



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

03-05-2006

Matin

woensdag

03-05-2006

Voormiddag

SOMMAIRE**INHOUD**

Questions et interpellations jointes de	1	Samengevoegde vragen en interpellaties van	1
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan 'provisoire' de dispersion" (n° 11329)	1	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het nieuwe 'voorlopige' spreidingsplan dat hij heeft uitgewerkt" (nr. 11329)	1
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan de dispersion" (n° 847)	1	- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit over "zijn nieuwe spreidingsplan" (nr. 847)	1
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 11406)	1	- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten" (nr. 11406)	1
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les procédures de vol" (n° 11411)	1	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de vliegprocedures" (nr. 11411)	1
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan de dispersion" (n° 857)	1	- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "zijn nieuwe spreidingsplan" (nr. 857)	1
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "le principe de renversement de la piste 02/20" (n° 11488)	1	- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het principe van de omkering van baan 02/20" (nr. 11488)	1
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion modifié" (n° 11493)	1	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het bijgestuurde spreidingsplan" (nr. 11493)	1
- M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "les dernières 'modifications provisoires' du plan de répartition des nuisances aériennes" (n° 11517)	1	- de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de laatste 'voorlopige wijzigingen' aan het plan tot spreiding van de door het luchtverkeer veroorzaakte geluidsoverlast" (nr. 11517)	1
<i>Orateurs:</i> Bart Laeremans, François-Xavier de Donnea, Marie Nagy, Olivier Maingain, Jef Van den Bergh, David Lavaux, Karine Lalieux, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Bart Laeremans, François-Xavier de Donnea, Marie Nagy, Olivier Maingain, Jef Van den Bergh, David Lavaux, Karine Lalieux, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
<i>Motions</i>	12	<i>Moties</i>	12

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

du

MERCREDI 03 MAI 2006

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 03 MEI 2006

Voormiddag

La discussion des questions et interpellations est ouverte à 11 h 14 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions et interpellations jointes de

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan 'provisoire' de dispersion" (n° 11329)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan de dispersion" (n° 847)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 11406)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les procédures de vol" (n° 11411)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "son nouveau plan de dispersion" (n° 857)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "le principe de renversement de la piste 02/20" (n° 11488)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion modifié" (n° 11493)
- M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "les dernières 'modifications provisoires' du plan de répartition des nuisances aériennes" (n° 11517)

01.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le 20 avril, nous avons interrogé le ministre en séance plénière sur les aménagements apportés au plan de dispersion des vols qu'il préparait et qu'il se

De vragen en interpellaties vangen aan om 11.14 uur.

Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen en interpellaties van

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het nieuwe 'voorlopige' spreidingsplan dat hij heeft uitgewerkt" (nr. 11329)
- de heer François-Xavier de Donnea tot de minister van Mobiliteit over "zijn nieuwe spreidingsplan" (nr. 847)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten" (nr. 11406)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de vliegprocedures" (nr. 11411)
- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "zijn nieuwe spreidingsplan" (nr. 857)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het principe van de omkering van baan 02/20" (nr. 11488)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het bijgestuurde spreidingsplan" (nr. 11493)
- de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de laatste 'voorlopige wijzigingen' aan het plan tot spreiding van de door het luchtverkeer veroorzaakte geluidsoverlast" (nr. 11517)

01.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Op 20 april ondervroegen wij de minister in de plenaire vergadering over de aanpassingen aan het spreidingsplan die hij in petto had. Hij wou die toen

refusait alors à dévoiler. Nous avons d'emblée averti que ces adaptations ne pouvaient se limiter à un déplacement du nord vers l'est, sans que Bruxelles n'ait à supporter sa part des nuisances.

Les adaptations demeurent extrêmement limitées. Rien ne change pour les jours de semaine, la nuit et le soir. Seul le samedi fait l'objet d'une modification et le ministre continue en outre de respecter scrupuleusement les normes sonores de Bruxelles, que la cour d'appel de Bruxelles a pourtant déclarées inconstitutionnelles.

D'après une série d'articles de presse, le ministre a agi sournoisement. Il s'est opposé au principe d'inversion pour la piste 02.

Le résultat est un déplacement de dix avions seulement pendant le week-end, ce qui est insignifiant. Si le principe d'inversion n'est pas appliqué aux vols de nuit, le résultat est même négatif pour les communes du nord de Bruxelles.

Force nous est malheureusement de nous fonder sur des articles de journaux car nous ne disposons pas de suffisamment d'informations de première main. Le ministre peut-il nous fournir les documents sur lesquels il se fonde ?

Le ministre peut-il expliquer pourquoi les modifications sont aussi limitées ? Pourquoi aucun changement n'a-t-il été apporté aux vols en semaine, en soirée et la nuit ? La modification ne concerne que 0,5% des mouvements d'avions.

Le principe du renversement sera-t-il effectivement supprimé ? À quels moments ?

Le ministre peut-il préciser, sur la base de chiffres, quelles sont les conséquences pour chaque zone et pour les différentes pistes ?

Pourquoi Bruxelles est-elle encore toujours épargnée ?

Pourquoi les routes de contournement ne sont-elles pas modifiées ? Sur quelle base objective peuvent-elles encore être fondées après le récent arrêt de la cour d'appel ?

Quel est l'état d'avancement de l'étude sur la piste 25L ? Le ministre pourrait-il communiquer cette étude à la commission ?

niet bekendmaken. We hebben meteen ook gewaarschuwd dat de aanpassingen zich niet mogen beperken tot een verschuiving van noord naar oost, zonder dat Brussel mee in de lasten moet delen.

De aanpassingen zijn uiterst beperkt gebleven. Op weekdays, 's nachts en 's avonds verandert er niets. Alleen op zaterdag verandert er iets en bovendien blijft de minister scrupuleus de Brusselse geluidsnormen in acht nemen, zelfs al heeft het hof van beroep van Brussel die ongrondwettig verklaard.

Volgens een aantal persartikelen heeft de minister een geniepige streek uitgehaald. Hij heeft namelijk het omkeringsprincipe van baan 02 onderuit gehaald.

Het resultaat is een verplaatsing van slechts tien vliegtuigen tijdens het weekend. Dat is onbeduidend. Als we het omkeringsprincipe voor de nachtvluchten laten varen, is het resultaat zelfs negatief voor de gemeenten ten noorden van Brussel.

Helaas moeten we ons op krantenberichten baseren, bij gebrek aan informatie uit de eerste hand. Kan de minister nu eindelijk de documenten vrijgeven waarop hij zich baseert ?

