

**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

**mercredi**

**woensdag**

**18-05-2005**

**18-05-2005**

**Après-midi**

**Namiddag**

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

*23-05-2005, 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*

*23-05-2005, om 16 uur*

*aan de Dienst Integraal Verslag.*

*Fax: 02 549 88 47*

*e-mail: CRIV@dekamer.be*

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 6981)
  - M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les aménagements apportés au plan de dispersion après l'arrêt du Conseil d'Etat et le traitement réservé aux plaintes" (n° 6982)
- 07 Samengevoegde vragen van
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de schorsing van het spreidingsplan door de Raad van State" (nr. 6921)
  - mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de schorsing van de wijzigingen van het spreidingsplan" (nr. 6927)
  - mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke wijziging in het spreidingsplan voor de vluchten van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 6928)
  - mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van de Raad van State over het spreidingsplan" (nr. 6938)
  - de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor het luchtverkeer" (nr. 6981)
  - de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe aanpassingen aan het spreidingsplan na het arrest van de Raad van State en de wijze waarop klachten behandeld worden" (nr. 6982)

07.01 François-Xavier de Donnea (MR):  
Monsieur le président, nous vivons en plein surréalisme! Un premier jugement de la cour d'appel de Bruxelles a condamné l'Etat à modifier le plan de dispersion des vols sous peine d'astreintes. Entre-temps, le ministre a pris certaines dispositions pour ce faire. Patatras! Le 11 mai dernier, le Conseil d'Etat suspend la décision du ministre. Le lendemain, le 12 mai, un certain ministre Landuyt déclare "qu'avant samedi de nouvelles adaptations devront être apportées au plan de dispersion pour l'aéroport de Zaventem sinon l'Etat risque de devoir payer des astreintes". C'est le contenu d'une dépêche Belga du 12 mai qui cite un certain ministre Landuyt!

Il faut ajouter que, dans son arrêt, le Conseil d'Etat reprend des thèses que je défends - et que des collègues défendent - ici depuis de nombreux mois, à savoir qu'il est dangereux de faire décoller ou atterrir des avions sur la piste 02 lorsque, lors d'un décollage ou d'un atterrissage, le vent de queue est supérieur à 0 nœud. Nous ne faisons que répéter le danger que constitue le fait d'utiliser cette piste 02 lorsque le vent dépasse 0 nœud. Des pilotes l'ont confirmé devant notre commission à l'époque de l'honorable prédécesseur de M. Landuyt, à savoir M. Anciaux.

#### 07 Questions jointes de

- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "les suites de la suspension du plan de dispersion des vols par le Conseil d'Etat" (n° 6921)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "la suspension des modifications au plan de dispersion" (n° 6927)
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "les modifications attendues au plan de dispersion des vols à Bruxelles-National" (n° 6928)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt du Conseil d'Etat sur le plan de dispersion" (n° 6938)

Le Conseil d'Etat dit aussi ce que je dis depuis longtemps, à savoir que pour respecter l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles, l'Etat belge pouvait simplement revenir à la situation antérieure au plan de dispersion, d'autant que d'autres scénarios proposés et permettant d'aboutir à une dispersion équitable des nuisances sonores n'ont pas été examinés avec l'objectivité et le sérieux requis. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le Conseil d'Etat! Le Conseil d'Etat dit la même chose que ce que je dis depuis deux ans! Je m'en réjouis.

J'en reviens au ministre Landuyt. Un certain ministre Landuyt déclare, le 12 mai, qu'avant le samedi qui suit, il faudra procéder à des adaptations. Or, le lendemain, sans doute un autre ministre Landuyt - je ne savais pas qu'il y en avait deux ou que le ministre souffrait d'un dédoublement de la personnalité -, un autre ministre orthographié avec un "d" c'est-à-dire "Landuyd", décide d'envoyer à l'administration de l'aéronautique et à Belgocontrol le "notam" A536/2005 qui confirme purement et simplement la décision suspendue par le Conseil d'Etat. Ce ministre Landuyd la reprend sans motivation et sans tenir compte des remarques de la plus haute juridiction administrative du pays.

Monsieur le ministre, je ne serai pas long; le débat est lancé.

Tout d'abord, pourquoi avez-vous changé d'avis entre le 12 et le 13 mai? Pourquoi déclarez-vous, le 12 mai, que vous devez adopter des adaptations au plan de dispersion sous peine d'astreinte et que, le 13 mai, vous envoyez aux autorités concernées un "notam" reprenant ce qui existait et ce, sans aucune explication. On aurait encore pu comprendre que vous eussiez envoyé un "notam" identique au précédent mais en le justifiant mieux; le Conseil d'Etat n'avait peut-être pas compris vos motivations. Il n'en est rien; c'est, *expressis verbis*, le même texte et cela, sans aucune explication, sans motivation complémentaire qui aurait peut-être pu persuader le Conseil d'Etat.

Ensuite, ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait finalement plus simple de faire ce que je dis depuis deux ans et ce que le Conseil d'Etat a dit le 11 mai, à savoir, en revenir tout simplement à la situation d'avant 1999? Pourquoi ne voulez-vous pas suivre la voie de la sagesse?

Je vous remercie de votre attention.

Le **président**: Je donne la parole à M. Lavaux, qui

remplace Mme Milquet.

**07.02** **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, ce 11 mai, le Conseil d'Etat a suspendu les modifications apportées par le gouvernement au plan de dispersion initial en vue de répondre aux exigences de la l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars dernier. Le Conseil d'Etat vous impose de ne plus utiliser la piste 20 pour les décollages, chaque samedi pour des raisons de sécurité.

Le Conseil d'Etat précise que la piste 02/20 est plus dangereuse que les autres pistes et qu'elle doit dès lors rester une piste de secours. En outre, il indique que son utilisation conjointe avec la piste 25 au décollage entame inutilement les marges de sécurité. Tant l'arrêt de la cour d'appel que la décision en suspension du Conseil d'Etat vous font grief de ne pas avoir tenu compte des spécificités de la piste 02/20 et d'avoir négligé l'obligation élémentaire de motivation de tout acte administratif, les principes de prudence de prévoyance et de proportionnalité de votre décision.

Enfin, le Conseil d'Etat estime que les modifications que vous avez apportées au plan initial signifient une concentration trop importante des vols sur la périphérie Est. En conséquence, tenant compte de cette décision, comment comptez-vous, monsieur le ministre, réorganiser les vols de jour et de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National?

**07.03** **Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le ministre, le 19 avril dernier, après avoir pris connaissance des modifications apportées par le gouvernement fédéral au plan Anciaux, ECOLO avait publiquement affirmé que le gouvernement se moquait du monde et il dressait la liste des incompatibilités évidentes entre l'épuration gouvernementale et ce qu'impose la bonne gouvernance. Près d'un mois plus tard, c'est au tour de la justice de confirmer cette analyse en soulignant le mépris à l'égard des populations concernées et des règles de sécurité les plus élémentaires dont témoigne le fédéral. Saisi d'un recours en extrême urgence, le Conseil d'Etat, par son arrêt du mercredi 11 mai 2005, suspend avec effet immédiat l'exécution de la décision du Conseil des ministres du gouvernement fédéral du 18 avril de modifier le système d'utilisation préférentiel des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National et les instructions consécutives données par vous le 20 avril 2005.

Comme l'a dit mon collègue, l'arrêt confirme que l'utilisation de la piste 20 doit rester subsidiaire pour des raisons environnementales et de sécurité, que le survol incessant d'avions la nuit cause de graves préjudices à la santé des riverains de l'aéroport par l'augmentation considérable des nuisances sonores, qu'utiliser la piste 02/20 quand d'autres pistes sont disponibles réduit inutilement les marges de sécurité, que les riverains de l'est de Bruxelles et sa périphérie sont les seuls à se trouver sous le flux des décollages provenant des trois pistes de l'aéroport, etc.

