



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

jeudi

23-03-2006

Matin

donderdag

23-03-2006

Voormiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Questions et interpellations jointes de	1	Samengevoegde vragen en interpellaties van	1
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt retentissant de la cour d'appel de Bruxelles concernant Zaventem" (n° 10977)	1	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de ophefmakende uitspraak van het hof van beroep van Brussel in verband met Zaventem" (nr. 10977)	1
- M. Stijn Bex au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant les normes bruxelloises en matière de nuisances sonores et la répartition équitable" (n° 10992)	1	- de heer Stijn Bex aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van het hof van beroep van Brussel aangaande de Brusselse geluidsnormen en een billijke spreiding" (nr. 10992)	1
- M. Pieter De Crem au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant les nuisances sonores dues aux vols en partance et à destination de Zaventem" (n° 831)	1	- de heer Pieter De Crem tot de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het arrest van het hof van beroep van Brussel inzake de geluidsoverlast van de vluchten van en naar Zaventem" (nr. 831)	1
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le suivi des décisions judiciaires concernant le trafic aérien autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 10996)	1	- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de uitvoering van de rechterlijke beslissingen betreffende het luchtverkeer rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 10996)	1
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de l'arrêt de la cour d'appel du 21 mars 2006 sur le plan de répartition des vols de Bruxelles-National et la nécessité d'un nouveau plan de répartition des nuisances équilibré" (n° 832)	1	- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het arrest van 21 maart 2006 van het Brusselse hof van beroep over het vluchtspreidingsplan van de luchthaven van Zaventem en over de noodzaak aan een nieuw plan waarmee de overlast evenwichtig wordt gespreid" (nr. 832)	1
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 10999)	1	- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan van de vluchten" (nr. 10999)	1
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols pour l'aéroport de Zaventem" (n° 11000)	1	- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 11000)	1
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt retentissant rendu par la cour d'appel de Bruxelles à propos de Zaventem et des amendes qui sont actuellement infligées aux compagnies aériennes" (n° 833)	1	- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "de ophefmakende uitspraak van het hof van beroep van Brussel in verband met Zaventem en de boetes die momenteel aan luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd" (nr. 833)	1
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 21 mars 2006 et ses conséquences sur le plan d'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11001)	1	- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van het hof van beroep van Brussel van 21 maart 2006 en de gevolgen ervan voor het gebruik van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 11001)	2
- M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion pour l'aéroport de Zaventem" (n° 834)	2	- de heer Patrick De Groote tot de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 834)	2
<i>Orateurs:</i> Bart Laeremans, Stijn Bex, Pieter De Crem , président du groupe CD&V, Marie		<i>Sprekers:</i> Bart Laeremans, Stijn Bex, Pieter De Crem , voorzitter van de CD&V-fractie,	

Nagy, Joëlle Milquet, Karine Lalieux, Luk Van Biesen, Olivier Maingain, Patrick De Groote, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité

Marie Nagy, Joëlle Milquet, Karine Lalieux, Luk Van Biesen, Olivier Maingain, Patrick De Groote, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit

Motions

22

Moties

22

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

du

JEUDI 23 MARS 2006

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DONDERDAG 23 MAART 2006

Voormiddag

La réunion publique est ouverte à 12 h 40 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions et interpellations jointes de

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt retentissant de la cour d'appel de Bruxelles concernant Zaventem" (n° 10977)
- M. Stijn Bex au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant les normes bruxelloises en matière de nuisances sonores et la répartition équitable" (n° 10992)
- M. Pieter De Crem au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles concernant les nuisances sonores dues aux vols en partance et à destination de Zaventem" (n° 831)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le suivi des décisions judiciaires concernant le trafic aérien autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 10996)
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de l'arrêt de la cour d'appel du 21 mars 2006 sur le plan de répartition des vols de Bruxelles-National et la nécessité d'un nouveau plan de répartition des nuisances équilibré" (n° 832)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 10999)
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols pour l'aéroport de Zaventem" (n° 11000)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt retentissant rendu par la cour d'appel de Bruxelles à propos de Zaventem et des amendes qui sont actuellement infligées aux compagnies aériennes" (n° 833)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité

De vergadering wordt geopend om 12.40 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen en interpellaties van

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de ophefmakende uitspraak van het hof van beroep van Brussel in verband met Zaventem" (nr. 10977)
- de heer Stijn Bex aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van het hof van beroep van Brussel aangaande de Brusselse geluidsnormen en een billijke spreiding" (nr. 10992)
- de heer Pieter De Crem tot de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het arrest van het hof van beroep van Brussel inzake de geluidsoverlast van de vluchten van en naar Zaventem" (nr. 831)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de uitvoering van de rechterlijke beslissingen betreffende het luchtverkeer rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 10996)
- mevrouw Joëlle Milquet tot de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het arrest van 21 maart 2006 van het Brusselse hof van beroep over het vluchtspreidingsplan van de luchthaven van Zaventem en over de noodzaak aan een nieuw plan waarmee de overlast evenwichtig wordt gespreid" (nr. 832)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan van de vluchten" (nr. 10999)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 11000)
- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "de ophefmakende uitspraak van het hof van beroep van Brussel in verband met Zaventem en de boetes die momenteel aan

sur "l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 21 mars 2006 et ses conséquences sur le plan d'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11001)

- M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion pour l'aéroport de Zaventem" (n° 834)

luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd" (nr. 833)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van het hof van beroep van Brussel van 21 maart 2006 en de gevolgen ervan voor het gebruik van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 11001)

- de heer Patrick De Groote tot de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 834)

01.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : La réaction du ministre à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 21 mars est indigne de sa fonction. Au lieu d'exécuter au mieux le jugement, comme il se doit dans un État de droit, il critique les tribunaux. L'arrêt lui procure pourtant les instruments permettant de sortir de l'impasse.

01.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De reactie van de minister op het arrest van het Brusselse hof van beroep van 21 maart is zijn ambt onwaardig. In plaats van de uitspraak naar best vermogen na te leven, zoals het in een rechtsstaat betaamt, bekritiseert hij de rechtbanken. Het arrest reikt hem nochtans de instrumenten aan om uit de impasse te geraken.

Comment le ministre ose-t-il proposer l'adoption en urgence par la Chambre d'une loi qui gèle la concentration actuelle, alors que la cour d'appel a jugé qu'une telle concentration viole les droits subjectifs à une vie saine des habitants de la périphérie nord et est ?

Hoe durft de minister voorstellen dat de Kamer een spoedwet zou moeten goedkeuren die de huidige concentratie bevriest, terwijl het hof van beroep daarvan gezegd heeft dat zo'n concentratie de subjectieve rechten op gezond leven van de bewoners van de Noord- en Oostrand schendt?

La cour a établi explicitement que la dispersion actuelle des vols viole le principe d'égalité. La Chambre devrait donc adopter une loi contraire au principe d'égalité et qui, par conséquent, ne résistera pas au contrôle de la Cour d'arbitrage.

Het hof heeft ondubbelzinnig gesteld dat de wijze waarop de vluchten nu worden gespreid, het gelijkheidsbeginsel schendt. De Kamer zou dus een wet moeten goedkeuren die in strijd is met het gelijkheidsbeginsel en die bijgevolg de toets van het Arbitragehof niet kan doorstaan.

Le principal mérite de l'arrêt est qu'il permet une avancée car il ose dénoncer ce que tout un chacun sait déjà depuis longtemps, à savoir que les normes de bruit bruxelloises sont inconstitutionnelles, contraires à la loyauté fédérale, au principe de proportionnalité et à l'intérêt des Bruxellois eux-mêmes, parce qu'elles hypothèquent la viabilité économique de l'aéroport. Selon la cour, une infraction à ces normes ne peut donc entraîner une atteinte à la loi.

De grootste verdienste van het arrest is dat het een doorbraak mogelijk maakt, omdat het durft te zeggen wat iedereen allang wist, namelijk dat de Brusselse geluidsnormen ongrondwettig zijn, strijdig met de federale loyaliteit, met het evenredigheidsbeginsel en met het belang van de Brusselaars zelf, omdat ze de economische leefbaarheid van de luchthaven op het spel zetten. Een inbreuk op deze normen kan dus geen rechtskrenking opleveren, aldus het hof.

Toutes les amendes qui ont été imposées jusqu'à présent peuvent donc être jetées à la poubelle et les murs anti-bruit bruxellois sont par terre. Mais le ministre veut à présent geler la situation jusqu'à ce que l'on trouve un jour – mais quand ? – une meilleure solution.

Alle boetes die tot dusver zijn opgelegd, mogen dus naar de prullenmand en de Brusselse geluidswallen zijn gesloopt. Maar nu wil de minister de huidige situatie bevriezen tot er ooit – maar wanneer? – iets beters wordt gevonden.

Plutôt que de mettre à exécution l'accord de gouvernement, qui prévoyait une dispersion équitable, le ministre s'est contenté de patauger. Il a réduit à néant la politique de transparence instaurée par son prédécesseur pour introduire une politique « à la petite semaine » favorisant toujours

In plaats van het regeerakkoord uit te voeren, waarin sprake is van een billijke spreiding, heeft de minister alleen maar wat aangemodderd. Alle transparantie die zijn voorganger had ingevoerd, heeft hij weer weggenomen en hij heeft een dagjespolitiek gevoerd die Brussel steeds meer

plus la capitale. Le tout a débouché sur un chaos aux lourdes conséquences sociales et économiques.

Qu'en est-il, d'ailleurs, du projet de loi promis de longue date ? Depuis plus d'un an, le ministre nous annonce sa loi sur la dispersion des vols mais il en rejette à chaque fois la responsabilité, tantôt sur les Régions qui devaient parvenir à un accord, tantôt sur les parlementaires qui doivent à présent se mettre au travail. Seul le ministre lui-même n'a rien à se reprocher, bien sûr.

Au lieu de geler la situation actuelle comme le souhaite le ministre, il convient de rappeler enfin Bruxelles à l'ordre. Le gouvernement fédéral ne manque pas de leviers pour ramener Bruxelles à la raison. L'ancien président du parti du ministre n'a-t-il pas dit lui-même qu'il suffisait de fermer le robinet financier, au besoin ?

Il est faux, par ailleurs, que seul le Conseil d'État peut annuler les normes de bruit bruxelloises. Tout d'abord, le gouvernement bruxellois peut supprimer lui-même ces normes égoïstes et ce gouvernement compte trois ministres flamands, qui sont jusqu'ici complices d'une politique incivique. C'est avec leur appui que le ministre-président, Charles Picqué, fait fi de l'arrêt. Que le Parlement flamand déclare que Bruxelles agit de manière déloyale tandis que les ministres flamands soutiennent cette politique déloyale à Bruxelles sans être rappelés à l'ordre par leurs partis respectifs, dépasse l'entendement.

Il faut mettre fin à l'attitude hypocrite du CD&V, du VLD et du sp.a-spirit. Leurs ministres du gouvernement bruxellois devraient exiger la démission de la ministre Huytbroeck ou démissionner eux-mêmes et montrer ainsi que la pérennité de l'aéroport et le maintien de dizaines de milliers d'emplois sont plus importants que l'extrémisme vert ou l'égoïsme de certains Bruxellois. Cette responsabilité incombe donc plus que jamais aux partis flamands. Il me tarde d'entendre la position des parlementaires de ces partis à ce sujet.

Pourquoi le ministre entend-il inscrire dans la loi un plan de dispersion qui est un échec et qui enfreint le principe d'égalité ainsi que le dernier arrêt de la cour d'appel de Bruxelles ? Comment va-t-il éviter que cette loi soit immédiatement annulée par la Cour d'arbitrage ? Quelle est sa position face aux normes de bruit bruxelloises dont l'inconstitutionnalité a été constatée ? Quelles sont les conséquences au niveau des amendes qui ont été infligées jusqu'à présent pour un montant de plus de 1,5 millions d'euros ? Que pense le ministre

bevoordeelde. Het resultaat is een puinhoop met verstrekende economische en sociale gevolgen.

Waar is het lang beloofde wetsontwerp trouwens? Reeds meer dan een jaar kondigt de minister zijn vliegwet aan. En telkens weer schuift hij de verantwoordelijkheid door naar anderen. Eerst moesten de Gewesten tot een akkoord komen, nu zijn het de Parlementsleden die hun werk moeten doen. Alleen de minister zelf treft nooit schuld natuurlijk.

In plaats van de huidige situatie te bevriezen, zoals de minister wil, moet Brussel nu eindelijk tot de orde geroepen worden. De federale regering heeft hefboomen genoeg om Brussel tot redelijkheid te dwingen. Was het niet de vroegere partijvoorzitter van de minister die zei dat men desnoods maar de geldkraan moest dichtdraaien?

Het is overigens niet waar dat alleen de Raad van State de Brusselse geluidsnormen kan vernietigen. In de eerste plaats kan de Brusselse regering zelf die egoïstische normen schrappen, en in die regering zetelen drie Vlaamse ministers. Die zijn tot op vandaag medeplichtig aan het incivieke beleid. Het is met hun steun dat minister-president Piqué het arrest naast zich neerlegt. Het is onbegrijpelijk dat het Vlaamse Parlement verklaart dat Brussel deloyaal is en dat tegelijk de Vlaamse ministers in Brussel dit deloyale beleid steunen zonder door hun partijen tot de orde geroepen te worden.