Kan de minister toelichten waarom de wijzigingen zo beperkt zijn ? Waarom verandert er niets aan de week-, avond- en nachtvluchten ? Nu is er slechts een wijziging van 0,5 procent van de vliegbewegingen.

Wordt het omkeringsprincipe inderdaad afgeschaft ? Op welke momenten ?

Kan de minister cijfermatig weergeven wat de gevolgen zijn voor elk van de zones en voor de verschillende banen ?

Waarom wordt Brussel nog altijd ontzien ?

Waarom verandert er niets aan de omleidingsroutes ? Op welke objectieve grond kunnen die nog gebaseerd worden na het jongste arrest van het hof van beroep ?

Hoe ver staat het met de studie inzake baan 25L ? Kan de minister die studie meedelen aan de commissie ?

01.02 François-Xavier de Donnea (MR) : Vous

01.02 François-Xavier de Donnea (MR): U heeft

avez annoncé un nouveau plan plus sûr, mieux équilibré et qui apporterait davantage de dispersion pour répondre ainsi au jugement de la Cour d'appel du 21 mars. Pourtant, en Conseil des ministres du 21 avril 2006, vous n'avez rien présenté d'original. Vous avez proposé une utilisation plus intensive de la piste 20. Cette décision soulage curieusement trop fortement la zone du Noordrand. Tant votre prédécesseur que vous-même vous êtes toujours retranchés derrière les conclusions erronées de l'étude BruNord estimant que les décollages de la piste 25 droite en direction de la balise d'Huldenberg ne survolaient pas l'Oostrand.

Pourquoi ajoutez-vous plus de concentration des vols sur la région 3 de l'Oostrand ? Serait-ce donc un plan de dispersion sélective que vous mettez ou voulez mettre en place ?

Le Conseil des ministres a sagement décidé de supprimer votre instruction litigieuse de procéder à un renversement des opérations aériennes uniquement sur la piste 02-20 en cas de vent contraire.

Cette instruction de mettre fin au renversement a été, semble-t-il, très lente à mettre en œuvre.

Couvrez-vous politiquement et administrativement l'instruction donnée à Belgocontrol par la Direction générale du transport aérien ? La pratique du renversement est-elle définitivement supprimée avec votre aval ? Pourquoi cette suppression n'a-t-elle pas été communiquée aux parties intéressées dès le vendredi 21 avril 2006 ? Je me demande aussi pourquoi l'avocat de l'État belge s'est empressé de communiquer une telle décision à la veille de plaidoiries relatives à l'utilisation abusive et illicite de la piste 02 par renversement, si ce n'est pour influencer les juges. Par quelle disposition ou quelle instruction le renversement est-il remplacé en cas de vent contraire sur la piste 20 ? Comment rencontre-t-on les problèmes posés à cette occasion ?

Comment justifiez-vous la remise en service de la piste 20 pour les décollages le samedi ? Peut-être cherchez-vous à être condamné pour démontrer que la situation est totalement bloquée mais il faudrait alors avoir le courage de le dire. Enfin, où en êtes-vous dans la concertation avec les Régions ?

Au nom de mon groupe politique, je dois vous dire que nous ne voterons aucun projet de loi tant que les avis des trois Régions n'auront pas été recueillis.

01.03 Marie Nagy (ECOLO) : Vous avez élaboré et fait approuver en Conseil des ministres un avant-projet de loi sur la répartition des vols au-dessus de

un nouveau, plus sûr et équilibré plan annoncé ; avec ce plan, vous apporterez davantage de dispersion pour répondre ainsi au jugement de la Cour d'appel du 21 mars. Pourtant, en Conseil des ministres du 21 avril 2006, vous n'avez rien présenté d'original. Vous avez proposé une utilisation plus intensive de la piste 20. Cette décision soulage curieusement trop fortement la zone du Noordrand. Tant votre prédécesseur que vous-même vous êtes toujours retranchés derrière les conclusions erronées de l'étude BruNord estimant que les décollages de la piste 25 droite en direction de la balise d'Huldenberg ne survolaient pas l'Oostrand.

Pourquoi ajoutez-vous plus de concentration des vols sur la région 3 de l'Oostrand ? Serait-ce donc un plan de dispersion sélective que vous mettez ou voulez mettre en place ?

Le Conseil des ministres a sagement décidé de supprimer votre instruction litigieuse de procéder à un renversement des opérations aériennes uniquement sur la piste 02-20 en cas de vent contraire.

Die instructie om een einde te maken aan de omkering werd kennelijk maar zeer langzaam uitgevoerd. Dekt u, politiek en administratief gezien, de door het Directoraat-generaal Luchtvaart aan Belgocontrol gegeven instructie? Wordt de praktijk van het omkeren definitief afgeschaft met uw instemming? Waarom werd die afschaffing niet dadelijk op vrijdag 21 april 2006 aan de betrokken partijen meegedeeld? Ik vraag mij ook af waarom - tenzij om de rechters te beïnvloeden - de advocaat van de Belgische Staat zich gehaast heeft om een dergelijke beslissing mee te delen net vóór de pleidooien met betrekking tot het onrechtmatig en onwettig gebruik van baan 02 door omkering zouden worden gehouden. Door welke bepaling of instructie wordt de omkering vervangen in geval van tegenwind op baan 20? Hoe zal men de problemen die in dat geval zullen rijzen, oplossen?

Hoe verdedigt u het feit dat de baan 20 op zaterdag voor opstijgende vliegtuigen opnieuw in dienst wordt genomen? Wil u misschien veroordeeld worden om aan te tonen dat de situatie hopeloos in het slop zit? U zou dan de moed moeten hebben om dat toe te geven. Hoe ver staat het overleg met de Gewesten?

In naam van mijn fractie kan ik u meedelen dat we over geen enkel wetsontwerp zullen stemmen zolang de adviezen van de drie Gewesten niet beschikbaar zijn.

01.03 Marie Nagy (ECOLO) : U hebt een voorontwerp van wet over de spreiding van de vluchten boven Brussel en de rand uitgewerkt en

Bruxelles et des environs.

La dispersion des vols s'est donc finalement imposée au détriment de milliers de personnes là où il aurait été plus logique de donner priorité à la santé, à la sécurité, à la qualité de l'environnement, à la densité de la population.

Le gouvernement semble avoir attendu dans cette affaire que la cour d'appel de Bruxelles rende un avis enfin favorable aux visées électoralistes de votre parti et aux décisions qui semblent avoir été entérinées de longue date.

Les cadastres du bruit seront-ils pris en compte pour toutes les régions, et de quelle manière ? Sur quelles bases l'État fédéral continuera-t-il de négocier un accord de coopération avec les Régions, alors que le législateur aura discuté des critères et que le ministre aura pris les arrêtés d'exécution ?

