

**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**

**20-04-2005**

**20-04-2005**

**Après-midi**

**Namiddag**

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

*25-4-2005, 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*

*25-4-2005, om 16 uur*

*aan de Dienst Integraal Verslag.*

*Fax: 02 549 88 47*

*e-mail: CRIV@dekamer.be*

- **M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les adaptations apportées au plan de dispersion" (n° 6565)**

- **M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'emploi des langues par le médiateur de l'aéroport" (n° 6567)**

- **Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "l'adaptation récente du plan de dispersion" (n° 6571)**

De **voorzitter**: Mevrouw Nagy is op weg naar hier. Mijnheer Laeremans, de eerste en de laatste vraag worden gesteld door mevrouw Creyf en ik neem aan dat u er geen bezwaar tegen hebt dat mevrouw Creyf haar twee vragen na elkaar stelt?

04.01 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik heb daartegen geen enkel bezwaar.

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, zoals altijd bent u breeddenkend en tolerant, waarvoor mijn dank.

04.02 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn eerste vraag gaat inderdaad over het jaarverslag van de ombudsdienst van de luchthaven. U bent daarover vorige week in openbare vergadering door de heer de Donnea ondervraagd en u hebt toen zelf gezegd dat u eigenlijk wenste te wachten tot u meer informatie had over de herkomst van de klachten enzovoort, met andere woorden, tot u wat meer duidelijkheid had over de gegevens. Ik hoop dat u ondertussen wat dat betreft al wat informatie hebt gehad.

We hebben gelezen in een krantenartikel dat de ombudsdienst voor de luchthaven van Zaventem in 2004 nagenoeg 41.000 dossiers behandeld heeft, tegenover 2.281 in 2003. In de eerste twee maanden van dit jaar loopt het aantal klachten al op tot meer dan 20.000. In ongeveer 13.000 dossiers gaat het om gepersonaliseerde klachten, hoofdzakelijk via e-mail verstuurd. De andere dossiers betreffen de overschrijdingen die automatisch zijn vastgesteld op de geluidsmeter in Wezembeek-Oppem en Kraainem. Het grootste deel van de klachten komt van Franstaligen en slechts 15% zou komen van Nederlandstalige bewoners. De ombudsdienst stelt in zijn jaarverslag voor – dit is wel merkwaardig – om bij voorkeur de piste 02 te gebruiken. Dat hebben we in elk geval kunnen lezen in een paar persberichten. Vandaar mijn vragen, waarop graag een antwoord.

Is het jaarverslag publiek, mijnheer de minister?

[ ]

[ ]

[ ]

[ ]

#### 04 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Simonne Creyf** aan de minister van **Mobiliteit** over "het jaarverslag van de ombudsdienst van de luchthaven" (nr. 6510)

- mevrouw **Marie Nagy** aan de minister van **Mobiliteit** over "het jaarverslag van de ombudsman van de luchthaven" (nr. 6547)

- de heer **Bart Laeremans** aan de minister van **Mobiliteit** over "de aanpassingen aan het spreidingsplan" (nr. 6565)

- de heer **Bart Laeremans** aan de minister van **Mobiliteit** over "het taalgebruik van de ombudsman van de luchthaven" (nr. 6567)

- mevrouw **Simonne Creyf** aan de minister van **Mobiliteit** over "de recente aanpassing van het spreidingsplan" (nr. 6571)

#### 04 **Questions jointes de**

- **Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité** sur "le rapport annuel du service de médiation de l'aéroport" (n° 6510)

- **Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité** sur "le rapport annuel du médiateur de l'aéroport" (n° 6547)

Kan dat ja of nee aan ons worden bezorgd? Het zou interessant zijn het in te kunnen kijken. Kloppen de cijfers in verband met de klachten? Hoe verklaart u de explosieve toename?

Hoe verklaart u het grote verschil in aantal klachten tussen Franstaligen en Nederlandstaligen? Klopt het dat de helft van de klachten komt van 7 families?

Kan u een overzicht geven van het percentage per gemeente op het totaal aantal klachten, uiteraard voor de gemeenten waar het percentage hoger ligt dan 5%? Kan u ook voor elk van die gemeenten de verhouding geven in het bevolkingsaantal tussen Franstaligen en Nederlandstaligen?

Hoe verklaart u ook het enorme aantal dossiers dat automatisch is vastgesteld door geluidsmeters? Hoe evolueerde dat tegenover het jaar ervoor?

Dan is er de merkwaardige suggestie van de ombudsdienst om bij voorkeur piste 02 te gebruiken, wat uiteraard in strijd is met de beslissing die u net onder druk hebt moeten nemen. Welke motivatie heeft de ombudsdienst hiervoor gegeven? Wat zal u dan uiteraard doen met die suggestie van de ombudsdienst?

Ik koppel dat nu aan mijn vraag in verband met het spreidingsplan.

Op 18 april besliste het kernkabinet over een wijziging van het spreidingsplan.

Mijnheer de minister, in verband daarmee had ik graag een antwoord op de volgende vragen.

Kunt u een toelichting geven bij dat nieuwe plan?

Welke gemeenten zullen nu meer en welke minder belast worden? Kunt u daarover ook cijfergegevens geven?

Hebt u de bijkomende last over de verschillende gemeenten uitgetekend? Bijvoorbeeld, wat is nu het gevolg voor de piste Zemst-Perk-Steenokkerzeel-Bonheide, die door het nieuwe plan, zwaar overvlogen zou zijn? Wat is de bijkomende last voor Sterrebeek en Tervuren tot Leuven-Huldenberg?

Over hoeveel gehinderde personen gaat het in totaal?

Zal Brussel meer of minder vluchten krijgen dan in de vorige versie van het spreidingsplan?

Waarom kiest u niet voor de Kanaalroute die de economisch meest verdedigbare route is, aangezien er dan geen omweg rond Brussel gemaakt moet worden?

Waarom komt er nogmaals een nieuwe studie over het spreidingsplan? De hoeveelste studie is dat? Wie zal die uitvoeren? Welke concrete antwoorden verwacht u daaruit? Wat verwacht u dat die studies meer kunnen bieden dan al de informatie waarover u reeds beschikt?

Wie of wat bepaalt de criteria om spreiding te definiëren? Hanteert men een rekenkundig model? In welke mate houdt men rekening met de bestemming van de vluchten?

Wanneer kunnen wij de wet verwachten? Kunt u garanderen dat er voor de verschijning van de wet consensus over de inhoud zal zijn met Vlaanderen en met Brussel?

**04.03 Renaat Landuyt**, ministre: Il s'agit de la proposition d'emprunter la route du Canal, n'est-ce pas?

**04.04 Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, dat is uw suggestie. De vraag luidt: waarom doet u dat niet?

**04.05 Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le ministre, il me semble que ce rapport contient des informations intéressantes sur le nombre de plaintes, sur les propositions à avancer pour des alternatives de type moins "politique" que technique et qu'il prend en compte certaines questions...

**04.06 Renaat Landuyt**, ministre: On fait circuler des textes que je n'ai pas reçus moi-même!

**04.07 Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le ministre, c'est un document qui vaut la peine d'être diffusé et je m'étonne de ce que vous dites. C'est votre point de vue, soit. Il faut rappeler qu'il s'agit du rapport des deux médiateurs car le texte est déposé par le médiateur francophone et le médiateur néerlandophone. C'est important de le souligner car il faut disposer de propositions tenant compte de mesures techniques comme la densité, comme dans tous les aéroports européens et même du monde, ainsi que du vent, de la sécurité, de la réduction des nuisances. Il existe des critères objectifs qui sont utilisés pour élaborer des propositions de routes.

Les plaintes constituent un élément important.

Elles portent essentiellement sur certaines routes, surtout sur les conditions dans lesquelles elles sont utilisées, et sur le fait que ces routes survolent ou non des zones densément peuplées.

Monsieur le ministre, je voudrais savoir très précisément quel accueil vous avez réservé au rapport et quel est le suivi donné aux plaintes. Je sais que vous avez répondu à ma collègue Isabelle Durant que vous ne comptiez pas les plaintes. Vous aviez donc le rapport puisque vous avez pu répondre à Mme Durant au Sénat la semaine passée.