Er moet een einde komen aan de hypocriete houding van CD&V, VLD en sp.a-spirit. Hun ministers in de Brusselse regering zouden het ontslag van minister Huytbroeck moeten eisen of zelf ontslag nemen en zo tonen dat het voortbestaan van de luchthaven en het behoud van tienduizenden jobs belangrijker is dan het groene extremisme of het egoïsme van sommige Brusselaars. De verantwoordelijkheid ligt dus meer dan ooit bij de Vlaamse partijen. Ik ben benieuwd naar wat de Kamerleden van die partijen hierover zullen zeggen.

Waarom wil de minister een falend spreidingsplan bij wet vastleggen dat in strijd is met het gelijkheidsbeginsel en met het laatste arrest van het hof van beroep van Brussel? Hoe zal hij vermijden dat deze wet meteen vernietigd wordt door het Arbitragehof? Wat is zijn houding tegenover de Brusselse geluidsnormen, waarvan de ongrondwettelijkheid is vastgesteld? Wat zijn de gevolgen voor de ruim 1,5 miljoen euro aan boetes die tot nu toe zijn opgelegd? Wat vindt de minister van de verschillende houding die zijn partij

de la position différente adoptée par son parti au sein des gouvernements bruxellois et flamand ?

01.02 Stijn Bex (sp.a-spirit) : Je me félicite de cet arrêt, car pour la première fois depuis longtemps, un tribunal rend un jugement qui est favorable à tous les riverains et pas seulement à un groupe spécifique d'habitants. L'arrêt est par ailleurs bien étayé et confirme le principe de dispersion tel qu'il a toujours été mis en avant par notre parti et tel qu'il a été repris dans le plan de dispersion fédéral. L'arrêt dispose clairement que les normes de bruit en vigueur à Bruxelles sont inconstitutionnelles.

J'ai été un peu surpris quand le ministre a dit que cet arrêt contribuera peu à une solution étant donné qu'aujourd'hui, nous avons sur les bras trois arrêts qui se contredisent. Je ne prétends pas que cet arrêt résoudra tous les problèmes mais la Cour elle-même a souligné la compatibilité de cet arrêt avec les autres arrêts ainsi que son caractère exécutoire. Cet arrêt confirme que les nuisances sonores doivent être réparties entre les riverains, qu'il existe un droit subjectif à la santé et que ce droit peut aussi être exercé par les habitants d'une zone non densément peuplée.

Nous estimons que cette politique de concentration est tout sauf sociale et ne comprenons pas que les soi-disant progressistes bruxellois persistent à défendre cette idée.

La cour d'appel a dit dans son dernier arrêt que le ministre pouvait reconsidérer sa décision relative aux pistes 02 et 20 sans porter atteinte à l'autorité de son arrêt en ce qui concerne l'utilisation de ces pistes ni être tenu au paiement d'astreintes. La Cour estime dès lors qu'une décision tenant compte de tous les arrêts est tout à fait envisageable.

Spirit est toutefois également conscient du fait que les problèmes qui se posent dans ce dossier ne peuvent être résolus par des tribunaux et qu'il est donc urgent de prendre une décision politique. Notre parti estime donc qu'il faut rapidement adopter une loi qui fixe les procédures de vol, telle que celle annoncée par le ministre. Mais il considère qu'il faudra traduire dans cette loi les idées-force de cet arrêt et que dans la future loi, le nombre brut d'habitants victimes de nuisances sonores ne devra pas primer l'aspect santé. Le droit au repos doit être garanti à tous.

Existe-t-il une volonté politique de transposer les lignes de force de cet arrêt en décisions politiques ? Il est grand temps, car l'incertitude

anneemt in de Brusselse en in de Vlaamse regering?

01.02 Stijn Bex (sp.a-spirit): Ik ben verheugd over dit arrest, want voor het eerst sinds lang heeft een rechtbank een uitspraak gedaan in het belang van alle omwonenden en niet alleen in dat van één specifieke bewonersgroep. Het arrest is bovendien goed onderbouwd en bevestigt het spreidingsprincipe zoals het steeds door onze partij is voorgesteld en zoals het in het federale spreidingsplan werd opgenomen. Het arrest zegt duidelijk dat de Brusselse geluidsnormen ongrondwettelijk zijn.

Ik was enigszins verrast over de uitspraak van de minister dat dit arrest weinig bijdraagt tot een oplossing omdat er nu drie arresten zijn die elkaar tegenspreken. Ik beweer niet dat alle problemen door dit arrest worden opgelost, maar het hof heeft zelf gewezen op de verenigbaarheid van dit arrest met de andere arresten en op de uitvoerbaarheid ervan. Het arrest bevestigt dat de geluidsoverlast gespreid moet worden over de omwonenden, dat er een subjectief recht op gezondheid bestaat en dat ook inwoners van een niet-dichtbevolkte zone daar recht op hebben.

Wij vinden de concentratie allesbehalve een sociaal beleid en snappen niet dat de zogenaamde Brusselse progressieven die idee blijven verdedigen.

Het hof van beroep heeft in zijn laatste arrest gezegd dat de minister, zonder het gezag van het arrest inzake het gebruik van de banen 02 en 20 te schenden en dwangsommen te verbeuren, zijn beslissing over banen 02 en 20 kan heroverwegen. Het hof vindt dus dat een beslissing die rekening houdt met alle arresten, wel degelijk mogelijk is.

Spirit ziet echter ook in dat dit dossier niet kan worden opgelost door rechtbanken en dat een politieke beslissing nu dringend nodig is. Een wet die de vliegprocedures vastlegt – zoals de minister aankondigde – moet er snel komen. Maar de krachtlijnen van dit arrest moeten in de wet worden opgenomen. In de toekomstige wet mag het loutere aantal van de inwoners die getroffen worden door geluidsoverlast, niet primeren op het gezondheidsaspect. Het recht op rust moet gegarandeerd worden voor iedereen.

Bestaat de politieke wil om de krachtlijnen van dit arrest om te zetten in een beleid? Het wordt de hoogste tijd, want de aanhoudende onzekerheid

persistante menace la prospérité économique de la région aéroportuaire. Selon une étude du VOKA, les entreprises reportent leurs investissements. Lorsque j'ai entendu les paroles de M. Picqué hier, je me suis demandé si tout un chacun souhaite réellement aboutir à une solution. Les Bruxellois ne comprennent-ils pas que l'aéroport est également important pour eux sur le plan de l'emploi ? Supportons donc ensemble les charges que l'aéroport représente.

Quelle est, selon le ministre, la portée de cet arrêt et où se situe-t-il par rapport aux arrêts antérieurs ? Comment le projet de loi du ministre tiendra-t-il compte de la décision de la cour ? Je suis convaincu que si l'on ne parvient pas à fixer une dispersion équitable, cette loi continuera à faire l'objet de recours devant la Cour d'arbitrage. Nous n'accepterons jamais que Bruxelles ne prenne pas en charge une partie des nuisances sonores. Qu'entend le ministre par un gel de la situation actuelle ?

01.03 Pieter De Crem (CD&V) : Depuis la proposition de Mme Durant en décembre 1999, qui visait à supprimer les vols de nuit, jusqu'à l'annonce du départ de DHL en 2004, le dossier de l'aéroport s'est détérioré toujours plus. Les épisodes intermédiaires relevaient souvent du vaudeville et notre pays a acquis l'image d'une république bananière. Rien n'a changé sous le ministre Landuyt. La situation continue à pourrir pour arriver à l'éclatement actuel. La coalition violette s'est comportée à la légère dans le dossier de l'aéroport et a sapé les perspectives écologiques et économiques de la région.

La question est à présent de savoir si le récent arrêt constitue un nouveau départ pour le dossier ou si la coalition violette poursuivra ses agissements ? La cour d'appel de Bruxelles interdit à l'État belge d'exposer les habitants de la périphérie Nord et Est à des nuisances sonores excessives dues aux décollages et aux atterrissages. La Région flamande doit inviter la BIAC dans les vingt jours à déposer rapidement un rapport d'incidence sur l'environnement. L'arrêt prévoit également des astreintes.

La situation est donc relativement simple pour la Région flamande mais le ministre fédéral qui représente l'État belge doit toutefois prendre ses responsabilités dans les trente jours et disposer d'un plan qui rencontre les exigences d'une répartition pondérée. Il est du reste probable que des informations erronées ont sciemment été communiquées aux médias : une répartition pondérée sur six zones est différente d'une

bedreigt de economische welvaart van de luchthavenregio. Volgens een studie van VOKA stellen bedrijven hun investeringen uit. Toen ik gisteren minister-president Picqué hoorde, vroeg ik mij af of iedereen wel een oplossing wil. Zien de Brusselaars niet in dat de luchthaven ook voor hen belangrijk is voor de werkgelegenheid? Laat ons dan ook samen de lasten ervan dragen.

Wat is volgens de minister de draagwijdte van dit arrest en hoe verhoudt het zich tot eerdere arresten? Hoe zal het wetsontwerp van de minister rekening houden met de beslissing van het hof? Ik ben ervan overtuigd dat als er geen billijke spreiding komt, deze wet blijvend aangevochten zal worden bij het Arbitragehof. Wij zullen het nooit goedkeuren dat Brussel geen deel van de geluidsoverlast op zich neemt. Wat bedoelt de minister wanneer hij spreekt over het bevriezen van de huidige situatie?

01.03 Pieter De Crem (CD&V): Vanaf het voorstel van minister Durant in december 1999 om de nachtvluchten af te schaffen tot aan de aankondiging van het vertrek van DHL in 2004 is het luchthavendossier steeds meer verziekt geraakt. De tussenliggende episodes leken dikwijls op een vaudeville en ons land kreeg het imago van een bananenrepubliek. Ook onder minister Landuyt blijft alles bij het oude. De situatie blijft verzieken en is nu opengebarsten. Paars is lichtzinnig met luchthavendossier omgesprongen en heeft de ecologische en economische draagkracht van de regio ondergraven.

De vraag is nu of het recente arrest een nieuwe start voor het dossier betekent of dat paars doorgaat op dezelfde manier? Het Brusselse hof van beroep legt de Belgische Staat het verbod op om de inwoners van de Noord- en Ooststrand door het opstijgen of landen bloot te stellen aan een onevenredige geluidsoverlast. Het Vlaamse Gewest moet binnen de twintig dagen BIAC uitnodigen op korte termijn een milieueffectenrapport in te dienen. Het arrest voorziet ook in dwangsommen.

Voor het Vlaams Gewest ligt het dus nogal simpel, maar de federale minister die de Belgische Staat vertegenwoordigt, moet evenwel binnen de dertig dagen zijn verantwoordelijkheid opnemen en een plan hebben dat tegemoetkomt aan de eisen van een gewogen verdeling. Er werd hierover trouwens wellicht bewust verkeerd gecommuniceerd met de media: een gewogen verdeling over zes zones is niet hetzelfde als een gelijke verdeling van het

répartition égale du nombre de vols au-dessus de ces zones. Il s'agit d'une répartition équitable dans le cadre des possibilités techniques et pratiques. Le juge a fait comprendre clairement que Bruxelles devra finalement prendre en charge sa part à cet égard.

Les passages de l'arrêt relatifs à la décision du gouvernement bruxellois du 27 mai 1999 en matière de normes sonores nous ont étonnés le plus. La cour précise notamment que le principe fondamental de la loyauté fédérale requiert la collaboration et implique qu'une entité fédérée tienne compte des autres entités fédérées. La législation bruxelloise stricte entraînerait la disparition d'un aéroport national économiquement viable. C'est la raison pour laquelle la décision est inconstitutionnelle. L'arrêt de la cour revêt une signification hautement symbolique : la cour précise à juste titre que l'aéroport serait condamné à disparaître si les normes sonores bruxelloises devaient être appliquées.

Nous saurons dans le courant des prochaines semaines si le Conseil d'État va annuler l'arrêt bruxellois dans le cadre de la procédure judiciaire lancée par BIAC et plusieurs compagnies aériennes.

L'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement perçoit déjà depuis quelques mois des amendes pour chaque avion qui enfreint ces normes absurdes. L'opérateur Tui a déjà dû payer des centaines de milliers d'euros et estime à 2 millions d'euros les amendes pour 2006. On est en train d'asphyxier un important centre économique, et le ministre reporte la responsabilité sur les Régions. Il joue comme toujours le rôle de la victime alors que l'arrêt établit que les décisions successives du gouvernement fédéral sont à la base des problèmes. Le ministre affirme qu'il ne sait plus sur quel pied danser parce que le nouvel arrêt contredit les jugements précédents de la cour d'appel. Pourtant, le nouvel arrêt explique pourquoi les divers arrêts ne sont pas contradictoires. L'arrêt du 17 mars 2005 interdisait par exemple provisoirement le recours à la piste 02 à moins d'une utilisation telle que décrite par le plan Anciaux bis, et ce en attendant une nouvelle étude et une nouvelle décision relative aux atterrissages sur la piste 02.

Au mois de juin, la cour d'appel de Bruxelles a donné gain de cause à la Région de Bruxelles et à l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement dans le cadre d'un procès intenté par l'État contre BIAC et Belgocontrol. Le tribunal a estimé que les nuisances sonores découlant du

aantal vluchten over die zones. Het gaat om een billijke verdeling binnen wat er technisch en praktisch mogelijk is. De rechter laat duidelijk verstaan dat Brussel daarbij eindelijk zijn deel moet dragen.