01.04 Olivier Maingain (MR) : Mon intervention porte sur l'exécution de la décision du comité ministériel restreint du vendredi 21 avril dernier de mettre fin à la procédure dite de renversement.

Qu'en est-il de l'exécution de cette décision ? Des instructions officielles ont-elles été données en ce sens à Belgocontrol ? Qu'est-ce qui justifie le délai entre la décision et la transmission très récente de l'information à Belgocontrol par la direction générale des transports aériens ?

01.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Nous espérons que l'arrêt de la cour d'appel donne lieu à une répartition plus équitable mais les ajustements semblent être minimes. Apparemment, personne ne peut expliquer avec précision en quoi ils consistent.

De quelles modifications s'agit-il exactement ? Quelle est leur incidence, en chiffres, sur les différentes routes et pistes ? Le ministre satisfait-il de la sorte à toutes les observations de la cour ? Sur quels points une rectification est-elle encore nécessaire ?

Le ministre a annoncé qu'il déposerait la loi sur la dispersion des vols au Parlement en juillet. Ce calendrier est-il toujours d'actualité ? Il importe que les avis des gouvernements flamand et bruxellois soient disponibles à temps.

01.06 David Lavaux (cdH) : Nous apprenons que le Conseil des ministres du 21 avril aurait approuvé définitivement le texte du projet de loi sur la

door de ministerraad laten goedkeuren.

De spreiding van de vluchten is dus ten koste van duizenden mensen opgelegd terwijl het logischer was geweest voorrang te geven aan de gezondheid, de veiligheid, de kwaliteit van het leefmilieu en aan het aspect van de bevolkingsdichtheid. In dit dossier heeft de regering blijkbaar gewacht tot het Brusselse hof van beroep eindelijk een advies gaf dat gunstig was voor de electorale motieven van uw partij en voor beslissingen die blijkbaar al lang goedgekeurd waren.

Zullen de geluidskadasters voor alle Gewesten gelden, en zo ja, hoe? Op welke basis zal de federale overheid haar onderhandelingen met de Gewesten over een samenwerkingsakkoord voortzetten, als de wetgever de criteria heeft besproken en de minister de uitvoeringsbesluiten heeft opgesteld?

01.04 Olivier Maingain (MR): Ik zal het hebben over het uitvoeren van de beslissing van het kernkabinet van 21 april jongstleden om de zogenaamde omkeringprocedure stop te zetten.

Hoe staat het met de uitvoering van die beslissing? Kreeg Belgocontrol officiële instructies in die zin? Hoe valt te rechtvaardigen dat er zoveel tijd is verlopen tussen de oorspronkelijke beslissing en de erg recente overdracht van informatie door de directie-generaal van het luchtverkeer aan Belgocontrol?

01.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij hoopten dat de uitspraak van het hof van beroep een billijker spreiding zou opleveren, maar de bijstellingen lijken heel miniem. Niemand kan blijkbaar uitleggen wat de wijzigingen exact inhouden.

Wat zijn de exacte wijzigingen? Wat is het cijfermatige effect ervan op de verschillende banen en routes? Komt de minister hiermee tegemoet aan alle opmerkingen van het hof? Waar is er nog bijsturing nodig?

De minister heeft aangekondigd dat hij in juli de vliegwet indient in het Parlement. Blijft deze timing gelden? Het is belangrijk dat de adviezen van de Vlaamse en Brusselse regering tijdig beschikbaar zijn.

01.06 David Lavaux (cdH): Naar verluidt zou de tekst van het wetsontwerp betreffende de spreiding van de vluchten definitief zijn goedgekeurd op de

répartition des vols, et aurait décidé de mettre fin à l'instruction litigieuse du renversement. Vous auriez à cette occasion présenté les dernières modifications provisoires que vous entendez apporter au plan de dispersion.

Il semble que vous ayez déjà transmis des instructions pour la réactivation de la piste 20 le samedi. L'instruction d'annulation de la pratique illégale du renversement, en revanche, ne semble toujours pas avoir été communiquée à Belgocontrol.

Ces nouvelles modifications ne nous semblent nullement satisfaisantes. Dans la perspective des discussions relatives à votre projet de loi, nous persistons à défendre l'adoption d'un nouveau plan, conforme aux décisions juridictionnelles, et plus précisément le retour à la situation d'avant 2003 ou, à tout le moins, à la situation d'avant 1999.

Pourriez-vous expliquer la teneur exacte des dernières modifications provisoires du plan de dispersion des nuisances ? Pouvez-vous confirmer la suppression de toute utilisation de la procédure de renversement 02-20 ? Pourriez-vous nous confirmer que toutes ces mesures ont bien été soumises au Conseil des ministres et ont reçu l'approbation de l'ensemble des composantes de la majorité ?

01.07 Karine Lalieux (PS) : Veuillez excuser mon retard. Je n'ai pas entendu les questions de mes collègues, mais je suppose qu'elles rejoignaient mon propos.

Je rappelle notre volonté de déterminer un cadre juridique clair et contraignant pour les procédures de vol. Je rappelle aussi qu'un accord de coopération devra être conclu avec les Régions flamande et bruxelloise. En attendant ce projet de loi, nous nous réjouissons que le gouvernement se soit pourvu en cassation contre la décision de la Cour d'appel. Nous sommes en revanche surpris par votre décision de modifier le plan de dispersion. Pourquoi cette modification alors que d'autres décisions de la Cour davantage favorables à la Région de Bruxelles-Capitale n'avaient suscité aucune réaction de cet ordre ? Quelles modifications ont été adoptées ? La décision du 2 mai relative à la piste 02 est-elle d'application ?

Toutes mes autres interrogations ont déjà été exprimées.

01.08 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : La presse ne cesse de mettre son grain de sel, de sorte qu'il n'est même plus possible d'organiser une

ministerraad van 21 april en zou zijn beslist om een einde te maken aan de zogenaamde "omkering" van landingsbanen. Die praktijk, waarbij vanuit een andere richting op dezelfde baan wordt gevlogen, is immers omstreden. U zou tevens de laatste voorlopige wijzigingen aan het spreidingsplan hebben voorgesteld.

Blijkbaar hebt u reeds instructies gegeven om baan 20 's zaterdags opnieuw te gebruiken, terwijl Belgocontrol nog steeds niet werd gelast de illegaal geachte omkering van landingsbanen te beëindigen.

Die nieuwe aanpassingen lijken ons geenszins toereikend. In het vooruitzicht van de bespreking van uw wetsontwerp blijven we pleiten voor de goedkeuring van een nieuw plan dat overeenstemt met de gerechtelijke beslissingen, en meer bepaald voor een terugkeer naar de toestand van vóór 2003, of toch minstens van vóór 1999.