Vous ne comptiez pas les plaintes mais les personnes et c'est vrai que c'est un élément important, de même que le critère de densité de la population.

Par conséquent, j'aimerais connaître le suivi donné aux plaintes. Quel est le suivi des propositions relatives aux routes? En ce qui concerne l'accord intervenu à la suite de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars, je souhaiterais savoir – je vous avais questionné à ce sujet la semaine dernière mais vous ne m'aviez pas répondu – si les AIP avaient été pris. Ont-ils été envoyés? Etant donné que vous avez jusqu'au 27 avril pour apporter des changements, quel est le délai d'exécution?

La question des vents telle que prévue dans cet arrêt est-elle prise en considération dans les nouvelles décisions?

Par ailleurs, j'avoue être perplexe en lisant le commentaire du gouvernement flamand sur votre accord. Vous le présentez comme un accord équilibré mais, dans le communiqué du gouvernement flamand, il est indiqué qu'ils se réjouissent que la plupart des vols devant abandonner la piste 02 soient renvoyés sur la Région bruxelloise. Je suis étonnée de cette réaction et souhaiterais connaître la répartition réelle des détournements effectués étant donné votre obligation de sortir de l'utilisation préférentielle de la piste 02.

**04.08** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, voor de goede orde en opdat op ordentelijke wijze geantwoord kan worden, zal ik beginnen met de vraag over de ombudsdienst. De twee andere sprekers hebben ook eerst daarover iets gezegd.

Wat mij verbijsterde de afgelopen dagen, mijnheer de minister, is dat de aanvankelijk enige ombudsman – hij is ondertussen vergezeld van

een Nederlandstalige, maar oorspronkelijk was de enige ombudsman de heer Touwaide, die Franstalig is – tegenwoordig aan wie hem in het Nederlands een e-mail stuurt met een vraag om uitleg of om een klacht in te dienen, Engelstalige antwoorden zendt. Dat is toch wel merkwaardig. Ik heb natuurlijk in eerste instantie aan hemzelf gevraagd wat er aan de hand is en nadat ik zo'n antwoord had ontvangen, heb ik hem kort gevraagd waarom hij in het Engels antwoordt. Toen antwoordde de ombudsman mij in mijn hoedanigheid van volksvertegenwoordiger: "Just because English is the official language used in aviation." Het zou mij verbazen dat hij ook de Franstaligen in het Engels antwoordt.

Een dergelijk antwoord, mijnheer de minister, hoeft ik niet te nemen. Het is buitengewoon grof, temeer daar die man met overheidsgeld werkt en een hele staf heeft om hem te ondersteunen, waarin ook Nederlandstaligen zitten.

Vroeger kon hij wel in het Nederlands antwoorden. Bovendien is er nu ook een Nederlandstalige ombudsman. Hij had de vraag kunnen doorspelen aan de Nederlandstalige ombudsman. Het getuigt van een buitengewone arrogantie, van een gevoel van verhevenheid boven het gewone volk, om dat soort antwoorden te geven.

Welke initiatieven hebt u reeds genomen om die ombudsman tot de orde te roepen? En als hij niet tot de orde geroepen kan worden – misschien wil hij ook niet tot de orde geroepen worden en is hij gewoon zijn werk daar beu en wil hij de bons krijgen – wat bent u dan van plan? Is zijn positie dan te handhaven? Dat is mijn eerste vraag.

Mijn tweede vraag gaat over de actualiteit van de voorbije dagen. Er is heel veel verteld. Zowat alle actiegroepen zijn opnieuw in het nieuws gekomen en elke groep heeft gezegd dat de eigen streek het meest getroffen wordt en dat het nu helemaal onleefbaar wordt. Het is dus hoogtijd, mijnheer de minister, dat u gedetailleerd uitleg geeft en per zone aangeeft welke belasting er zal komen, en vooral, wat het verschil is met het huidige spreidingsplan. Zoiets kon onder de vorige minister, onder minister Anciaux. Toen was er voor elke zone een bepaald percentage en een bepaalde kwantiteit, 's nachts, overdag en 's avonds. Alles was gedetailleerd uitgewerkt. Tot nu toe hebben wij van u nooit zo'n schema ontvangen. Ik had u trouwens gevraagd het ons op voorhand te bezorgen.

**04.09** Minister **Renaat Landuyt**: (...)

**04.10 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik kan er ook niet aan doen maar dat moest ik wel vaststellen. Hij gaf ons meer gegevens.

**04.11 Minister Renaat Landuyt:** Eindelijk de erkenning dat Bert de beste was.

**04.12 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik zeg niet dat hij de beste is. Ik zeg wel dat u het nog veel minder goed doet en ons als parlements lid niet respecteert.

**04.13 Minister Renaat Landuyt:** Ik vertel u even een kleine anekdote.

Ik herinner mij dat wij thuis ooit een nieuwe kast nodig hadden. Er waren twee leveranciers. De ene leverancier gaf ons een mooie tekening, de andere een lelijke schets. De kast van de tweede was echter mooi en bij de leverancier die de mooie tekening maakte, was de kast niet mooi.

**04.14 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat is allemaal mogelijk, mijnheer de minister. Als het doel wordt bereikt, is de rest ondergeschikt.

Mijnheer de minister, niettemin en ondanks de schetsen die u erbij haalt, is het toch een elementair recht van parlementsleden om behoorlijk te worden geïnformeerd. Tot op heden bent u er nog niet in geslaagd om ons in dit dossier op een behoorlijke manier te informeren over de nieuwe evoluties die op til zijn. Ik hoop dat dit alsnog gebeurt. Ik had gevraagd om dat op voorhand te doen. Dat is niet gebeurd.

De analyse die in de Noordrand wordt gemaakt en waar men tot nu toe bijna nooit een speld kon tussenkrijgen, is de volgende. Mijnheer de minister, het plan-Anciaux hield op zich geen maximale spreiding in, maar alleen een aanzet tot spreiding, ook al omdat er nog een aantal infrastructurele maatregelen moest worden genomen. Ten tweede, door de wijzigingen van de windnormen evolueerde de zaak in het nadeel van de Noordrand. Ten derde, door de route Chièvres af te buigen richting Noordrand en tegenwoordig zelfs boven de ring te plaatsen, ontlast u opnieuw een deel van Brussel. Ten vierde, met de nieuwe wijzigingen die op til zijn moet andermaal worden vastgesteld dat de drukste momenten van het weekend, namelijk zaterdagochtend en zondagavond, nog bovenop de overlast voor de Noordrand komt. Er kan zeker niet worden gezegd dat deze regio er beter uit komt.

Ik had daarvoor vorige maandag gewaarschuwd en de waarschuwing is uitgekomen. De Vlaamse

minister voor Leefmilieu, Kris Peeters, heeft dan ook vrij scherp gereageerd op uw nieuwe plannen en voorstellen. Hij heeft gezegd dat er zich binnen de Vlaamse zones een verschuiving zal voordoen. Een billijke spreiding evenwel, waarbij ook Brussel meer wordt betrokken, is er niet. Voor Brussel verandert er, op basis van de gegevens die we tot nu toe hebben, niets. Daardoor ging het ook zo gemakkelijk in het kernkabinet om de wijzigingen erdoor te krijgen. Immers, het was toch maar een verschuiving binnen de Vlaamse zones.

Mijnheer de minister, u doet teken dat dit niet zo is. U moet dan seffens maar eens uitleggen in welke mate Brussel een rechtvaardiger aandeel van de spreiding krijgt.

Tot nu toe ben ik helemaal niet overtuigd van een verbetering, van een meer maximale spreiding en van een betere verdeling van de lasten, wel integendeel.

U bent ook van plan een en ander in een wettekst te gieten. Ook daarin denk ik dat u uw wensen voor werkelijkheid neemt als u zegt dat u daardoor minder procedures gaat krijgen. U weet allemaal dat wetteksten wel degelijk aanvechtbaar zijn, met name voor het Arbitragehof, in het bijzonder wanneer er een speciale grond is voor vernietiging door het Arbitragehof, met name mogelijke discriminatie.