Het meest opmerkelijk zijn de passages in het arrest over het besluit van de Brusselse regering van 27 mei 1999 inzake de geluidsnormen. Het hof stelt onder meer dat het grondbeginsel van de federale trouw noopt tot samenwerking en inhoudt dat een deelgebied rekening dient te houden met de andere deelgebieden. De strikte Brusselse regelgeving zou leiden tot het verdwijnen van een economisch leefbare nationale luchthaven. Om die reden is het besluit ongrondwettelijk. De uitspraak van het hof heeft een bijzonder zware symbolische betekenis: het hof geeft terecht aan dat er met de Brusselse geluidsnormen geen luchthaven meer zou zijn.

Of de Raad van State het Brusselse besluit zal vernietigen, wordt de komende weken duidelijk in de rechtszaak die BIAC en enkele luchtvaartmaatschappijen hebben aangespannen.

Het Brussels Instituut voor Milieubeheer int al enkele maanden boetes voor elk vliegtuig dat de absurde normen overschrijdt. Operator Tui moest al honderdduizenden euro's betalen en schat de boetes voor 2006 op 2 miljoen euro. Terwijl een belangrijk economisch centrum gewurgd wordt, schuift de minister de verantwoordelijkheid door naar de Gewesten. Hij neemt zoals steeds de slachtofferrol aan, hoewel uit het arrest blijkt dat de opeenvolgende beslissingen van de federale regering aan de basis liggen van de problemen. De minister zegt dat hij geen kant meer op kan omdat het nieuwe arrest de vorige uitspraken van het hof van beroep tegenspreekt. Nochtans wordt in het nieuwe arrest verklaard waarom er geen tegenspraak is tussen de diverse arresten. Het arrest van 17 maart 2005 bepaalde bijvoorbeeld dat baan 02 slechts voorlopig niet mocht worden gebruikt, tenzij op de manier waarvan sprake in het plan-Anciaux bis, en dat in afwachting van nieuw onderzoek en een nieuwe beslissing inzake landingen op baan 02.

Het Brusselse hof van beroep gaf het Brussels Gewest en het Brussels Instituut voor Milieubeheer in juni gelijk in een zaak van de Staat tegen BIAC en Belgocontrol. De rechtbank vond dat de geluidshinder die voortspruit uit het spreidingsplan, een inbreuk is op het Brusselse besluit inzake

plan de dispersion constituait une infraction à l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux normes de bruit ainsi qu'à l'article 23 de la Constitution relatif au droit à la protection d'un environnement sain. Le ministre s'est vu imposer un délai de trois mois pour adapter le plan. Il a cependant déclaré lui-même à la Chambre que les normes bruxelloises étaient absurdement sévères. L'arrêt les qualifie à présent d'inconstitutionnelles. Il nous paraît donc logique d'affirmer que la première décision de la cour d'appel était erronée et qu'elle appelait une rectification. Si l'arrêt de juin 2005 concluait à juste titre à une infraction par rapport aux dispositions de l'arrêté bruxellois relatif aux normes de bruit, il n'en reste pas moins que l'arrêté en question est inconstitutionnel.

Le gouvernement flamand a toujours collaboré avec le gouvernement fédéral dans un esprit constructif et il continuera à le faire. Son ministre-président, M. Leterme, et le ministre Peeters ont déjà évoqué les perspectives qu'offre cet arrêt et appelé au dialogue. M. Picqué, quant à lui, adopte malheureusement une tout autre attitude.

Il est impératif de réaliser désormais une répartition équilibrée des nuisances sonores dues au survol de l'agglomération bruxelloise. J'espère que le ministre Landuyt assumera ses responsabilités et se révélera enfin, dans ce dossier, un ministre digne de ce nom. En 1999, la coalition violette a ouvert la boîte de Pandore, elle doit donc aujourd'hui aider à la refermer.

Le ministre saisira-t-il l'occasion que lui offre cet arrêt pour réaliser une répartition plus équitable dans les trente jours ? Quelles initiatives compte-t-il prendre pour y arriver ? Quand sera élaborée la nouvelle loi sur les vols de nuit ? Quand le ministre se concertera-t-il avec les Régions ? La date-butoir de la mi-avril 2006 sera-t-elle respectée pour ce qui est de l'étude technique nécessaire en vue de la mise en service de la piste 25L ?

01.04 Marie Nagy (ECOLO) : D'abord, j'aimerais savoir pourquoi nous sommes ici plutôt qu'en séance plénière. Ce débat mériterait de se tenir devant le Parlement tout entier, les enjeux sont assez importants et les victimes des nuisances sonores le méritent. En outre, tout le gouvernement devrait être là car il s'agit d'une compétence fédérale et que, jusqu'ici, le ministre Landuyt a été incapable de proposer une solution équitable, durable et respectueuse des principes.

geluidsnormen en op artikel 23 van de Grondwet over het recht op een gezond leefmilieu. De minister kreeg drie maanden de tijd om het plan aan te passen. In de Kamer zei de minister echter zelf dat de Brusselse normen absurd streng waren. In het arrest worden ze nu ongrondwettelijk genoemd. Het lijkt ons dan ook logisch dat de eerste beslissing van het hof van beroep een foutieve beslissing was en een correctie verdiende. Het arrest van juni 2005 oordeelde terecht dat er een overtreding was van het Brusselse besluit betreffende de geluidsnormen, maar dat besluit op zich is ongrondwettelijk.

De Vlaamse regering heeft altijd constructief meegewerkt en zal dat blijven doen. Minister-president Leterme en minister Peeters hebben al gewezen op de perspectieven die het arrest biedt en hebben opgeroepen tot dialoog. Een heel andere houding dan die van de heer Picqué.

Er moet nu eindelijk een evenwichtige spreiding komen. Ik hoop dat de heer Landuyt zijn verantwoordelijkheid opneemt en eindelijk een echte minister wordt in het dossier. In 1999 heeft de paarse regering de doos van Pandora geopend, dus moet ze die nu ook helpen sluiten.

Zal de minister het arrest aangrijpen om binnen de dertig dagen tot een eerlijker spreiding te komen? Welke stappen zal hij zetten? Wanneer komt de nieuwe vliegwet er? Wanneer wordt overlegd met de Gewesten? Wordt de deadline van midden april 2006 gerespecteerd inzake de technische studie die nodig is om baan 25L in te schakelen?

01.04 Marie Nagy (ECOLO): Eerst en vooral zou ik graag vernemen waarom we in commissie vergaderen, en niet in plenaire vergadering. Dit debat zou voor het Parlement moeten worden gevoerd: er staan voldoende belangen op het spel en het zou getuigen van respect voor de slachtoffers van de geluidsoverlast. Bovendien zou de hele regering erbij moeten zijn: het gaat immers om een federale bevoegdheid en tot nu toe bleek minister Landuyt niet in staat een billijke en duurzame oplossing voor te stellen waarbij een aantal beginselen wordt nageleefd.

Dans ce qui a été dit jusqu'ici, certains arguments sont faux : Bruxelles est assez survolée ! Si Diegem est fortement survolée, tous les avions survolent ensuite Haren, qui fait partie de Bruxelles. Le nombre d'avions tournant à droite vers le Noordrand est identique à celui des avions qui virent à gauche vers l'Oostrand. Il est aussi faux de prétendre que les normes de bruit bruxelloises empêchent toute activité économique. Ces normes sont celles de l'OMS et les avions flashés sont les plus anciens et les plus bruyants. Il faut clarifier les choses !

M. Landuyt nous fait état de son embarras. Mais les décisions de justice ne peuvent se substituer à la capacité d'arbitrage du ministre ! C'est ce qui apparaît à la suite de l'arrêt de la Cour d'appel.

Vous dites que ces arrêts sont contradictoires. Pour moi, ils sont complémentaires. Le premier arrêt était favorable à l'Oostrand, avec astreintes, et vous ne l'avez pas respecté ; le deuxième à Bruxelles, avec astreintes, et vous ne l'avez pas respecté. Le troisième arrêt est favorable au Noordrand, avec astreintes ; allez-vous agir différemment ?

Même inscrit dans l'accord de gouvernement, le principe de dispersion est mauvais. C'est à cause de lui que nous en sommes là. En outre, il ne permet pas les expropriations ou isolations, laissant les victimes désemparées.

La route du canal survole 143.000 personnes. La route Sud, 53.000 personnes et la route Nord, 32.000 personnes. Il faut donc abandonner ce plan et travailler en fonction de la sécurité, la santé et la densité de population, comme cela se fait ailleurs. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions concilier un développement économique durable avec le souci de la santé et de la sécurité.

J'attends de votre part une autre réponse que celle vous déchargeant sur les Régions de cette compétence. Ce n'est pas à un parti comme le vôtre qu'il faut rappeler le respect de la répartition des compétences.

01.05 Joëlle Milquet (cdH) : La presse parle souvent de « gouvernement des juges ». Il est vrai que ce dernier existe et que des juges font des

Tot nu toe werden in het debat een aantal valse argumenten naar voren geschoven. Het aantal vluchten boven Brussel volstaat. De vele vluchten boven Diegem gaan vervolgens over Haren, dat Brussels grondgebied is. Het aantal vliegtuigen dat rechts afdraait richting Noordrand is gelijk aan het aantal dat links afdraait richting Oostrand. De bewering dat de Brusselse geluidsnormen elke economische activiteit onmogelijk maken, houdt evenmin steek. De Brusselse normen zijn tevens de normen van de WHO en de vliegtuigen die in overtreding bleken te zijn, zijn de oudste en de meest luidruchtige. Daar mag geen onduidelijkheid over bestaan!

Minister Landuyt zegt dat hij zich in een moeilijk parket bevindt. De beslissingen van het gerecht doen echter geen afbreuk aan de bevoegdheid van de minister om een beslissing te nemen! Dat blijkt uit het arrest van het hof van beroep.

U zegt dat die arresten elkaar tegenspreken. Volgens mij vullen zij elkaar aan. Het eerste arrest was gunstig voor de Oostrand en voorzag in dwangsommen, en u heeft er zich niet aan gehouden; het tweede was in het voordeel van Brussel, en voorzag ook in dwangsommen, en u heeft het ook niet nageleefd. Het derde arrest is dan weer positief voor de Noordrand en het voorziet ook in dwangsommen; zal u op dezelfde manier reageren?

Ook al is het spreidingsbeginsel opgenomen in het regeerakkoord, toch blijft het een slecht principe. Het is precies door dat principe dat we in de huidige situatie verzeild zijn geraakt. Bovendien maakt het geen onteigeningen of isolatie van woningen mogelijk, waardoor de betrokkenen ontredderd zijn.

Vliegtuigen die de kanaalroute volgen, hinderen 143.000 inwoners. Voor de zuid- en de noordroute zijn er dat respectievelijk 53.000 en 32.000. Men moet dus afstappen van dat plan en keuzes maken op grond van de veiligheid, de gezondheid en de bevolkingsdichtheid, zoals dat elders gebeurt. Enkel op die manier kunnen wij een duurzame economische ontwikkeling verzoenen met de bekommernis om de gezondheid en de veiligheid.

U wentelt die bevoegdheid af op de Gewesten, maar ik verwacht van u een ander antwoord. Een partij als de uwe hoeft men er niet op te wijzen dat men de bestaande bevoegdheidsverdeling in acht moet nemen.

01.05 Joëlle Milquet (cdH): De kranten hebben het vaak over een « gouvernement des juges ». De rechters hebben het inderdaad voor het zeggen en

choix presque politiques. Nous assistons depuis plusieurs années à une certaine cacophonie judiciaire. Nous sommes opposés au plan de dispersion car il n'est pas équitable. Nous demandons que le gouvernement prenne ses responsabilités et nous fasse part d'une position commune sur ce dossier.

Certains souhaiteraient que ce soient les Régions qui trouvent un accord. Mais elles ne sont pas compétentes pour la navigation aérienne et les vols de nuit.

La Région bruxelloise a été d'excellente composition. Le gouvernement doit enfin prendre ses responsabilités.

Vous devez, dans les trente jours, présenter une proposition élaborée au sein du gouvernement qui respecte les intérêts de tous les habitants et évite des plans développant des nuisances sur les zones les plus densément peuplées. Il ne devrait pas s'agir d'un problème communautaire.

Le gouvernement devrait avoir le courage de confier à des experts indépendants, internationaux, le soin de faire des tracés de route convenables sur la base de toutes les études internationales. Ce n'est ni aux juges ni aux politiques de définir ces routes. En attendant, il faudrait suspendre le plan de répartition des nuisances sonores et en revenir temporairement à la situation d'avant 1999.

Nous devons au plus tôt créer un institut de contrôle des nuisances sonores sur la base d'un accord de coopération. Il faut y placer des gens indépendants.

01.06 Karine Lalieux (PS) : Nous nous trouvons face à trois arrêts contradictoires. Respecter les décisions de justice devient matériellement impossible. En outre, l'arrêt le plus récent n'a aucune portée juridique en ce qui concerne les normes de bruit bruxelloises. Ce dossier fait l'objet d'un contentieux devant le Conseil d'État et, qui plus est, la Région bruxelloise n'a même pas été entendue. Comment allez-vous réagir à cet arrêt? Allez-vous vous pourvoir en cassation?

Lors des divers débats en commission, vous avez évoqué un avant-projet de loi qui établirait une série de critères permettant de modifier le plan et les procédures de vol.

Où en est ce projet ? Nous sommes d'accord pour accélérer la venue de ce projet et pour y travailler

à faire presque politiques. Sinds verscheidene jaren doet het gerecht tegenstrijdige uitspraken. We verzetten ons tegen het spreidingsplan omdat het onbillijk is. We vragen dat de regering haar verantwoordelijkheid opneemt en dit dossier eensgezind benadert.