Alors qu'en mai 2003, socialistes et libéraux prétendaient que 24 heures suffiraient à régler ce dossier, sa gestion désastreuse depuis deux ans donne à nouveau raison à la pugnacité des riverains qui subissent jour après jour le manque de rigueur et les attermoissements d'un gouvernement fédéral incapable de gérer cette question dans le sens de l'intérêt général. Et je ne vous rappelle pas l'épisode malheureux du mail dans lequel sont définies des zones "F" qui devraient subir plus de nuisances que les autres. Il ne s'agit pas d'opposer les riverains entre eux mais de défendre la santé et la sécurité de chacun, quelle que soit son appartenance linguistique.

Aussi, monsieur le ministre, je voudrais savoir quelles propositions vous allez faire à présent pour vous conformer aux décisions de justice et à la décision du Conseil d'État en modifiant votre plan.

Le **président**: Je tiens à souligner que jusqu'à présent, tout le monde s'est tenu au temps imparti. J'insiste auprès des autres orateurs pour qu'ils suivent ce très bon exemple.

**07.04** **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, je me soumetts à la règle commune, ayant moi-même eu l'honneur de présider un jour une commission, et ayant également fait respecter le Règlement.

Monsieur le ministre, quand donc va-t-on respecter l'Etat de droit dans ce dossier? Cela devient vraiment préoccupant, voire insultant pour les riverains qui accumulent décisions de justice sur décisions de justice favorables à leurs intérêts et à leurs thèses reconnues fondées et qui se heurtent finalement à une forme d'indifférence qui devient éminemment coupable.

Mes collègues ont fait état des différents arguments donnés par le Conseil d'Etat dans son arrêt du 11 mai dernier. Une nouvelle fois, le

Conseil d'Etat -ce n'est pas la première fois comme d'autres juridictions d'ailleurs- insiste sur l'aspect sécurité. Je parlerai des autres aspects par la suite.

En ce qui concerne l'aspect sécurité, je prends appui sur une étude connue de vos services, la fameuse étude du 11 mai 2004 d'un bureau d'étude indépendant IIC qui avait été établie pour le compte du BIAC et qui dit, en effet, que la piste 0220 doit être subsidié pour des raisons de sécurité. Ceci a été rappelé à plusieurs reprises. Aujourd'hui, le Conseil d'Etat insiste à nouveau sur cet aspect de la sécurité quant à l'utilisation d'une piste qui – je cite - "ne peut être utilisée que lorsque les autres pistes sont également disponibles", parce qu'il y a une crainte de réduire les marges de sécurité.

Vous persévérez ainsi dans un dispositif d'utilisation des pistes qui engage votre responsabilité personnelle, s'il devait y avoir un accident grave. Après autant d'avertissements par des juridictions indépendantes, persister dans l'erreur devient une faute lourde. On ne peut dire autre chose. C'est vraiment de l'entêtement coupable.

L'argumentation du Conseil d'Etat démontre qu'il n'y a pas un effet de dispersion, de répartition équitable et qu'il y a une volonté délibérée de maintenir une concentration sur ce qu'un de vos collaborateurs, croyant découvrir les lettres de l'alphabet comme s'il était en troisième maternelle, a voulu qualifier de "zone F". J'ai bien entendu dire que c'était la sixième lettre de l'alphabet, on apprend ainsi à compter, même au sein du ministère de la Mobilité! Fondamentalement, on sait bien pourquoi on veut concentrer les décollages ou atterrissages sur la zone de la périphérie est de Bruxelles.

J'avais déjà tenu des propos virulents à l'égard de votre prédécesseur. J'avais cru comprendre que vous étiez un homme plus ouvert à la recherche d'une solution véritablement respectueuse de droits de chacun à un environnement sain, à la santé et à la sécurité. Après deux décisions aussi sévères de deux juridictions d'un haut niveau de compétence, la cour d'appel de Bruxelles d'un côté, la section administrative du Conseil d'Etat de l'autre, il est temps vraiment de vous ressaisir, monsieur le ministre, et d'enfin proposer une décision réellement apaisante. J'admire tous ceux qui, aujourd'hui, proposent de revenir à l'époque antérieure à l'ère Durant.

En effet, lorsque j'entends que le gouvernement

bruxellois propose de faire ainsi, je l'encourage, car, selon moi, c'est une bonne chose de revenir à l'époque antérieure à celle de Mme Durant, qui aurait mieux fait de ne jamais s'engager dans un processus qui s'est révélé désastreux. Il n'en demeure pas moins qu'il est temps de donner le signe de l'apaisement dans ce dossier. Vous ne disposez plus d'amples marges de manœuvre, monsieur le ministre. Si vous voulez garder notre confiance, il est temps de donner les signes du respect de l'Etat de droit.

**07.05** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is een onophoudelijke lijdensweg aan het worden. Recent heeft de Raad van State inderdaad opnieuw een schorsing uitgesproken in verband met het aangepaste plan. Het is een vaudeville geworden waar niemand nog wijs uit geraakt.

Blijkbaar hebt u het aangepaste spreidingsplan van april onvoldoende gemotiveerd, waarvan dankbaar gebruik werd gemaakt om de baan 20 uit het spreidingsplan te lichten en andere groepen onvermijdelijk opnieuw weer zwaarder te belasten. Blijkbaar zijn er bepaalde omwonenden die bevoorrecht mogen worden en anderen niet.

De heer Maingain is er zonet nog maar eens in geslaagd om de waarheid op zijn kop te zetten, alsof de concentratie zich louter aan de oostzijde zou bevinden en nergens anders. Mijnheer Maingain, dat is helemaal niet het geval.

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn de volgende.

Kunt u het arrest aan de leden van de Kamer bezorgen?

Hoe reageert u op het arrest?

Wat zijn de gevolgen voor het spreidingsplan?

Vanaf wanneer gaat de nieuwe regeling of vanaf wanneer zullen de nieuwe aanpassingen van kracht zijn? Of zijn ze al in werking getreden? U zou al vóór vorig weekend een aantal zaken wijzigen, maar het is niet helemaal duidelijk of dat al dan niet gebeurd is.

Kunt u per zone, zoals op 9 mei al beloofd is toen wij uitvoeriger vragen hebben gesteld, aangeven wat het nieuwe spreidingsplan en het nieuwsté spreidingsplan voor gevolg zal hebben inzake lawaaihinder, zowel in de week als in het weekend, 's avonds en 's nachts?

Op de speciale website die door uw voorganger in het leven was geroepen, zijn er blijkbaar, zo heb ik moeten vaststellen, sinds 2004 geen aanpassingen meer gebeurd. Is het de bedoeling dat die website bevroren wordt, verdwijnt, niet meer wordt aangepast? Het was wel een nuttig instrument, maar in 2005 is die site niet meer aangepast, tenzij ik mij vergis. Op het eerste zicht lijkt die site gewoon bevroren.

In verband met de behandeling van klachten heb ik u eveneens een aantal vragen bezorgd.

Op welke wijze worden de klachten gecatalogeerd? Gebeurt dat op naam, op regio?

Is er een hiërarchie in gewicht? Bijvoorbeeld, sommige klachten komen automatisch terug, met steeds dezelfde inhoud. Er zijn ook kettingklachten, waarbij een hele hoop mensen dezelfde klacht indienen. Er zijn ook individuele, inhoudelijke klachten. Wordt aan zulke klachten een ander gewicht gegeven?

Kunnen de klachten en de antwoorden op een of andere wijze worden ingekeken? Bestaat er terzake enige transparantie?

Wie controleert het functioneren van de ombudsdienst en van de klachtafhandeling? Wie kan daarover controle uitoefenen?

De **voorzitter**: Ik kom nu toe aan de leden die geen vraag hebben ingediend. Conform de traditie, zal ik proberen te alterneren tussen oppositie en meerderheid, evenals tussen de taalgroepen. Eerst zal ik het woord geven aan de heer Van Biesen.

Mijnheer Van Biesen, volgt u het voorbeeld van alle voorgaande sprekers.

**07.06** **Luk Van Biesen** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik meende vandaag toch even het woord te moeten voeren. Ik doe dat als inwoner van de faciliteitengemeente Kraainem, als iemand die nu al 44 jaar onder een landingsbaan gewoond heeft.