Ik zie u glunderen en lachen, mijnheer de minister. U hoopt blijkbaar op een procedure voor het Arbitragehof.

**04.15 Minister Renaat Landuyt:** (...)

**04.16 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik waarschuw u.

**04.17 Minister Renaat Landuyt:** U moet eerst lepe vragen stellen en na het antwoord moet u...

**04.18 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik kom tot mijn vragen, maar ik waarschuw u nu al dat wanneer u een discriminatoir spreidingsplan indient, u opnieuw procedures zullen uitlokken om die discriminaties ongedaan te maken.

Mijn eerste vragen zijn al gesteld. Kunt u ons de cijfers geven, de percentages en dergelijke? Ik hoop dat dit toch vandaag gebeurt, zodat we ten minste duidelijkheid krijgen.

Ten derde, op welke wijze wordt ervoor gezorgd dat Brussel een billijker deel van de last op zich zou nemen? Hoe reageert de minister op de

kritiek van de Vlaamse minister van Leefmilieu? Hoe ver staat het trouwens met de besprekingen met de Vlaamse regering en met de Gewesten?

Ten vierde, op welke wijze worden de taxibaan langsheen baan 25 L en de plaatsing van ILS-landingssystemen in die spreiding die u bij wet wil vastleggen, betrokken? Kan de wettelijke verankering rekening houden met veranderingen en dus een evolutief proces met wijzigingen in functie van de aanleg van nieuwe infrastructuur? Kan deze nieuwe infrastructuur inderdaad bijdragen tot een beter afwisselend baangebruik gedurende iedere dag en iedere nacht, om dus een maximale spreiding te hebben niet binnen de week, maar ook gedurende elke dag, zodat we vermijden dat één bepaalde streek gedurende een bepaalde dag of een bepaalde nacht alles over zich heen krijgt? Dat is uiteindelijk toch wel een bedoeling die billijk kan geacht worden.

Ten slotte, werd inmiddels cassatieberoep ingesteld tegen het arrest van 17 maart? U bent op dat vlak tot nu toe toch erg aan het treuzelen, heb ik de indruk.

**04.19** Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, zoals door de vraagstellers aangegeven, zijn er eigenlijk twee delen in de vraag. Enerzijds is er het element rond het ontwerpverslag van de ombudsdienst, anderzijds zijn er informatieve vragen in verband met de aanpassing van het spreidingsplan zoals deze week bepaald in akkoord met de leden van de kern van de regering.

Bestaat er een verslag van de ombudsdienst? De situatie is deze. Ik geef u de kleine voorgaanden. Eind februari 2005 werd mij een ontwerpverslag voorgelegd, waaromtrent ik een paar vragen naar verduidelijking had.

Vorige week was de heer Touwaide aanwezig in deze commissie, toen er vragen werden gesteld. 's Anderendaags stond de tekst, die mij werd voorgelegd als een voorontwerp van een verslag, in de Franstalige kranten. Ik merk dat hij ook in handen is van collega Nagy. In dit geval kunnen wij dus niet klagen over de open werking van de ombudsdienst. Voor mij is dit geen probleem, maar het is dan ook goed te weten van waar een en ander komt. Zoals de heer Laeremans heeft kunnen ondervinden, reageert de heer Touwaide zeer transparant en zeer vlug op alle mogelijke opmerkingen.

Ik begrijp dat de heer Touwaide zeer veel werk heeft om plichtsbewust te antwoorden op iedere

klacht. Dat hij daardoor enige tijd nodig heeft om op verslaggevingvragen te antwoorden, begrijp ik ook, te meer daar hij ook al enige tijd heeft gestoken in het voorstellen van alternatieven op het spreidingsplan. Ik ben in ieder geval nog altijd vragende partij om te weten hoeveel concrete klagers er zijn, teneinde duidelijk te weten van waar de klachten komen en op welk punt er effectief klachten zijn. Met betrekking tot het spreidingsplan moeten wij ons vooral concentreren op situaties waar de privé- en de gezondheidsbelangen van de mensen niet meer in evenwicht zijn met het algemeen belang en de werking van een luchthaven. Hierbij blijf ik nog steeds onvoldaan. Desondanks probeer ik zo nauwgezet mogelijk te antwoorden op de vragen omtrent het ontwerpverslag. Ik benadruk dat dit voor mij een ontwerpverslag is. Ik hoop nog een verfijning te krijgen betreffende het aantal specifieke periodes en waarop, en vooral vanuit welke woonplaats, er effectief werd gereageerd.

De explosie van klachten is te verklaren. Er is een lijn in te vinden. Zodra er sprake is van een of andere wijziging van het spreidingsplan en zodra er een wijziging is van de windkracht, blijkt er een wijziging te zijn van het aantal klachten. Niet te onderschatten is het feit dat men, dankzij de mogelijkheden van e-mail en internetsites, heel vlug heel specifieke klachten kan verspreiden, met vermelding van het uur van het vliegtuig en de nodige decibels. Daarop kan men intekenen via bestaande websites die deze service aanbieden.

Vervelend voor mensen die effectief klachten indienen, is geconfronteerd te worden met zeer eigenaardige mailnamen die het écht beoordelen van de echte klachten moeilijk maakt. Ik heb er alle begrip voor dat de ombudsdienst geen prioriteit geeft aan het opstellen van een verslag omdat de heer Touwaide zeer toegewijd alle mogelijke bewegingen rond het spreidingsplan volgt en als het even kan zelfs tijd maakt om persconferenties en commissievergaderingen mee te volgen.

Wat de tendens van de klachten betreft, - de derde vraag van mevrouw Creyf - kan ik meedelen dat 85% van de klachten in het Frans zijn opgesteld. Zij worden in het Frans beantwoord. Dit betekent niet noodzakelijk dat ze door Franstaligen zijn ingediend en betekent evenmin dat de ombudsdienst altijd in het Frans antwoordt. Wat het taalgebruik van de ombudsdiensten betreft, kan ik bevestigen dat meestal in de taal van de klager wordt geantwoord. In de feiten werd eenmaal in het Engels geantwoord. In die mate is het antwoord

van de heer Touwaide op dit punt een beetje onjuist. Hij heeft slecht eenmaal in het Engels geantwoord. Ik vermoed dat dit op een zondagochtend was. Mogelijks dacht hij met een ambtenaar van de Europese Commissie die in de buurt woont te maken te hebben. Tenzij u me meerdere mails kunt voorleggen die dit tegenspreken. Ik heb er slechts een in het Engels gevonden. Feit is dat veel termen in de luchtvaart Engelse termen zijn, dit omwille van de veiligheid zodat iedereen zou begrijpen welke route moet gevolgd worden.

Wat de vierde vraag van mevrouw Creyf betreft inzake de grote tendensen bij het volgen van de zes zones rond de luchthaven, neemt Diegem, het erkenningspunt in zone 1, 11% van de klachten voor zijn rekening. Dit komt overeen met 8% van de thans gekende klagers. Zone 2 met erkenningspunt Zaventem is goed voor 1% van de klachten en 2% van de klagers.

Zone 3 met als herkenningspunt Wezembeek-Oppem telt 75% van de klachten en 66% van de klagers. Zone 4, Kortenberg, telt 4% van de klachten en 8% van de klagers. Zone 5 en 6 samen genomen, Steenokkerzeel en Perk, telt 7% van de klachten en 5% van de klagers.

Om u te illustreren wat klachten kan beïnvloeden, het is best mogelijk dat er een lichte tendens is dat de klachten zullen stijgen in zone 5 en 6 voordat er iets verandert. Deze zones zijn immers sterk ter sprake gekomen in de pers. Dit heeft een invloed op de gevoeligheid van de mensen. Dat is logisch. Omdat men er meer mee bezig is, reageert men ook vlugger.

Wat uw vijfde vraag betreft, mevrouw Creyf, vorig jaar bedroeg het aandeel van de geautomatiseerde waarnemingen en/of klachten zowat 70% van alle dossiers, hoewel de geluidsmeters en de daaraan geassocieerde meldingsfaciliteiten pas sinds juni 2004 actief werden. Dit laat voorzien dat het aandeel in 2005 nog merkkelijk zal stijgen, allicht meer dan de normale stijging van het e-mailgebruik dat ook stijgt.