Sommigen zouden willen dat de Gewesten tot een akkoord komen. Maar ze zijn niet bevoegd voor de luchtvaart en de nachtvluchten.

Het Brussels Gewest is van goede wil geweest. De regering moet eindelijk haar verantwoordelijkheid opnemen.

U moet binnen dertig dagen een uitgewerkt voorstel aan de regering voorleggen waarin met de belangen van alle inwoners rekening wordt gehouden en waarin geen plannen voorkomen waardoor de geluidshinder voor de dichtstbevolkte gebieden verergert. Dat zou geen communautaire kwestie moeten zijn.

De regering zou de moed moeten hebben om het uitstippelen van degelijke vliegroutes toe te vertrouwen aan onafhankelijke internationale deskundigen die zich daarbij op alle bestaande internationale studies zouden moeten baseren. Het komt noch de rechters, noch de politici toe de vliegroutes te bepalen. In afwachting daarvan zou het plan voor de spreiding van de geluidshinder moeten worden opgeschort en zou men moeten terugkeren naar de situatie van vóór 1999.

We moeten op grond van een samenwerkingsakkoord zo snel mogelijk een controle-instituut voor geluidshinder oprichten dat met onafhankelijke deskundigen moet bemand worden.

01.06 Karine Lalieux (PS): Aangezien drie tegenstrijdige arresten werden gevelde, bevinden we ons in de materiële onmogelijkheid de beslissingen van het gerecht na te leven. Het meest recente arrest heeft overigens geen juridische waarde met betrekking tot de Brusselse geluidsnormen. Dit dossier werd aanhangig gemaakt voor de Raad van State en het Brussels Gewest werd zelfs niet gehoord. Hoe zal u op dit arrest reageren? Zal u cassatieberoep aantekenen?

Naar aanleiding van de verschillende besprekingen in commissie, verwees u naar een voorontwerp van wet dat een aantal criteria zou vaststellen op grond waarvan het vluchtplan en de vluchtprocedures zouden kunnen worden gewijzigd.

Hoe staat het met dat ontwerp? We zijn voorstander van een snelle behandeling en zijn

au Parlement. Mais il ne faudrait pas que ce projet bétonne le plan Anciaux. Il faut aménager une période transitoire qui pourrait être le retour à l'avant 1999. Qu'en pensez-vous ? Il faudra également discuter avec les Régions. Je m'oppose à mes collègues néerlandophones qui disent que la Région bruxelloise offre une mauvaise coopération. La Région bruxelloise fait preuve d'une volonté de négociation et de consensus. Il y a un manque de logique lorsque certains avancent que cet arrêt devrait être respecté alors que les autres arrêts, qui étaient opposés à la volonté des Néerlandophones, ne devaient pas l'être. Il s'agit d'une analyse non juridique mais communautariste des arrêts. J'espère que, dans l'intérêt de nos citoyens, on en sortira.

01.07 Luk Van Biesen (VLD) : Il a déjà beaucoup été débattu du plan de dispersion. A présent, il est temps d'agir. Dans son récent arrêt, la cour d'appel a adressé le message suivant : il est urgent de trouver une solution. Il ne sert à rien d'attendre et d'espérer que le départ de DHL en 2008 apportera une telle solution.

Le malaise est croissant : les riverains continuent d'intenter des procès, des entreprises envisagent de quitter la région, des investissements sont postposés. L'emploi est menacé. Moi qui ai pourtant grandi dans la zone située sous la trajectoire de la piste d'atterrissage 02, je suis favorable à ce que le développement de Zaventem se poursuive.

Dans le passé, le ministre a souvent présenté le plan de dispersion comme la solution la plus équitable mais à la suite du récent arrêt, il a déclaré qu'une répartition équilibrée et équitable est impossible. Voilà qui démontre à suffisance que le plan de dispersion est bien beau en théorie mais qu'il ne fonctionne pas dans la pratique et qu'il convient donc de le revoir intégralement. La seule solution, c'est le retour à l'utilisation historique des pistes, avec les normes de vent de l'époque.

Le temps presse mais l'on n'a manifestement pas encore pris conscience de l'urgence. Je propose dès lors d'analyser le plan de dispersion au sein de cette commission en collaboration avec les groupes de travail ministériels et les différents acteurs, et d'en faire un plan de vol fondamental.

Nous devons parler avec la BIAC du fonctionnement de l'aéroport, avec Belgocontrol et les pilotes, de la sécurité aérienne, avec les

bereid hier in het Parlement aan mee te werken. Dat ontwerp mag echter het plan-Anciaux niet "betonneren". Er moet een overgangperiode komen, bijvoorbeeld een terugkeer naar de toestand van voor 1999. Wat denkt u daarvan? Er moet ook met de Gewesten worden overlegd. Ik ben het niet eens met mijn Nederlandstalige collega's die zeggen dat het Brussels Gewest niet goed meewerkt. Het Brussels Gewest geeft blijk van haar wil om te onderhandelen en tot een consensus te komen. De logica is ook enigszins zoek wanneer sommigen pomen dat dit arrest zou moeten worden nageleefd en de andere arresten, die niet met het standpunt aan Vlaamse kant overeenstemmen, niet. Dat wijst op een communautaire analyse van de arresten, niet op een juridische. Ik hoop, in het belang van onze medeburgers, dat een oplossing kan worden gevonden.

01.07 Luk Van Biesen (VLD): Over het spreidingsplan is al heel veel gesproken. Nu is het tijd om te handelen. Dit is de boodschap van het recente arrest van het hof van beroep: er moet snel een oplossing komen. Het heeft geen zin te wachten en te hopen dat het vertrek van DHL in 2008 een oplossing zal brengen.

De malaise neemt toe: omwonenden blijven rechtszaken aanspannen, bedrijven overwegen de regio te verlaten, investeringen worden uitgesteld. De werkgelegenheid komt in het gedrang. Ik, nochtans opgegroeid onder het traject van landingsbaan 02, ben in elk geval voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven.

De minister heeft het spreidingsplan in het verleden vaak als de eerlijkste oplossing voorgesteld, maar naar aanleiding van het recente arrest zei hij dat een evenwichtige, billijke en gelijke spreiding niet mogelijk is. Dat maakt voldoende duidelijk dat het spreidingsplan mooi is in theorie, maar niet werkt in de praktijk en dus helemaal herbekeken moet worden. Er is maar één oplossing: de terugkeer naar het historische baangebruik met de toenmalige windnormen.

Het is vijf voor twaalf, maar dat besef dringt blijkbaar niet door. Ik stel daarom voor om in deze commissie samen met de ministeriële werkgroepen en de verschillende actoren het spreidingsplan te analyseren en om te zetten in een fundamenteel vliegplan.

We moeten praten met BIAC over de werking van de luchthaven, met Belgocontrol en de piloten over de vliegveiligheid, met meteorologen over de

météorologues, de l'influence du vent, avec les instances judiciaires, des normes de bruit dans les différentes régions, avec les médiateurs fédéraux, des plaintes des riverains. Nous devons continuer à négocier jusqu'à l'obtention d'un consensus, de préférence avant les vacances d'été. L'actuel gouvernement pourra alors dire avec fierté qu'il a sauvé l'avenir de notre aéroport.

01.08 Olivier Maingain (MR) : On est en effet en train d'entretenir une grande confusion juridique. Il y a lieu de se demander à qui elle profite. A ceux qui tentent de forcer certaines choses, sans doute.

Cet arrêt n'a pas la portée qu'on lui prête. Il ne s'y trouve pas un traître mot sur une quelconque interdiction d'utiliser quelque piste que ce soit. Cet arrêt relève du charabia juridique. Et il a été rendu par la même chambre de la Cour dont l'arrêt de 2003 a été crossé par la Cour de cassation en 2004, sur base de la considération qu'il n'appartenait pas au pouvoir judiciaire d'imposer à l'État un mode de gestion des nuisances sonores de l'aéroport. J'attends donc de l'État fédéral qu'il se pourvoie en cassation contre cet arrêt. Nul doute qu'il sera coulé. En aucun cas, cet arrêt ne produit le moindre effet juridique durable en rapport avec le débat qui nous occupe.

Il est faux de dire que l'arrêté Gosuin de 1999 serait anéanti par cet arrêt. Aucun juriste n'ignore que seul le Conseil d'État peut le faire. L'arrêt ne consacre d'ailleurs même pas une page à ce sujet, alors que dans l'arrêt de la chambre francophone de la Cour rendu le 9 juin 2005 figurent une dizaine de pages d'une motivation juridique étayée permettant d'aboutir à la conclusion que cet arrêté doit sortir pleinement ses effets.

N'essayons pas de dire qu'il y aurait un vide juridique qui forcerait à légiférer. Comment le législateur pourrait-il exécuter le travail de relevé des nuisances sans lequel aucune décision ne peut être prise ? Et, en attendant que la loi puisse sortir ses effets, que va-t-on appliquer ? Aucune version du plan Anciaux, en tout cas : il a été pris à la suite de l'arrêt de la chambre néerlandophone de la Cour d'appel qui a été annulé par la Cour de cassation. Fondamentalement, la vraie solution est de revenir à la situation de 1999. Même la famille écologiste s'y rallie. Cette solution provisoire pourrait être entérinée par un projet de loi. Un accord de coopération doit absolument être conclu avec les Régions pour éviter des recours à la Cour d'arbitrage qui contraindrait à reprendre toute la procédure.

invloed van de wind, met de juridische instanties over de geluidsnormen in de diverse regio's, met de federale ombudsmannen over de verzuchtingen van de omwonenden. We moeten blijven onderhandelen tot er een consensus is, liefst nog voor de zomervakantie. Deze regering zal dan met trots kunnen zeggen dat ze toekomst van onze luchthaven heeft veiliggesteld.

01.08 Olivier Maingain (MR): Men zorgt er inderdaad voor dat de juridische verwarring almaar toeneemt. Het is nog maar de vraag wie daar garen van spint. Ongetwijfeld wie er snel een regeling wil doorjagen.

Dat arrest heeft niet de draagwijdte die men eraan wil geven. Het bevat hoegenaamd geen verbod om een baan te gebruiken. Het is juridisch koeterwaals. En het werd door dezelfde kamer van het hof gewezen als het arrest van 2003 dat door het Hof van Cassatie in 2004 werd vernietigd op grond van de overweging dat het niet de taak van de rechterlijke macht is om de overheid op te leggen hoe ze de geluidshinder veroorzaakt door de luchthaven moet aanpakken. Ik verwacht dan ook dat de federale overheid tegen dat arrest in cassatie gaat. Het zal ongetwijfeld vernietigd worden. Dat arrest zal hoe dan ook geen blijvende juridische gevolgen hebben voor het huidige debat.

Het klopt niet dat het nieuwe arrest het "Gosuin"-besluit van 1999 vernietigt. Zoals elke jurist weet, is dat een exclusieve bevoegdheid van de Raad van State. Het arrest wijdt zelfs geen volledige pagina aan die kwestie, terwijl het arrest van 9 juni 2005 van de Franstalige kamer van het hof een tiental pagina's tellende, stevig onderbouwde juridische motivering bevat waaruit blijkt dat dat besluit volledige uitwerking moet hebben.

We kunnen moeilijk beweren dat we met een juridisch vacuüm worden geconfronteerd en dat we dus verplicht zijn wetgevend op te treden. Is het dan de wetgever die de geluidshinder moet meten, wat een noodzakelijke voorwaarde is vóór enige beslissing kan worden genomen? En welke regels gaan we toepassen in afwachting dat de wet in werking treedt? Een versie van het plan-Anciaux is in elk geval uitgesloten: dit plan ligt immers in het verlengde van het arrest van de Nederlandstalige kamer van het hof van beroep, dat door het Hof van Cassatie werd vernietigd. Ten gronde is er maar een oplossing, namelijk een terugkeer naar de toestand van vóór 1999. Zelfs de groenen zijn het daarmee eens. Die voorlopige oplossing zou kunnen worden bekrachtigd in een wetsontwerp. Daarnaast is het absoluut noodzakelijk een samenwerkingsakkoord af te sluiten met de

Gewesten, om te voorkomen dat dit dossier bij het Arbitragehof aanhangig wordt gemaakt en dat de hele procedure moet worden overgedaan.

Dans ce dossier, l'actuel gouvernement bruxellois a fait preuve d'amateurisme juridique. Il a commis deux graves erreurs. Tout d'abord, il serait catastrophique de ne pas exécuter l'arrêt de la Cour d'appel du 9 juin 2005, car le pire serait que le dernier arrêt soit mis à exécution à la demande des requérants et pas celui qui est favorable à la population bruxelloise. De plus, le gouvernement bruxellois doit se porter partie intervenante dans tout contentieux. Son absence a pesé lourdement sur la compréhension du dossier par les magistrats.

In dat dossier heeft de huidige Brusselse regering blijk gegeven van juridisch amateurisme. Zij heeft twee ernstige vergissingen begaan. Vooreerst zou het rampzalig zijn om het arrest van het hof van beroep van Brussel van 9 juni 2005 niet uit te voeren, want het ergste zou zijn dat het laatste arrest op aanvraag van de verzoekers zou worden uitgevoerd en dat het arrest dat in het voordeel is van de Brusselse bevolking niet wordt uitgevoerd. Bovendien moet de Brusselse regering als partij tussenkomen bij elke betwisting. Door haar afwezigheid hebben de magistraten onvoldoende inzicht in het dossier gehad.