Wij hebben in dit dossier tot op heden zeer veel tolerantie getoond wat lawaai en nachtlawaai betreft. Wij zijn steeds bereid geweest de vele lasten die de luchthaven met zich meebrengt voor onze rand te aanvaarden zonder veel gemor.

U zei vorige week trouwens zelf nog op de televisie dat u in deze regio weinig dissonante geluiden van Vlamingen hoort en meer van

Franstaligen. Ik wens u nog even zeggen dat wanneer vliegtuigen over Sterrebeek, Zaventem, Tervuren, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Huldenberg enzovoort vliegen, zij eigenlijk ook over Vlaanderen vliegen. Niet alleen de Noordrand is Vlaanderen, de Oostrand is dat ook.

Mijnheer de voorzitter, ik wil een aantal bedenkingen maken en oplossingen voorstellen in deze gedachtewisseling en niet zoals de voorgaande spreker een aantal vragen stellen. Zone 3, waar de vliegtuigen vliegen over Sterrebeek, Tervuren, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Huldenberg, is de enige zone die door vier banen wordt overvlogen: 25R, 25L, 20 en 02.

Laten we dit even opsplitsen. Alle vertrekken via baan 25R met bocht naar links overvliegen zone 3. Dat komt neer op ongeveer 50% van de vertrekken van baan 25R. In het Brunorr-rapport van september 2003 waarop het hele spreidingsplan is gebaseerd, leest men echter dat deze zone vrij is van alle luchtverkeer door de week. Hiermee wordt bedoeld dat wij geen enkele hinder zouden ondervinden van de vertrekken vanaf 25R. Dat is uiteraard helemaal fout. In Brunorr ging men ervan uit dat zones slechts hinder ondervinden wanneer zij in het rechtstreekse verlengde liggen van een baan. Voor zone 3 betekent dit dus uitsluitend baan 20. Als men van deze totaal misleidende logica uitgaat, zou dit betekenen dat gemeenten zoals Grimbergen en Meise steeds vrij zijn van alle hinder aangezien zij in het rechtstreekse verlengde van geen enkele baan liggen. Nochtans neemt men voor Grimbergen en Meise wel de vertrekken van 25R in beschouwing. Waarom doet men dat dan niet voor zone 3?

De resultaten van de geluidsmeter van Aminor die in Wezembeek-Oppem staat, spreken boekdelen. De meerderheid van de vertrekken van 25R met bocht naar links worden door de geluidsmeter opgemeten en geven gemiddeld tussen de 65 en 75 dB aan. Er is een enorm verschil tussen de vertrekken van 25R met bocht naar rechts, naar de Noordrand, en met bocht naar links, naar de Oostrand. De vertrekken met bocht naar rechts richting Noordrand zijn tijdens de week opgesplitst over vier trajecten en in het weekend over drie trajecten, telkens in de richting van de eindbakens.

De vertrekken van de 25R met bocht naar links vliegen daarentegen geconcentreerd op één enkel traject tot de bakens van Huldenberg. Een oplossing hiervoor kan zijn de vertrekken van baan 25R eveneens rechtstreeks naar de

eindbakens te laten vliegen zonder omweg via HUL. Dat zou neerkomen op drie trajecten in plaats van de huidige geconcentreerde trajecten tot HUL.

Een andere oplossing zou erin kunnen bestaan de vliegtuigen te laten afdraaien op verschillende hoogtes in functie van de bestemming. Momenteel draaien alle vliegtuigen die van 25R vertrekken met bocht naar links af op 1.700 voet. Tot in juni 2003 draaiden ze af op 2.000 voet waardoor Wezembeek-Oppem, Kraainem en Sterrebeek iets meer gespaard bleven van de hinder van 25R.

Het is uitermate belangrijk dat voor de eventueel toekomstige wijzigingen aan het spreidingsplan de hinder van de vertrekken 25R met bocht naar links voor de zone 3 mee worden berekend in de totale last.

Aminor is zeker bereid de hinder van baan 25R voor zone 3 te bevestigen.

De tweede problematiek gaat over de vertrekken via baan 25L. Baan 25L wordt gebruikt voor vertrekken op zaterdagavond van 23 uur tot zondagochtend 6 uur. Het gaat hier echter slechts om heel weinig vluchten. Niettemin belanden ook deze vluchten boven zone 3.

Het derde probleem zijn de vertrekken via baan 20. Zoals iedereen weet, is baan 20 korter en bovendien licht hellend. Baan 20 is nooit gebruikt geweest als een volwaardige baan. De inwoners hebben zich bijgevolg gevestigd in functie van dat historische baangebruik, waarbij baan 20 overdag heel zelden en enkel voor bepaalde types van vliegtuigen tijdens de nacht werd gebruikt. Baan 20 is niet geschikt voor de zwaardere toestellen. Wanneer dergelijke toestellen opstijgen van baan 20, ligt de helft van Sterrebeek en Wezembeek-Oppem onder zijn salontafel.

Het AAC-rapport, besteld door BIAC, stelt duidelijk dat bij gebruik van baan 20 de veiligheidsmarges onnodig worden aangetast. Baan 20, net zoals baan 02, mag volgens AAC onder geen enkel beding worden gebruikt in een spreidingsplan. Baan 20 zou enkel en alleen voor lichtere toestellen mogen worden gebruikt. Een geoptimaliseerde route met een bocht naar links op 700 voet is de enige oplossing voor de inwoners van Sterrebeek, Wezembeek-Oppem en Tervuren. De vliegtuigen zouden daarbij de snelweg E40 naar Leuven volgen en daarbij onbebouwde gebieden overvliegen tot Huldenberg.

Deze oplossing zou een ware opluchting zijn voor de vele betrokkenen. Het probleem is echter een gebrek aan politieke wil, enerzijds, en, anderzijds, de houding van verantwoordelijken bij Belgocontrol, die zich steeds aanpassen aan de kleur en de wensen van de minister in kwestie en bijgevolg verklaren dat deze geoptimaliseerde route technisch niet haalbaar is, ondanks het feit dat zij in oktober 2002 door Belgocontrol werd gepubliceerd in de AIP. Belgocontrol publiceerde dus routes die nu plots, sinds Anciaux en Landuyt, technisch niet meer haalbaar zijn. Dat is toch "very strange", in het Nederlands uitgedrukt.

Dramatisch zijn de periodes waarop baan 20 wordt gebruikt: alle rustperiodes, vijf nachten op zeven, elke zaterdag van 2 uur tot 23 uur en elke zondag van 6 tot 17 uur. Daardoor zullen Zaventem, Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Tervuren alle vertrekkende vluchten over zich krijgen tijdens het weekend. Zij zullen bijgevolg onleefbaar worden.

Deze aanpassing is geen billijke spreiding, maar zal leiden tot een echte concentratie van de vluchten tijdens het weekend.

Het vierde probleem zijn de landingen via baan 02. Baan 02 werd sinds de oprichting van de luchthaven enkel en alleen gebruikt bij sterke noord- en noordoostenwind, wat neerkwam op 30 tot 40 dagen per jaar. Ik kan u dat verklaren. Ik heb u immers daarstraks gezegd dat ik onder deze landingsbaan ben geboren en dus nooit in mijn leven opstijgende vliegtuigen boven mijn hoofd heb gezien, wel altijd dalende vliegtuigen.

Het verschil was dat de neus aan de ene kant stond bij het opstijgen en aan de andere kant bij het dalen. Men kan het verschil dus perfect afmeten.

Baan 02 is uniek op Zaventem. Het is de enige baan waar 100% van de landingen vanaf 12 kilometer van de luchthaven geconcentreerd worden op één enkel traject, waarbij zeer dicht bevolkte gemeenten en wijken op 200 meter hoogte worden overvlogen.

Een tweede onmenselijk aspect van de landingen op baan 02 is de frequentie. Daar alle landingen op één traject worden geconcentreerd komt dat overeen met 250 landingen tijdens een weekenddag en 350 landingen op een weekdag. Niemand kan daarmee blijven leven.

Wat de geluidspieken betreft, volstaat het naar de resultaten van de geluidsmeter te kijken: tussen

80 en 90 decibel.