De zesde vraag berust op een misverstand. Er zijn risico's verbonden aan de transparante werkwijze van de ombudsdienst. De pers begrijpt soms iets verkeerd. Naar mijn bescheiden oordeel werd niet gepleit voor een intensiever gebruik voor baan 02. Dit heeft men trachten recht te zetten, maar blijktbaar is dat niet helemaal gelukt.

Je vais maintenant aborder les trois questions de

Mme Nagy concernant le rapport.

Premièrement, le gouvernement poursuit ses efforts pour trouver le meilleur équilibre entre les intérêts économiques et environnementaux qui sont en jeu. J'y reviendrai dans la deuxième partie de ma réponse.

Deuxièmement, le gouvernement ne s'engage pas dans la voie d'une révision. Le nombre de plaintes et le nombre de plaignants sont des données factuelles qu'il convient de mettre en relation et de clarifier. Je souligne que je fais un effort personnel pour assurer un suivi aux plaintes, surtout celles qui arrivent par e-mail car nous sommes toujours repris dans les destinataires des messages. Je vois donc tout passer mais c'est assez difficile à suivre car il y a beaucoup de réponses qui sont données de manière automatique. Mais nous lisons surtout les messages quand quelque chose change dans la réponse car cela nous donne des informations sur les vrais problèmes des gens. Il faut le reconnaître: il y a de vrais problèmes que nous devons essayer de solutionner.

Troisièmement, à propos des suites envisagées par le gouvernement, cela correspond au deuxième volet de ma réponse.

Mijnheer Laeremans, wat het taalgebruik van de ombudsman betreft, leid ik af uit mijn informatie dat het echt een eenmalig gegeven is en dat het antwoord door de heer Touwaide in die zin iets te vlug is gebeurd. Ik zal hem verwijzen naar uw uitspraken hier dat u van hem, terecht, geen antwoord verwacht. Ik zal hem dus ook vragen om zeker niet aan u te antwoorden.

(...): (...)

**04.20** Minister **Renaat Landuyt**: Anders wel? Ik zou het gewoon schrappen om geen risico te nemen.

Het is ook niet logisch. Ik denk dat u de heer Touwaide en zijn collega hun werk moet laten doen. Hun werk is niet te antwoorden op de parlementariërs. Dat proberen wij, zoals u zelf hebt benadrukt, zo goed mogelijk te doen. Ik denk dat het goed is voor de omgeving dat de ombudsdienst het werk doet waarvoor die aangesteld is en dat de dienst dat zo grondig mogelijk wenst te doen. Nogmaals, aan de toewijding van de heer Touwaide hoeft u niet te twifelen op dat vlak.

Er is in ieder geval de duidelijke instructie dat men antwoordt in de taal van de klager, meer specifiek

in het Frans of het Nederlands. Daaromtrent bestaat zeker geen twijfel. Men heeft mij gezegd dat er maar één keer in het Engels is geantwoord. Er zijn ook klachten in het Engels. Er zijn ook veel internationale buurtbewoners. Onderschat dat niet. Veel mensen vliegen zeer veel en gebruiken de luchthaven, maar desondanks kunnen zij klachten ondervinden van het feit dat anderen het vliegtuig ook gebruiken.

Ik kom op het tweede deel van de vraagstelling. Wat hebben wij nu effectief veranderd aan het spreidingsplan?

Wij hebben samen met de collega's in de regering de uitspraken van de rechters zo nauw mogelijk gevolgd. Ik benadruk dat er twee delen zijn in de genomen beslissing.

Het derde deel, het aantekenen van cassatieberoep, is mijn verantwoordelijkheid. Daarin gaan we gewoon verder.

Wat het arrest zelf betreft, kunt u twee grote boodschappen lezen. De eerste boodschap is de voorlopige beslissing van de rechtbank, waarvan die, terecht, verwacht dat ze ook uitgevoerd wordt. Voorlopig wordt de bewuste piste 02 niet gebruikt als preferentiële landingspiste, totdat ofwel de rechtbank zelf ten gronde een uitspraak heeft gedaan, ofwel totdat de regering zelf een andere definitieve beslissing heeft genomen. Het eerste deel van de regeringsbeslissing is voorlopig, met name de uitvoering van de beslissing in kort geding.

Een tweede luik sluit eigenlijk aan op de argumentatie van het arrest. In het arrest kan men lezen hoe men toepassing maakt – zonder ze letterlijk te citeren – niet alleen van een artikel van een internationaal verdrag, maar ook van twee grondwetsartikelen. Enerzijds is er, zonder het te vernoemen, artikel 22 waarin wordt bepaald dat men het respect voor of het recht op privé-leven en gezinsleven wenst te vrijwaren. Anderzijds is er het meer gekende artikel 23 dat over de kwaliteit van het leven handelt, meer bepaald over de gezondheid en de omgeving. Beide grondwetsartikelen vermelden ook letterlijk dat een en ander eigenlijk in een wet moet worden uitgewerkt. Men vergeet het soms, maar de woorden “behoudens verdere uitwerking door de wet” komen erin voor, waarin het verwachtingspatroon zit dat dit door de wet verder wordt uitgewerkt.

Wat betreft de toepassing van de twee grondwetsprincipes, bepaalt het arrest eigenlijk

dat wij niet over een kader beschikken om onze eigen beoordeling te stroomlijnen. Dus passen wij dit autonoom toe, in het kader van de Grondwet, volgens die en die methode. Dit leidt dan tot de uitspraken die geveld zijn. Omwille van de specifieke situatie van een specifieke zone in een veel groter verhaal, beseft de rechtbank in haar argumentatie dat zij zeer ver moet gaan in haar beslissing. Vandaar dat de regering de optie heeft genomen en mij eigenlijk de opdracht heeft gegeven om een wet uit te werken, niet om zonder meer het spreidingsplan in een wet te plaatsen, maar om uitvoering te geven aan de oefening waarvan het spreidingsplan getuigt, met name in de praktijk een evenwicht te realiseren tussen het recht op privé- en gezinsleven, alsook op gezondheid en het algemeen belang, zijnde de economie, de logistieke economie en de luchtvaart.

De beste vergelijking die men kan maken om te weten welk soort wet dit zal zijn, is de vergelijking met wat men doet inzake ruimtelijke ordening. Op het niveau van de regio's bestaan er decreten inzake ruimtelijke ordening. In die decreten staat niet hoe de ruimte geordend is, maar wel hoe de ruimte geordend wordt. Het ordenen van de ruimte of het landschap is precies het permanent maken van keuzes tussen het algemeen belang en het particulier belang: wat is industriezone, wat is landbouwzone, wat is milieuzone, wat is woonomgeving. Dit is het maken van keuzes van dergelijke thema's van algemeen belang ten opzichte van thema's van privé-belang: wat betekent dit voor de eigenaar van de grond in die bepaalde zone? Welnu, door het spreidingsplan, door het bepalen van vliegroutes, wordt de lucht boven ons ingedeeld in zones.

Dit gebeurt tot nu toe door een directe invulling van de vragen die rezen uit de praktijk, terwijl, door het naar boven komen van een enorme spanning tussen privé-belangen en het algemeen belang, de rechtbank keer op keer vaststelt dat er geen element is om te zeggen dat bij het nemen van dergelijke beslissingen de juiste afweging is gemaakt tussen de verschillende belangen. Er is geen enkel criterium om dit te toetsen. Men moet dit nu autonoom elke keer zelf doen.

Men vraagt eigenlijk om, net zoals in discussies in de rechtbanken – die zijn er evenveel – inzake ruimtelijke ordening en bouwvergunningen, criteria te hebben die erop kunnen wijzen dat men inderdaad, op een methode gewenst door de wetgever, de evenwichten heeft gecontroleerd. Het is dus noodzakelijk dat in een rechtsstaat iedere macht zijn verantwoordelijkheid neemt. Het



is dus aan de wetgever om in een dergelijke materie te bepalen op welke wijze een regering beslissingen moet nemen. Het is dan aan de rechter om na te gaan of die methode effectief gevolgd werd en het is dan uiteraard altijd de taak van de bevoegde rechtbank om te toetsen of een en ander volgens de grondwettelijke regels correct is gebeurd.