La controverse juridique est loin d'être terminée. Mais, personnellement, je ne ferais rien avant de connaître l'arrêt du Conseil d'État et la position de la Cour de cassation. Ensuite, nous reparlerons de ce que doit être la position du législateur.

De juridische controverse is nog lang niet beslecht. Persoonlijk zal ik echter niets ondernemen alvorens ik kennis heb van het arrest van de Raad van State en van het standpunt van het Hof van Cassatie. Nadien zullen wij het opnieuw hebben over het standpunt dat de wetgever zou moeten innemen.

01.09 Patrick De Groote (N-VA): Le 21 mars 2006, la cour d'appel de Bruxelles a estimé que les normes sonores fixées par le gouvernement bruxellois étaient anticonstitutionnelles et que la Région de Bruxelles-Capitale ne se montrait pas loyale envers l'Etat fédéral. La Cour veut qu'il y ait une répartition équilibrée de ces nuisances.

01.09 Patrick De Groote (N-VA): Op 21 maart 2006 oordeelde het Brusselse hof van beroep dat de Brusselse geluidsnormen ongrondwettelijk zijn en dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich niet loyaal opstelt ten opzichte van de federale Staat. Het hof wil dat er een evenwichtige spreiding komt.

Or le ministre-président du gouvernement bruxellois a déclaré qu'il ne tiendrait pas compte de cet arrêt et maintiendrait les normes bruxelloises. Le ministre Landuyt a déclaré de son côté que cet arrêt n'était pas en conformité avec l'arrêt précédent de la cour d'appel quoiqu'il ait été, avec ses avocats, associé à toutes les procédures juridiques.

De minister-president van de Brusselse regering verklaarde dat hij het arrest naast zich zou neerleggen en dat de geluidsnormen blijven bestaan. Minister Landuyt zei dat dit arrest niet in overeenstemming is met het voorgaande arrest van het hof van beroep, hoewel hij met zijn advocaten bij alle juridische procedures betrokken was.

Le gouvernement a annoncé dix chantiers mais il ne laisse derrière lui que des ruines. Ainsi, le dossier Zaventem est en passe de se transformer en un véritable champ de ruine à cause des interventions de Mme Durant et de M. Luc Coene. En 2004, DHL avait déjà annoncé qu'elle quitterait Zaventem mais le gouvernement ne l'ayant toujours pas compris, laissa perdurer l'insécurité juridique. Conséquence : plusieurs investissements seront reportés et 60 % des entreprises envisagent même de délocaliser.

De regering heeft tien werven aangekondigd, maar ze laat vooral ruïnes achter. Zaventem is door de ingrepen van mevrouw Isabelle Durant en de heer Luc Coene in een ruïne aan het veranderen. In 2004 kondigde DHL reeds aan dat het Zaventem zou verlaten, maar de regering had het nog steeds niet begrepen en ze liet de rechtsonzekerheid duren. Als gevolg daarvan worden verschillende investeringen uitgesteld en overweegt 60 procent van de bedrijven zelfs om weg te trekken.

Dans ce dossier, il a été question de sécurité, de proportionnalité et de santé. Pour garantir la santé des Bruxellois, la Région de Bruxelles-Capitale applique des normes sonores qui sont

In dit dossier werd gesproken over veiligheid, evenredigheid en gezondheid. Om de gezondheid te garanderen, hanteert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geluidsnormen die door de gezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties

recommandées par l'OMS. Mais le respect de ces normes a pour effet d'obliger les avions à consommer beaucoup plus de kérosène de façon à atteindre le plus vite possible une certaine altitude. Y songe-t-on ?

En matière de sécurité, on avance toujours la grande densité de population de Bruxelles, qui implique que le nombre de victimes serait plus élevé en cas de crash d'un avion. Accepte-t-on donc qu'il y ait des victimes dans la périphérie ? Et pourquoi Bruxelles ne se base-t-elle pas sur la direction du vent puisque la sécurité est tellement importante ?

Le tribunal estime également que le principe de proportionnalité a été enfreint. Les normes sonores bruxelloises sont donc inconstitutionnelles. Les Bruxellois francophones enfreignent toutefois quotidiennement le principe d'égalité et décident eux-mêmes des lois qui seront ou ne seront pas appliquées. Le gouvernement fédéral reste les bras croisés et admet que des vols soient déviés vers la Flandre.

Quelle suite le ministre donnera-t-il à l'arrêt ? Établira-t-il un nouveau plan de dispersion ? Souhaite-t-il ancrer légalement le plan de dispersion actuel ? Pense-t-il qu'un retour à la situation d'avant 1999 serait synonyme d'une répartition équilibrée ? Estime-t-il que les normes bruxelloises inconstitutionnelles en matière de bruit peuvent être maintenues ?

Bien que l'aéroport national relève de la compétence fédérale, l'environnement flamand constitue une matière régionale. La Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale n'appliquent pas les mêmes normes en matière de bruit. Pourquoi l'aéroport doit-il demeurer une compétence fédérale si la loyauté fédérale est inexistante ? De nombreux problèmes seraient résolus si Zaventem devenait un aéroport régional.

01.10 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La N-VA est le seul parti qui plaide pour que les compétences relatives à l'aéroport soient attribuées à la Région flamande. Un conflit de frontières se poserait dès lors probablement, même si, dans les faits, nous en sommes déjà là aujourd'hui.

(*En français*) Ceux qui disent qu'il s'agit d'une compétence exclusivement fédérale oublient que cette compétence fédérale est bloquée par une ordonnance bruxelloise. L'arrêt de la cour d'appel prononcé il y a deux jours n'est pas du "charabia juridique". J'ai toujours voulu respecter un accord

worden aanbevolen. Vliegtuigen moeten daardoor echter veel meer kerosine verbruiken om zo snel mogelijk een grote hoogte te bereiken. Staat men daar ook eens bij stil?

Inzake de veiligheid speelt men altijd het argument uit dat Brussel erg dichtbevolkt is, waardoor er meer doden zouden vallen indien een vliegtuig neerstort. Mogen er in de Rand dan wel slachtoffers vallen? En waarom laat Brussel dan alles niet van de windrichting afhangen als men toch zo om veiligheid bekommerd is?

De rechtbank zegt ook dat het evenredigheidsprincipe werd geschonden, waardoor de Brusselse geluidsnormen ongrondwettelijk zijn. De Franstaligen in Brussel schenden het gelijkheidsprincipe echter dagelijks en kiezen zelf welke wetten wel en niet worden toegepast. De federale regering staat erbij en kijkt ernaar, en laat toe dat vluchten worden afgewend naar Vlaanderen.

Op welke wijze zal de minister gevolg geven aan het arrest? Zal hij een nieuw spreidingsplan opstellen? Wil de minister het huidige spreidingsplan wettelijk verankeren? Denkt de minister dat er sprake is van een evenwichtige spreiding indien men terugkeert naar de situatie van vóór 1999? Kunnen de ongrondwettelijke Brusselse geluidsnormen volgens de minister blijven bestaan?

Hoewel de nationale luchthaven een federale bevoegdheid is, is het Vlaamse leefmilieu een gewestelijke materie. Het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hanteren niet dezelfde geluidsnormen. Waarom moet de luchthaven onder federale bevoegdheid blijven indien er toch geen sprake is van nationale loyaliteit? Veel problemen zouden worden opgelost indien Zaventem een regionale luchthaven werd.

01.10 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De N-VA is de enige partij die ervoor pleit om de bevoegdheden voor de luchthaven toe te wijzen aan het Vlaamse Gewest. Er zou dan wellicht een grensconflict zijn, al zijn we nu reeds de facto in een dergelijke situatie beland.

(*Frans*) Wie beweert dat het om een exclusief federale bevoegdheid gaat, verliest uit het oog dat een Brusselse ordonnantie ons verhindert die bevoegdheid uit te oefenen. Het arrest van het hof van beroep van twee dagen geleden is geen "juridisch koeterwaals". Ik heb me steeds aan een

politique qui date d'avant mon mandat tout en respectant les instances fédérales et nos cours de justice. Cela est à mes yeux essentiel, même après les dernières décisions.

(En néerlandais) L'arrêt de cette semaine a une vision claire de la situation et est, à mes yeux, très social. Pour la première fois, on part du principe qu'il est légitime de répartir équitablement les nuisances. Ce même principe a été formulé dans le plan de dispersion. Il est néanmoins dommage qu'un arrêt ultérieur n'annule pas les précédents. Les autres arrêts de la cour d'appel restent d'application aussi longtemps que la Cour de cassation ne les annule pas.

Je veux clairement me distancier de ceux qui ridiculisent nos institutions juridiques en les ignorant purement et simplement. Il est trop facile d'approuver uniquement les arrêts qui sont conformes à sa propre vision. Une décision du juge doit être respectée. Le législateur devrait donner l'exemple à cet égard.

(En français) Ceux qui pensent qu'il y a une simple complémentarité entre les arrêts doivent lire la version néerlandophone de l'arrêt. Le juge y dit ce qui suit.

(En néerlandais) Le nouvel arrêt stipule que l'arrêt du 17 mars 2005 ne prévoyait qu'une suspension provisoire de l'utilisation de la piste 02 dans l'attente d'études complémentaires. Le message au gouvernement est donc que cet arrêt n'est plus valable. C'est une bonne nouvelle. En vertu du précédent arrêt, une saisie conservatoire a en effet été opérée sur un bâtiment public. Par ailleurs, les requérants demandent d'augmenter les astreintes. Le gouvernement estime que l'utilisation de la piste 02 n'est pas privilégiée alors que la partie adverse pense le contraire. Il appartient au juge des saisies de trancher. Le conseiller considère que cet arrêt n'est plus valable, mais tant que la Cour de cassation ne confirme pas sa non-validité, cet arrêt reste une réalité juridique.

L'arrêt du 9 juin 2005 ne concerne, selon le même juge, qu'une décision spécifique, indiquée par la date. Il s'agit donc d'une invitation à jouer sur la date, à prendre chaque fois une nouvelle décision et à faire décider un autre juge !

Ce juge déclare également que les normes de bruit sont inconstitutionnelles. Telle est également ma conviction juridique, mais une fois de plus, nous

politiek akkoord willen houden dat nog vóór mijn ministerschap werd gesloten. Daarbij heb ik het nodige respect betoond voor onze federale overheden en gerechtshoven. Dat is volgens mij van primordiaal belang, zelfs na de laatste uitspraken.

(Nederlands) Het arrest van deze week heeft een heldere visie en is volgens mij een zeer sociaal arrest. Voor het eerst gaat men uit van het principe dat het rechtvaardig is om lasten gelijk te verdelen. Dat is het principe dat werd verwoord in het spreidingsplan. Het is alleen jammer dat een later arrest de vorige arresten niet opheft. De andere arresten van het hof van beroep blijven van kracht zolang het Hof van Cassatie ze niet vernietigt.

Ik wil mij uitdrukkelijk distantiëren van wie onze juridische instellingen belachelijk maakt door ze flagrant te negeren. Het is al te gemakkelijk om alleen arresten te aanvaarden die de eigen visie ondersteunen. Een uitspraak van de rechter moet gerespecteerd worden. De wetgever zou daarin het voorbeeld moeten geven.

(Frans) Degenen die denken dat de arresten gewoon complementair zijn moeten er de Nederlandstalige versie van het vonnis maar op nalezen. Daarin zegt de rechter het volgende.

(Nederlands) Het nieuwe arrest stipuleert dat het arrest van 17 maart 2005 slechts over een tijdelijke opschorting van het gebruik van baan 02 ging in afwachting van verdere onderzoeken. De boodschap aan de regering is dus, dat dat arrest niet meer geldt. Dat is aangenaam nieuws. Op grond van het vorige arrest is er immers bezwarend beslag gelegd op een overheidsgebouw. Bovendien vragen de verzoekers de dwangsommen te verhogen. De regering meent dat baan 02 niet preferentieel wordt gebruikt, de tegenpartij vindt van wel. Dat wordt allemaal voor de beslagrechter uitgevochten. De raadsheer beschouwt dat arrest nu als niet meer geldend, maar zolang het Hof van Cassatie dat niet bevestigt, blijft het bestaan als een juridische realiteit.

Het arrest van 9 juni 2005 spreekt volgens dezelfde rechter enkel over een specifieke beslissing, aangeduid bij datum. Dat is dus een uitnodiging om op de datum te spelen, telkens een nieuwe beslissing te nemen en telkens een andere rechter te laten beslissen!

Ook zegt deze rechter dat de geluidsnormen ongrondwettelijk zijn. Dat is eveneens mijn juridische overtuiging, maar opnieuw moeten we de

devons attendre le verdict de la Cour de cassation, que j'ai moi-même demandé.

Cet arrêt poursuit certaines aspirations sociales mais ne tient pas compte des problèmes de sécurité et de capacité, dont je suis contraint de tenir compte en tant que ministre. En page 271, le juge déclare simplement qu'il n'entrevoit aucun élément problématique.

L'arrêt ne tient pas davantage compte des décisions du Conseil d'État. Une autorité doit pourtant respecter ses institutions et ne peut décider à la carte.

(En français) Revenir à la situation d'avant 1999 n'est pas une option ; il n'est plus possible d'utiliser le principe du standstill. En outre, en raison du principe d'équilibre, la jurisprudence néerlandophone ne reconnaît aucun droit d'avant 1999.