Wat de inwoners niet kunnen begrijpen, is dat men bij landingen via de historische landingbanen, 25L en 25R, voor het overgrote merendeel velden overvliegt, terwijl men bij landingen via baan 02 huizen overvliegt.

Iedereen vraagt zich af waarom men absoluut dicht bevolkte gebieden wil treffen met de landingen via baan 02, terwijl in het plan voor ruimtelijke ordening grote delen onder 25L en 25R onbebouwbaar zijn verklaard. Noch in Steenokkerzeel, noch in Kortenberg, noch in Erps-Kwerps heeft men ooit geklaagd over de landingen omdat de vliegtuigen daar sinds 60 jaar landen. Wat voor deze mensen echter onaanvaardbaar is, zijn de vertrekken via de baan 07, waardoor zij sinds het spreidingsplan zeer zware hinder ondervinden. Deze mensen hadden nooit eerder vertrekken en vragen net zoals wij een terugkeer naar de situatie vóór het spreidingsplan en vóór de plannen tot concentratie, dus voor een terugkeer naar de situatie van 1999. De Oostrand vraagt het gebruik van de baan 02 te beperken tot sterke noord of noordoostenwind zoals wij dit reeds 60 jaar kennen. Het arrest van de rechtbank van eerste aanleg van 14 december 2004 en het arrest van het hof van beroep van 17 maart 2005 zijn op deze eis ingegaan.

Mijnheer de minister, ik heb tot slot nog twee bedenkingen. Iedereen weet dat baan 20 eigenlijk dezelfde baan is als baan 02 maar in omgekeerde richting. Het lijkt mij dan ook logisch dat de in het voormelde arrest van het hof van beroep ingeroepen veiligheidsredenen om het verbod om gebruik te maken van baan 02 te rechtvaardigen logischerwijze evenzeer zouden gelden voor het gebruik van baan 20. Voor mij is het dan ook onbegrijpelijk dat het aangepaste spreidingsplan in het intensief gebruik van baan 20 voorziet als alternatief voor het verbod om baan 02 te gebruiken.

Tot slot wil ik even teruggaan in de tijd. Voordat destijds door minister Durant werd gekozen voor het concentratiemodel met als uitgangspunt het concentreren van zoveel mogelijk vluchten over een beperkt bepaald gebied teneinde zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken, was er van actiecomités geen sprake. De hinder haalde nooit de nationale media. Tegen de beslissing om alles te concentreren kwam er terecht protest van de gemeenten van de Noordrand. Het is pas nadien dat in bijna elke gemeente een actiecomité werd opgericht en dat bijna elke week een nieuwe

procedure werd opgestart bij diverse rechtbanken.

Aangezien op grond hiervan moet worden vastgesteld dat het historisch baangebruik, dat wil zeggen het baangebruik vóór het concentratiemodel waarbij het baangebruik werd vastgesteld in functie van de weersomstandigheden en de veiligheid, blijkbaar een evenwichtigere spreiding was dan actueel het geval is. Ik durf daarom de vraag te stellen of de ideale oplossing niet zou zijn om eenvoudigweg terug te gaan naar de situatie van 1999. Wij hebben met andere woorden dus geen spreidingsplan nodig, maar een groepeerplan om alles opnieuw te groeperen.

**07.07** **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, cela vient d'être décrit par l'orateur précédent dans des détails sur lesquels je ne reviendrai pas. Mais nous commençons à avoir l'impression d'être dans un feuilleton au suspense de moins en moins excitant. Vous proposez un énième nouveau plan, le énième changement de piste au Conseil des ministres. Je vous rappelle, monsieur Maingain, que ces plans sont passés chaque fois au Conseil des ministres. Vous parliez de responsabilité personnelle mais je pense qu'il y a une responsabilité collective à partir du moment où cela passe au Conseil des ministres. Le Conseil des ministres adopte un nouveau plan ou des nouvelles pistes, un nouveau décollage, un nouvel atterrissage, etc. Ce plan, on l'a répété, est contesté par un des comités de riverains. La justice le suspend ou la justice menace d'astreintes. On est dans ce carrousel depuis quelques mois, depuis que le dossier a été rouvert sous la précédente législature.

J'ai aussi l'impression qu'en tant que parlementaires, nous jouons toujours le même rôle. Nous demandons de concilier, d'un côté, le bien-être et la santé de la population et, de l'autre, le développement économique de cet aéroport mais aussi avec des marges de sécurité. Je vous le rappelle encore aujourd'hui. Nous vous le rappelons depuis des mois et des années.

Nous demandons aussi toujours d'objectiver les procédures de modification des routes. Ce n'est pas encore le cas, il n'y a pas d'objectivation des procédures - et j'y reviendrai tout à l'heure - de modification des routes. Et enfin, nous attendons toujours et encore ce cadastre du bruit qui devrait être reconnu, tant par la Région flamande que la Région de Bruxelles-Capitale et le fédéral. Ce cadastre n'est pas encore sur la table.

Monsieur le ministre je comprends aussi que vous devez répondre dans l'urgence aux arrêts des cours et tribunaux. C'est chaque fois en urgence. La situation dont vous avez héritée est assez surréaliste. La situation actuelle est aussi surréaliste: d'un côté, vous devez suivre à la lettre l'avis du Conseil d'Etat, de l'autre, vous devrez payer des astreintes puisqu'il y a un autre arrêt de la cour d'appel qui vous condamne. On est ainsi dans une situation de ping-pong judiciaire.

Monsieur le ministre, il faut rectifier le tir en commençant par réconcilier, dans ce dossier, le citoyen aux politiques. En effet, le citoyen en a aujourd'hui plus que ras le bol en fonction de sa personnalité et de ses propres desiderata par rapport à cet aéroport. Il faut rechercher une solution qui permette de respecter le bien-être et la santé des riverains et le développement économique de cet aéroport.

Une loi procédurale, qui permettrait de clarifier la situation, a déjà été pensée; à savoir une loi qui définirait les exigences qu'il faut absolument respecter pour modifier les plans de vols. Il ne s'agit pas d'une loi visant à museler les citoyens, c'est une loi à la concrétisation de laquelle participeraient les citoyens, les associations de citoyens, les experts, Belgocontrol, le Parlement étant donné qu'il faudra la voter. Cette loi procédurale, dont l'objectif est de réconcilier toutes les parties, respecterait des normes d'environnement, des normes de bruit, de sécurité, toute une série d'éléments importants.

Monsieur le ministre, où en est-on dans l'élaboration d'un tel type de loi pour essayer de se sortir de la partie de "ping-pong" actuel? S'il y a une responsabilité du Conseil des ministres quant au plan de vol en cas d'accident, les juges jouent aussi sans filet aujourd'hui et sans réelles expertises en ce qui concerne les normes de sécurité et environnementales.

Par ailleurs, je crois que trois partis vous l'ont répété et je vais encore reprendre le même point. Avant la position de Mme Durant, un *modus vivendi* existait au sein de la population concernant le plan de vol. La Région bruxelloise a mis sur la table un plan de vol proposant un retour à la situation précédant celles de M. Anciaux et de Mme Durant. Travaillez-vous également sur le plan de vol proposé par la Région bruxelloise? Prenez-vous cet élément en considération pour élaborer peut-être une nouvelle proposition?

Monsieur le ministre, telles étaient mes deux questions.



**07.08** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal de suggestie van mevrouw Vautmans volgen om de stem van CD&V in dit debat te laten horen, meer bepaald de stem van mevrouw Creyf. Ik zal dan ook haar vraag aan bod laten komen.

Mijnheer de minister, de vraag handelt over de uitspraak van de Raad van State waardoor belangrijke dwangsommen dreigen te moeten worden betaald, tot 25.000 euro per vlucht.

Kunt u meer toelichting geven, mijnheer de minister, bij de uitspraak van de Raad van State. Op de radio beklemtoonde u dat het een uitspraak was van de Franstalige kamer van de Raad van State. Hierdoor ontstond bij ons het gevoel dat u de mening bent toegedaan dat het een uitspraak is in het belang van één taalgemeenschap. Kunt u uw uitspraak verduidelijken?