Een en ander regelen in een wet is binnen de rechtsstaat het Parlement zijn verantwoordelijkheid laten nemen en de wetgever zijn verantwoordelijkheid laten nemen in het afwegen van verschillende belangen. Dat is de oefening die wij moeten maken. Doen wij de poging om in de toekomst een soort wet op de luchtruimtelijke ordening op te stellen? Bij het decreet op de ruimtelijke ordening was het gevolg dat men een structuurplan heeft gemaakt van de regio. Een dergelijke wet moet de basis zijn voor het structuurplan in deze materie, met name het spreidingsplan.

Het enige gecompliceerde in deze situatie zal zijn dat andere bevoegde instanties uit de regio Vlaanderen en de regio Brussel, wat hun bevoegdheden betreft, bepaalde regels zouden moeten kunnen volgen. In ieder geval, voor het bepalen van de routes en voor het bepalen van de bezetting van wat boven ons hoofd gebeurt, moet er een wettelijk kader komen. Ik herhaal het, dit is niet het betonneren van het spreidingsplan in de wet, maar wel het opstellen van criteria waarmee het Parlement de richtlijnen geeft aan de regering over welke wegen bewandeld moeten worden. Als men die wegen bewandelt, dan krijgt men de garantie dat er een afweging gemaakt wordt van de belangen. Het arrest bepaalt letterlijk dat men, net zoals bij de ruimtelijke ordening, een soort bevraging van de bevolking moet doen. Men moet een onderzoek doen. Dat staat er letterlijk in.

Dus wij volgen ook voor onze definitieve beslissing de suggesties van de rechterlijke macht. Ik denk niet dat men het rechtstatelijke systeem op een betere manier kan hanteren.

Wat hebben wij in de voorlopige beslissing gedaan? Ik herhaal dat de verplichting gold om de baan 02 in het plan niet te gebruiken als landingspiste. Als baan 02 al wordt gebruikt als landingspiste zal dat zijn omwille van de klassieke noodwendigheden zoals de windnormen die zijn voorgeschreven in de veiligheidsvoorschriften. Voor de rest is baan 02 tot op heden niet opgenomen in het systeem van het spreidingsplan. Het arrest herhaalt uitdrukkelijk dat wat wordt opgelegd niet mag worden

geïnterpreteerd als het in vraag stellen van het spreidingsplan. In het arrest staat alleen dat baan 02 voorlopig niet wordt gebruikt, in afwachting van een definitieve beslissing door de regering.

Wat doen wij dan? In het spreidingsplan hebben wij wijzigingen aangebracht daar waar landingen op baan 02 werden voorzien. Dit was nodig in 4 gevallen en 2 grote hypothesen. Enerzijds is het zo, tot de nieuwe beslissing wordt uitgewerkt, dat baan 02 vandaag 1 zaterdag op 2 als landingsbaan wordt gebruikt. Om de 14 dagen wordt baan 02 gebruikt als landingsbaan. Wij moeten dus iets veranderen aan die zaterdag. Anderzijds waren er 3 halve nachten waar baan 02 werd gebruikt als landingsbaan, met name in de nacht van maandag op dinsdag vanaf 3 uur, in de nacht van woensdag op donderdag vanaf 3 uur en in de nacht van vrijdag op zaterdag vanaf 3 uur. Ik benadruk dat dit altijd relatief rustige periodes zijn. Dat heeft met capaciteitgegevens te maken. De hypothese van baan 02 als landingsbaan kon men slechts gebruiken bij een bepaalde capaciteit. Vandaar dat dit nooit mogelijk is tijdens de dag in de week, alleen op zaterdag. Dit systeem op zaterdag was ingevoerd om de mensen van de Noordrand, dat in het verlengde lag van de baan 25, 1 zaterdag op 2 rust te geven. Dat was de oorspronkelijke bedoeling.

Wat doen we nu? We hebben beslist om alle zaterdagen gelijk te maken. De werkweek loopt tot 's zaterdags 14 uur door. De drukte van de zaterdagvoormiddag, de capaciteit en het systeem van de zaterdagvoormiddag is dat van de hele week. Dat betekent: opstijgen van 25R, over de Noordrand. Het systeem van een zaterdag op twee geldt niet langer. Alle zaterdagvoormiddagen wordt het weekstelsel toegepast.

**04.21 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): (...)

**04.22 Minister Renaat Landuyt:** Ik dramatiseer om u inspiratie te geven. Ik geef u het plan zoals het beslist is.

Maar! Elke zaterdagnamiddag vanaf 14 uur, nadat iedereen uitgeslapen is, zullen de landingsbanen 25R en 25L vanuit de Oostkant gebruikt worden. Dat is dezelfde situatie als in de week. Ze komen over de landschappen en het verre Leuven om te dalen. Het opstijgen gebeurt vanop het omgekeerde van 02, de 20. Voortaan zal elke zaterdagnamiddag worden opgestegen over de Oostrand. In het verleden werd de hele zaterdag geland over de Oostrand. In de nieuwe situatie wordt elke zaterdagnamiddag vanaf 14 uur

opgestegen over de Oostrand. Dat is de situatie voor het weekend.

Voor de rest verandert er niets. Er deed zich nergens een noodzaak voor.

Wat de zogenaamde split nights betreft – de drie nachten die gewijzigd moesten worden, van maandag op dinsdag, woensdag op donderdag en vrijdag op zaterdag -, zullen we voor het eerst de 20 als landingspiste gebruiken. Wat het opstijgen betreft, blijft alles zoals het was, in casu opstijgen via de 07 richting Oostrand. Dat verandert niet. Alleen het landen verandert. Ik herinner aan de vorige en huidige hypothese: als men landt op de 02, dan stijgt men ook op via de 20. Men kan niet beweren dat door te landen op de 20 met als gevolg minder opstijgende vliegtuigen, maar tegelijk voor het eerst dalende vliegtuigen, de situatie voor Perk en andere gemeenten – ik ben de naam even kwijt –, kortom het noordoosten, beter of slechter is.

Landen of stijgen is in zijn geluidseffecten namelijk soms verschillend: soms beter, soms slechter. Daarom kan ik op één punt niet duidelijk zijn, maar ik heb op dat punt wel de geruststelling van deskundigen: wij kunnen geen wiskundige oefening geven over de totale verandering. Het is duidelijk dat de Noordrand een verandering is. Maar ook wat de Noordrand betreft, kan niet gezegd worden dat één zaterdag op twee, wat vandaag geldt, beter of slechter is dan iedere zaterdagnamiddag, wat morgen zal gelden. Het zou dus wel eens een verbetering kunnen zijn in de werkelijkheid. Dat moet echt – vandaar dat het voorlopige beslissingen zijn – goed bekeken worden.

Hetzelfde geldt voor de Oostrand. De Oostrand krijgt nu geen dalingen meer op zaterdag om de veertien dagen. De Oostrand zal nu wel de zaterdagnamiddagen de opstijgingen krijgen. Maar die opstijgingen kunnen ook weer niet vergeleken worden met de dalingen, want het gaat om andere routes. De bakens worden gevolgd. Men spreidt uit bij het opstijgen. Ook daar kunnen wij niet weten wat de reële effecten zullen zijn. Ook daar geldt weer: door de aard van de vliegtuigen en de vluchten die een beetje voorspelbaar zijn, vermoedt men dat dat uiteraard een verbetering zal zijn.

U merkt in de reacties van de verschillende Gewestregeringen, na de bestudering van het dossier, dat zij gematigd zijn. Beide Gewestregeringen reageren gematigd, tot vanmiddag toe. De Brusselse regering maakte de

bedenking: “Waarom hebben we daar niet eerder aan gedacht?” De Vlaamse regering zegt, bij monde van minister-president Letermé, dat de minister van Milieu te bezorgd en blijkbaar te vlug heeft gereageerd, omdat de regeling misschien wel beter is dan dat hij vermoed had.