(En néerlandais) Ce juge est d'avis que la répartition équitable des nuisances constitue un principe fondamental. Il estime qu'il n'est pas normal que certains aient acquis un droit au silence au détriment d'autres personnes qui disposent depuis longtemps déjà d'un 'droit' à beaucoup de bruit. Je suis convaincu que d'autres juristes pourraient trouver des arguments réfutant cette thèse.

Depuis le début, je constate que chaque décision du gouvernement peut être annulée très rapidement à la demande d'un citoyen pour des motifs ayant trait non pas au fond mais bien purement à la forme.

Il y a cependant des limites au traitement d'un dossier. Certains semblent par ailleurs camoufler leur manque de courage politique par des reproches à l'adresse du ministre.

Des causes de pourvoi en cassation sont actuellement à l'étude. Je suis entièrement d'accord avec la teneur sociale de l'arrêt, mais je crains que ce dernier manque de fondement sur le plan juridique. On affaiblit sa position en faisant fi de celle de ses collègues. De plus, selon une jurisprudence constante de la Cour de cassation, le juge peut seulement décider qu'un acte de l'autorité est critiquable et qu'il doit être déclaré nul et non avenu. Il est rare que le juge décrive précisément ce que doit faire le gouvernement. Cette tâche est généralement dévolue au Parlement. Une interdiction est devenue, avec beaucoup de créativité, un commandement. Je regrette le manque de fondement de l'arrêt.

door mij gevraagde de uitspraak van het Hof van Cassatie afwachten.

Dit arrest is wel sociaal geïnspireerd, maar houdt geen rekening met veiligheids- en capaciteitsproblemen, waar ik als minister wel rekening mee moet houden. De rechter zegt op pagina 271 gewoon dat hij geen problematische elementen ziet.

Evenmin houdt het arrest rekening met de uitspraken van de Raad van State. Een overheid moet echter haar instellingen respecteren en kan niet à la carte beslissen.

(Frans) Terugkeren naar de situatie van vóór 1999 is geen optie; de 'standstill' kan niet meer worden verantwoord. Bovendien erkent de Nederlandstalige rechtspraak geen enkel recht van vóór 1999 wegens het evenwichtbeginsel.

(Nederlands) Deze rechter vindt het principe van de gelijke lastenverdeling fundamenteel. Volgens hem gaat het niet op dat bepaalde mensen het recht op stilte verworven hebben ten koste van anderen die al lang het 'recht' op veel lawaai hebben verworven. Ik ben ervan overtuigd dat andere juristen tegen deze stelling argumenten kunnen vinden.

Mijn punt is van in het begin dat elke regeringsbeslissing binnen de kortste keren op vraag van een burger vernietigd kan worden, niet omdat ze inhoudelijk niet klopt, wel om zuiver formele motieven.

Er zijn echter grenzen aan de behandeling van een bepaald dossier. Sommigen lijken overigens hun gebrek aan politieke moed te camoufleren met verwijten aan het adres van de minister.

Momenteel worden de gronden voor cassatie bestudeerd. Ik sluit me volledig aan bij het sociale gehalte van het arrest, maar vrees dat het juridisch niet erg sterk is. Men bouwt de zwakte in door de collega's terzijde te schuiven. Bovendien bepaalt vaste cassatierechtspraak dat een rechter enkel kan zeggen dat een overheidshandeling slecht is en nietig moet worden verklaard. Het komt zelden voor dat hij nauwkeurig omschrijft wat de regering moet doen. Doorgaans is dat een taak voor het Parlement. Een verbod is op een creatieve manier een gebod geworden. Ik betreur dat het arrest niet sterker is.

Nous élaborons des procédures de vol et partons à cet égard du principe que l'arrêt est une décision ultime. Nous confronterons ensuite l'ensemble des éléments aux autres arrêts ainsi qu'à la décision du Conseil d'État.

Au stade suivant, ce sera soumis au test de l'accord politique existant au sein du gouvernement fédéral.

La solution légale ne signifie pas qu'on va couler un plan de dispersion dans des textes de loi. Dans le dernier arrêt, le juge mentionne les critères valables, comme le nombre de vols et les pics de pollution sonore, les nuisances occasionnées le jour et la nuit, ainsi que les nuisances pendant les jours fériés et les jours ouvrables. La sécurité, le nombre d'habitants et la capacité sont d'autres critères à prendre en considération pour l'élaboration d'un plan. Il appartient aux députés de définir quels critères sont importants et dans quelles proportions. Les juges pourront ensuite vérifier les critères en cas de litiges.

Le gouvernement a confectionné un projet de loi, qui a été soumis à l'avis du Conseil d'État. L'observation selon laquelle il n'y aurait pas eu assez de concertation à propos de ce projet a été réfutée par la présentation des rapports relatifs à nos réunions. Au départ, nous avons demandé au Conseil d'État d'examiner le texte en profondeur mais, compte tenu des récents arrêts contradictoires, nous avons insisté sur l'urgence.

Espérons que le Conseil d'État pourra accomplir le travail nécessaire d'ici à la semaine prochaine, de sorte que le gouvernement puisse transmettre le texte au Parlement et au Comité de concertation.

Si un accord peut être conclu à ce sujet, nous disposerons d'un mécanisme nous permettant de prendre des décisions plus stables à l'avenir. Dans la situation actuelle, chaque décision est contestée sur le plan juridique. Des juristes affirment qu'un retour à la situation d'avant 1999 n'apporterait pas de stabilité.

Comme M. Eric Van Rompuy l'a dit, il serait préférable de maintenir encore quelque peu la situation actuelle. Le dernier arrêt de la cour d'appel nous oblige toutefois à prendre de nouvelles mesures qui devront être trouvées dans la mesure du possible.

Nous devons prendre une décision ensemble si nous voulons préserver la position concurrentielle

We werken vliegprocedures uit en gaan er daarbij van uit dat het arrest een eindoordeel is. Een en ander zullen we daarna toetsen aan de twee andere arresten en aan de uitspraken van de Raad van State.

In een volgende fase wordt dat getoetst aan het bestaande politieke akkoord binnen de federale regering.

Een wettelijke oplossing betekent niet dat er een spreidingsplan in wetteksten wordt verankerd. In het laatste arrest vermeldt de rechter rechtsgeldige criteria zoals het aantal vluchten en geluidsoverlastpieken, de overlast die overdag en 's nachts wordt berokkend en de overlast op vrije dagen en op werkdagen. Ook de veiligheid, het aantal bewoners en de capaciteit zijn belangrijke criteria voor het opstellen van een plan. Volksvertegenwoordigers moeten kiezen welke criteria belangrijk zijn en welke verhouding moet worden aangehouden. Rechters kunnen die criteria dan toetsen indien er disputen zijn.

De regering stelde een wetsontwerp op, dat voor advies naar de Raad van State werd verzonden. De opmerking dat er over dit ontwerp te weinig werd overlegd, werd weerlegd door het voorleggen van de verslagen van onze vergaderingen. Aanvankelijk hadden we de Raad van State gevraagd om de tekst grondig te onderzoeken, maar gezien de recente conflicterende arresten hebben wij op spoed aangedrongen.

Hopelijk kan de Raad van State het nodige werk verrichten tegen volgende week, zodat de regering de tekst kan doorsturen naar het Parlement en het Overlegcomité.

Indien er daarover een akkoord wordt bereikt, dan hebben we een mechanisme om stabielere beslissingen te nemen in de toekomst. In de huidige situatie wordt elke beslissing juridisch aangevochten. Juristen zeggen dat een terugkeer naar de situatie van vóór 1999 geen stabiliteit zou brengen.

Zoals de heer Eric Van Rompuy zei, zouden we best de huidige situatie nog even handhaven. Het laatste arrest van het hof van beroep dwingt ons echter tot nieuwe maatregelen, die in de mate van het mogelijke moeten worden gevonden.

We zullen samen een beslissing moeten nemen, als we de concurrentiepositie van ons land willen

de notre pays.

behouden.

01.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : C'est avec plaisir que j'ai entendu le ministre qualifier de « corrects, sociaux et clairs » les principes de l'arrêt. Il est toutefois pratiquement revenu sur ses propos par la suite, en rappelant aussi les déclarations de M. Van Rompuy. Ce dernier propose de tout reporter de deux ans, compte tenu de l'approche des élections communales et fédérales et de l'impossibilité de trouver un soutien de principe. C'est insensé, car il convient de tenir compte d'arrêts, d'astreintes et d'autres conséquences juridiques. De plus, il ne parlait pas au nom de son parti, semble-t-il, puisque M. De Crem tient un tout autre langage.

01.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het beviel me dat de minister de uitgangspunten van het arrest correct, sociaal en helder noemde, maar hij deed dat nadien haast teniet door ook de woorden van de heer Van Rompuy aan te halen. Die laatste stelt voor om alles twee jaar op te schuiven omdat de gemeenteraads- en federale verkiezingen eraan komen en er nu geen draagvlak kan worden gevonden. Hij vertelt onzin, want er moet rekening worden gehouden met arresten, dwangsommen en andere juridische gevolgen. Bovendien sprak hij blijkbaar niet namens zijn partij, want de heer De Crem zegt heel andere dingen.

La proposition du ministre de geler la situation dans l'attente d'une loi détaillée ne constitue pas une solution. La Cour d'arbitrage qualifiera la loi provisoire « d'inéquitable », compte tenu de l'arrêt de la cour d'appel. De plus, la loi risque de subsister. Si la Cour d'arbitrage, dont la composition est politique, ne l'annule pas, c'est une situation inéquitable qui sera ainsi consacrée et on aura de bonnes raisons de croire que rien ne changera plus jamais sur le plan légal.

Het voorstel van de minister om de situatie in afwachting van een grondige wet te bevriezen, is geen oplossing. Het Arbitragehof zal de tijdelijke wet – gezien het arrest van het hof van beroep – onbillijk noemen. Bovendien dreigt de wet te blijven bestaan. Vernietigt het politiek samengestelde Arbitragehof de wet niet, dan blijft een onbillijke situatie bestaan en is het lang niet zeker dat er wettelijk ooit nog iets verandert.

La lenteur avec laquelle ce dossier évolue est révoltante. Il y avait déjà un avant-projet de loi voici plus d'un an, mais le ministre n'a consulté le Conseil d'État qu'après les vacances d'été. A présent, il souhaite subitement un avis urgent mais pourquoi ne pas l'avoir demandé dès le début ? Les arrêts contradictoires sont une conséquence de ses atermoiements.

De zaak sleept hemeltergend lang aan. Meer dan een jaar geleden was er al een voorontwerp, maar pas na de zomervakantie is de minister naar de Raad van State gestapt. Nu wil hij plots een spoedadvies, maar dat had hij al van in het begin moeten vragen. De tegenstrijdige arresten zijn een gevolg van zijn getreuzel.

Le nouvel arrêt dispose que les normes de bruit bruxelloises sont dénuées de fondement juridique et que leur violation ne peut plus entraîner de sanctions. Quelle doit à présent être l'attitude des compagnies aériennes en matière de normes et d'amendes ? Le ministre n'a, hélas, même pas donné une ébauche de réponse à cette question.

In het nieuwe arrest staat dat de Brusselse geluidsnormen geen rechtsgrond hebben en dat schendingen niet meer tot sancties kunnen leiden. Wat moeten de luchtvaartmaatschappijen nu aan met de normen en de boetes? Helaas heeft de minister op die vraag zelfs niet een begin van antwoord gegeven.

Un fameux obstacle disparaîtrait si la Région bruxelloise renonçait aux normes de bruit. Le CD&V, le VLD et le sp.a sont représentés au sein du gouvernement bruxellois mais ils n'ont rien laissé transparaître, aujourd'hui, de l'attitude qu'ils adopteront à l'avenir. Les ministres Grouwels, Smet et Vanhengel pourraient présenter leur démission si Mme Huytebroeck ne le fait pas, mais ils préfèrent feindre l'ignorance et se laissent mener par les politiciens francophones. Les partis flamands doivent rappeler leurs ministres bruxellois à l'ordre, car l'hypocrisie dépasse les bornes.

Als het Brussels Gewest de geluidsnormen intrekt, dan is een groot obstakel van de baan. CD&V, VLD en sp.a zijn in de Brusselse regering vertegenwoordigd, maar hebben vandaag niet laten blijken wat ze zullen doen. De ministers Grouwels, Smet en Vanhengel zouden hun ontslag kunnen aanbieden als minister Huytebroeck dat niet doet, maar ze doen liever alsof er niets aan de hand is en lopen achter de Franstalige politici aan. De Vlaamse partijen moeten hun Brusselse ministers tot de orde roepen, want nu is de hypocrisie al te groot.

01.12 Stijn Bex (sp.a-spirit) : La décision d'annulation de la Cour de cassation de 2003 concernait l'immixtion du tribunal dans les prérogatives du pouvoir exécutif. Il ne s'agissait certainement pas d'une condamnation de l'idée ou d'un plan de dispersion parce que la sécurité ne serait soi-disant pas assurée. Le ministre émet toutefois des doutes juridiques concernant l'arrêt, mais je me félicite qu'il affirme que l'arrêt ne peut pas rester sans conséquences.

Le ministre souscrit à la thèse que les normes sonores bruxelloises sont contraires à la loyauté fédérale et que les nuisances sonores doivent être réparties. Est-il social de faire supporter l'ensemble des nuisances par un groupe limité de personnes ? Mme Lalieux, notamment, ne répond pas à cette question. Nous n'avons pas l'intention d'en faire une affaire communautaire. Nous souhaitons la solution la meilleure pour *tous* les habitants de la région proche de l'aéroport.