Tweede vraag. Hoe werd aan de uitspraak van de Raad van State tegemoetgekomen, meer concreet welke wijzigingen werden of zullen worden doorgevoerd?

Ten derde, kunt u een overzicht geven van de wijzigingen aan het spreidingsplan sinds de invoering ervan?

Hamvraag is hoe u het probleem ten gronde zult oplossen. Een maand geleden hebt u aangekondigd een wetsontwerp op te stellen om het luchtruim boven Zaventem en de omliggende regio te ordenen, een soort ruimtelijke luchtordening. Hebt u dit reeds bestudeerd? Is zo'n plan haalbaar? Is men reeds begonnen met de opmaak ervan?

**07.09** **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je résumerai ma réponse en regroupant les questions, la question principale étant de savoir ce qu'il convient de faire maintenant. Le deuxième aspect des questions porte sur les explications à propos de l'avis rendu par le Conseil d'Etat. Par ailleurs, les questions de M. Laeremans sont un peu étrangères à l'objet de nos discussions.

Premièrement, quelle est la situation et pourquoi un certain ministre Landuyt dit-il, le 12 mai, "si" et pourquoi, le 13 mai, dit-il "mais là"? Il y a une explication. Tout d'abord, j'essaie, dans ce dossier, d'adopter une attitude neutre et d'être l'exécuteur de l'accord du gouvernement. Donc, si on me demande de suivre la voie de la sagesse, ce sera, pour moi, la voie du gouvernement. Je ne

prends aucune décision sans avoir, au préalable, eu un contact avec mes collègues du gouvernement. Quant aux décisions relatives au contenu, j'ai toujours obtenu un accord et à l'avenir, je fonctionnerai et déciderai toujours conformément à ce qui a été décidé au sein du gouvernement.

Pourquoi ai-je dit, le 12 mai, qu'une décision s'imposait et pourquoi a-t-on l'impression que, le 13 mai, je tiens un discours contraire? Nous avons dû faire face à un grand problème en relation avec la sécurité. En effet, il ne faut pas oublier que, de temps en temps, il n'est pas plus facile d'être juge que ministre, mais la vérité juridique est, de temps en temps, plus simple que la vérité réelle. Je m'explique.

Que s'est-il passé? L'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles nous a demandé de prendre une décision provisoire tout en nous demandant de prendre une décision définitive fondée. C'est ce que nous avons fait. Le gouvernement a pris une décision provisoire et a indiqué la manière dont il comptait travailler à l'avenir.

Deux mois plus tard, le Conseil d'Etat a rendu un avis suivant lequel la manière dont nous avons pris notre décision provisoire n'est pas conforme aux règles de ce dernier. Dans cet avis, il nous demandait – fait étrange – de motiver les instructions données à notre administration et aux instances. Il est étonnant que l'on demande au ministre compétent de motiver ses instructions à Belgocontrol. Cela ne s'était encore jamais vu. Je répète qu'il n'était encore jamais arrivé que l'on doive motiver des instructions données à une administration ou même à une instance comme Belgocontrol.

Un élément encore plus important doit être pris en compte: pour réorganiser l'utilisation des pistes d'une manière logique et assurer la sécurité, il faut plus que trois ou quatre jours. Pour ce faire, dix jours sont nécessaires.

Monsieur de Donnea, c'est pourquoi vous aviez l'impression d'entendre deux ministres! La première réaction du ministre a été de considérer qu'il faut toujours respecter les décisions des juridictions. Vivant dans un Etat de droit, monsieur Maingain, je veux respecter chaque décision juridictionnelle mais c'est la sécurité qui m'a bloqué sur ce point-là.

Le gouvernement a décidé que je devais prendre une décision formellement car, en réalité, un problème se posait. La décision de suspension du

Conseil d'Etat était d'application immédiate mais elle était impossible à exécuter par les organismes tel que Belgocontrol et ce, pour des raisons de sécurité; il leur était impossible d'introduire des modifications d'une minute à l'autre.

C'est la raison pour laquelle j'ai pris, pour la première fois, une décision motivée à l'égard de Belgocontrol. On vit dans un Etat où le ministre doit motiver sa décision envers les instances qui doivent suivre ses instructions! Soit, je l'ai fait, provisoirement. Ce n'est que cette semaine que nous étudions la façon de manœuvrer en respectant à la fois l'arrêt de la cour d'appel et la décision du Conseil d'Etat puisque, je le répète, nous vivons dans un Etat de droit. Telle est la situation actuelle.

Je répète que je veux bien suivre la voie de la sagesse, mais la sagesse qui m'oblige aujourd'hui est la sagesse du gouvernement. Et je ne veux pas sortir de cette logique: je respecte les règles et mon acceptation d'agir en accord avec chaque collègue du gouvernement.

Donc ceux qui m'adressent des reproches ou qui essaient de me rendre responsable personnellement ne sont pas corrects. Je comprends les gens qui m'envoient des lettres, de plus en plus dures, mais je ne comprends pas les reproches d'un parlementaire à mon égard, s'il sait que je fonctionne dans une majorité qui, dans ce dossier, ne peut pas dire que le ministre compétent est déjà sorti de ce qui est convenu. Je veux le souligner.

Que convient-il de faire pour l'avenir?

C'est ce qu'a expliqué Mme Lalieux: les juridictions et le gouvernement travaillent dans le vide. Il est grand temps que le parlement, par le biais d'une loi, dise comment fonctionner pour parvenir à un équilibre entre tous les intérêts en jeu en la matière. Pour y arriver, nous avons besoin de procédures.

C'est vrai que la Belgique crée une situation assez originale: nous élaborons une loi qui prévoit les procédures pour objectiver les routes aériennes et produire un cadastre du bruit que tout le monde reconnaîtra en tant que tel.

Voilà donc quelques exemples. Mais, selon les décisions des juridictions, il serait même nécessaire de souligner qu'une administration est objective et indépendante; il serait aussi nécessaire de décrire une nouvelle fois la signification, la compétence ou la responsabilité d'une instance telle que Belgocontrol. En effet,

tout est remis en question d'après le texte de la dernière discussion.

C'est la seule chose que je peux dire pour l'instant car nous n'avons pas encore de solution concrète au sein du gouvernement.

Ik wil benadrukken dat de uitspraak van de Raad van State een uitspraak is van de Franse kamer van de Raad van State. Dat wil echter niet zeggen dat ik denk dat het vanwege de taal is en dat een uitspraak van de Nederlandstalige kamer zou verschillen. Het is best mogelijk dat de Nederlandstalige kamer dezelfde uitspraak zou doen.

Er is alleen één denkfout. De Oostrand als geheel bestaat niet. Een van de denkfouten in de tekst van de Raad van State is dat men denkt dat het dezelfde mensen zijn die nu de last hebben, dat het dezelfde mensen zijn die nu last hebben van het opstijgen als diegenen die last hadden van het dalen. Dat is niet waar. Het zijn duidelijk andere mensen. Het zijn andere gemeenten. Het dalen was immers in één rechte lijn en het opstijgen gebeurt in verschillende lijnen. Collega Van Biesen heeft dat geïllustreerd.

Je n'ai aucun élément objectif pour comprendre ce que veut dire une zone "F". Je ne vois aucune zone que je pourrais appeler zone francophone.

Dans l'Oostrand, il y a des francophones et des néerlandophones. Et il y a de plus en plus de néerlandophones qui commencent à rouspéter car ils avaient l'impression, à cause du fait que les francophones s'expriment mieux, qu'il n'y avait pas de néerlandophone dans la même zone. Je ne connais donc pas de zone "F" qui voudrait dire zone francophone.

Zowel in de Noordrand als in de Oostrand zijn er Nederlandstaligen, Vlamingen, die daar reeds heel lang wonen en die daar wensen te blijven wonen, maar die ook beginnen te klagen.

Beaucoup de nuisances dues à la piste 02/20 dont on se plaint aujourd'hui sont des nuisances que l'on a toujours connues, même pendant la bonne la période d'avant Mme Durant. Même à ce moment-là, la piste 02/20 était déjà utilisée.