Om die reden is het ook zeer gevaarlijk om te vlug te reageren. Er is een stuk onzekere factor: wat zal dat in de praktijk effectief betekenen? Alle regeringen hebben een zeer groot vermoeden dat het een relatieve verbetering zou kunnen zijn van het spreidingsplan. Het blijft een spreidingsplan. Het zou de verbetering kunnen zijn van iets dat al relatief goed was. De toekomst zal meer uitwijzen.

De manier van werken is de volgende. Alle instructies zijn zo vlug mogelijk doorgegeven, van zodra ik dat kon. Ik heb zelf erop aangedrongen om maandag te kunnen beslissen. Ik heb ook uitgelegd aan mevrouw Durant dat het beter is om dat in goede samenwerking met de andere leden van de regering te doen. Dat begreep zij. Dat heb ik dus ook gedaan. Van zodra ik mij ingedeekt achtte door mijn collega's, heb ik de instructies doorgegeven, in de hoop en met de zekerheid dat het zeker van kracht zal zijn – mogelijk vroeger – vanaf 27 april, de datum waarop er dwangsommen zouden kunnen worden gevraagd.

Ondertussen staat het leven niet stil. Eergisteravond werd een dagvaarding gedeponereerd op mijn kabinet, een dagvaarding voor mezelf. Zo'n dikke dagvaarding heb ik nog nooit gezien, een duim dik.

(...): Mijnheer de voorzitter, Wij hebben die wel al gehad. Wij kennen er alles van.

**04.23** Minister **Renaat Landuyt**: Wat u nu zegt, is niet geruststellend.

De dagvaarding van 3.200 mensen die in de verschillende gemeenten van de Noordrand wonen, stelt dat zij, steunend op de argumentatie van het arrest van 17 maart 2005 over de Oostrand, toepassing vragen aan de rechtbank van dezelfde redenering als in genoemd arrest. Zij vragen met name om niet meer last te krijgen dan de Oostrand.

Het vervelende aan de procedure is dat zij twee beslissingen doorkruist. In welke mate de procedure nog gegrond kan zijn, is een eerste vraag. Dat zal de rechtbank echter wel beoordelen. Iedere partij, inclusief de Vlaamse regering, die mede werd gedagvaard omwille van haar vergunning aan Biac, zal zich daartegen

wellicht verweren. Morgen vindt de inleidende zitting plaats en vermoedelijk zal ze handelen over de planning en de verdeling.

Wij krijgen daar wellicht nogmaals de bevestiging van het feit dat het dringend noodzakelijk is om een meer wettelijk systeem te hebben om het besluitvormingsproces in een dergelijke materie beter vorm te kunnen geven. Daardoor kan veel beter worden bewezen dat met alle rechten zoveel mogelijk rekening werd gehouden.

Hiermee hoop ik zonder Powerpointpresentatie en zonder slides, toch enigszins duidelijk te zijn geweest.

De **voorzitter**: Bedankt, mijnheer de minister. Collega's, gezien de uitleg van de minister, is het misschien niet nodig om volgende week de uiteenzetting te krijgen. Wij hebben ze immers in feite nu al gekregen.

**04.24 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Wij hebben nog recht op een repliek.

De **voorzitter**: U hebt uiteraard recht op een repliek, mijnheer Laeremans.

**04.25 Minister Renaat Landuyt**: Probeer nu eens onvoorspelbaar te zijn.

De **voorzitter**: Ik probeer objectief te oordelen en volgens mij was dit een zeer uitgebreid antwoord, maar uiteraard hebben de leden het recht te repliceren.

**04.26 Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is inderdaad een uitvoerig antwoord maar ik zou graag toch nog wat verder op bepaalde dingen ingaan. In dit bestek is het niet mogelijk om te informeren naar de verschillende routes wat met een voorstelling met kaarten wel kan.

Ik begin met het rapport van de ombudsman. Mijnheer de minister, ik ben verontwaardigd over het feit dat er over het rapport blijkbaar selectief info wordt gegeven aan Franstalige collega's van Ecolo. Ik vind dit niet kunnen. Wij hebben pogingen gedaan om aan dat rapport te geraken en dit is ons niet gelukt. Het is wel verrassend te mogen vaststellen dat precies Ecolo over dat rapport kan beschikken. Als ik uw geestige toespelingen hoor, mijnheer de minister, over de heer Touwaide dan stellen wij ons toch wel vragen over het functioneren van de heer Touwaide. Kan dat? Kan die man op dergelijke manier blijven functioneren? Dit lijkt mij toch niet evident.

Wat de klachten betreft, mijnheer de minister. Ik neem aan dat men enkel die klachten ontvankelijk heeft verklaard waarvan men officieel weet van wie en vanwaar ze komen. U hebt zelf gezegd dat het heel gemakkelijk is om via e-mail dit soort klachten in te dienen. Er bestaan inderdaad programma's waarin u dingen moet invullen. Mijn medewerker zegt dat het technisch altijd mogelijk is om te achterhalen van wie anonieme klachten komen. Ik neem aan dat enkel klachten worden verrekend waarvan men inderdaad weet van wie ze komen.

Ik kom thans bij het spreidingsplan, mijnheer de minister. Voor het eerst is mij duidelijk wat die wet precies moet inhouden. Ik dacht dat men in die wet het spreidingsplan zou vastleggen maar het zijn de criteria die men zal vastleggen. Ik wens u daarbij hoe dan ook veel succes. Ik wil eigenlijk zeggen dat ik het niet zo goed zie zitten hoe u daaruit zult geraken. Voor de rechtszekerheid lijkt het mij nodig dat terzake ook het Vlaams en Brussels Gewest decreten uitvaardigen. Hebt u die bijkomende studie nodig voor het opstellen van die wet? Als u in die wet de principes gaat vastleggen, hebt u dan die nieuwe studie nodig om precies te weten waar er zich welke geluidshinder voordoet? Mij lijkt die studie niet noodzakelijk als u in die wet enkel principes zult vastleggen.

Inzake de deadline van die wet, welke timing hanteert u? Als ik u hoor dan zou men gaan denken dat het voor iedereen beter zal worden. Ik neem aan dat niet iedereen dat optimisme deelt.

Mijnheer de minister, ik denk dat u wel degelijk voor een groot probleem maar ook een belangrijke opgave staat. Als ik zie wat er ondertussen vanuit al die actiegroepen gebeurt dan denk ik dat men stilaan de bestaansgrond van de luchthaven in Zaventem aan het aantasten is. Ik lees in de pers dat Air Libre Brussel, het actiecomité van Brussel-stad, juridische acties plant. Men start een briefencampagne om luchtvaartmaatschappijen te ontmoedigen om naar Zaventem te komen. Ik vraag mij af of dit kan. Zijn dit geoorloofde praktijken? Kan men zoiets doen?

Men is hier eigenlijk de hele bestaansgrond van de luchthaven van Zaventem aan het ondermijnen. Daarom staat u voor een gigantische opdracht. Heel de geloofwaardigheid van die luchthaven en van uw spreidingsplan hangt daaraan vast. Ik zou immers niet graag hebben dat op deze manier heel de welvaart, het welzijn

van een regio ondermijnd wordt door acties die te maken met een niet-evenwichtige spreiding of in elk geval met de perceptie dat men de lasten niet evenredig verdeeld heeft. Mijnheer de minister, u staat dus voor een bijzonder groot probleem en een moeilijke opdracht.

**04.27 Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses réponses, mais il semble faire une querelle, entre les lignes, sur la transparence, le besoin d'informations, etc.

Madame Creyf, il n'y a pas de mystère: j'ai demandé au médiateur si je pouvais disposer d'un document. Dans le sens de l'aide à la décision du côté du gouvernement et du parlement et dans le cadre du contrôle parlementaire, c'est assez normal. Donc pourquoi persifler sur cette question? C'est une mauvaise pratique.

Par ailleurs, je ne vais m'étendre sur le problème de l'utilisation de l'anglais.

Les personnes qui défendent les grands aéroports devraient se rendre compte qu'on se situe dans un contexte international.