Kan u de precieze inhoud van de laatste voorlopige wijzigingen aan het spreidingsplan voor de geluidsoverlast toelichten? Kan u bevestigen dat de omkering van de banen 02-20 wordt afgeschaft? Kan u bevestigen dat al die maatregelen wel degelijk aan de ministerraad werden voorgelegd en dat ze op de goedkeuring van de meerderheidspartijen konden rekenen?

01.07 Karine Lalieux (PS): Sorry voor mijn laattijdige aankomst. Ik heb de vragen van mijn collega's niet gehoord maar ik veronderstel dat zij mijn bekommernis delen. Ik wil eraan herinneren dat wij vastberaden zijn een duidelijk en dwingend juridisch kader in het leven te roepen voor de vluchtprocedures. Ik herinner er ook aan dat een samenwerkingsakkoord moet worden gesloten met het Vlaamse Gewest en het Brusselse Gewest. In afwachting van dat wetsontwerp verheugen wij ons erover dat de regering cassatieberoep heeft ingesteld tegen de uitspraak van het hof van beroep. Daarentegen zijn wij verbaasd dat u besloten hebt het verspreidingsplan te wijzigen. Waarom hebt u die beslissing genomen terwijl andere uitspraken van het Hof die voordeliger voor het Hoofdstedelijk Brussels Gewest waren, geen enkele reactie van die aard hebben uitgelokt ? Welke wijzigingen werden goedgekeurd ? Is de uitspraak van 2 mei in verband met baan 02 van toepassing ?

De andere indieners hebben alle andere bedenkingen die ik had, reeds geformuleerd.

01.08 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De pers beïnvloedt de zaken steeds opnieuw, waardoor er hierover zelfs niet meer rustig kan

réunion sereine à ce sujet. *Le Soir* et *La Libre Belgique* publient leurs versions respectives. Cela fait longtemps qu'il n'est plus question de transparence mais de pollution.

01.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Le ministre devrait se garder d'évoquer la transparence ; il s'agissait d'une caractéristique propre à son prédécesseur, le ministre Anciaux.

01.10 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Parallèlement aux commentaires qui sont publiés, quelqu'un prend heureusement des décisions. J'ai un problème de notoriété : on ne me connaît pas.

(*En français*) Le problème n'est pas national, mais européen, comme en témoignent les deux directives de 2002, qui n'ont pas été transposées en Belgique. Pour ce qui est du cadastre du bruit, dont on discutait déjà sous M

(*En néerlandais*) Après cet avis du Conseil d'État, nous avons conclu des accords avec tous les gouvernements du pays lors du Comité de concertation du 19 avril 2006. Le gouvernement déposera un projet de loi sur la dispersion des vols au Parlement. La concertation entre les Régions flamande et bruxelloise sera poursuivie en présence du gouvernement fédéral, compte tenu de l'avis du Conseil d'État qui stipule que l'accord de coopération ne constitue pas l'exécution mais la base de la législation transposant les deux directives européennes. Celles-ci concrétisent un accord conclu entre les 25 États membres stipulant que chaque pays doit désigner une instance chargée de contrôler les normes sonores, qu'un cadastre du bruit doit être créé et que la maîtrise du bruit autour des aéroports de plus de 50 000 mouvements doit être planifiée. Vu notre structure étatique, un accord de base entre les diverses autorités est nécessaire à cet effet.

(*En français*) Les groupes représentés au sein du gouvernement se sont mis d'accord sur le texte transmis au Parlement, après accord sur l'amendement MR. Selon moi, il manque un élément garantissant qu'on ne touche pas à la situation provisoire. La suppression de l'article 27, pour que la loi ne règle que la manière de décider

worden vergaderd. *Le Soir* en *La Libre Belgique* publiceren eenzijdige verslagen. Er is al lang geen sprake meer van transparantie, maar van vervuiling.

01.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De minister moet niet spreken over transparantie; dat was een eigenschap van zijn voorganger, minister Anciaux.

01.10 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Er worden niet alleen commentaren geschreven, gelukkig neemt ook iemand beslissingen. Mijn probleem is er een van bekendheid. Men kent mij niet.

(*Frans*) Dit is geen nationaal maar een Europees probleem, zoals blijkt uit de twee richtlijnen van 2002 die niet in Belgisch recht werden omgezet. Wat het geluidskadaster betreft waarover reeds werd gedebatteerd toen mevrouw Durant nog de bevoegde minister was, vallen de metingen van het grondlawaai onder de bevoegdheid van de Gewesten en niet van de federale overheid. Het advies van de Raad van State heeft op zijn minst de verdienste gehad dat het de bevoegdheden verduidelijkt. Daarin hebben wij ons immers jarenlang vergist.

(*Nederlands*) Na dit advies van de Raad van State hebben wij op het Overlegcomité van 19 april 2006 enkele afspraken gemaakt met alle regeringen van het land. De federale regering zal een zogenaamde vliegwet indienen bij het Parlement. Het overleg tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest zal in aanwezigheid van de federale regering worden voortgezet, rekening houdend met het advies van de Raad van State dat het samenwerkingsakkoord niet de uitvoering is, maar de basis van de wetgeving ter omzetting van de twee Europese richtlijnen. Die richtlijnen zijn de uiting van een afspraak tussen de 25 lidstaten dat ieder land een instantie moet aanwijzen om het geluid te bewaken, dat een geluidskadaster moet worden opgesteld en een planning inzake de beheersing van het lawaai rond luchthavens met meer dan 50 000 bewegingen. Gelet op onze staatsstructuur is daarvoor een basisovereenkomst nodig tussen de diverse overheden.

(*Frans*) De regeringspartijen zijn het eens geworden over de tekst die aan het Parlement werd voorgelegd, nadat ze het amendement van de MR hadden aangenomen. Volgens mij ontbreekt er nog iets om te voorkomen datmen aan de voorlopige spreiding zou kunnen raken. Artikel 27 werd opgeheven opdat de wet enkel nog zou regelen

dans l'avenir, entraîne en effet une lacune.

Cela dit, c'est quand même le ministre de la Mobilité qui a pris la décision.

01.11 François-Xavier de Donnea (MR) : Cette matière devient de plus en plus complexe et plus personne ne s'y retrouve.

01.12 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Heureusement que la confiance subsiste encore entre quelques personnes !

(En néerlandais) Si j'ai apporté si peu de changements, c'est parce qu'au cours des derniers mois, le plan de dispersion a acquis de plus en plus de stabilité. Seuls les vols effectués le samedi posaient encore problème. Quelle décision a été prise au niveau politique ?