Voor de volledigheid zal ik ook antwoorden op de vragen van collega Laeremans. Ik heb nog altijd geen rapport van de ombudsdienst ontvangen die voor mij de naam rapport waardig is en die mij de juiste gegevens geeft in verband met regio en naam. Ik wacht nog altijd op een behoorlijk

jaarverslag om er behoorlijke conclusies uit te kunnen trekken. Wat betreft de website is het inderdaad zo dat ik die nooit heb gebruikt. Ik ga ervan uit dat wij zouden moeten kunnen steunen op een anders-transparante ombudsdienst die ons een behoorlijk rapport zou kunnen geven zodat wij ook voor de mensen duidelijkheid kunnen geven omtrent het soort klachten of waar de klachten zich juist situeren.

Wat de vraag betreft hoe de controle op de ombudsdienst geschiedt, kan ik enkel verwijzen naar het koninklijk besluit van 15 maart 2002, duidelijk van voor mijn tijd, waarin staat dat de voorzitter van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit enkel een administratief toezicht op de werking van de ombudsdienst uitoefent. Ik denk dat wij inzake de ombudsdienst in de toekomstige wet een en ander ook moeten objectiveren en vastleggen.

**07.10 François-Xavier de Donnea (MR):** Monsieur le président, je ne fais de procès d'intention au ministre. Jusqu'à preuve du contraire, je suppose qu'il est de bonne foi. Mais cette preuve je ne l'ai pas encore eue.

Tout d'abord, vous dites que l'on ne pouvait pas, le 12, changer la décision antérieure en ce qui concerne la dispersion des vols parce qu'il faut un délai de 10 jours. Je peux donc comprendre que, le 13, vous ne pouviez que confirmer. Mais cela veut dire que vous avez jusqu'au 20 à minuit pour venir avec une décision raisonnée qui permettrait de rencontrer les desiderata du Conseil d'Etat et de la cour d'appel. D'accord pour dire que le 13 vous étiez dans l'impossibilité technique de changer quoi que ce soit mais je suppose que le gouvernement va arriver le 20 au soir -mais c'est vous qui devez instruire le dossier - avec un nouveau plan de dispersion.

La deuxième chose que je voulais dire est qu'à ma connaissance – je ne suis pas juriste mais je pense que vous l'êtes - tous les actes administratifs doivent être justifiés depuis quelques années. Cela n'était peut-être pas le cas du temps de vos études et certainement pas lorsque j'ai fait les miennes. Tous les actes administratifs doivent donc être justifiés, surtout lorsqu'ils ont un impact sur des tiers évidemment. Il est donc assez logique que le Conseil d'Etat se préoccupe de la motivation et que, même vis-à-vis de Belgocontrol, parce que cela a un effet sur des tiers, vous devez motiver vos actes.

Trois. Je crois volontiers que vous agissez tout à fait conformément aux décisions du

gouvernement. Mais comme ministre responsable du dossier, vous devez instruire les dossiers sur lesquels le gouvernement fonde sa décision. Vous avez fait une déclaration politiquement très importante, vous dites: "Moi, je ne suis que l'instrument du gouvernement". C'est tout à fait respectable et honorable, mais cela veut dire que la semaine prochaine, nous devons interpellier le premier ministre pour savoir pourquoi le 20 au soir, sur base d'un dossier que vous aurez soumis, le gouvernement n'a pas pris la décision qui permet de se conformer à la décision du Conseil d'Etat.

Enfin, je le répète, monsieur le ministre, la seule voie de la sagesse est d'en revenir à la situation précédant la décision malheureuse de Mme Durant. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement ne fait pas cela. Je sais qu'il faut sauver la face à un certain M. Anciaux, qui a eu le malheur de vous précéder au poste que vous occupez. A part cela, il n'y a aucune raison qui explique pourquoi le gouvernement unanimement ne pourrait pas en revenir à la situation précédant la funeste époque de Mme Durant.

**07.11 David Lavaux (cdH):** Je prends bonne note que M. le ministre se dégage de toute responsabilité personnelle et qu'il se déclare n'être que l'exécuter du gouvernement et des décisions prises par la majorité actuelle. C'est un fait important dans le débat. Il importe de le souligner ici aujourd'hui. Nous demandons à M. le ministre d'être notre interprète auprès du gouvernement pour lui demander d'exécuter, sans délai, l'arrêt de la cour d'appel, et donc de restaurer le caractère subsidiaire de l'utilisation de la piste 02.

Ensuite, nous demandons au ministre, comme le font également les autres collègues, d'en revenir à la situation d'avant Mme Durant, d'avant 1999. En effet, avant de trouver une solution qui soit plus adaptée et plus raisonnable - une solution qui tiendrait réellement compte et sur base d'éléments objectifs des zones, des études, des plans de nuisance, de bruit, etc. -, avant toute chose, il faut revenir à cette situation d'avant 1999. C'est en tout cas ce que nous demandons au ministre et au gouvernement.

**07.12 Marie Nagy (ECOLO):** Monsieur le président, j'ai entendu la réponse du ministre. Mais je n'ai pas entendu clairement s'il avait la volonté de respecter l'arrêt de la cour d'appel et celui du Conseil d'Etat. Va-t-il répondre à ces deux décisions dans les délais nécessaires? Je n'ai pas entendu d'affirmation volontaire telle que: "Oui, je vais les respecter."

Un fait m'inquiète: hier, à partir de 23h, il y a eu du vent arrière, de sorte que les décollages étaient impossibles sur la piste 25. Donc, tous les appareils ont décollé à partir de la piste 02. Or c'est contraire aux décisions. Cette initiative a-t-elle été prise simplement par Belgocontrol? Est-ce une manière de manifester son mépris envers les décisions du Conseil d'Etat? Je souhaiterais donc savoir très exactement ce qu'il adviendra de ces décisions.

Vous parlez maintenant d'une loi; nous attendons de voir. Votre explication portant sur la loi de l'aménagement du territoire, qui est un problème que je connais bien, me laisse perplexe - sans vouloir vous faire de procès d'intention. Mais, au moment de la déclaration de la majorité, un cadastre du bruit avait été promis. De plus, il avait été question d'un plan de dispersion. Deux ans ont passé. Nous connaissons les difficultés inhérentes à ce dossier. Et il n'y a toujours pas de cadastre du bruit.

Hier à la radio francophone, je vous ai entendu affirmer qu'il y en avait bien un et qu'il mesurait le bruit. Cette explication me semble un peu spécieuse.

Aujourd'hui, vous parlez d'une loi. J'ai le sentiment que l'on fait vivre ce plan, mois après mois, contre l'avis des juridictions de ce pays en disant qu'il faut autre chose, en l'occurrence maintenant une loi. J'attire l'attention des collègues de la majorité sur le fait qu'une loi peut être la meilleure et la pire des choses dans un tel domaine.

Monsieur le ministre, je rappelle une question qui n'est jamais abordée, ni par vous, ni par les gens de la majorité, c'est la question de la densité de la population. On parle beaucoup des personnes qui sont touchées par les nuisances sonores mais la consultation d'une carte des densités permet d'apprendre beaucoup de choses.

Prenez une carte des densités et suivez les routes qui sont empruntées. Si vous comptabilisez le nombre de personnes qui sont touchées par les nuisances sonores, votre principe de dispersion sera considéré d'une toute autre manière. Si je prends la route du canal, une partie de la route Chabert, qui survole des quartiers très denses, je constate que 143.000 personnes sont concernées. Si je survole le sud et l'est, 73.000 personnes sont dérangées. Si je prends la route du nord, 32.000 personnes sont survolées.

**07.13 Renaat Landuyt**, ministre: (...)

**07.14 Marie Nagy** (ECOLO): Consultez une carte des densités! Cela vous dérange? Vous racontez n'importe quoi!

Voilà, je vous montre la carte des densités.

**07.15 Olivier Maingain** (MR): Et on n'a pas compté les nains de jardin!

**07.16 Marie Nagy** (ECOLO): Cette notion de la densité de la population est utilisée partout pour définir les routes aériennes; je vous conseillerais de l'aborder d'une manière plus approfondie.