Monsieur le ministre, je vous ai interrogé sur la nécessité de garantir une information et sur l'accès au document des médiateurs qui me semble important. Il donne des indications sur les plaintes mais il montre aussi que la situation n'est pas désespérée puisque, avec l'aval des deux médiateurs - il ne s'agit pas de considérations purement linguistiques ou communautaires - il indique qu'il est possible d'améliorer les choses sur le plan technique, à partir du moment où la décision n'est pas seulement politique mais est une question de bonne gestion, ce, qui à mon sens devrait permettre de garantir la sécurité et de donner un cadre au développement de l'aéroport de Zaventem.

Je n'ai pas entendu de réponse concernant les alternatives et je le regrette car il existe des pistes intéressantes pour l'avenir. Je comprends qu'il ne s'agit ici que de réponses provisoires à l'arrêt de la Cour d'appel, mais que le gouvernement est toujours dans la préparation du fameux plan qui devrait être terminé après la confection du cadastre du bruit. J'espère que votre projet de loi ne retardera pas encore le processus, notamment sur la mesure réelle du bruit et des personnes concernées. Il est bien de parler d'équité. Mais la situation est différente quand un avion survole 140.000 personnes plutôt que 30.000 ou 40.000. Il y a aussi lieu de tenir compte du facteur équité.

J'en arrive à votre réponse concernant le suivi de l'arrêt de la Cour d'appel. Je suis un peu étonnée de constater que vous ne procédez pas à une lecture complète de l'arrêt, notamment au sujet de la nécessaire modification des normes de vents. Lors de l'entrée en vigueur du plan Anciaux, les normes de vents étaient portées à 10 nœuds. Auparavant, ces normes étaient fixées entre 5 et 7 nœuds. Vous dites qu'il n'est pas nécessaire de modifier ces normes alors que, si on lit bien l'arrêt, une modification de celles-ci est nécessaire. Si ce n'est pas le cas, la piste 02 continuera à être utilisée plus que de raison. Je rappelle que ces normes de vents ont un réel impact sur la sécurité. On les a appliquées pendant 40 ans jusqu'au moment où le plan Anciaux est entré en application. Je regrette donc la décision qui a été prise.

Pour terminer, ce qui me semble le plus regrettable - on l'a entendu dans votre exposé - c'est que la gestion du vol et des routes reste extrêmement complexe, change de jour en jour et même presque de demi-journée en demi-journée. Ce n'est pas fait pour garantir la sécurité de l'aéroport. Je regrette que le gouvernement continue à s'enfoncer dans ce type de gestion extrêmement compliquée des routes. Vous prenez des risques inutiles avec une grande complexification des procédures de vols.

J'imagine que nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet. Pour moi, cette modification ne répond pas entièrement aux dispositions de l'arrêt. Nous continuerons à examiner la situation de près afin d'essayer d'aboutir à une gestion plus normale de l'aéroport, dans la ligne de ce qui s'est fait dans l'ensemble des aéroports européens et qui est complètement dévoyé par la politique du gouvernement actuel.

**04.28 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, wat de heer Touwaide betreft, ga ik niet dieper in op de zaak. U heeft gezegd dat het antwoord in de toekomst in het Nederlands of het Frans moet worden gegeven en ik geloof dat het ook zo zal gebeuren.

Wat uw antwoord in verband met de spreiding betreft, heb ik toch heel wat vragen.

Ik zal misschien met het laatste beginnen. U zegt dat u gewoon verder gaat met cassatie.

**04.29 Minister Renaat Landuyt:** Mijnheer de voorzitter, het kan genoteerd worden dat hij iets positiefs heeft gezegd.

**04.30 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik heb u dus verrast. Het was niet zo voorspelbaar.

**04.31 Minister Renaat Landuyt:** Het is een klein bloempje en nu komt de grote pot.

**04.32 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Als u alle vragen zou lezen die ik ooit heb gesteld – ook aan uw voorgangers – zult u zien dat wij in het dossier rond Zaventem en de nachtvluchten heel vaak constructieve opmerkingen en voorstellen gedaan hebben.

Wat cassatie betreft, zegt u dat u er gewoon mee verder gaat. Welnee, u staat gewoon stil in verband met cassatie. U doet niets. Toen destijds de Franstaligen vragende partij waren inzake cassatie, hebben zij dat onmiddellijk gekregen, maar nu u zelf minister bent en de Vlamingen vragen om in cassatie te gaan, gebeurt het niet. Dit is bijzonder spijtig. Ik vrees dat dit op een sisser zal uitdraaien.

**04.33 Minister Renaat Landuyt:** Wilt u zeggen dat ik aan politiek moet doen zoals de Franstaligen? Dat is ook een suggestie.

**04.34 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Neen, het is het tegenovergestelde. Als het in het belang van de Vlamingen zou kunnen spelen, doet men het gewoon niet. Dat vind ik spijtig. Ik hoop dat u het Parlement op de hoogte blijft houden van uw mogelijke initiatieven, maar u treuzelt er in elk geval zeer lang mee.

Ten tweede, u bent zeer breedvoerig geweest over de noodzaak van een wet en wat die wet allemaal gaat inhouden. Dat kon voor mij veel korter, maar dan was het misschien veel duidelijker dat u voor de rest eigenlijk niet zo veel zou zeggen.

Ik had u heel gedetailleerd gevraagd om cijfers en percentages te geven voor de verschillende zones, zoals uw voorganger destijds kon doen, maar we hebben die niet gekregen. Het is helemaal niet duidelijk hoeveel extra overlast een bepaalde zone nu gaat krijgen en wat de gewogen last per zone zal zijn. U heeft heel abstract gesproken. U zegt dat de perceptie misschien anders zal zijn als men stijgt in plaats van daalt boven een bepaalde zone. Daar kan men natuurlijk alle kanten mee uit. De informatie die wij u vragen en die nodig is om het dossier op een ernstige manier te beoordelen, blijft ontbreken.

In ieder geval zijn zaterdagvoormiddag en

zondagavond veel drukker, mijnheer de minister, dan zaterdagmiddag en zondagvoormiddag, waardoor men niet kan ontkennen – u heeft het ook niet ontkend – dat de Noordrand een heel stuk extra vluchten en hinder over zich heen zal krijgen.

Ik zie ook helemaal niet in hoe u met uw plannen Brussel beter bij de spreiding betreft en een redelijker aandeel bezorgt in de spreiding. Integendeel, het enige wat u recentelijk nog op dat vlak gedaan heeft, is dat u de routes die naar het baken van Chièvres moeten ook al omleidt richting Noordrand en dat Brussel nog meer dan vroeger ontzien wordt.

Ik heb u ook gevraagd hoe het staat met de besprekingen met de Gewesten. U hebt terzake geen stand van zaken gegeven.

**04.35 Minister Renaat Landuyt:** Wat was dat over een route die verandert?

**04.36 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Welja, de route naar Chièvres. Ik heb begrepen dat, waar die normaal gezien grotendeels rechtdoor ging, over Brussel, die nu meer en meer wordt omgebogen...

**04.37 Minister Renaat Landuyt:** Dan hebt u dat verkeerd begrepen.

**04.38 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U hebt dat vandaag niet gezegd, maar dat is wel iets wat...

**04.39 Minister Renaat Landuyt:** Het is om het even, vandaag of gisteren; u hebt het verkeerd begrepen. Wij hebben niets veranderd.

**04.40 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Vandaag of gisteren niet. Maar dat is al enkele weken geleden.

**04.41 Minister Renaat Landuyt:** Gisteren niet, nooit. Neen, neen. Neen.

**04.42 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik hoop ook dat het onjuist is.

**04.43 Minister Renaat Landuyt:** Het is daarom dat ik reageer.

**04.44 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Het is goed dat u reageert.

**04.45 Minister Renaat Landuyt:** Het is altijd

relatief wat u zegt maar nu was u echt verkeerd. Daarom reageer ik.

**04.46 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Oké, ik neem daar akte van. Ik heb andere zaken gehoord. Wij zullen dat verder onderzoeken.

