les lis pas à cette heure-là - de courriels pour nous informer qu'ils sont réveillés depuis environ 3 heures et nous dire combien de

vols ils ont dû supporter entre 3 et 4.30 heures du matin, heure à laquelle ils envoient leur e-mail. C'est bien la preuve qu'il existe un problème. Il ne s'agit pas de gens qui se réveillent pour faire la java!

Nous savons bien entendu qu'on ne trouvera jamais de solution optimale avec une répartition équitable. Il y avait la logique de la concentration qui a depuis fait l'objet d'une condamnation judiciaire. Elle présentait des inconvénients, surtout quand on la mettait en œuvre sans avoir prévu au préalable les mesures d'accompagnement, notamment en matière d'isolation.

**02.44 Marie Nagy** (ECOLO): Vous savez qu'une redevance était prévue. Mais aujourd'hui rien n'est fait. Il n'y a pas d'isolation et pas de redevance.

**02.45 Olivier Maingain** (MR): Avant d'annoncer le plan de concentration, il aurait peut-être fallu mettre en place les mesures d'accompagnement. Cela aurait évité de susciter une crainte telle que les gens se sont employés à...

**02.46 Marie Nagy** (ECOLO): Les décisions sur le fonds et le programme d'isolation ont été prises en même temps.

**02.47 Olivier Maingain** (MR): D'accord. Mais il aurait peut-être fallu faire les choses dans l'ordre, c'est le problème. Dans une certaine mesure, on aurait peut-être pu retenir la logique de la concentration. Mais il ne fallait pas annoncer la mise en œuvre du plan sans avoir au préalable mis en œuvre les mesures qui permettaient de prévenir les inconvénients de cette concentration. Toujours est-il que l'on sait très bien aujourd'hui qu'on ne reviendra pas à la logique de la concentration.

En tout cas, il résulte de tout cela que l'on s'oriente vers une autre concentration puisqu'on on assiste actuellement à une concentration sur une autre partie de Bruxelles.

Si j'étais franchement égoïste, comme je n'habite pas très loin du domicile du ministre et que je me trouve à peu près sur le même axe que lui en termes de survol aérien, je pourrais me réjouir d'une légère diminution d'un certain nombre de vols nocturnes au-dessus de mon quartier. Mais cela ne me convient pas. J'habite à la limite de Neder -over-Hembeek et de Laeken. Je vous invite à venir sur place.

**02.48 Minister Bert Anciaux**: Je le sais. Naar verluidt gaat u echter naar Sint-Lambrechts-Woluwe.. Is dat waar?

**02.49 Olivier Maingain** (MR): Moi, je travaille pour l'entièreté de Bruxelles et de sa périphérie, indifféremment. Je n'ai pas une logique exclusive. Je cherche ce qui est équitable pour tous.

Fondamentalement, si nous optons pour une répartition équitable, il faudra que celle-ci soit opérée sur la base d'un cadastre réel du bruit. Pour l'instant, ce cadastre est inexistant. C'est pourtant le seul préalable. Tant qu'il ne sera pas établi, tout le reste sera fantaisie, improvisation et source de mécontentement. Il en résultera que nous ne parviendrons même plus à trouver une solution raisonnable. Plus grave encore, nous devons alors abonder dans le sens indiqué par le premier ministre. Lui et son ancien chef de cabinet ont eu raison de dire qu'il faudra peut-être envisager sérieusement de délocaliser si pas la totalité des activités de Bruxelles-National - il conviendra de maintenir un aéroport de jour aux abords à Bruxelles - en tout cas, la totalité de l'activité nocturne de Bruxelles-National vers un autre pôle. Cela me paraît de plus en plus évident.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