(En français) Ce que je couvre politiquement, c'est la décision résumée par le changement de piste le samedi à 15 heures, la 25-droite étant remplacée par la 20. En effet, il faudrait respecter la dernière décision sans nier et cesser de respecter la première décision de la cour d'appel de Bruxelles.

(En néerlandais) La cour d'appel a rendu trois arrêts. L'interdiction d'atterrir sur la piste 02 est inscrite dans l'arrêt du 17 mars 2005.

L'arrêt de juin 2005 a imposé une astreinte à l'État fédéral à la demande du gouvernement bruxellois. La concertation avec le gouvernement bruxellois a démarré à la suite de cet arrêt. Tant qu'elle est en cours, le gouvernement bruxellois n'exigera aucune astreinte. Il est plus facile de négocier lorsque la partie adverse est un gouvernement. Il n'en va pas de même avec les groupes d'action. L'exécution de l'arrêt de juin 2005 s'est traduite par une concertation. Au cours des deux dernières années, la situation n'a pas beaucoup évolué à Bruxelles.

En ce qui concerne l'exécution du premier arrêt, une saisie conservatoire et des procédures de saisie sont en cours. Les groupes d'action ne se contentent donc pas de l'arrêt. En revanche, le gouvernement bruxellois accepte d'exécuter le deuxième arrêt par le biais de la concertation.

L'arrêt le plus récent est plus difficile à exécuter. Nous devons respecter des normes sonores mais nous ne pouvons évaluer les effets des pics sonores qu'a posteriori. En attendant la création d'un institut sonore, le gouvernement fédéral vérifie

hoe er in de toekomst beslist zou worden. Maar zo ontstaat er een leemte.

Maar het is hoe dan ook de minister van Mobiliteit die de beslissing heeft getroffen.

01.11 François-Xavier de Donnea (MR) : Deze materie wordt almaar complexer. Geen kat die er haar jongen in terugvindt.

01.12 Minister Renaat Landuyt (Frans) : Gelukkig dat er toch nog enkele mensen elkaar vertrouwen!

(Nederlands) Ik heb zo weinig veranderd, omdat het spreidingsplan de laatste maanden steeds stabiel is geworden. Er waren wat dat betreft enkel problemen met vluchten op zaterdag. Wat is er politiek beslist?

(Frans) Wat ik politiek heb beslist, is de verandering van baan op zaterdag om 15 uur, waarbij baan 25 rechts door baan 20 wordt vervangen. De laatste beslissing moet inderdaad worden nageleefd, zonder daarom echter de eerste beslissing van het hof van beroep te Brussel te ontkennen of naast zich neer te leggen.

(Nederlands) Er zijn drie arresten van het hof van beroep. In het arrest van 17 maart 2005 staat het verbod om te landen op baan 02.

In het arrest van juni 2005 wordt een dwangsom opgelegd aan de federale overheid op vraag van de Brusselse regering. Daarop is het overleg met de Brusselse regering gestart. Zolang er overleg is, zal de Brusselse regering geen dwangsommen eisen. Als de tegenpartij een regering is, kunnen we makkelijk onderhandelen. Onderhandelen met actiegroepen is moeilijker. De uitvoering van het arrest van juni 2005 is het overleg. In de afgelopen twee jaar is er voor Brussel niet veel veranderd.

Aangaande de uitvoering van het eerste arrest zijn er bewaard beslag en beslagprocedures bezig. De actiegroepen doen dus verder met het arrest. De Brusselse regering daarentegen zegt dat de uitvoering van het tweede arrest het overleg is.

Het jongste arrest is moeilijker om uit te voeren. We moeten geluidsnormen respecteren, maar we kunnen de effecten inzake geluidspieken pas achteraf beoordelen. In afwachting van een geluidsinstituut gaat de federale regering

en permanence que les équilibres imposés par l'arrêt sont bien atteints.

(*En français*) Il y a du provisoire dans le provisoire car nous procédons au monitoring jour après jour.

(*En néerlandais*) La décision tend à respecter l'arrêt. Belgocontrol a indiqué dans ce contexte qu'il est préférable pour la sécurité de ne pas devoir procéder à un changement de piste en cours de journée. Le système du renversement constitue un mécanisme de sécurité qui permet de changer moins rapidement de piste. Si l'on opte pour une scission pendant la journée, le système du renversement perd tout son sens. Etant donné qu'il s'agit d'une mesure de sécurité, je ne prends pas de décisions politiques en la matière.

(*En français*) M. de Donnea en a parlé, cette décision existe. J'en suis formellement informé.

voortdurend na of de evenwichten uit het arrest bereikt worden.

(*Frans*) De voorlopige maatregelen kunnen op elk moment worden gewijzigd, aangezien wij alles van dag tot dag monitoren.

(*Nederlands*) De beslissing is erop gericht het arrest na te leven. Belgocontrol deelde in dat verband mee dat het beter is voor de veiligheid indien er overdag geen verandering van piste moet worden doorgevoerd. Het systeem van de omkering is een veiligheidsmechanisme waardoor men minder snel van piste moet wisselen. Indien men kiest voor een splitsing overdag, wordt het omkeringssysteem zinloos. Aangezien het om een veiligheidsmaatregel gaat, neem ik daarover geen politieke beslissingen.

(*Frans*) De heer de Donnea heeft daarover gesproken. Die beslissing bestaat. Ik ben er formeel van op de hoogte.

01.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Le ministre reproche à certains journaux leur manque de transparence mais il lui appartient de fournir des documents. À ce jour, nous n'avons toujours pas reçu le rapport de 62 pages ni la décision proprement dite. La situation était différente à l'époque du ministre Anciaux, qui fournissait les informations que nous lui demandions. Jusqu'aux élections de 2004, il existait également un site internet continuellement mis à jour. *La Libre Belgique* et *Le Soir* présentent la situation de façon tendancieuse mais il était utile que ces quotidiens mettent en avant la problématique du renversement. Nous avons ainsi été informés qu'il y avait anguille sous roche en la matière.

Le ministre déclare qu'en dehors du samedi, il n'est nullement question d'instabilité. Toutefois, selon l'arrêt du 21 mars, les riverains de la périphérie nord sont disproportionnellement touchés par les nuisances et la dispersion des vols de jour et de nuit porte atteinte au principe d'égalité depuis le mois d'avril 2005. Tous les vols sont donc concernés par cet arrêt, qui conteste à la fois le plan de dispersion et la répartition inéquitable. Le fait qu'en 2005, 85 % des avions au décollage et 43 % des vols de nuit ont utilisé la piste 25R n'a rien d'équitable. Le problème ne se pose pas que le samedi. Le ministre ne précise aucun chiffre relatif à la répartition concrète après le nouveau plan de dispersion.