In elk geval, hoe het staat met de besprekingen met de Gewesten, daarover heb ik geen duidelijkheid. En hoe het staat met de aanleg van extra infrastructuur en het betrekken van die extra infrastructuur bij een maximale spreiding en het stappenplan inzake die spreiding, daarover heb ik helemaal geen duidelijkheid. Ik heb de indruk dat u niet de wil hebt, en niet de moed, mijnheer de minister, Brussel zijn deel te laten dragen van de spreiding en dat u eigenlijk elke confrontatie met Brussel wil ontwijken.

Ik vrees dat wat u vandaag als voorlopig naar voren schuift uiteindelijk een vrij definitief karakter zal krijgen, zonder dat het uiteindelijke doel – wat zoveel goedmenende mensen in dat dossier wilden, een maximale en een billijke spreiding, een spreiding ook op zoveel mogelijk momenten in de week – er met u als minister van Infrastructuur en Mobiliteit niet zal komen. Ik betreur dat ten zeerste. Maar wij zullen heel waakzaam blijven toekijken.

De **voorzitter**: Ik meen dat wij het incident kunnen sluiten?

**04.47 Minister Renaat Landuyt**: Neen, er zijn een paar bijkomende vragen gesteld, niet door collega Laeremans maar door de twee vorige sprekers. De heer Laeremans had gewoon bijkomend commentaar.

Wat de heer Touwaide betreft, zult u mij formeel niet horen zeggen dat er een of andere fout is gebeurd. Ik stel alleen een zeer transparante werkwijze vast. Ik heb daar zelfs, à la limite, als hij alle mensen gelijk behandelt, geen enkel probleem mee. Alleen is mijn hoofdzorg: ik wil duidelijkheid over de aard van de klachten om er effectief een les uit te kunnen leren. Ik stel vast dat hij zeer veel werkt, en blijkbaar overal op reageert. Maar ik kan vandaag nog niet zeggen dat ik een echt verslag heb. Tussen haakjes, die 7% van de mensen zijn verantwoordelijk voor een 17.000tal mails. Dat zeg ik om volledig te zijn.

Voor het verslag zeg ik dat formeel. Men moet mij niet verwijten op een of andere manier iets besloten te houden. Ik stel een heel transparante werkwijze vast. Ik kan daar zelfs mee leven zodanig dat er een sfeer is van duidelijkheid. Er

hoeft hier geen sfeer te zijn dat de regering iets te verbergen heeft. Wij proberen zo goed mogelijk de werking van onze luchthaven te garanderen en ook het leven van de mensen zo goed mogelijk te laten verlopen.

Ik kom aan het verschil tussen de wet en de studie. Het is juist om te zeggen dat de regering formeel overeengekomen is dat er een globale studie komt. Het is niet studie nummer zoveel. Het probleem bij de voorgaande studies was dat er nooit over de conclusies gediscussieerd werd, maar steeds over de werkmethode en de uitgangspunten. Ik moet zorgen dat ik klaarheid heb over de uitgangspunten.

De studie is eigenlijk een soort toepassing van de wet. Al hetgeen wij nu gedaan hebben voor het spreidingsplan, alle beslissingen die wij genomen hebben zullen de toets moeten kunnen weerstaan van de wet met alle principes van de juiste werkwijze. Het is niet gemakkelijk om te expliciteren wat wij gedaan hebben. Het is op zich echter reeds een toets van de rechtvaardigheid van de methode die tot vandaag gevolgd werd.

Het is relatief origineel juridisch werk. Ik ben er zelfs persoonlijk mee bezig. Wij zijn in groep aan het kijken welke soort van principes wij in de wet moeten vastleggen. De beste vergelijking is die met de situatie van het decreet Ruimtelijke Ordening.

Wij kijken ook internationaal naar die landen waaruit wij lessen kunnen trekken. Het is echter zo dat wij hier specifiek geconfronteerd worden met een politiek zeer gevoelige materie. In andere steden bestaat die materie helemaal niet. Ook in Amerika zijn er bepaalde conflictzones. Men kan lessen gaan trekken en gaan vergelijken. Wij proberen daaruit de algemene lijnen te halen.

De deadline is zo vlug mogelijk. Ik ga er geen termijn op kleven. Wij werken er evenwel aan. Wij hopen ook op een stukje stabiliteit daarmee.

Het wordt natuurlijk heel vervelend als actiegroepen naar maatschappijen beginnen te schrijven in het Engels. Dat zijn echt schadeverwekkende zaken. Men is bezig met het ondermijnen van heel de economische activiteit rond de luchthaven. Dat is heel erg en berokkent veel schade. Wij moeten daarop ook alert reageren.

**04.48 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): (...)

**04.49 Minister Renaat Landuyt**: Wij proberen

daarop steeds zo snel mogelijk te reageren, maar wij komen op een punt dat niet de VZW, maar de personen achter de VZW enorme financiële risico's aan het nemen zijn. Op juridisch vlak zijn ze fouten met grote schade aan het maken. Op dat vlak moeten zij door de juiste instanties op hun verantwoordelijkheid gewezen worden en in gebreke gesteld worden.

Het is inderdaad een heel vervelende situatie die reeds concrete problemen heeft opgeleverd.

Mevrouw Nagy heeft de vergadering al verlaten. Wat namen inderdaad een voorlopige beslissing, omdat een kortgeding altijd een voorlopige situatie inhoudt. We kunnen geen definitieve beslissing nemen, omdat het arrest zelf stipuleert dat een definitieve beslissing volgens een andere procedure moet gebeuren. Er moet minstens beter kunnen worden bewezen dat het evenwicht tussen de privé-belangen en privé-rechten en het algemeen belang duidelijk wordt.

Alle alternatieven moeten daaraan beantwoorden. Daarom moeten we, om correct te zijn, minimaal reageren op het minimale dispositief van het arrest. Uit de argumentatie hebben we onze lessen getrokken. Dat moeten we ook doen. We zijn de argumentatie ook aan het analyseren. We kunnen niet zomaar zeggen dat het arrest met de losse pols is gemaakt. Als we cassatie willen aantekenen, doen we dat niet volgens de taalrol, maar volgens de juridische argumentatie die in het arrest aanwezig is.

Op dat vlak bescherm ik ook mijn eigen methode. Ik ben zelf een jurist en een aanhanger van de rechtsstaat. Ik zal handelen op een correct wijze. Ik wens in het dossier niets onbezonnen te doen.

We zitten nu in de fase van de juiste analyse om de argumentatie door de juist geplaatste advocaten te laten geven. Dat is al weken bezig. Ik heb dat van bij de aanvang gezegd.

Om volledig te zijn, wil ik het ook hebben over het probleem van de windnormen. Aan de windnormen wordt door mij niet geraakt. Het is een technische veiligheidskwestie. Al sedert maart 2005 is er een andere situatie voor de windnormen. Als ik mij niet vergis zijn voor de banen 25 en 07, de windnormen 7 en 20. Voor de schuine piste zijn de windnormen 5 en 15. Dat is de huidige situatie voor de windnormen. Uiteraard moet een en ander in de toekomst ook worden meegenomen in het evenwichtige systeem dat we door een wet hopen uit te bouwen. Het is niet omdat we een wet opstellen dat we het dossier

vertragen.

Waar zit de blokkering, als er al van een blokkering mag worden gesproken? Waar zit het tijdverlies – dat is een beter woord dan blokkering – inzake een verdere uitwerking van het spreidingsplan? Inzake de evaluatie komen de regionale regeringen uit zichzelf niet zo gemakkelijk, en nog moeilijker gezamenlijk, tot een eenduidig standpunt. De situatie van de geluidsnormering is echter hun bevoegdheid, niet de onze.

Wij hebben niet het argument gebruikt dat we niets kunnen wijzigen, omdat we geen akkoord hebben met de Gewesten. We hebben gezegd dat we onze bevoegdheden zullen uitputten en uitoefenen. Thans wordt ons verweten dat we geen overleg plegen, terwijl ons anders zou worden verweten dat we geen beslissing nemen en ons verbergen achter de regionale regeringen. Dat is zeker niet mijn bedoeling. Ik probeer in deze stap voor stap een logica te volgen en mijn verantwoordelijkheid te nemen.

De **voorzitter**: Het vervolg is voor volgende week.