On peut taper sur le punching-ball appelé Durant autant que l'on veut et imaginer qu'avant et après, tout va bien! Monsieur le ministre, je vous signale que ce dont vous parlez, ce sont deux accords de coopération entre l'Etat fédéral et les deux Régions bruxelloise et flamande.

Je pense d'ailleurs que vous étiez membre du gouvernement flamand quand celui-ci a signé, le 22 février 2002, un plan qui était un accord de coopération et, le 6 juin 2002, ce qu'on appelle maintenant le plan Durant. Tout cela a capoté lorsque le ministre Anciaux a décidé, dans le cadre d'une campagne électorale à laquelle les membres du Vlaams Belang ne sont pas tout à fait extérieurs, de torpiller sa signature. Il y a des vérités qu'il faut de temps en temps rappeler. Je tenais à le faire parce que je trouve qu'on peut lancer beaucoup de paroles entre partis politiques mais la vérité a ses droits. La vérité, c'est qu'il y a deux accords de coopération signés par Dewaele, Verhofstadt et Simonet, sur proposition de la ministre responsable. Il faut rappeler dans quel contexte les choses se sont déroulées. La seule manière de revenir à une situation plus saine est de prendre en considération des critères objectifs: les vents et la densité de population.

**07.17 Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord féliciter M. le ministre. Il manie très bien les deux langues nationales. Et quand il veut créer une zone de brouillard, il sait trouver les mots pour le faire. Je me demande même si on ne devrait pas vous utiliser comme sémaphore en bout de piste à Bruxelles National, monsieur le ministre. On aurait au moins l'assurance qu'aucun avion ne décollerait ou n'atterrirait. Ce serait un avantage à tout le moins! (*Sourires*)

Franchement dit, en dehors de cet avantage, je cherche néanmoins à comprendre ce que vous voulez nous expliquer. En somme, depuis l'arrêt du Conseil d'Etat, vous n'auriez pas encore pu ou

n'auriez pas eu le temps de préparer une décision. Je vous rappelle que l'arrêt de la cour d'appel vous avait donné un délai jusqu'au 27 avril et qu'à moins de 10 jours de l'effet juridique de l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars qui prévoyait des astreintes à partir du 27 avril au soir, le 18 avril, vous vous êtes présenté en Conseil des ministres avec une décision.

Je prends note que le 18 avril, sur proposition du ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt, une décision a été prise en Conseil des ministres, décision critiquable et critiquée, puisque le Conseil d'Etat l'a suspendue. Donc, vous avez pu, à 10 jours de l'échéance que vous donnait la cour d'appel, à la suite de sa décision du 17 mars, trouver une réponse, imparfaite à l'évidence.

La question de délai ne me paraît pas essentielle. Vous cherchez à dire que le Conseil d'Etat innove dans sa jurisprudence en exigeant qu'un ministre motive la décision qu'il prend et qu'il transmet à son administration. Mais enfin, cela relève de la plus élémentaire pratique administrative! La motivation des actes administratifs relève de la plus élémentaire jurisprudence administrative depuis que le Conseil d'Etat existe! C'est toute la construction de la jurisprudence du Conseil d'Etat. C'est vrai que le législateur est intervenu pour lui donner une plus forte assise.

Si vous cherchez une piste de solution, donnez-vous la peine de lire, une fois pour toutes, les décisions de justice! Il ne faut quand même pas prendre les gens pour des idiots!

Qu'a dit le Conseil d'Etat? Je vais vous le lire, cela pourra peut-être aider: "De par la décision du 18 avril, les requérants sont survolés par les avions décollant de la piste 20 tous les samedis de 14 à 23 heures alors que par l'effet de la décision du 28 février 2004, ils le sont déjà par les avions décollant de la piste 20 tous les dimanches de 6 heures à 17 heures outre qu'ils le sont encore par ceux partant de la piste 25 droite et virant à gauche tous les samedis de 6 à 14 heures et tous les dimanches de 17 à 23 heures. Autrement dit, du samedi matin 6 heures au dimanche soir 23 heures, pas un moment de répit, sans parler des nuits, soit durant les périodes de la semaine réservées au repos et pendant lesquelles les habitants sont généralement chez eux." Voilà!

Et on dit que "même si la décision critiquée supprime les atterrissages sur la piste 02, elle aggrave – elle aggrave! – la durée des nuisances sonores subies pendant le week-end, soit pendant des périodes réservées à la détente en famille".

C'est quelque chose de simple et d'élémentaire. Jusqu'au jour où vous, au gouvernement, voudrez bien comprendre qu'une telle exigence est élémentaire pour le bien-être des habitants et pour la sécurité et qu'il faut une fois pour toutes revenir au principe que la piste 02/20 ne peut pas faire partie d'un plan de répartition équitable de la même manière que les autres pistes, aussi longtemps que vous ne voudrez pas vous en remettre à cette constatation-là, il y aura des recours en justice et cela tournera à la confusion de ceux qui décident et maintiennent des décisions qui sont contraires à l'évident bon sens.

En effet, tout le monde aura compris que quand on supprime l'utilisation de la piste 02 sous certaines conditions mais qu'on augmente l'utilisation de la piste 20 sous d'autres conditions, on ne fait que maintenir un problème.

**07.18** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, eerst zou ik toch iets willen zeggen aan mijn zeer goede en charmante collega van Ecolo die toch maar koppig blijft zweren bij dat oude concentratiemodel van Durant, terwijl dat, mevrouw Nagy, verschrikkelijk onrechtvaardig was en alle hinder op een welbepaalde bevolkingsgroep van tienduizenden mensen – als u optelt wie in die zone ligt: meer dan honderdduizend man! – wilde leggen en daar geen enkel medelijden mee had.

Het is zo dat alle Vlaamse partijen en niet alleen Bert Anciaux onder invloed van onze partij, maar dus alle Vlaamse partijen op een gegeven moment hebben ingezien dat dit onrechtvaardig was en niet kon en dat er dus moest gespreid worden. Alle partijen hebben nadien er mee op aangedrongen om die spreiding in het regeerakkoord te krijgen.

Trouwens, mevrouw Nagy, als u dan toch de bevolkingsdichtheid zou hanteren als criterium – dit is niet wat ik voorstel, want ik ben daar absoluut geen voorstander van en blijf het een onrechtvaardig criterium vinden – dan is de Oostrand in elk geval veel minder dicht bevolkt dan de Noordrand. Ik wens het de Oostrand niet toe om alles daar te gaan concentreren, maar uw idee van concentratie op een plaats is in elk geval verkeerd en onrechtvaardig.

Mijnheer de minister, wat uw interventie betreft, daar ben ik heel erg ontgoocheld in. Ik neem het woord interventie in de mond, want het was bijzonder kort en helemaal niet wat wij hadden verwacht. Ik was hierheen gekomen en had mij bij de vragen aangesloten, vooral met het oog op de

uiteenzetting die u had aangekondigd.

**07.19** Minister **Renaat Landuyt**: ... bent u zeer oneerlijk bezig. We hebben juist gezegd dat we uit respect voor mevrouw Creyf niet de volledige uiteenzetting zouden doen, maar dat we vanmiddag de vragen zouden behandelen.

**07.20** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat voorstel is weggestemd!

**07.21** Minister **Renaat Landuyt**: Dan maakt men daar misbruik van om tegen de minister te zeggen: u bent niet zo uitgebreid als beloofd aan mevrouw Creyf, terwijl wij zeggen te zullen wachten tot mevrouw Creyf erbij is.

**07.22** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, dat voorstel werd daarnaast weggestemd. Er was maar één voorstel dat door één partij werd gesteund, met name het voorstel van mevrouw Creyf gesteund door CD&V. Alle anderen hebben gezegd dat wij uw uiteenzetting zouden integreren in de antwoorden van de minister. U hebt vorige week ook aangekondigd dat u aan de hand van slides...

**07.23** Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, u zult moeten ingrijpen. Dit is een uitdaging voor uw objectiviteit.

**07.24** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U zou aan de hand van slides hier vandaag de hele uitleg doen. Dat voorstel is niet gekelder. Integendeel, het voorstel om dat niet te doen is weggestemd door de hele commissie.