À l'inverse du ministre, je ne pense pas que la cour veuille que les six zones se voient attribuer exactement le même nombre de vols. Elle précise clairement qu'il doit être tenu compte des diverses possibilités. Il y a de la marge pour prendre notamment en considération les critères de sécurité. J'appuie les initiatives du ministre visant à trouver promptement une solution politique. Des études de BIAC et de Belgocontrol prouvent qu'il est parfaitement possible d'appliquer une dispersion équitable dans de bonnes conditions de sécurité et en respectant la capacité de l'aéroport. La discussion politique porte sur la question de savoir si nous opterons en faveur de la dispersion ou de la concentration. Les francophones n'ont toujours pas répondu à cette question jusqu'à présent. Sont-ils disposés à prendre en charge leur part des nuisances au-dessus de Bruxelles ? L'attitude Nimby de M. Van Biesen prouve qu'il ne s'agit pas d'une discussion communautaire.

01.13 Pieter De Crem (CD&V) : Je n'ai obtenu aucune réponse à mes principales questions qui visaient à savoir quand une concertation serait prévue avec les Régions et quand un accord pourrait intervenir.

Le retour à la situation d'avant 1999 est présenté comme la solution idéale. Cependant, nos collègues francophones doivent bien comprendre qu'ils ne peuvent reprendre le schéma d'utilisation des pistes qui prévalait avant 1999 sans reprendre également les schémas de vol de cette époque. L'un ne va pas sans l'autre. Ils doivent également savoir que ce pays ne reconnaît pas deux types de

01.12 Stijn Bex (sp.a-spirit): De vernietigingsbeslissing van het Hof van Cassatie in 2003 ging over de inmenging van de rechtbank in de prerogatieven van de uitvoerende macht. Het was zeker geen veroordeling van de spreidingsgedachte of van een spreidingsplan omdat het zeggegd onveilig zou zijn. De minister heeft weliswaar juridische twijfels bij het arrest, maar het stemt mij tevreden dat hij zegt dat het niet zonder gevolgen kan blijven.

De minister onderschrijft de stelling dat de Brusselse geluidsnormen ingaan tegen de federale goede trouw en dat de geluidshinder moet worden gespreid. Is het sociaal om een beperkte groep mensen met alle overlast te confronteren? Op die vraag geeft onder meer mevrouw Lalieux geen antwoord. Het is niet onze bedoeling om er een communautair verhaal van te maken. Wij willen het beste voor *alle* inwoners uit de omgeving van de luchthaven.

Anders dan de minister denk ik niet dat het hof wil dat de zes zones exact evenveel vluchten te verwerken krijgen. Het bepaalt heel duidelijk dat men rekening moet houden met de mogelijkheden. Er is een marge om onder meer rekening te houden met veiligheidscriteria. Ik steun de stappen van de minister om snel tot een politieke oplossing te komen. Studies van BIAC en Belgocontrol tonen aan dat het perfect mogelijk is om een billijke spreiding ook veilig te laten verlopen met respect voor de capaciteit van de luchthaven. De politieke discussie gaat over de vraag of we gaan voor spreiding, dan wel concentratie. De Franstaligen geven hierop tot nu toe geen antwoord. Willen zij hun deel van de lasten dragen boven Brussel? De nimby-houding van de heer Van Biesen bewijst dat het geen communautaire discussie is.

01.13 Pieter De Crem (CD&V): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn belangrijkste vragen, namelijk wanneer er overleg met de Gewesten is gepland en wanneer er een akkoord zou kunnen worden bereikt.

Het wordt hier voorgesteld alsof een terugkeer naar de situatie van vóór 1999 de beste oplossing zou zijn, maar onze Franstalige collega's moeten goed beseffen dat men uit die situatie van vóór 1999 niet enkel het baangebruik kan pikken en het routegebruik aan de kant laten. Ze moeten ook weten dat er in dit land geen twee soorten burgers bestaan: burgers die wel wakker moeten liggen en burgers die mogen slapen. Vandaar dat er hoe dan

citoyens, les uns devant rester éveillés pendant que les autres peuvent dormir. En tout état de cause, il faut donc établir une dispersion équitable.

Mon collègue Van Biesen affirme qu'il est plus que temps d'agir. Pour ma part, j'estime que l'on a déjà perdu trop de temps. Dans ce dossier, le VLD a en tout cas trop peu jeté son poids dans la balance.

Hier, j'ai eu l'impression que le ministre tentait de rejeter la responsabilité sur les Régions. Nous ne pouvons approuver ces méthodes. Après ces déclarations, je trouve que la balle est à nouveau dans le camp du gouvernement fédéral.

Si nous posons la question de savoir qui porte la responsabilité dans ce dossier, il est clair que tout a commencé avec la décision unilatérale de la Région de Bruxelles-Capitale, en 1999, de s'approprier en quelque sorte l'espace aérien de Bruxelles.

Il convient de trouver une solution équitable. Le ministre doit jouer dans ce cadre un rôle moteur et non pas simplement celui de notaire.

Les attaques dont le ministre fait l'objet émanent de la Région de Bruxelles-Capitale et donc en partie des partis de la majorité.

Il est temps de s'atteler à la loi. Pour quasiment chaque projet, le gouvernement demande l'urgence auprès du Conseil d'Etat. Pourquoi ne le fait-il dès lors pas pour une matière aussi importante que celle-ci ?

Cette situation est déplorable. Le gouvernement ne veut et ne peut pas bouger. Même la suggestion d'instaurer une période de transition telle que formulée par M. Eric Van Rompuy a d'ores et déjà été écartée par le ministre. Nous nous retrouvons dans une impasse. Les démocrates-chrétiens souhaitent tendre la main au ministre.

01.14 Marie Nagy (ECOLO) : Monsieur le ministre, vous n'avez pas le monopole de l'équité, du souci social ou de la préoccupation pour l'aéroport. L'équité est fondamentale, mais est-ce de l'équité que d'avoir 48% des vols (53 % en février) au-dessus de l'Oostrand ? Cet aéroport se situe à côté d'une agglomération importante, ce qui nécessite une gestion particulière. Si l'on veut qu'il soit viable, il faut tenir compte de la sécurité, de la santé et de la densité de population.

ook een rechtvaardige spreiding moet komen.

Collega Van Biesen zegt dat het vijf na twaalf is. Volgens mij zijn we daar al lang voorbij. De VLD heeft in elk geval te weinig op dit dossier gewogen.

Gisteren had ik de indruk dat de minister de verantwoordelijkheid wilde afschuiven op de Gewesten. Daarin kunnen wij niet meegaan. Na deze uitspraak ligt de bal opnieuw in het kamp van de federale regering.

Als we de schuldvraag moeten stellen in dit dossier, dan is het duidelijk dat alles begonnen is met de unilaterale beslissing van het Brussels Gewest in 1999 om het Brusselse luchtruim als het ware in te kapselen.

Er moet een billijke oplossing komen en de minister moet daarin een hoofdrol spelen en niet alleen de rol van een notaris.

De aanvallen op de minister komen vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dus deels ook vanuit de meerderheidspartijen.

Het is nu tijd om werk te maken van de wet. De regering vraagt bijna voor elk ontwerp de urgente behandeling bij de Raad van State. Waarom dan juist niet in een belangrijke aangelegenheid als deze?

We zitten in een bedroevende situatie. De regering kan en wil niet bewegen. Ook de mogelijkheid van een overgangperiode, zoals geopperd door Eric Van Rompuy, sluit de minister al uit. We zitten op een doodlopend spoor. De christen-democraten willen de minister de hand reiken.

01.14 Marie Nagy (ECOLO): Mijnheer de minister, u hebt noch de billijkheid, noch de maatschappelijke betrokkenheid, noch de bekommernis voor de luchthaven in pacht. Billijkheid is een fundamenteel aspect in dit dossier. Is het echter billijk om 48 procent van de vluchten (53 procent in februari) boven de Oostrand te concentreren? De ligging van de luchthaven, grenzend aan een belangrijke agglomeratie, maakt een specifiek beleid noodzakelijk. Als men de luchthaven leefbaar wil houden, moet men rekening houden met de veiligheid, de gezondheid en de dichtheid van de bevolking.

Je vous ai écouté et vous étiez presque touchant. Vous n'avez pas eu la même attitude en commentant l'arrêt du 9 juin 2005 alors qu'il considérait l'arrêté bruit de la Région bruxelloise comme constitutionnel. Vous contestez donc la constitutionnalité des arrêtés de la Région bruxelloise. Les autres partis de votre coalition soutiennent-ils ce que vous dites ? Est-ce votre opinion personnelle ou celle de l'ensemble du gouvernement ?

Vous dites ne voir qu'une solution : prendre une loi. Ce qui veut dire qu'on n'écouterait plus les gens, qu'on ne veut plus de recours et qu'on va bétonner la situation. Vous avez ajouté que votre seul point de départ est le plan Anciaux**bis** ou Landuyt. C'est inacceptable car la situation actuelle n'est ni équitable ni durable ni satisfaisante du point de vue de la santé, de la sécurité et du rapport entre les personnes concernées !

Or, vous ne pouvez donner aucune réponse à ces personnes en ne pouvant ni isoler ni exproprier !

Par ailleurs, je réfute l'idée que l'arrêté bruit de la Région bruxelloise est incompatible avec le maintien de l'aéroport ! Quelque 6 679 avertissements gênants ainsi que 2 597 procès-verbaux ont été donnés en 2005. Si vous maintenez votre position, vous finirez par constater que l'aéroport pose des problèmes ingérables. Il faut adopter une position plus raisonnable : un certain nombre d'avions anciens ne doivent plus décoller de l'aéroport !

01.15 Joëlle Milquet (cdH) : Votre réponse m'a déçue. J'ai entendu un partisan et non un ministre, encore moins un ministre fédéral. Je m'étonne quant à la pseudo-neutralité que vous voulez toujours afficher. Je n'ai pas entendu très clairement s'il était dans vos intentions d'introduire, comme pour les autres, un recours auprès de la Cour de cassation. Je ne comprends pas non plus la manière dont vous répondez à la proposition d'en revenir provisoirement à la situation antérieure à 1999. Hormis le projet dont vous parlez, je n'ai rien entendu qui réponde clairement à nos demandes.

J'espère que les partis, notamment francophones, de la majorité prendront leurs responsabilités. Éviter le survol des zones les plus densément peuplées est un principe universel tout à fait sage.

Ik heb naar uw betoog geluisterd en het was zowaar aandoenlijk. Toen u het arrest van 9 juni 2005 becommentarieerde, sprak u heel andere taal. Dat arrest bevestigt nochtans de grondwettelijkheid van het besluit van het Brussels Gewest inzake de geluidshinder. U betwist dus de grondwettelijkheid van de besluiten van het Brussels Gewest. Steunen de andere coalitiepartijen uw standpunt? Is dit louter uw persoonlijke overtuiging of wordt zij door de overige regeringsleden gedeeld?

U zegt dat de enige oplossing erin bestaat een wet uit te vaardigen. Dat wil zeggen dat men niet langer bereid is om naar de burgers te luisteren, dat men geen beroepen meer wenst en dat men alles liever bij het oude laat. U zegt tevens dat het plan-Landuyt of -Anciaux**bis** voor u het enige uitgangspunt vormt. Dat is onaanvaardbaar, vermits de huidige toestand noch billijk, noch duurzaam, noch bevredigend is ten aanzien van de gezondheid, de veiligheid en de onderlinge verstandhouding van de betrokkenen!

Als isolatie of onteigening niet mogelijk is, kan u die mensen geen antwoord geven!

Ik weerleg dat het zogenaamde geluidsarrest van het Brusselse Gewest in wezen inhoudt dat de luchthaven dicht moet. In 2005 werden er zo'n 6 679 verwittigingen gegeven en werd er 2 597 keer proces-verbaal opgemaakt. Als u bij uw standpunt blijft, zal u uiteindelijk wel tot de constatatatie moeten komen dat de luchthaven voor onoplosbare problemen zorgt. Er moet een redelijker standpunt worden ingenomen: een aantal oudere toestellen mogen gewoon niet meer van op de luchthaven opstijgen!

01.15 Joëlle Milquet (cdH) : Uw antwoord heeft me ontgoocheld. U heeft zich partijdig opgesteld en is tekortgeschoten in uw rol van minister, laat staan van federaal minister. Het verbaast me dat u steeds weer de indruk wil wekken dat u schijnbaar boven de betrokken partijen staat. Ik heb niet goed begrepen of u, zoals voor de andere arresten, van plan is cassatieberoep aan te tekenen. De manier waarop u op het voorstel om terug te keren naar de toestand vóór 1999 antwoordt, lijkt me ook vatbaar voor interpretatie. U heeft naar het ontwerp verwezen, maar daarbuiten heb ik niets gehoord dat duidelijk aan onze eisen tegemoetkomt.

Ik hoop dat de meerderheidspartijen, en dan vooral de Franstalige, hun verantwoordelijkheid opnemen. Het is een grondrecht en een kwestie van gezond verstand dat dichtbevolkte gebieden niet overvlogen mogen worden.

01.16 Karine Lalieux (PS) : Les juges se contredisent. Mais vous devez assumer politiquement la situation qui ne peut durer. Vos insinuations suivant lesquelles nous ne respecterions pas les décisions judiciaires me dérangent quelque peu. En flattant le dernier arrêt et en le qualifiant de social, vous dénigrez les autres arrêts. Autrement dit, vous ne respectez pas jusqu'au bout la justice. Vous ne respectez pas non plus la détresse et la souffrance des riverains qui ont été l'origine de ces arrêts. De plus, si je vais jusqu'au bout de votre raisonnement, la Région bruxelloise doit immédiatement lever les astreintes. Or le dernier arrêt revêt un caractère tout à fait surréaliste. Quand un juge ne peut entendre toutes les parties, il ne dispose pas de tous les éléments pour rendre un jugement équitable.