Le ministre n'a fourni aucune précision concernant la répartition concrète, les conséquences de la nouvelle répartition ou les compensations

01.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De minister verwijt bepaalde kranten dat ze weinig transparant zijn, maar het is de minister die voor documenten moet zorgen. Tot nu toe hebben we het rapport van 62 bladzijden en de eigenlijke beslissing nog niet ontvangen. Dit was anders ten tijde van minister Anciaux, die de informatie verstrekke die wij vroegen. Tot de verkiezingen van 2004 bestond er ook een website die voortdurend werd aangepast. *La Libre Belgique* en *Le Soir* geven de zaken tendentieus weer, maar het was nuttig dat ze de problematiek van het omkeerprincipe naar boven haalden. Zo wisten we dat er op dat vlak iets in de lucht hing.

De minister zegt dat er, op de zaterdag na, geen sprake is van instabiliteit. In het lentearrest van 21 maart staat evenwel dat de omwonenden van de Noordrand onvergelijkbaar worden getroffen door overlast en dat de spreiding van de dag- en nachtvluchten sedert april 2005 het gelijkheidsbeginsel schendt. Men heeft het daarin dus over alle vluchten. Het arrest contesteert zowel het spreidingsplan als de onrechtvaardige verdeling. Dat in 2005 85 procent van de vertrekkende vluchten en 43 procent van de nachtvluchten baan 25R gebruikten, is allesbehalve billijk. Dit is niet louter een probleem op zaterdag. De minister geeft geen enkel cijfer over de concrete verdeling na de nieuwe spreiding.

De minister ging niet in op de concrete verdeling, de gevolgen van de nieuwe spreiding of mogelijke compensaties. Wordt het principe van omkering in

éventuelles. Le principe de renversement pendant le week-end est-il supprimé ou non ? Qu'en est-il de l'étude sur la piste 25L ?

01.14 François-Xavier de Donnea (MR) : Les blocages à la Région bruxelloise vous mettent dans une situation impossible : j'ai de la compassion pour vous.

Je note quand même des points positifs dans vos propos, notamment le fait que vous assumiez la décision de votre administration de supprimer le renversement des opérations aériennes sur la piste 02/20 en cas de vents contraires.

01.15 Renaat Landuyt, ministre (en français) : J'ai toujours dit que la sécurité n'était pas une affaire de politique ! Je ne désavoue pas mon administration puisqu'elle est responsable.

01.16 François-Xavier de Donnea (MR) : J'ai toujours estimé que les responsables politiques devaient se fier aux techniciens pour l'évaluation des risques. Je vous félicite de votre décision de respecter le jugement de l'administration.

Je me réjouis également de ce que le MR ait obtenu la suppression de l'article 27, qui correspond à l'article 30 du texte envoyé au Conseil d'État.

01.17 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Cette nouvelle numérotation provient de l'intégration des avis des Régions.

01.18 François-Xavier de Donnea (MR) : L'essentiel est que cet article est supprimé.

J'ai deux remarques moins agréables. Nous déplorons les vols sur l'Oostrand, qui empêchent les habitants de profiter de leur jardin le samedi à partir de quinze heures.

Ces propriétés connaissent actuellement une dévaluation spectaculaire.

La situation dans l'Oostrand contribue à créer un problème social très grave. Avant l'arrivée de Mme Durant, un équilibre existait. Les gens qui achetaient une maison dans les zones très fréquentées étaient souvent peu sensibles au bruit et bénéficiaient d'une décote importante lors de l'achat. En changeant les zones survolées, on a fait subir des nuisances à des gens sensibles au bruit, qui ne pensaient pas devoir faire face à ce problème et qui ont de surcroît vu leur propriété se déprécier.

het weekend geschrapt? Hoever staat het met de studie over 25L?

01.14 François-Xavier de Donnea (MR) : Door de blokkeringen op het niveau van het Brussels Gewest zit u in een onmogelijke positie: ik voel met u mee.

Uw antwoord bevat echter ook enkele positieve punten, met name het feit dat u achter de beslissing staat van uw administratie om de omkering van de luchtbewegingen op baan 02/20 bij tegenwind af te schaffen.

01.15 Minister Renaat Landuyt (Frans) : Ik heb altijd gezegd dat de veiligheid geen politieke kwestie is! Ik zal mijn administratie niet afvallen, aangezien zij verantwoordelijk is.

01.16 François-Xavier de Donnea (MR) : Ik ben altijd van oordeel geweest dat de politieke gezagsdragers op technici moeten vertrouwen als het op het inschatten van de risico's aankomt. Ik feliciteer u met uw beslissing om u aan het oordeel van de administratie te houden.

Het verheugt mij eveneens dat de MR de afschaffing van artikel 27, dat met artikel 30 van de naar de Raad van State verzonden tekst overeenstemt, heeft verkregen.

01.17 Minister Renaat Landuyt (Frans) : De tekst werd opnieuw genummerd omdat rekening werd gehouden met de adviezen van de Gewesten.

01.18 François-Xavier de Donnea (MR) : Het belangrijkste is dat het desbetreffende artikel werd geschrapt.

Ik heb ook twee minder aangename opmerkingen. Wij betreuren de vluchten boven de Oostrand, waardoor de bewoners op zaterdag vanaf vijftien uur niet meer van hun tuin kunnen genieten.

Die woningen dalen momenteel spectaculair in waarde.

De situatie in de Oostrand draagt bij tot het ontstaan van een ernstig sociaal probleem. Vóór het aantreden van mevrouw Durant was er een evenwicht. De mensen die een huis kochten in gebieden waarboven veel vluchten plaatsvonden, waren vaak weinig gevoelig voor het lawaai en konden hun woning tegen een verminderde prijs aankopen. Door het wijzigen van de vluchtroutes ondervinden mensen die gevoelig zijn voor lawaai nu heel wat hinder, terwijl zij vroeger nooit hadden gedacht dat zij met dat probleem te maken zouden

Par ailleurs, un accord de coopération entre les Régions est nécessaire avant qu'une loi puisse être votée. Or, selon moi, un tel accord ne pourra pas intervenir avant les élections communales.

Enfin, à long terme, la seule façon d'éviter la catastrophe à l'aéroport de Zaventem serait de planifier la construction d'un aéroport intercontinental pour le délester. Il est temps de négocier avec les Français qui songent à construire à Paris un troisième aéroport, intercontinental, sur le parcours du TGV entre Bruxelles et Paris. Cela n'affecterait pas l'emploi à Zaventem puisque le trafic régional européen continuerait à se développer, mais cela éviterait qu'un de vos successeurs soit contraint de fermer l'aéroport

01.19 Marie Nagy (ECOLO) : Le ministre nous dit que le plan de survol est de plus en plus stable et que seule la question du samedi pose encore problème. Ainsi, en délestant le Noordrand et en concentrant les vols sur Bruxelles, on équilibre la situation !