Ik ben hier helemaal niet wijzer buitengekomen. U zegt dat het aan de ombudsdienst is om een transparant overzicht te geven van alle gevolgen van de spreiding. Dat vind ik heel goedkoop en gemakkelijk. Daarjuist was hier een van die ombudsmannen. Ik denk trouwens dat hij hier nog altijd zit, een beetje verdoken. Hij zal kunnen bevestigen...

(...): (...)

**07.25** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer Touwaide, ik verwijt u niets. Ik verwijt de minister iets. U hebt maar twee of drie personen in dienst.

(...): (...)

(...): Qu'est-ce qu'il fait là?

De **voorzitter**: Mijnheer Touwaide, ik moet eerlijk

zeggen dat ik het niet wist. Ik had u niet herkend. Ik moet u vragen plaats te nemen op de publiektribune. Ik kan alleen toelaten dat parlementsleden en hun medewerkers op de banken van de commissie zitten. Dat is het Reglement en ik kan daarvan niet afwijken.

Ik wil even iets rechtzetten. Gezien de vele vragen hadden wij afgesproken het debat, dat door CD&V werd gevraagd, niet zouden ontwijken, maar dat wij die vragen zouden laten stellen. Wij zouden het debat houden, wel wetend dat het niet achter de rug zou zijn en dat het nog een tijd aan de agenda zou blijven. Zo was het afgesproken.

Het is ook zo, mijnheer de minister, en dat wil ik ook beklemtonen, dat er oorspronkelijk wel sprake is geweest van powerpoints enzovoort.

**07.26** Minister **Renaat Landuyt**: In het kader van die gedachtewisseling. Ik heb nu op alle vragen geantwoord.

De **voorzitter**: Ik heb geprobeerd een en ander recht te zetten. Ik zou willen vragen dat u uw tussenkomst verderzet.

**07.27** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dank u, voorzitter. Hiermee is dat dus rechtgezet. Wij gingen er dus van uit dat u de gedachtewisseling en de power pointpresentatie zou integreren in uw antwoorden. U heeft dat niet gedaan. Misschien geeft u ze zo mee, maar in elk geval: die transparantie hebben we vandaag niet gehad.

Het was een beetje geestig, want de ombudsman heeft mij volkomen verkeerd begrepen: ik heb hem niet willen viseren. Ik vond het wel illustratief dat hij hier tussen de politici zat, want hij heeft daar nog altijd zijn tentakels.

Mijn probleem is dat de ombudsdienst maar enkele mensen in dienst heeft. U heeft er tientallen in dienst, alleen al op uw kabinet, en u heeft een hele administratie. Uw voorganger slaagde er in om op een heel transparante wijze, via een aparte website, heel het spreidingsplan uit de doeken te doen in zijn verschillende fasen, met de voorbereidende rapporten van Brunord enzovoort. Wat wij u vragen, is precies hetzelfde: de bevolking op eenzelfde manier voorlichten en inlichten.

U zegt dat het de ombudsdienst is die dit moet doen: zij moeten maar rapporten maken. Ik vind dit een heel gemakkelijke manier om uw verantwoordelijkheid van u af te schuiven en om de transparantie waartoe u verplicht bent,

mijnheer de minister, te verdoezelen.

Ik wijd dat alleen maar aan het feit dat u er nauwelijks in geïnteresseerd bent om de mensen hier in de streek voor te lichten, omdat u hier niet in de streek opkomt, omdat u in Brugge opkomt. Mocht de luchthaven van Zaventem in Brugge liggen, dan zou u het ongetwijfeld op een heel andere manier aanpakken.

Ik betreur ten zeerste dat u zo weinig interesse opbrengt voor het voorlichten van de bevolking terzake.

**07.28 Luk Van Biesen** (VLD): Ik zal proberen kort te zijn, mijnheer de voorzitter. Mijnheer de minister, ik wens u in dit dossier bijzonder veel sterkte en bijzonder veel moed. Ik wens u dat werkelijk toe, omdat u uw regeringscollega's dient te overtuigen van de rechtmatige vraag of eis die een beetje naar voor is gekomen via diverse sprekers hier, om de moed te hebben om terug te gaan naar de situatie van 1999.

Laat dit het uitgangspunt zijn voor de aanpassingen van dit plan zodat u een definitief plan kunt maken. Ga terug naar de historische baanroutes en verlaat de piste van de billijke spreiding die vanaf 1999 naar voren is gekomen. Ga terug naar de situatie van 1999 en neem die als uitgangspunt. Ik denk dat u daarmee heel veel mensen een rustige avond en een rustige nacht zult geven.

**07.29 Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je dois d'abord vous dire que j'ai rarement vu une telle unanimité dans cette commission pour le retour à la période antérieure à 1999. Il faut en prendre note, car jamais l'ensemble des groupes de la majorité n'ont fait cela. Nous le répétons aussi, nous pensons que c'est bien. En même temps, la Région bruxelloise est d'accord. Je rappelle que les écologistes tout comme le cdH sont à la Région bruxelloise. Voilà une large majorité en faveur de ce retour à la situation antérieure à 1999!

Si je vous ai bien compris, une loi est, selon toute probabilité, en préparation. Je ne voudrais pas que vous ne preniez pas la balle au bond pour faire une large consultation, en tout cas par rapport à une loi procédurale, s'il y en a une, non seulement pour interroger, entendre ainsi que relayer les problématiques des citoyens, des associations, mais aussi, je le répète, les éléments et les critères objectifs tels qu'un cadastre de bruit agréé par les deux Régions et

des normes environnementales et de santé.

**07.30 François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le président, je voudrais quand même prendre la défense du ministre sur un point. M. Laeremans lui reproche d'habiter Bruges avant d'ajouter que, si Zaventem était à Bruges, le problème serait déjà résolu.

A contrario, je crois que c'est une grande chance pour la résolution du problème que le ministre en charge ne soit justement pas bruxellois. J'estime que ce fut une erreur de confier à des Bruxellois la responsabilité de ce dossier dans des gouvernements précédents.

**07.31 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat betekent niet dat men daarom minder voorlichting moet geven dan zijn voorganger. De heer Anciaux had tenminste de verdienste dat er een behoorlijke voorlichting was via een aparte website waarop men perfect kon zien hoe dat spreidingsplan in elkaar zat en wat de voorgeschiedenis was. Vandaag is die voorlichting afwezig en dat betreur ik. Ik denk dat dit te maken heeft met het feit dat de minister niet in de streek woont en daardoor veel minder geïnteresseerd is in wat de mensen ervan denken.

Inderdaad, u hebt gelijk dat het misschien nuttig is dat de minister zelf met een zekere afstand aan een spreiding kan werken. Dat begrijp ik. Dat heeft ook zijn voordelen, maar dat belet niet dat er verplichtingen zijn tegenover de bevolking inzake de transparantie.

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, ik kan dat anti-Brussels ostracisme niet appreciëren.

**07.32 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het verbaast mij dat vanuit VLD-hoek door de heer Van Biesen wordt gepleit om terug te gaan naar de situatie van voor mevrouw Durant. Dat komt er op neer dat er opnieuw een concentratie komt in de Noordrand.

Ik denk dat wij hier, misschien wat contradictorisch, de behoeders van het federaal regeerakkoord willen zijn en pleiten voor een maximale en billijke spreiding. Wij hebben daar, samen met de andere Vlaamse partijen, altijd achter gestaan. Ik denk dat wij dit moeten blijven nastreven.

De **voorzitter**: Ik meen dat ik nu alle partijen billijk aan het woord gelaten heb. Ik meen dat wij – tenminste voorlopig – dat incident als gesloten mogen beschouwen.

Ik vrees dat ik moet zeggen: come and see next week. Niet, eerlijk gezegd, dat ik van plan ben – tenzij de commissie mij daarover terugfluit – om volgende week zo'n debat te programmeren. Sta me toe dat even te bespreken met de minister, want ik moet eerlijk bekennen dat we met een nogal volgeladen wagen aan wetgevende initiatieven zitten.



In elk geval, ik denk dat het debat niet gesloten is en ik vrees dat het voorlopig nog lang geopend zal blijven.

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