Nous sommes prêts à vous soutenir dans votre recherche d'une situation politique claire pour tous. Toutefois, le débat et le vote ne pourront avoir lieu sans un accord de coopération avec la Région bruxelloise et la Région flamande. Une période transitoire sera nécessaire. Revenir à avant 1999 constituerait selon moi la meilleure solution.

L'équité décrite dans ce jugement n'est pas sociale. Il s'agit plutôt d'une équité mathématique. Ce projet ne peut par ailleurs en aucun cas « bétonner » le plan Anciaux.

Si le gouvernement bruxellois est sorti uni de son conseil de tout à l'heure, c'est tant mieux pour Bruxelles. À mes collègues flamands qui en appellent aux députés et aux ministres flamands bruxellois, je voudrais rappeler que les ministres en question sont d'abord des Bruxellois, même si les Flamands l'oublient souvent.

01.17 Luk Van Biesen (VLD) : L'avant-projet de la nouvelle loi, qui doit être promulguée d'urgence, est fondé sur le plan de dispersion. Nous estimons que la nouvelle loi doit être fondée sur la situation qui existait avant 1999 et qu'elle devra être évaluée par les différents acteurs cités. Maintenir provisoirement la situation actuelle, ne bénéficiera pas à l'économie. De nombreuses entreprises reporteront leurs investissements ou envisageront de quitter la région.

Je demande instamment au ministre de revenir à la situation d'avant 1999 et de l'évaluer. Ensuite, un projet de loi devra être déposé et voté avant les vacances parlementaires.

01.16 Karine Lalieux (PS): De rechters spreken elkaar tegen. U moet echter uw politieke verantwoordelijkheid opnemen, want deze toestand kan niet voortduren. Ik zit enigszins verveeld met uw verklaringen als zouden wij de gerechtelijke beslissingen niet eerbiedigen. Door het laatste arrest op te hemelen en het als sociaal te bestempelen, doet u afbreuk aan de andere arresten. Uw eerbied voor het gerecht is dus niet onbeperkt. U geeft evenmin blijk van eerbied voor de wanhoop en het lijden van de omwonenden, die aan de basis liggen van die arresten. Als ik uw redenering doortrek, zou het Brussels Gewest onmiddellijk dwangsommen moeten heffen. Het laatste arrest is gewoon surrealistisch. Wanneer een rechter niet alle partijen kan horen, beschikt hij niet over alle elementen om een billijke uitspraak te kunnen doen.

We zijn bereid u te steunen in uw zoektocht naar een politieke oplossing die voor iedereen duidelijk is. De bespreking en de stemming zijn echter onmogelijk zonder samenwerkingsakkoord met het Brussels en het Vlaams Gewest. Er zal een overgangperiode nodig zijn. Een terugkeer naar de toestand van vóór 1998 vormt volgens mij de beste oplossing.

De billijkheid zoals ze in die uitspraak wordt beschreven, is niet sociaal. Het gaat veeleer om een wiskundige billijkheid. Het ontwerp mag hoe dan ook het plan-Anciaux niet "betonnen".

Het is een goede zaak voor Brussel dat tijdens de vergadering van de Brusselse regering een eensgezind standpunt werd ingenomen. Mijn Vlaamse collega's die een oproep richten tot de Vlaamse parlementsleden en ministers van het Brussels Gewest, wil ik erop wijzen dat de betrokken ministers op de eerste plaats Brusselaars zijn, ook al is dat iets wat de Vlamingen maar al te vaak vergeten.

01.17 Luk Van Biesen (VLD): Het voorontwerp van de nieuwe wet, die er dringend moet komen, is gebaseerd op het spreidingsplan. Volgens ons moet de nieuwe wet gebaseerd zijn op de situatie die bestond vóór 1999 en moet zij worden getoetst door de verschillende vermelde actoren. De situatie voorlopig laten zoals ze nu is, komt het bedrijfsleven niet ten goede. Veel bedrijven zullen hun investeringen uitstellen of erover denken om de regio te verlaten.

Ik vraag de minister met aandrang om terug te keren naar de situatie van vóór 1999 en die te toetsen. Vervolgens moet er een wetsontwerp komen waarover vóór de zomervakantie kan worden gestemd.

01.18 Olivier Maingain (MR) : Si, aujourd'hui, le gouvernement bruxellois n'a pas encore compris qu'il faut faire exécuter sans tarder l'arrêt de la Cour d'appel du 9 juin 2005, c'est à désespérer : le ministre lui-même dit que toutes les décisions de justice doivent être exécutées convenablement ! Je répète aux partenaires francophones de la majorité à la Région de Bruxelles que, pour lever l'obstacle du chantage des partenaires flamands de la majorité régionale, nous sommes prêts à voter avec eux la décision de faire exécuter cet arrêt (*Interruption de Mme Nagy*).

Par ailleurs, nous ne tolérerons pas que l'on tente de consacrer par la loi les faiblesses juridiques de l'arrêt, sous peine de sérieux problèmes au sein de la majorité gouvernementale fédérale.

Monsieur le ministre, vous n'allez pas nous faire croire que cet arrêt consacre de meilleurs principes juridiques que les autres arrêts de la Cour d'appel. Que chacun comprenne bien ce que pourrait être un processus législatif après que la Cour de cassation se soit prononcée...

Enfin, la sécurité est le critère fondamental d'un plan de répartition équitable. Je me réfère aux termes de l'accord gouvernemental fédéral et aux témoignages des pilotes et de Belgocontrol, qui a rappelé la corrélation entre le plan de dispersion actuel et les menaces en termes de sécurité.

A l'heure actuelle, le plan Anciaux ne prend pas ces critères en compte, voilà pourquoi nous ne pouvons le consacrer par une loi.

Motions

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

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

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de M. Pieter De Crem, de Mme Joëlle Milquet et de MM. Bart Laeremans et Patrick De Groote et la réponse du ministre de la Mobilité, demande au gouvernement de se conformer à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 21 mars et de définir, dans le mois, un modèle de dispersion équitable dans le cadre

01.18 Olivier Maingain (MR): Als de Brusselse regering nu nog niet inziet dat ze het arrest van het hof van beroep van 9 juni 2005 onverwijld moet doen uitvoeren, zal ze het nooit begrijpen: de minister zegt zelf dat alle beslissingen van het gerecht naar behoren ten uitvoer moeten worden gelegd. Ik herhaal ter attentie van de Franstalige partners van de meerderheid in het Brussels Gewest dat we, om een eind te maken aan de chantage vanwege de Vlaamse partners van de gewestelijke meerderheid, bereid zijn de beslissing om dit arrest te doen uitvoeren, mee goed te keuren. (*Onderbreking van mevrouw Nagy*)

We zullen overigens niet toelaten dat de juridische zwakheden van het arrest bij wet worden vastgelegd. Iedere poging in die zin zal tot ernstige problemen leiden in de federale regeringsmeerderheid.

Mijnheer de minister, u zal ons er niet kunnen van overtuigen dat dit arrest op betere juridische beginselen berust dan de andere arresten van het hof van beroep. Het moet voor iedereen duidelijk zijn hoe het wetgevend proces zou verlopen na een uitspraak van het Hof van Cassatie...

De veiligheid is een basiscriterium voor een billijk spreidingsplan. Ik verwijs in dat verband naar de bepalingen van het federaal regeerakkoord en naar de getuigenissen van de piloten en van Belgocontrol, waarin op het verband tussen het huidige spreidingsplan en de veiligheidsrisico's werd gewezen.

Momenteel houdt het plan-Anciaux met die criteria geen rekening. Dat is de reden waarom we het niet in een wet kunnen gieten.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heer Pieter De Crem, van mevrouw Joëlle Milquet en van de heren Bart Laeremans en Patrick De Groote en het antwoord van de minister van Mobiliteit, vraagt de regering gevolg te geven aan het arrest van het hof van beroep van Brussel van 21 maart en binnen de maand een billijk spreidingsmodel uit te werken

duquel les deux régions assument une part proportionnée de nuisances."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Pieter De Crem et Patrick De Groote et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Pieter De Crem, de Mme Joëlle Milquet et de MM. Bart Laeremans et Patrick De Groote
et la réponse du ministre de la Mobilité,
demande au gouvernement

1. de tenir compte de l'arrêt récent de la cour d'appel de Bruxelles et de veiller ainsi à une répartition plus équitable;
2. d'examiner la question de l'inconstitutionnalité de l'arrêt du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien;
3. d'organiser sans délai une concertation politique en vue d'une dispersion équilibrée;
4. d'arrêter une solution durable qui tienne compte des conséquences économiques comme écologiques."

Une troisième motion de recommandation a été déposée par Mmes Joëlle Milquet et Marie Nagy et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Pieter De Crem, de Mme Joëlle Milquet et de MM. Bart Laeremans et Patrick De Groote
et la réponse du ministre de la Mobilité,
demande au gouvernement

- comme mesure temporaire, de suspendre l'actuel plan de répartition des nuisances sonores et de revenir aux schémas d'utilisation des pistes de Bruxelles National d'avant 2003 ou à tout le moins d'avant 1999 tout en maintenant certains acquis obtenus jusqu'à l'adoption d'un nouveau plan;
- de présenter sans délai un nouveau plan de répartition des nuisances qui tienne compte de tous les éléments objectifs pertinents, en particulier les études et recommandations publiées par les experts internationaux indépendants ainsi que la densité de population des zones survolées et les normes de santé et de sécurité;
- de créer un "institut de contrôle des nuisances sonores" à l'image de l'ACNUSA en France ("Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires"), c'est-à-dire un institut indépendant qui a pour missions de réaliser le cadastre du bruit, de proposer des normes de bruit communes aux régions survolées, de mesurer les nuisances sonores et de constater les infractions;
- de redéfinir de manière claire et stable une

waarin beide Gewesten hun evenredig deel van de hinder op zich nemen."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Pieter De Crem en Patrick De Groote en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Pieter De Crem, van mevrouw Joëlle Milquet en van de heren Bart Laeremans en Patrick De Groote
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
vraagt de regering

1. rekening te houden met het recente arrest van het Brusselse hof van beroep om aldus te komen tot een billijkere spreading;
2. de ongrondwettelijkheid van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer verder te onderzoeken;
3. zonder verdere vertraging politiek overleg te organiseren om te komen tot een gewogen spreading;
4. een duurzame oplossing uit te werken die de economische zowel als de ecologische gevolgen in rekening brengt."

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door de dames Joëlle Milquet en Marie Nagy en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heer Pieter De Crem, van mevrouw Joëlle Milquet en van de heren Bart Laeremans en Patrick De Groote
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
vraagt de regering

- het bestaande plan voor de spreading van de geluidsoverlast tijdelijk op te schorten en terug te keren naar de schema's voor het gebruik van de start- en landingsbanen van de luchthaven van Brussel-Nationaal van vóór 2003, of op zijn minst van vóór 1999, met behoud van een aantal verworven aanpassingen, tot een nieuw plan is goedgekeurd;
- onverwijld een nieuw plan voor de spreading van de geluidsoverlast voor te leggen waarin rekening wordt gehouden met alle ter zake doende objectieve gegevens, inzonderheid de door onafhankelijke, internationale experts gepubliceerde studies en aanbevelingen, de bevolkingsdichtheid van de overvlogen gebieden en de veiligheids- en gezondheidsnormen;
- een "controle-instituut voor de geluidsoverlast" op te richten, naar het voorbeeld van de ACNUSA in Frankrijk (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires), een onafhankelijke instelling die tot taak zal hebben het geluidskadaster op te maken, voorstellen te

politique aéroportuaire en Belgique respectueuse des droits fondamentaux des personnes survolées, soit le droit à un environnement sain, le droit à la protection de la santé et le droit au respect de la vie privée et familiale et de la sécurité, droits consacrés par la Constitution et la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme;

- de prendre dûment en compte dans ce plan le fait que l'équité et la sécurité exigent d'éviter le survol intensif des zones les plus peuplées privilégiant plutôt le survol des zones les moins peuplées."

formuleren voor gemeenschappelijke geluidsnormen voor alle overvlogen Gewesten, de geluidshinder te meten en overtredingen vast te stellen;

- een duidelijk en bestendig luchthavenbeleid in België uit te stippelen, met inachtneming van de fundamentele rechten van de mensen in de overvlogen gebieden (het recht op een gezonde leefomgeving, het recht op de bescherming van de gezondheid en het recht op de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer en van het gezinsleven en op de vrijwaring van de veiligheid), rechten die verankerd zijn in de Grondwet en het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens;

- in dat plan terdege rekening te houden met het feit dat uit hoofde van de billijkheid en de veiligheid een concentratie van vluchten boven de dichtstbevolkte gebieden vermeden moet worden en dat dientengevolge veeleer boven minder dichtbevolkte gebieden moet worden gevlogen."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Camille Dieu et Inga Verhaert et par MM. François Bellot, Stijn Bex, Guido De Padt et Luk Van Biesen.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Camille Dieu en Inga Verhaert en door de heren François Bellot, Stijn Bex, Guido De Padt en Luk Van Biesen.

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

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

La réunion publique de commission est levée à 14 h 49.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.49 uur.