Je voudrais aussi l'attention des collègues qui soutiennent la majorité : nous sommes dans l'entonnoir ! Au départ, il était question d'un plan de vol provisoire sur le principe de la dispersion avec engagement pour un cadastre du bruit. Aujourd'hui, nous avons un plan de dispersion, qui est en fait une concentration des vols sur l'Oostrand et sur Bruxelles, et on parle d'une loi qui vise avant tout à enlever aux riverains la possibilité d'aller en justice. En termes de démocratie, je trouve cela gênant !

Concernant la création de l'institut, je dirai d'une part que Mme Durant avait déjà ce projet dans ses cartons et que d'autre part, cela se fait aujourd'hui au détriment du service de médiation.

Il faut être attentif et j'espère que la majorité tiendra l'engagement pris qui consiste à dire « Pas de loi sans accord de coopération. »

Pour terminer, je souhaiterais dire qu'on attend des solutions « faisables ». Il ne faut pas, avec le summum du cynisme, vendre des mesures qui soient irréalisables au détriment de la santé, de l'environnement et de la sécurité.

krijgen. Bovendien is de waarde van hun woning ook sterk gedaald.

Voorts is een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten noodzakelijk alvorens een wet kan worden goedgekeurd. Volgens mij zal vóór de gemeenteraadsverkiezingen echter geen akkoord kunnen worden bereikt.

Op lange termijn, ten slotte, bestaat de enige manier om een ramp op de luchthaven van Zaventem te voorkomen erin om de bouw van een intercontinentale luchthaven te plannen teneinde Zaventem te ontlasten. Het is tijd om te onderhandelen met de Fransen, die de bouw van een derde intercontinentale luchthaven op het traject van de HST tussen Brussel en Parijs overwegen. Dat zou niet ten koste gaan van de werkgelegenheid op de luchthaven van Zaventem, aangezien het Europees regionaal luchtverkeer verder kan worden uitgebouwd, maar op die manier zou kunnen worden voorkomen dat een van uw opvolgers de luchthaven zou moeten sluiten.

01.19 Marie Nagy (ECOLO): De minister zegt ons dat het vliegplan evenwichtiger wordt, en dat er enkel nog 's zaterdags een probleem is. Door de Noordrand te ontlasten en de vluchten over Brussel te bundelen, zou men de dus situatie in evenwicht brengen!

Ik zou de collega's die de meerderheid steunen, er tevens willen op wijzen dat wij ons in een flessenhals bevinden! Oorspronkelijk was er sprake van een voorlopig vluchtplan, dat was gestoeld op het beginsel van de spreiding, met de verbintenis van een geluidskadaster. Vandaag hebben we te maken met een spreidingsplan dat in wezen een bundeling van de vluchten over de Oostrand en Brussel inhoudt, en spreekt men van een wet die er vooral toe neigt de omwonenden de mogelijkheid te ontnemen om in beroep te gaan. Voor een democratie vind ik dat nogal beroerd!

Wat de oprichting van het instituut betreft, kan ik enerzijds stellen dat mevrouw Durant dit plan reeds in petto had, en anderzijds dat dit nu gebeurt ten nadele van de ombudsdienst.

We moeten opmerkzaam zijn, en ik hoop dat de meerderheid de verbintenis zal nakomen die zij heeft aangegaan door te stellen dat er 'geen wet kan zijn zonder een samenwerkingsakkoord'.

Ten slotte, zou ik willen zeggen dat 'haalbare' oplossingen worden verwacht. Men mag niet, met het opperste cynisme, met maatregelen komen aandraven die niet kunnen worden gerealiseerd zonder afbreuk te doen op het stuk van gezondheid, leefmilieu en veiligheid.

01.20 Olivier Maingain (MR) : Concernant la procédure de renversement, j'ai pris acte de ce que la motivation de Belgocontrol pour justifier la suppression de cette procédure était liée à des appréciations de sécurité.

Je me suis demandé pourquoi cette préoccupation de sécurité ne s'était pas exprimée antérieurement.

Il y a bien eu une décision en comité ministériel restreint, à la demande du vice-premier ministre MR Didier Reynders, pour demander la suppression de la procédure de renversement. Que vous ne vouliez pas l'avouer, je puis le comprendre, mais nous en avons les preuves !

C'est une avancée. Cela ne va pas résoudre tous les problèmes mais c'était une demande qui, en tout cas, avait été exprimée par les bourgmestres des communes concernées à plusieurs reprises.

On a mis du temps à faire droit à cette demande indépendante de toute autre décision. Dès lors, elle ne pourra plus être contestée.

M. Reynders a obtenu la suppression d'un article contestable du projet de loi. Dire aujourd'hui que le projet de loi aurait pour principal objectif d'empêcher les riverains d'exercer des recours revient à tromper les gens sur le plan juridique. Lorsque M. de Donnea vous avertit que le groupe MR ne votera pas le projet de loi tant que nous ne connaissons pas la position des autres Régions, c'est notamment parce que si, demain, l'une des Régions décidait d'attaquer cette loi devant la Cour d'arbitrage, une incertitude juridique renaîtrait. C'est pourquoi il est exact qu'avec de telles inconnues nous ne pouvons pas prendre de décision au sein du Parlement fédéral.

Enfin, Mme Nagy, soit vous considérez qu'il convient de modifier radicalement le plan Anciaux et alors vous donnez les moyens à la Région bruxelloise pour faire exécuter une décision de justice qui vous y autorise soit vous cessez de dire que vous contestez ce plan Anciaux.

01.21 David Lavaux (cdH) : Je partage la compassion de M. de Donnea envers notre ministre. Finalement, tout se passe très bien quand ce dernier n'intervient pas.

M. Maingain l'a dit, cette loi est une enveloppe vide. Nous veillerons à la remplir au mieux dans l'intérêt des victimes des nuisances sonores après la

01.20 Olivier Maingain (MR) : Wat de omkeringsprocedure betreft, heb ik er akte van genomen dat de motivering van Belgoncontrol om de afschaffing van die procedure te rechtvaardigen, met veiligheidsoverwegingen verband hield.

Ik heb me afgevraagd waarom die veiligheidsbekkernis voorheen niet tot uiting was gekomen.

Er is, op vraag van MR-vice-eerste minister Didier Reynders, door het kernkabinet een beslissing genomen om de omkeringsprocedure op te heffen. Ik begrijp dat u dit niet wil toegeven, maar wij beschikken over de bewijzen!

Het is een sprong voorwaarts. Dit zal niet alle problemen oplossen, maar het was een verzoek dat in ieder geval herhaaldelijk door de burgemeesters van de betrokken gemeenten was geuit.

Er is nogal wat tijd over gegaan om in te gaan op deze vraag die los staat van elke andere beslissing. Zij zal bijgevolg niet meer kunnen worden aangevochten.

De heer Reynders is erin geslaagd een betwistbaar artikel van het wetsontwerp te laten schrappen. Indien men vandaag zegt dat het wetsontwerp als voornaamste doelstelling zou hebben de bewoners te verhinderen in beroep te gaan, misleidt men de mensen op juridisch vlak. Wanneer de heer de Donnea u waarschuwt dat de MR-fractie het wetsontwerp niet zal goedkeuren zolang we het standpunt van de andere Gewesten niet kennen, is dat vooral omdat er opnieuw rechtsonzekerheid zou ontstaan indien een van de Gewesten morgen zou beslissen deze wet aan te vechten voor het Arbitragehof. Daarom is het duidelijk dat deze onbekende factoren het niet mogelijk maken een beslissing te nemen in het federaal Parlement.

Tot slot, mevrouw Nagy, kan u ofwel van oordeel zijn dat het plan-Anciaux fundamenteel dient te worden gewijzigd en dan verleent u het Brussels Gewest de middelen om een gerechtelijke beslissing die u daartoe machtigt, uit te voeren ofwel stopt u ermee te beweren dat u het plan-Anciaux aanvecht.

01.21 David Lavaux (cdH) : Ik deel het medelijden van de heer de Donnea met onze minister. Uiteindelijk gaat alles erg goed wanneer deze laatste niet optreedt.

Zoals de heer Maingain zei is deze wet een lege doos. Wij zullen ervoor zorgen de doos op de best

conclusion de l'accord de coopération avec les Rgions.

01.22 Karine Lalieux (PS) : Que dire de plus, si ce n'est que nous voulons ce projet de loi mais pas à tout prix ? Les accords de coopération et la sécurité juridique au niveau fédéral et régional sont des nécessités. J'espère qu'il y aura une volonté réelle de concertation car la situation actuelle nuit à la santé et au bien-être de nos concitoyens.

Même si la situation d'avant 1999 n'était pas idéale, il n'y avait pas un tel contentieux juridique.

Essayons de travailler aussi sur une période transitoire car même si on prévoit un projet de loi, on ne sait pas quand il sera appliqué. Il me paraît important de revenir à la situation d'avant 1999.

Grâce à l'avis du Conseil d'État, la répartition des tâches est maintenant claire. Dès lors, le cadastre du bruit doit être fait par la Région bruxelloise. Nous attendons l'ensemble des données ainsi que le projet de loi.

01.23 François-Xavier de Donnea (MR) : M. Anciaux agitait la cape rouge devant les parlementaires, qui fondaient sur lui. M. Landuyt est beaucoup plus fin. Il a remis la cape rouge et dès que le taureau fonce, il saute derrière la palissade.

01.24 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Quid de l'étude à propos de la piste 25L ? Cette étude est-elle accessible ?

01.25 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Cette étude est toujours en cours mais touche à sa fin puisqu'on doit connaître les résultats en vue de la concertation. L'étude appartient aux partenaires de la concertation : les Régions et le gouvernement fédéral. En conséquence il ne m'appartient pas de la rendre publique.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans, Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. François-

mogelijke manier in het belang van de slachtoffers van de geluidsoverlast te vullen nadat er een samenwerkingsakkoord met de Gewesten zal zijn gesloten.

01.22 Karine Lalieux (PS): Wat kan ik nog meer zeggen, behalve dan dat wij dit wetsontwerp willen maar niet tot elke prijs? Samenwerkingsakkoorden en rechtszekerheid op federaal en regionaal vlak zijn noodzakelijk. Ik hoop dat er een echte wil tot overleg zal zijn want de huidige situatie is schadelijk voor de gezondheid en het welzijn van onze medeburgers.

Ook al was de situatie van voor 1999 niet ideaal, er waren niet zoveel juridische geschillen.

Laten we ook proberen te werken aan een overgangsoptlossing want ook al wordt dan een wetsontwerp uitgewerkt, we weten niet wanneer het zal worden toegepast. Het lijkt me belangrijk terug te keren naar de situatie van voor 1999.

Dankzij het advies van de Raad van State is er nu duidelijkheid over de verdeling van de taken. Het is dan ook aan het Brussels Gewest om een geluidskadaster op te maken. Wij wachten op het geheel van de gegevens en op het wetsontwerp.

01.23 François-Xavier de Donnea (MR): De heer Anciaux zwaaide met de rode cape voor de neuzen van de parlementsleden die vervolgens chargeerden. De heer Landuyt is veel slimmer. Hij heeft de cape opgeborgen en zodra de stier aanvalt springt hij achter de omheining.

01.24 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Hoe ver staat het met de studie over baan 25L? Kunnen we de studie inkijken?

01.25 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Die studie is nog bezig, maar loopt op haar einde, want men heeft de resultaten nodig bij het overleg. De studie is eigendom van de overlegpartners: de Gewesten en de federale regering. Ik beslis dus niet of ze vrijgegeven wordt.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans, Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren François-

Xavier de Donnea et Bart Laeremans
et la réponse du ministre de la Mobilité,
demande au gouvernement fédéral
d'élaborer un plan de dispersion équitable des vols
diurnes et nocturnes tant pour la semaine que pour
le week-end en veillant à ce que toutes les zones
situées autour de l'aéroport supportent une part
équitable des nuisances sonores et à ce qu'enfin, la
Région de Bruxelles-Capitale assume donc
également, proportionnellement, sa part dans le
cadre de cette dispersion."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme
Inga Verhaert.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La
discussion est close.

*La réunion publique de commission est levée à 12
h 29.*

Xavier de Donnea en Bart Laeremans
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
vraagt de federale regering
een evenwichtig spreidingsplan op te stellen voor
dag- en nachtvluchten zowel tijdens de week als
tijdens het weekeinde, waarbij alle zones rond de
luchthaven op een billijke wijze hun aandeel
zouden dragen in de geluidsoverlast en waarbij dus
ook het Brussels Gewest eindelijk zijn evenredig
aandeel in de spreiding voor zijn rekening neemt."

Een eenvoudige motie werd ingediend door
mevrouw Inga Verhaert.

Over de moties zal later worden gestemd. De
bespreking is gesloten.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 12.29 uur.*